

Nachdiplomstudium Master of Advanced Studies in Forensics (MAS Forensics)

Der Blaulichteinsatz von Polizei, Feuerwehr oder Ambulanz unter besonderer Berück- sichtigung von Unfällen in den deutschschweizerischen Kantonen

(Die tatbestandsmässige Verletzung einer strafrechtlichen Norm
und die Grenzen der Rechtfertigung)

Masterarbeit

eingereicht am 16.04.2007

von

Carmen Hänggi

MAS Forensics 1

betreut von

Dr. iur. Jürg Boll (Masterarbeitsbetreuer)

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	II-III
Literaturverzeichnis	IV-VI
Materialien	VII
Abkürzungsverzeichnis	VIII
Kurzfassung	IX-XI
1 PROBLEMSTELLUNG.....	1
1.1 Zu rettendes Rechtsgut	1
1.2 Verantwortliche für Fahrten mit besonderen Warnvorrichtungen	1
1.3 Dringlichkeit	1
1.4 Erlaubtes Risiko	1
1.5 Behandlung von Fahrten ohne Einsatz der besonderen Warnvorrichtungen	2
1.6 Verfolgungsfahrten	2
1.7 Unfallgeschehen, Folgen des Unfalls	2
1.8 Pflichtverletzungen ohne Unfallfolgen	3
1.9 Weitere lebensschützende Massnahmen	3
2 VORGEHEN	3
3 GRUNDSÄTZLICHE ERWÄGUNGEN ZU RECHTSGUT, RISIKO, GEFAHR	5
4 VERWALTUNGSRECHTLICHE FRAGEN	6
4.1 Legalitätsprinzip	6
4.1.1 Bedeutung des Legalitätsprinzips im Polizeirecht	7
4.2 Grundsatz der Verhältnismässigkeit	8
4.2.1 Bedeutung der Verhältnismässigkeit im Polizeirecht	9
4.2.2 Verhältnismässigkeitsgrundsatz bei Dringlichkeitsfahrten	9
5 TATBESTANDSMÄSSIGKEIT.....	9
6 RECHTSWIDRIGKEIT: MÖGLICHE RECHTFERTIGUNGSGRÜNDE.....	10
6.1 Einleitung	10
6.2 Gesetzlich erlaubte Handlungen nach Art. 14 StGB	11
6.3 Strafbarkeit nach Art. 100 Ziff. 4 SVG	13
6.4 Polizeiliche Generalklausel, Allgemeiner Polizeiauftrag	14
6.5 Rechtfertigender Notstand nach Art. 17 StGB	15
6.6 Übergesetzlicher Rechtfertigungsgrund: Polizeilicher Notstand	15
6.7 Erlaubtes Risiko	16
6.8 Schlussfolgerungen	16
7 WEISUNGEN ZU DRINGLICHKEITSFAHRTEN	16
7.1 Merkblatt UVEK	17
7.1.1 Allgemeine Hinweise	17
7.1.2 Definition der Dringlichkeit	17
7.1.3 Fahrweise	17
8 STATISTISCHES ZU DRINGLICHKEITSEINSÄTZEN.....	18
9 SONDERFALL: VERFOLGUNGSAHRTEN	19
10 RECHTSPRECHUNG IM BEREICH BLAULICHTFAHRTEN	20
10.1 Bundesgerichtliche Rechtsprechung (chronologisch)	21
10.1.1 Privatpolizei (Urteil vom 25.03.1975)	21
10.1.2 Brusk mit Mopedfahrer (Urteil vom 08.01.1981)	21

III

10.1.3	Begegnung mit Kandelaber (Urteil vom 09.05.1983)	22
10.1.4	Blaulicht für Knieverletzung (Urteil vom 29.09.1987)	22
10.1.5	Legale(?) Geschwindigkeitskontrolle (Urteil vom 22.07.1992)	23
10.1.6	Eilige Feuerwehr (Urteil vom 12.05.1995)	24
10.1.7	Pressanter Motorradfahrer (Urteil vom 06.06.2000)	24
10.1.8	Dreist über die Kreuzung (Urteil vom 04.08.2003)	25
10.2	Fälle kantonaler Rechtsprechung mit tödlichem Ausgang	25
10.2.1	Feuerwehreinsatz: 25.07.2001 (Kt. AG)	25
10.2.2	Autobahnunfall: 14.04.1998 (Kt. BL)	26
10.2.3	Verfolgungsfahrt: 14.10.1999 (Kt. GR)	27
10.2.4	Zugkollision, Bahnübergang Dietenei: 28.10.2002 (Kt. LU)	29
10.2.5	Zivilist auf der Autobahn: 23.06.2002 (Kt. AG)	30
11	ANALYSE DER RECHTSPRECHUNG	31
11.1	Bundesgerichtliche Rechtsprechung	31
11.2	Kantonale Rechtsprechung	31
12	RISIKOMINDERUNG, ANDERE LEBENSCHÜTZENDE MASSNAHMEN	32
13	SCHLUSSBEMERKUNGEN	34
Anhang 1:	Schreiben an die Polizeikommandanten	I
Anhang 2a:	Rückmeldungen der Polizeikorps	II
Anhang 2b:	Rückmeldungen der Feuerwehren	III
Anhang 2c:	Rückmeldungen der Sanität	IV
Anhang 3:	Übersicht über die Urteile aus den Kantonen	V-VI
Anhang 4:	Urteile aus den Kantonen	VII-XXIV
	Teil A: Kanton Aargau	(VII-XIV)
	Teil B: Kanton Baselland	(XIV-XV)
	Teil C: Kanton Basel-Stadt	(XVI-XX)
	Teil D: Kanton Bern	(XX)
	Teil E: Kanton Thurgau	(XX-XXI)
	Teil F: Kanton St. Gallen	(XXI)
	Teil G: Kanton Zürich	(XXII-XXIV)
Anhang 5:	Merkblatt der Stadtpolizei Bern	XXV-XXVI

Literaturverzeichnis

ARZT GUNTHER, Kleiner Notstand bei kleiner Kriminalität?, in: DONATSCH ANDREAS / SCHMID NIKLAUS (Hrsg.), Strafrecht und Öffentlichkeit: Festschrift für Jörg Rehberg zum 65. Geburtstag, Zürich 1996, S. 25 - 39. (zit. Arzt, Kleiner Notstand).

BOLL JÜRIG, Grobe Verkehrsregelverletzung, eine eingehende Darstellung der Praxis des Bundesgerichts, Davos 1999. (zit. Boll, Grobe Verkehrsregelverletzung).

BUSSY ANDRE / RUSCONI BAPTISTE, Code Suisse de la Circulation Routière, Commentaire, 3. Auflage, Lausanne 1996. (zit. Bussy/Rusconi, Code Suisse, Art. 27 SVG bzw. Art. 100 SVG, S.).

DONATSCH ANDREAS, Die strafrechtliche Beurteilung von Rechtsgutverletzungen bei der hoheitlichen Anwendung unmittelbaren Zwangs, Dissertation, Zürich 1981. (zit. Donatsch, Rechtsgutverletzungen).

DONATSCH ANDREAS, Garantenpflicht - Pflicht zur Notwehr- und Notstandshilfe?, ZStR 106 (1989), S. 345 - 372. (zit. Donatsch, Garantenpflicht).

DONATSCH ANDREAS / TAG BRIGITTE, Strafrecht I, Verbrechenslehre, 8. Auflage, Zürich 2006. (zit. Donatsch/Tag, Strafrecht I).

ELMIGER MARC, Strassenverkehrsrecht: die Basics, Die Regeln, die jeder Fahrer eines Rettungsfahrzeugs kennen sollte, Star of life (Fachzeitschrift für medizinisches Personal aus dem Rettungswesen), Nr. 2, 16. Jahrgang, Mai 2006, S. 9-12. (zit. Elmiger, Strassenverkehrsrecht)

FIOLKA GERHARD, Das Rechtsgut: Strafgesetz versus Kriminalpolitik, dargestellt am Beispiel des Allgemeinen Teils des schweizerischen Strafgesetzbuches, des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) und des Betäubungsmittelgesetzes (BetmG), Dissertation, Freiburg 2006. (zit. Fiolka, Rechtsgut).

GIGER HANS, Strassenverkehrsgesetz mit Kommentar sowie ergänzenden Gesetzen und Bestimmungen, 6. Auflage, Zürich 2002. (zit. Giger, SVG-Kommentar, Art. 27 SVG, S.).

HÄFELIN ULRICH / MÜLLER GEORG / UHLMANN FELIX, Grundriss des Allgemeinen Verwaltungsrechts, 5. Auflage, Zürich 2006. (zit. Häfelin/Müller/Uhlmann, Verwaltungsrecht).

HAEFLIGER ARTHUR, Der Notstand im schweizerischen Strafrecht, in: Recueil de travaux suisses présentés au VIIIe congrès international de droit comparé, Basel, 1970, S. 379 -389. (zit. Haefliger, Notstand).

HAEFLIGER ARTHUR, Rechtmässigkeit der durch Gesetz und Berufspflicht gebotenen Tat, ZStrR 80 (1964), S. 27 - 41. (zit. Haefliger, Rechtmässigkeit).

HAUSER ROBERT / SCHWERI ERHARD / HARTMANN KARL, Schweizerisches Strafprozessrecht, 6. Auflage, Basel 2005. (zit. Hauser/Schweri/Hartmann, Strafprozessrecht).

HUBER HARALD, Schusswaffen und Rechtsbrecher, in: Mélanges André Grisel, Neuchâtel 1983, S. 433 - 446. (zit. Huber, Schusswaffen).

JENNY GUIDO, Kommentar zu Art. 18 StGB, in: NIGGLI MARCEL ALEXANDER / WIPRÄCHTIGER HANS (Hrsg.), Basler Kommentar zum Strafgesetzbuch Band I zu Art. 1 - 110 StGB, Basel 2003. (zit. BSK StGB I-Jenny, Art. 18 N...).

JOST ANDREAS, Die neueste Entwicklung des Polizeibegriffs im schweizerischen Recht, Dissertation, Bern 1975. (zit. Jost, Polizeibegriff).

LANDOLT JOSEF, Richtiges Verhalten auf dringlichen Dienstfahrten, FWZ 1-2003, S. 21-28. (zit. Landolt, Dringliche Dienstfahrten).

KÜNG RUDOLF, Der Adressat des Polizeibefehls, Dissertation, Zürich 1974. (zit. Küng, Polizeibefehl).

MAIWALD MANFRED, Zur Leistungsfähigkeit des Begriffs „erlaubtes Risiko“ für die Strafrechtssystematik, in: VOGLER THEO / HERRMANN JOACHIM (Hrsg.), Festschrift für Hans-Heinrich Jescheck zum 70. Geburtstag, Berlin 1985, S. 405 - 425. (zit. Maiwald, Erlaubtes Risiko).

MIZEL CEDRIC, De l'exigence actuelle de prudence lors des courses officielles urgentes, SJ 2005 II S. 231 - 245. (zit. Mizel, Exigence actuelle de prudence).

MÜLLER MARKUS, Legalitätsprinzip - Polizeiliche Generalklausel - Besonderes Rechtsverhältnis, ZBJV 136 (2000) 725 - 755. (zit. Müller, Legalitätsprinzip).

NOLL PETER, Die Rechtfertigungsgründe im Gesetz und in der Rechtsprechung, ZStrR 80 (1964), S. 180 - 195. (zit. Noll, Rechtfertigungsgründe).

NOLL PETER, Übergesetzliche Rechtfertigungsgründe, im besonderen die Einwilligung des Verletzten, in: Schweizerische criminalistische Studien, Vol. 10, Basel 1955. (zit. Noll, Übergesetzliche Rechtfertigungsgründe).

REHBERG JÜRIG, Zur Lehre vom erlaubten Risiko, Dissertation, Zürich 1962. (Rehberg, Erlaubtes Risiko).

RITTER WERNER, Das Erfordernis der genügenden Bestimmtheit - dargestellt am Beispiel des Polizeirechts, Dissertation, Chur/Zürich 1994. (zit. Ritter, Bestimmtheit im Polizeirecht).

RITZ MICHAEL, Senioren und Verkehrssicherheit, Studie des VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Bern 2006. (zit. Ritz, Senioren).

SCHAFFHAUSER RENÉ, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Die Administrativmassnahmen, Band 3, Bern 1995. (zit. Schaffhauser, Administrativmassnahmen).

SCHILD TRAPPE GRACE, Verkehrsregelverletzungen und Notstandslage, in: MÜLLER ANDREAS (Hrsg.), Collezione Assista, Genf 1998, S. 640 - 662. (zit. Schild Trappe, Verkehrsregelverletzungen und Notstandslage).

SCHUBARTH MARTIN, Gutachten betreffend haftpflichtrechtliche Konsequenzen des Verkehrsunfalls vom 14.10.1999 in Sufers, Lausanne 2005. (zit. Schubarth, Gutachten).

SCHUBARTH MARTIN, Kommentar zum schweizerischen Strafrecht, Besonderer Teil, 1. Band: Delikte gegen Leib und Leben, Art. 111 - 136 StGB, Bern 1982. (zit. Schubarth, StGB-Kommentar, Art. 117 N...).

SCHUBARTH MARTIN, Konfiskation des Autos - angemessene Sanktion gegen „Raser“? Zur Einziehung des Fahrzeuges im Kontext der Sanktionen gegen Verkehrsdelinquenten und ihre rechtsstaatlichen Grenzen, AJP 2005, S. 527 - 534. (zit. Schubarth, Konfiskation Auto).

SCHULTZ HANS, Die Strafbestimmungen des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr vom 19. Dezember 1958, Bern 1964. (zit. Schultz, Die Strafbestimmungen des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr).

SCHULTZ HANS, Rechtsprechung und Praxis zum Strassenverkehrsrecht in den Jahren 1973 - 1977, Bern 1979. (zit. Schultz, Rechtsprechung 1973-1977).

SCHULTZ HANS, Rechtsprechung und Praxis zum Strassenverkehrsrecht in den Jahren 1983 - 1987, Bern 1990. (zit. Schultz, Rechtsprechung 1983-1987).

SCHWEIZER RAINER, Entwicklungen im Polizeirecht von Bund und Kantonen, AJP 1997, S. 379 - 385. (zit. Schweizer, Entwicklungen im Polizeirecht).

SEELMANN KURT, Kommentar zu Art. 32 StGB, in: NIGGLI MARCEL ALEXANDER / WIPRÄCHTIGER HANS (Hrsg.), Basler Kommentar zum Strafgesetzbuch Band II zu Art. 111 - 401 StGB, Basel 2003. (zit. BSK StGB II-Seelmann, Art. 32 N...).

SPILLMANN WALTER, Die Strafausschliessungsgründe im schweizerischen Strafgesetzbuch, Dissertation, Winterthur 1963. (zit. Spillmann, Strafausschliessungsgründe).

STEPHENSON JEREMY, Carte blanche auf dringlichen Dienstfahrten, SJZ 81 (1985), S. 287 - 289. (zit. Stephenson, Carte blanche).

STRATENWERTH GÜNTER, Schweizerisches Strafrecht, Allgemeiner Teil I: Die Straftat, 3. Auflage, Bern 2005. (zit. Stratenwerth, AT I).

TRECHSEL STEFAN, Schweizerisches Strafrecht. Allgemeiner Teil I, Allgemeine Voraussetzungen der Strafbarkeit, 6. Auflage, Zürich 2004. (zit. Trechsel, AT).

TRECHSEL STEFAN, Schweizerisches Strafgesetzbuch, Kurzkommentar, 2. Auflage, Zürich 2005. (zit. Trechsel, Kurzkommentar, Art. 34 N...).

WEISSENBERGER PHILIPPE, Die verkehrsstrafrechtliche Rechtsprechung des Bundesgerichts, in: SCHAFFHAUSER RENÉ (Hrsg.), Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2004, S. 203 - 287. (zit. Weissenberger, Verkehrsstrafrechtliche Rechtsprechung 2004).

WEISSENBERGER PHILIPPE, Tatort Strasse, in: SCHAFFHAUSER RENÉ (Hrsg.), Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2003, S. 259 - 382. (zit. Weissenberger, Tatort Strasse).

Materialien

GESETZE

- Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV) [SR 101]
- Schweizerisches Strafgesetzbuch vom 21. Dezember 1937 (StGB) [SR 311.0]
- Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG) [SR 741.01]
- Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV) [SR 741.11]
- Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995 (VTS) [SR 741.41]
- Gesetz über die Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit vom 6. Dezember 2005 des Kantons Aargau (Polizeigesetz, PolG) [SAR 531.200]

BUNDESBLETT

- BBl 1955 II 1: Botschaft zum Entwurf eines Bundesgesetzes über den Strassenverkehr vom 24. Juni 1955
- BBl 1999 III 1979: Botschaft zur Änderung des Schweizerischen Strafgesetzbuch (Allgemeine Bestimmungen, Einführung und Anwendung des Gesetzes) und des Militärstrafgesetzes sowie zu einem Bundesgesetz über das Jugendstrafrecht vom 21. September 1998

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AJP	Aktuelle Juristische Praxis, zitiert Jahr und Seite
Art.	Artikel
a.a.O.	Am alten Ort
aArt.	Alter Artikel
Bd	Band
BBl	Bundesblatt, zitiert Jahr, (Band) und Seite
BGE	Amtliche Sammlung der Entscheide des Bundesgerichts, zitiert Jahr, Band und Seite
BV	Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (SR 101)
bzw.	beziehungsweise
CHF	Schweizer Franken
Erw.	Erwägung
etc.	et cetera
ff.	folgende
Fn.	Fussnote
FZR	Freiburger Zeitschrift für Rechtsprechung, zitiert Jahr und Seite
FWZ	Schweizerische Feuerwehr-Zeitung, zitiert Ausgabe, Jahr und Seite
(Hrsg.)	HerausgeberIn (in Klammern)
i.S.	in Sachen
i.V.m.	in Verbindung mit
JdT	Journal des tribunaux, zitiert Jahr, Band und Seite
Kt.	Kanton
m.E.	meines Erachtens
N	Note
Nr.	Nummer
NZZ	Neue Zürcher Zeitung
PolG	Polizeigesetz
RDAF	Revue de droit administratif et de droit fiscal, zitiert nach Jahr und Seite
Rn.	Randnummer
S.	Seite
SJ	La semaine judiciaire, zitiert Jahr, Band und Seite
SJZ	Schweizerische Juristenzeitung, zitiert Band, Jahr und Seite
SAR	Systematische Sammlung des Aargauischen Rechts
SR	Systematische Sammlung des Bundesrechts
StGB	Schweizerisches Strafgesetzbuch vom 21. Dezember 1937 (SR 311.0)
StPO	Strafprozessordnung
SVG	Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SR 741.01)
usw.	und so weiter
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
vgl.	vergleiche
VRV	Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (SR 741.11)
VTS	Verordnung technische Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995 (SR 741.41)
z.B.	zum Beispiel
ZBJV	Zeitschrift des bernerischen Juristenvereins, zitiert nach Band, Jahr und Seite
Ziff.	Ziffer
zit.	Zitiert
ZR	Blätter für zürcherische Rechtsprechung, zitiert nach Band, Jahr, Nr. und Seite

ZStR Zeitschrift für Strafrecht, zitiert nach Band, Jahrgang und Seite

Kurzfassung

Bei Dringlichkeitsfahrten werden unter Umständen besondere Risiken eingegangen und dabei auch Verkehrsregeln verletzt, namentlich Geschwindigkeits- und Vortrittsregeln. Als Rechtfertigung wird der Schutz bestimmter Rechtsgüter, nämlich Leib und Leben, Vermögen sowie der Polizeigüter (Wiederherstellung der öffentlichen Sicherheit oder Sicherung der Strafverfolgung durch Verfolgungsfahrten, Nachfahrmessungen oder Fahrten zur Sicherung von Spuren) geltend gemacht. Bei der Ambulanz sind es die höchsten Rechtsgüter, Leib und Leben. Ebenso bei der Feuerwehr, wobei dort häufig „nur“ Vermögen zu retten sind. Jedenfalls dient bei beiden Organisationen der Schutz den Individualrechtsgütern, während es beim Polizeieinsatz im Regelfall um den Schutz von Rechtsgütern der Allgemeinheit geht.

Im Rettungswesen steht folglich die konkrete Gefahr für die Person, die verletzt oder krank ist und der der Rettungseinsatz gilt, einer möglichen Gefährdung anderer Personen durch die Verkehrsregelverletzung gegenüber. Betroffen sind gleichwertige Rechtsgüter, weshalb der Grad der Gefährdung Dritter einzubeziehen ist. Die durch die Verletzung von Verkehrsregeln gewonnene Zeit für den zu Rettenden steht meist in keinem Verhältnis zu einer ernsthaften Gefährdung Dritter. Im Regelfall können durch wenige Sekunden oder Minuten, die durch eine Verkehrsregelverletzung gespart werden können, auch beim zu Rettenden nicht wirklich schlimme Gesundheitsschädigungen oder Tod verhindert werden. Aus der Tatsache, dass nur „vielleicht“ ein Mensch durch die Dringlichkeitsfahrt verletzt oder getötet werden kann, darf deshalb noch nicht geschlossen werden, dass ein Risiko gerechtfertigt ist, denn auch bei der zu rettenden Person geht es nur „vielleicht“ darum, dass sie gerettet oder vor schlimmeren Gesundheitsschäden geschützt werden kann. Ausserdem ist zu berücksichtigen, dass durch einen Unfall auf der Dringlichkeitsfahrt oder bei einer Anhaltung durch die Polizei wegen Geschwindigkeitsüberschreitung der erhoffte Zeitgewinn für den zu Rettenden in einen enormen Zeitverlust umschlägt.

Werden Dringlichkeitsfahrten unter Verwendung der besonderen Warnvorrichtungen durchgeführt, findet sich mit Art. 100 Ziff. 4 SVG eine eigenständige Regelung, über welche die schwierige Güterabwägung gemacht werden kann. Zusätzliche Probleme stellen sich in Fällen, wo Fahrten ohne besondere Warnvorrichtungen (Verfolgungsfahrten, Nachfahrmessungen, Verzicht aus taktischen Gründen oder zur Lärmvermeidung) durchgeführt werden. Die Polizei handelt auch hier hoheitlich und greift in Grundrechte des Einzelnen ein. Sind diese Eingriffe schwerwiegend, verlangt Art. 36 BV, dass die Einschränkung im Gesetz vorgesehen ist (Legalitätsprinzip). Formelle Gesetze fehlen jedoch in diesem Bereich. Die Regeln finden sich lediglich in Dienstreglementen sowie im Merkblatt des UVEK. Gerade bei Verfolgungsfahrten, wo im Merkblatt des UVEK sowie in den Dienstabweisungen wenige Anweisungen formuliert sind, ein betroffener Polizist in sehr kurzer Zeit viele Güterabwägungsfragen zu klären hat und die Gefährdung Dritter über eine längere Zeit und Strecke andauert, ist das Fehlen eines formellen Gesetzes unter dem Aspekt des Legalitätsprinzips heikel.

Ob das im Dringlichkeitseinsatz eingegangene Risiko des Einsatzfahrers angebracht war, wird im Strafrecht bei der Prüfung des Vorliegens eines Rechtfertigungsgrundes festgestellt. Die Abwägung erfolgt über den Verfassungsgrundsatz der Verhältnismässigkeit. Als mögliche Rechtfertigungsansätze könnte man sich neben Art. 14 StGB, Art. 17 StGB und Art. 100 Ziff. 4 SVG die Prüfung eines Polizeinotstandes, im Sinnes eines (übergesetzlichen) Notstands, überlegen. Dies ist jedoch zu verwerfen, da die Befugnisse der staatlichen Organe nach dem

Grundsatz der Gewaltenteilung in besonderen Gesetzen (StPO, PolizeiG) abschliessend festgelegt sind. Ein derartiger Notstand würde sich über die Gesetze hinwegsetzen und damit der Gewaltenteilung entgegenstehen. Auch der in der Literatur zu findende Rechtfertigungsgrund des erlaubten Risikos hilft nicht weiter, da zwar im Bereich von Dringlichkeitsfahrten im allgemeinen Interesse der Entscheid getroffen wurde, ein Grundrisiko zuzulassen, welches Risiko jedoch im Einzelfall zulässig ist, bleibt die Frage einer weiteren Güterabwägung. Damit stehen die Art. 14 StGB, Art. 17 StGB und Art. 100 Ziff. 4 SVG als Rechtfertigungsgründe offen.

Für alle Blaulichtorganisationen gilt, dass eine mögliche Strafflosigkeit bei Verwendung der besonderen Warnvorrichtungen ausschliesslich gemäss Art. 100 Ziff. 4 SVG als *lex specialis* geprüft wird. Dabei wird kumulativ eine dringliche Dienstfahrt, der Einsatz der optischen und akustischen Warnsignale sowie die Beachtung aller nach den Verhältnissen erforderlichen Sorgfalt verlangt. Die Berechtigung, Verkehrsregeln zu verletzen, verlangt eine erhöhte Sorgfaltspflicht. Der Grad der gebotenen Sorgfalt wird über das Verhältnismässigkeitsprinzip abgewogen.

Da die Polizeiarbeit im Grundsatz dem Schutz der allgemeinen Rechtsgüter dient, kann die Polizei sich beim Dringlichkeitseinsatz bei Nichtverwendung der besonderen Warnvorrichtungen ausschliesslich auf Art. 14 StGB berufen. Da dieser aber rein deklaratorisch ist, sind für eine Rechtfertigung andere erlaubende oder gebietende Normen zu suchen. In der Regel wird die polizeiliche Generalklausel oder der allgemeine Polizeiauftrag als Erlaubnisnorm zugrundegelegt. Da Sanität und Feuerwehr Leib und Leben und das Vermögen, also Individualrechtsgüter schützen, ist hier bei Nichtverwendung der besonderen Warnvorrichtungen Art. 17 StGB (Notstandshilfe) zu prüfen.

Anweisungen zur Fahrweise bei Dringlichkeitsfahrten finden sich vor allem im Merkblatt des UVEK. Dort wird für die Verwendung von Blaulicht und Wechselklanghorn die Dringlichkeit des Einsatzes und eine ungünstige Verkehrslage vorausgesetzt, die eine erhebliche Einsatzverzögerung zur Folge hätte. Eine Abweichung von der Verkehrsregeln wird nur erlaubt, wo Blaulicht und Wechselklanghorn eingeschaltet sind. Als dringlich gelten Fahrten im Ernstfall, bei denen es auf den raschestmöglichen Einsatz 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. Bei Verzweigungen ist aus Sicherheitsgründen das Fahren auf Sicht vorgeschrieben. Wo in Blaulichtinstitutionen eigene Dienstreglemente vorliegen, folgen diese im wesentlichen den Anweisungen des UVEK. Weitergehende Regelungen dienen einer weiteren Sensibilisierung für Dringlichkeitsfahrten bzw. verdeutlichen das Risiko, das mit einer solchen Fahrt eingegangen wird.

Das Ziel, statistische Angaben zu Unfällen von Blaulichtorganisationen in der Deutschschweiz zu machen, wurde erschwert, bei der Sanität nahezu verunmöglicht, da Daten zu Dringlichkeitsfahrten nirgends systematisch erfasst werden. Im Unfallprotokoll des Bundesamtes für Statistik sind bis heute Unfälle mit Fahrzeugen mit besonderen Warnvorrichtungen nicht gesondert zu erfassen. Auch werden in den wenigsten Organisationen die Zahl von Dringlichkeitsfahrten noch die „Indikation“ zur Verwendung der besonderen Warnvorrichtungen, Fastunfälle oder risikoreiche Fahrten erfasst, jedenfalls wurden sie mir nicht zugänglich gemacht. Teilweise wurden Unfallzahlen mangels Statistik aus dem Gedächtnis genannt. Auch Unfallrapporte sowie Rechtsfolgen aus Unfällen werden scheinbar nur bedingt zu Schulungszwecken verwendet. Dies verunmöglicht die genaue Analyse der Geschehnisse und damit das Lernen daraus. Allenfalls wäre eine neutrale, anonymisierte Erfassung wie bei den

medizinischen Fehlbehandlungen zu erwägen. Die Ergebnisse wurden schliesslich in Tabellen im Anhang 2a-c festgehalten.

Ein Sonderfall von Dringlichkeitsfahrten stellen Verfolgungsfahrten dar. Die Besonderheit liegt unter anderem daran, dass neben den Polizisten auch der Verfolgte, ein Laie, mitrast und meist eine erhebliche Strecke bei hohen Geschwindigkeiten zurückgelegt wird. Daraus ergibt sich, dass das Risiko für Dritte sowie die Betroffenen selbst um ein mehrfaches höher ist, als bei gewöhnlichen Dringlichkeitsfahrten.

Die Untersuchung der Rechtsprechung zeigt, dass sich das Bundesgericht bis heute sehr selten mit Fragen von Einsätzen mit besonderen Warneinrichtungen befasste. Dies dürfte (auch) daran liegen, dass die Bestraften wegen des Kostenrisikos auf einen Weiterzug verzichten und dass die Kognition des Bundesgerichts beschränkt ist, Tat- und Ermessensfragen nur auf Willkür zu prüfen.

Aus der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ergeben sich für Dringlichkeitsfahrten als wichtigste Erkenntnis, dass beim Überqueren eines Rotlichts eine Gefährdung Dritter nie erlaubt, das Halten auf Sicht oberstes Gebot ist. Mit Fehlreaktionen anderer Verkehrsteilnehmer ist zu rechnen, ausgenommen andere Verkehrsteilnehmer zeigen ein Verhalten, das absolut nicht vorauszusehen war. Ausserdem stellt ein Verkehrsteilnehmer, der mit massiv übersetzter Geschwindigkeit fährt, eine derart hohe Gefährdung für Dritte dar, dass die Polizei verpflichtet ist, ihn zu stoppen. Ebenso sind Nachfahrmessungen grundsätzlich gerechtfertigt. Um lediglich einer polizeilichen Kontrollaufgabe nachzukommen, darf die körperliche Integrität nicht tangiert werden.

Aus der kantonalen Rechtsprechung ergibt sich, dass der Beweggrund des Rettungswillens bei der Strafzumessung in vielen Fällen explizit erwähnt wird und das Strafmass in allen Kantonen relativ milde festgesetzt wird. Bei schweren Fällen rückt der Beweggrund des Rettungswillens in den Hintergrund, die Schwere der Verletzung und Gefährdung des Rechtsguts überwiegt, was sich in der Strafzumessung entsprechend streng auswirkt. In einigen Fällen zeigte sich, dass im Strafbefehlsverfahren Bussen ausgesprochen wurden, die von der ersten Instanz wieder aufgehoben wurden und ein Freispruch erfolgte, obwohl Geschwindigkeiten um 76 km/h, 71 km/h (innerorts) bzw. 62 km/h (Autobahn) überschritten wurden.

Auch wenn dies in der Rechtsprechung nicht explizit gesagt wird, zeigt die Analyse, dass eine konkrete Gefährdung sowie eine erhöhte abstrakte Gefährdung Dritter in der Regel nicht durch einen Rechtfertigungsgrund gedeckt werden kann. Es sind entsprechend nur geringfügigste Verkehrsüberschreitungen zu tolerieren, d.h. durch Art. 100 Ziff. 4 SVG bzw. Art. 14 StGB oder Art. 17 StGB zu rechtfertigen.

Um das Risiko für Dritte möglichst gering zu halten, wären vermehrt Massnahmen wie die Steuerung von Ampeln durch die Einsatzzentralen bzw. durch die Einsatzwagen selbst zu fördern. Die flächendeckende Ausrüstung von Feuerwehr und Polizei mit externen Defibrillatoren (AED) würde sowohl dem zu Rettenden dienen als wohl auch den Dritten weniger gefährden, indem die Bedeutung des Faktors Zeit für die Einsatzkräfte herabgesetzt würde. Die Verbesserung der Fahrausbildung, besonders der Einsatz von Simulatoren, dürfte die Fahrkompetenz der Einsatzleute sowie das Bewusstsein um die Gefährlichkeit der Einsatzfahrt für Dritte enorm steigern und das Risiko für Dritte entsprechend verringern.

Meine Untersuchung hat gezeigt, dass Angaben über Häufigkeit von Dringlichkeitsfahrten und damit verbundene Unfälle lückenhaft sind. Höchste Priorität hat das Erreichen des Einsatzortes.

XIII

Schon das verbietet hohe Risiken und verlangt eine angepasste Fahrweise; damit werden auch unbeteiligte Dritte und die Insassen von Rettungsfahrzeugen geschützt. Dem durch Art. 10 BV gewährten Recht auf Leben wird so auch im Strassenverkehr nachgelebt.

1 PROBLEMSTELLUNG

Inhalt dieser Arbeit ist die Problematik, dass bei Dringlichkeitsfahrten Verkehrsregeln missachtet werden (müssen). Folge der Verkehrsregelverletzung ist in manchen Fällen ein Verkehrsunfall. Daraus ergeben sich vielfältige praktische und juristische Fragen. Diese sind nachfolgend stichwortartig aufgelistet, samt Hinweisen, ob und in welchen Kapiteln der Frage nachgegangen wird.

1.1 Zu rettendes Rechtsgut

Legitimation der Rettungsfahrt: Was soll/darf mit der Fahrt mit besonderen Warnvorrichtungen eigentlich „gerettet“ werden? Zu denken ist an Leben, Gesundheit, Vermögen, Sicherung der Rechtsverfolgung. Ist das Alter der zu rettenden Person allenfalls von Relevanz? Was ist mit selbstverschuldeter Not (z.B. Verkehrsrowdy, Selbstmordversuch).

Erste Antworten zu diesem Thema sollen im Kapitel 3 gegeben werden. Die Frage des Rechtsguts taucht selbstverständlich bei den untersuchten Fällen auf (Kapitel 10 und Anhang 4). Zur Sicherung der Rechtsverfolgung, speziell zur Spurensicherung findet sich ein Hinweis im Dienstreglement des Kantons Schwyz (Kapitel 7.2.6). Die ethisch-moralischen Fragen waren in der von mir verwendeten Literatur und in den untersuchten Fällen nie ein Thema. Ich vermute, dass in der Praxis gerade bei fortgeschrittenem Alter des Notleidenden das eingegangene Risiko auf der Dringlichkeitsfahrt eher minimier ist als bei einem jüngeren Menschen oder gar einem Kind.

1.2 Verantwortliche für Fahrten mit besonderen Warnvorrichtungen

Wer kann eigentlich Täter sein? Wer darf ein Fahrzeug mit besonderen Warnvorrichtungen überhaupt lenken. Was ist seine Stellung (hoheitlich)? Welche Verantwortung (straf-, haftungsrechtlich) haben die Personen, die eine Dringlichkeitsfahrt veranlassen, respektive anordnen?

Diese Frage scheint in der Literatur und Rechtsprechung von geringer Relevanz zu sein. Die wenigen Gedanken dazu finden sich im Kapitel 6.3, in der Dienstanweisung der Kantonspolizei Zürich (Kapitel 7.2.10) sowie im Fall 10.1.1.

1.3 Dringlichkeit

Wer stellt die Dringlichkeit des Einsatzes fest? Wer entscheidet, wie schnell an einen Einsatzort auszurücken ist? Wie kann besser festgestellt werden, ob und wie dringlich eine Situation ist? Ist ein Einsatz auf der Autobahn wegen der hohen Zahl möglicher Gefährdeter und des erhöhten Risikos von Folgeunfällen immer dringlich?

Auch diese Problematik wird - zumindest im Strafrechtsbereich - wenig diskutiert. Das Merkblatt des UVEK, welches im Kapitel 7.1. erörtert wird, schafft für den Lenker Klarheit. Autobahneinsätze werden nur im Kanton Aargau, Kanton Graubünden und für die Stadt Winterthur speziell geregelt (vgl. Kapitel 7.2.1, 7.2.5, 7.2.13).

1.4 Erlaubtes Risiko

Welche Risiken dürfen unterwegs eingegangen werden? Macht es einen Unterschied, ob die Fahrt zum Einsatzort durch den Innerortsbereich führt, ob Kreuzungen zu passieren sind? Wie gefährlich ist in diesem Zusammenhang die Verletzung einer Verkehrsregel? Welche Verkehrsregelverletzungen stehen im Vordergrund (Vortritt, Geschwindigkeit, Überfahren Sperrfläche, Sicherheitslinie, Fahrverbot, Überholen, Benützen von Tram-/Busspuren)? Interessant auch die Frage, wie viel Zeit sich durch das Eingehen von Risiken überhaupt sparen lässt. Welche Faktoren erhöhen oder senken das Risiko für Dritte? Es ist dabei an Taube, Senioren, Kinder, Radio, isolierte Autos, Wände, Ortung, Häuser, Fahrfehler bei Stress oder gar Panik zu denken.

Diese Kernfragen sind Hauptinhalt dieser Arbeit. Nicht alles kann beantwortet werden, doch wird die Frage der Verhältnismässigkeit im Kapitel 4.2 erstmals aufgeworfen. Das Mass des Erlaubten soll durch die Untersuchung der Dienstanweisungen sowie der gesammelten Fälle hergeleitet werden (vgl. dazu die Kapitel 7, 10 sowie den Anhang 4).

1.5 Behandlung von Fahrten ohne Einsatz der besonderen Warnvorrichtungen

Was braucht es, damit Art. 100 Ziff. 4 SVG angewandt werden kann? Wie werden Fahrten behandelt, die nachts durchgeführt werden und bei denen zur Lärmvermeidung auf den Einsatz des Horns verzichtet wird? Wie ist bei Nachfahrmessungen oder bei Verzicht auf die besonderen Warnvorrichtungen aus taktischen Gründen (z.B. Geiselnahme, Einbruch, Verhinderung von Panik bei Selbstmordversuch) zu verfahren?

Da diese Fragen das Legalitätsprinzip tangieren, folgen erste Überlegungen in Kapitel 4.1. Weitere Antworten werden im Kapitel 6 sowie in den einzelnen Fällen der Rechtsprechung Kapitel 10 sowie den Anhang 4 gegeben.

1.6 Verfolgungsfahrten

Wie sind Verfolgungsfahrten zu behandeln? Sie haben im Vergleich zu den „klassischen“ Rettungsfahrten oft besonders problematische Aspekte:

- Laie in grosser Aufregung rast mit
- Für den Verfolgten fremdes Auto
- Für den Verfolgten fremde Strassen
- Jungliches Alter des Verfolgten, evtl. Alkohol- oder Drogeneinfluss
- Lange Strecke und Dauer der Fahrt
- Schutzgut unbekannt oder unklar
- Verfolgung zur Sicherung der Strafverfolgung oder Verhinderung Straftaten
- Problematik des Verfolgens (im Vergleich zum „lediglichen“ Schnellfahren)
- Spezielle Aufregung, evtl. „Jagdfieber“ des Polizisten

Auch hier spielt das Legalitätsprinzips eine Rolle (Kapitel 4.1). Das UVEK (Kapitel 7.1) und drei Dienstreglemente (Kapitel 7.2.1: AG, 7.2.4: BS, 7.2.8: UR) äussern sich zur Problematik. Weil mir im Verlauf des Verfassens dieser Arbeit bewusst wurde, dass Verfolgungsfahrten einen besonderen Stellenwert unter den dringlichen Dienstfahrten einnehmen, werden die Besonderheiten in Kapitel 9 behandelt. Verfolgungsfahrten sind auch Thema in einigen Fällen (Kapitel 10 sowie Anhang 4).

1.7 Unfallgeschehen, Folgen des Unfalls

Was ist über die Häufigkeit von Dringlichkeitsfahrten und das Unfallgeschehen bekannt? Welche Rechtsfolgen haben sie? Wie werden Selbstunfälle behandelt? Wie wird die Verhältnismässigkeit abgewogen? Was geschieht in Fällen, wo die Verhältnismässigkeit nicht verletzt wurde, aber der Unfall ein unschuldiges Opfer (z.B. ein Kind, einen Versorger) fordert, das möglicherweise das Einsatzfahrzeug weder gehört noch gesehen hat? Wem ist ein Fehlverhalten zuzurechnen?

Die Folgen eines Unfalls tangieren verschiedene Rechtsgebiete:

- Strafrecht (Verkehrsregelverletzung, Notstand, Putativnotstand, Notstandexzess)
- Arbeits- oder Dienstrecht (Erfassung der Dringlichkeitsfahrt, Instruktion, Sanktion von Fehlverhalten)
- Haftpflichtrecht (Kanton, Verursacher der Rettungsaktion, dritter Verkehrsteilnehmer, Einsatzfahrer, Angestellte der Einsatzzentrale, unbeteiligter Dritter)
- Sozialversicherungsrecht (Renten von Insassen, Opfer, Härtefälle)
- Opferhilfe
- Sachschaden Dritter?

Es ist bereits an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass diese Arbeit nicht alle aufgeworfenen Fragen beantworten kann und sich auf die strafrechtlichen Aspekte zu beschränken hat. Die Fragen, die in die Bereiche Arbeits-, Dienst-, Sozialversicherungs- und Haftpflichtrecht gehen, müssen unbehandelt bleiben. Einzig die Prinzipien der Legalität und der Verhältnismässigkeit, denen ich wegen ihrer Bedeutung einen eigenen Teil „Verwaltungsrechtliche Fragen“ widme (Kapitel 4), dürften auch für andere Bereiche von Interesse sein. Gerade im Polizeirecht sind die Prinzipien von grosser Wichtigkeit. Im Strafrecht haben sie zwar keine eigenständige Bedeutung, doch fliesst das Verhältnismässigkeitsprinzip bei der Prüfung einer Rechtfertigung immer wieder ein und ist für die jeweilige Güterabwägung zentral (Kapitel 6 sowie die Untersuchungen in den Kapiteln 7, 10 sowie Anhang 4).

1.8 Pflichtverletzungen ohne Unfallfolgen

Wird ein Einsatzfahrer für sein Fehlverhalten oder für den „Erfolg“ gebüsst? Führen alle zu hohen Risiken zu einem Verfahren? Werden alle Einsätze erfasst (wie z.B. beim Schusswaffengebrauch), analysiert und Lehren, Konsequenzen daraus gezogen (verkehrsrechtlich, dienstrechtlich)?

Zu diesem Thema finden sich Ausführungen in Kapitel 6.3 (Mizel). Ausserdem äussert sich das Dienstreglement des Kantons Uri dazu (vgl. Kapitel 7.2.8). Einige Gedanken finden sich in Kapitel 13.

1.9 Weitere lebensschützende Massnahmen

Könnte das erhöhte Risiko der Einsatzfahrt durch andere Massnahmen der Rettung aufgewogen werden? Man könnte sich hierzu Massnahmen wie die Steuerung von Ampeln durch die Einsatzzentralen oder -wagen, Verbesserung des Alarmierungssystems, Freihalten von Durchfahrten, mehr Einsatzwagen mit CPR-Geräten ausrüsten bzw. diese an zentralen Orten und öffentlichen Plätzen aufstellen, Verbesserung der Ausbildung, hochkompetente Beratung des anrufenden Laien, Verbesserung der „Diagnose“ der Dringlichkeit bereits am Telefon, regelmässige Lernwirkung und Sensibilisierung der Allgemeinheit durch Medien, Organe der Autoverbände, TV, Verbesserung der Wahrnehmbarkeit von Warnvorrichtungen in Autos vorstellen.

Der Bereich der äusseren Faktoren und Verbesserungsmassnahmen kann nur in Kürze im Kapitel 12 bearbeitet werden.

2 VORGEHEN

Zur Beschaffung von Grundlagenmaterial habe ich im vergangenen Jahr die Kommandanten der deutschschweizerischen Kantonspolizeikörpers angeschrieben. Ich bat darum, mir die Dienstreglemente sowie die Zahlen von Unfällen und allfällige Urteile von Fahrten mit besonderen Warnvorrichtungen zu schicken (vgl. Schreiben Anhang 1). Bei der Auswertung stellte ich fest, dass die mir zugestellten Zahlen und Reglemente die grossen Städte nicht umfassen, zumal diese über eigene Korps verfügen. Deshalb holte ich diese Anfragen schriftlich, per Mail oder telefonisch nach. Da praktisch jede Gemeinde über eine eigene Polizei und damit eigene Einsatzfahrzeuge verfügt, hätte eine Konsultation aller Polizeikräfte ins Uferlose geführt. Ich entschied mich, die grössten Städte, d.h. diejenigen mit einer Einwohnerzahl über 20'000¹ in die Untersuchung einzubeziehen (Städte Luzern, St. Gallen, Winterthur, Biel und Chur; da die Städte Schaffhausen, Frauenfeld, Thun und Zug in die Kantonspolizei integriert sind, erübrigte sich hier eine Anfrage). Für den Bereich Feuerwehr und Sanität gab es Polizeikörpers, die auch Unfälle mit diesen Einsatzfahrzeugen in ihren Statistiken führen und dies ebenfalls melden konnten. Da weder der schweizerische Feuerwehrverband noch die Feuerwehrkoordination Schweiz (FKS)

¹ Vgl. Bundesamt für Statistik: <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/infothek/lexikon/bienvenue___login/blank/zugang_lexikon.Document.62572.xls> (besucht am 22.03.2007).

über Unfallzahlen verfügten, rief ich, um trotzdem zu Informationen bezüglich der Feuerwehr zu kommen, sämtliche kantonalen Gebäudeversicherungen bzw. die Feuerwehriinspektoren der Kantone an. Die Vereinigung Rettungssanitäter Schweiz (VRS) und der gesamtschweizerische Interverband für das Rettungswesen (IVR) konnten ebenfalls keine Unfallzahlen nennen. Der IVR konnte jedoch über die Organisation des Rettungswesens informieren und stellte sich zur Verfügung, mein Anliegen an die verschiedenen Einsatzzentralen weiterzuleiten, zumal die Adressen und Telefone nicht bekanntgegeben werden durften. In der Schweiz gibt es 24 Sanitätsnotrufzentralen, wovon rund die Hälfte beim IVR Mitglied sind. Wegen der genannten Geheimhaltungspflicht des IVR konnte ich nur einige grössere, mir von der Polizei genannten Rettungsorganisationen direkt anfragen. Vom IVR erhielt ich leider keine Rückmeldung. Die Angaben umfassen deshalb nicht die gesamte Deutschschweiz, sondern nur die direkt befragten Organisationen, Informationen aus Zeitung und von der Polizei erhaltene Angaben. Auch das Bundesamt für Statistik sowie das Bundesamt für Strassen kennen keine Statistik zu Dringlichkeitsfahrten². Die schliesslich erhaltenen Rückmeldungen wurden in den Tabellen „Rückmeldungen“ aufgeteilt nach Polizei, Feuerwehr und Sanität zusammengefasst (Anhang 2a-c).

Diverse Polizeikommandi liessen mir interessante Urteile direkt zukommen, in anderen Fällen fragte ich die Untersuchungsbehörden der betroffenen Kantone, Bezirke oder die Staatsanwaltschaften an. In einigen Fällen durfte ich in den verschiedenen Amtsstellen Einsicht in die gesamten Akten nehmen. Es hätte den Rahmen dieser Arbeit gesprengt, wenn sämtliche Urteile im Zusammenhang mit Dringlichkeitsfahrten aller deutschschweizerischen Kantone in die Untersuchung einbezogen worden wären. Ich habe deshalb alle gefundenen Bundesgerichtsurteile sowie alle kantonalen Urteile der Deutschschweiz von Unfällen mit Todesfolge für die Zeit von 1998 - 2006 direkt in die Arbeit integriert (Kapitel 10). Für Urteile von Unfällen mit geringeren Folgen musste ich eine Einschränkung vornehmen, weshalb nur Urteile aus den Kantonen Aargau, Baselland, Basel-Stadt, Thurgau und Zürich, ein Urteil aus St. Gallen sowie Urteile, die sich in der Literatur fanden, in die Untersuchung einbezogen wurden. Da das Sammeln vieler dieser Urteile mit hohem Aufwand verbunden war, sie nirgends systematisch gesammelt werden und nicht einfach erhältlich sind, habe ich die Urteile - um sie auch Lesern dieser Arbeit zugänglich zu machen - im Anhang 4 zusammengefasst. Ich habe mich dabei auf eine kurze Sachverhaltsdarstellung sowie das Urteilsdispositiv beschränkt. In Fällen, wo ein begründetes Urteil vorlag, habe ich die Begründung kurz zusammengefasst.

Zusätzlich wurden Fachliteratur (konzentriert auf das Strafrecht) und punktuell Informationen aus dem Web beigezogen.

Um die Arbeit zu gliedern, habe ich in den Kapiteln 3-6 theoretische Fragen aufgeworfen und behandelt. Dabei haben sich die Betrachtungen auf das Wesentliche bzw. für das vorliegende Thema Notwendige zu beschränken. In den praktischen Teilen 7-12 werden zunächst das Merkblatt des UVEK und die Dienstsanweisungen der verschiedenen Polizeikorps sowie zweier Feuerwehrorganisationen untersucht und Besonderheiten herausgearbeitet. Danach werden wichtige Erwägungen und Schlüsse aus den Urteilen verschiedener Instanzen vorgestellt und besprochen. Abschliessend habe ich versucht, aus den theoretischen und praktischen Erwägungen Rückschlüsse zu ziehen, die das erlaubte Risiko beim Dringlichkeitseinsatz umschreiben (Kapitel 11). Abschliessend äussere ich mich zu weiteren lebensschützenden Massnahmen (Kapitel 12) und runde mit Schlussbemerkungen ab (Kapitel 13).

² Das Bundesamt für Strassen wird ab 01.01.2009 neu in der Unfallstatistik unter den Ursachen „Nicht Vortrittlassen Fahrzeug mit Blaulicht und Sirene“ bzw. „Nicht Vortrittlassen Fahrzeug mit Blaulicht ohne Sirene“ erfassen.

3 GRUNDSÄTZLICHE ERWÄGUNGEN ZU RECHTSGUT, RISIKO, GEFAHR

Dringlichkeitsfahrten der Ambulanz dienen ausschliesslich der Rettung von Leben bzw. dem Erhalt der Gesundheit. In diesem Bereich sind folglich die höchsten Rechtsgüter in Gefahr. Bei Fahrten der Feuerwehr sind vielfach ebenfalls die Rechtsgüter Leben und Gesundheit betroffen, oftmals, wenn nicht sogar mehrheitlich soll jedoch auch das Vermögen erhalten bleiben. Sowohl Ambulanz wie auch Feuerwehr setzen sich entsprechend für den Schutz von Individualrechtsgütern ein. Der Polizeieinsatz dient eher dem Schutz der Polizeigüter, sei es der Wiederherstellung der öffentlichen Sicherheit (Ausschreitungen, Vermeiden von Sekundärnfällen) oder der Sicherung der Strafverfolgung (Verfolgungsfahrten, Nachfahrmessungen oder Fahrten zur Sicherung von Spuren).

Geht es um die Rettung eines konkret gefährdeten Lebens, soll durch das Abweichen von der Verkehrsregel eine Beschleunigung erreicht werden. Gerade die Verkehrsregeln sollen aber die Verkehrssicherheit gewährleisten und ebenfalls Leib und Leben schützen. Es stehen sich folglich gleichwertige Rechtsgüter gegenüber. Die Verhältnismässigkeit des Einsatzes ist deshalb in diesem Fall über den Grad der Gefährdung abzuwägen³. Dies sagt auch Stratenwerth: *„Nur deshalb ist ... zur Rettung des Lebens eines Verunglückten die grobe Missachtung von Verkehrsregeln zulässig, wenn sich die mit ihr verbundene Gefahr für das Leben anderer Verkehrsteilnehmer, also an sich gleichwertige Rechtsgüter, unter den gegebenen Umständen noch verantworten lässt.“*⁴ Bezüglich des einzugehenden Risikos gilt es abzuwägen, wie hoch die Wahrscheinlichkeit einer Verletzung eines unbeteiligten Dritten im Verhältnis zum zu rettenden Gut ist. Ähnlich drückt es auch Schild Trappe aus, die zur Rechtfertigung einer Tat nicht nur den Wert bzw. den Rang der betroffenen Rechtsgüter, sondern auch die Grösse der verschiedenen Gefahren bzw. Eingriffsintensitäten als bedeutsam erachtet. So diene ein sehr grosser Teil der Verkehrsregeln unter dem Titel eines öffentlichen Interesses mittelbar dem Schutz von Leib und Leben und Eigentum aller am Strassenverkehr Beteiligten und die Verletzung einer Verkehrsregel bedeute in den allermeisten Fällen auch die Schaffung einer Gefahr für Leib und Leben von Menschen, so ganz deutlich bei der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, dem Überfahren einer Sicherheitslinie oder einer Kreuzung bei Rot⁵. Gerade die von ihr genannten Verkehrsregeln wurden - wie der praktische Teil zeigen wird - auch bei Unfällen während Dringlichkeitsfahrten am häufigsten verletzt.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch der Hinweis von Boll, dass es gerade bei groben Verkehrsregelverletzungen oft nur vom Zufall abhängt, ob es zu einem Verkehrsunfall mit mehreren Verletzten oder Toten kommt. Er folgert daraus, dass - will man die Verletzung der Verkehrsregel durch Notstand rechtfertigen - in der Konsequenz die mögliche fahrlässige Tötung, die resultieren könnte, ebenfalls durch Notstand gerechtfertigt sein müsste⁶.

Im gleichen Sinn vermerkt Arzt: *„Sogar in Sachverhalten, die von der deutschen und schweizerischen Justiz als extreme strassenverkehrsrechtliche Notstandsfälle anerkannt worden sind, so etwa notfallmässiger privater Spitaltransport mit überhöhtem Tempo, ist bei näherem Zusehen die Rechtfertigung ausserordentlich fragwürdig. Üblicherweise wird der kleine*

³ Fiolka, Rechtsgut, S. 729.

⁴ Stratenwerth, AT I, S. 225.

⁵ Schild Trappe, Verkehrsregelverletzungen und Notstandslage, S. 646ff.

⁶ Boll, Grobe Verkehrsregelverletzungen, S. 108.

Zeitgewinn als konkrete Gesundheitsverbesserungschance gegen die nur ganz entfernte und abstrakte Gefährdung für Leib und Leben (durch überhöhtes Tempo) abgewogen. Insoweit ist es dann korrekt, den erstrebten Zeitgewinn als das höhere Interesse zu bewerten. Vergessen wird freilich, dass der erhoffte kleine Zeitgewinn mit dem Risiko eines massiven Zeitverlustes erkaufte werden muss. Die Gefahr, wegen der Geschwindigkeitsüberschreitung angehalten zu werden, mag relativ gering sein - der Zeitverlust (bis die Situation geklärt ist) wäre jedoch für den Kranken katastrophal.“⁷

Beim Risikovergleich ist auch immer die Frage zu stellen, ob durch die paar Sekunden die durch eine Verkehrsregelverletzung gespart werden können, wirklich eine schlimme Gesundheitsschädigung oder der Tod beim Notleidenden verhindert werden können. Daraus, dass nur „vielleicht“ ein Mensch durch die Dringlichkeitsfahrt verletzt oder getötet werden kann, darf noch nicht geschlossen werden, dass ein Risiko gerechtfertigt ist, denn auch bei der zu rettenden Person geht es nur „vielleicht“ darum, dass sie gerettet oder vor schlimmeren Gesundheitsschäden geschützt werden kann. Vielleicht ist sie (objektiv) gar nicht in Lebensgefahr, oder der Gewinn von ein paar Sekunden ist nicht relevant, oder die Person ist gar nicht rettbar. Die Neigung ist gross, das Risiko für den individualisierten Patienten gegenüber dem anonymen, potentiellen Verkehrsoffer überzugewichten.

4 VERWALTUNGSRECHTLICHE FRAGEN

Das Legalitäts- und das Verhältnismässigkeitsprinzip sind nicht nur für das Strafrecht, sondern auch bei anderen Konsequenzen von Dringlichkeitsfahrten von Bedeutung (v.a. Haftpflicht und Arbeitsrecht). Im Strafrecht haben sie zwar keine eigenständige Bedeutung, doch fliesst das Verhältnismässigkeitsprinzip bei der Prüfung einer Rechtfertigung ein. Fragen des Legalitätsprinzips stellen sich v.a. bei Verfolgungsfahrten ohne die besonderen Warnvorrichtungen.

4.1 Legalitätsprinzip

Alle Verwaltungstätigkeit ist an das Gesetz zu binden. Zweck dieses Grundsatzes ist, Rechtssicherheit zu schaffen (Vorhersehbarkeit des Verwaltungshandelns). Die Rechtsgleichheit soll gewährleistet sein, die Freiheitsrechte sollen nur gestützt auf eine gesetzliche Grundlage, also demokratisch legitimiert, eingeschränkt werden dürfen. Dabei hat sich das Verwaltungshandeln auf einen Rechtssatz im materiellen Sinn zu stützen, wobei schwere Eingriffe in die Rechte und Freiheiten der Privaten in einem Gesetz im formellen Sinn vorgesehen sein müssen⁸.

⁷ Arzt, Kleiner Notstand, S. 38; vgl. dazu auch Schubarth, StGB-Kommentar, Art. 117 N 69: „Es gehört zu den elementaren Regeln des Rettungswesens, dass Schnelligkeit allein beim Transport von schwerverletzten und erkrankten Personen nur selten eine lebensrettende Rolle spielt, sondern Zweckmässigkeit des Transports und angemessene Betreuung des Patienten viel wichtiger sind.“; vgl. auch BGE 116 IV 366 Erw. 1a: „...denn bei massiven Geschwindigkeitsüberschreitungen und bei Fahren in angetrunkenem Zustand ist die konkrete Gefährdung einer unbestimmten Zahl von Menschen möglich, die sich oft nur zufälligerweise nicht verwirklicht.“; BGE 6A.28/2003 Erw. 2.2: „...même si le bien menacé est aussi précieux que la vie ou l'intégrité corporelle, tant est considérable le risque d'accident mortel qu'un conducteur qui circule à une telle vitesse fait courir aux autres usagers de la route et à lui-même.“.

⁸ Häfelin/Müller/Uhlmann, Verwaltungsrecht, N 368ff.; so auch Art. 36 BV: „Einschränkungen von Grundrechten bedürfen einer gesetzlichen Grundlage. Schwerwiegende Einschränkungen müssen im Gesetz selbst vorgesehen sein. Ausgenommen sind Fälle ernster, unmittelbarer und nicht anders abwendbarer Gefahr. Einschränkungen von Grundrechten müssen durch ein öffentliches Interesse oder durch den Schutz von Grundrechten Dritter gerechtfertigt sein. Einschränkungen von Grundrechten müssen verhältnismässig sein. Der Kerngehalt der Grundrechte ist unantastbar.“.

4.1.1 Bedeutung des Legalitätsprinzips im Polizeirecht

Die Aufgaben der Polizei sind umfassend, sind doch die polizeilichen Schutzgüter⁹, d.h. die öffentliche Ordnung und Sicherheit, die öffentliche Gesundheit, die öffentliche Sittlichkeit und Treu und Glauben im Geschäftsverkehr zu wahren. Hauptaufgabe und -zweck ist die Gefahrenabwehr im öffentlichen Interesse. Dabei ist die Natur des bedrohten Rechtsgutes, die Art der Gefahr entscheidend. Weil polizeiliche Massnahmen zur Verwaltungstätigkeit zu zählen sind, unterstehen sie dem Gesetzmässigkeitsprinzip¹⁰.

Der Aufgabenbereich der Polizei ist vielfältig, weshalb es offener Normen und breiter Delegationsmöglichkeiten bedarf. Entsprechend sind die kantonalen Polizeigesetze regelmässig möglichst breit gehalten. Dringende, ernsthafte, schwere und nicht anders abwendbare Gefahren und Störungen sind über die polizeiliche Generalklausel zu verhindern¹¹. Die Generalklausel braucht jedoch nicht angewendet zu werden, wenn polizeiliche Kompetenzen bereits gesetzlich geregelt sind¹². Bei Dringlichkeitsfahrten unter Verwendung der besonderen Warnvorrichtungen ist keine Anwendung der Generalklausel nötig, zumal mit Art. 100 Ziff. 4 SVG¹³ eine eigenständige Regelung vorhanden ist. Hingegen ist bei Fahrten ohne besondere Warnvorrichtungen (Verfolgungsfahrten, Nachfahrmessungen, Verzicht aus taktischen Gründen oder zur Lärmvermeidung) auf die Generalklausel, den allgemeinen Polizeiauftrag¹⁴ bzw. die Dienstreglemente zu greifen¹⁵.

Wie bereits ausgeführt, liegt für Dringlichkeitsfahrten unter Verwendung der besonderen Warnvorrichtungen mit Art. 100 Ziff. 4 SVG eine konkrete, formelle Gesetzesgrundlage vor, welche durch die recht detailliert gefassten Dienstanweisungen konkretisiert wird (vgl. Kapitel 6.3 + 7).

⁹ Die Polizeigüter werden in der Lehre nicht einheitlich definiert, dass aber das in dieser Arbeit interessierende Polizeigut der öffentlichen Ordnung und Sicherheit überall als solches anerkannt ist, ist unbestritten.

¹⁰ Häfelin/Müller/Uhlmann, Verwaltungsrecht, N 2433ff..

¹¹ Schweizer, Entwicklungen im Polizeirecht, S. 384.

¹² Küng, Polizeibefehl, S. 19+20.

¹³ Art. 100 Ziff. 4 SVG: „Der Führer eines Feuerwehr-, Sanitäts- oder Polizeifahrzeuges ist auf einer dringlichen Dienstfahrt wegen Missachtung der Verkehrsregeln und der besondern Anordnungen für den Verkehr nicht strafbar, sofern er die erforderlichen Warnsignale gab und alle Sorgfalt beobachtete, die nach den besondern Verhältnissen erforderlich war.“.

¹⁴ Vgl. z.B. Gesetz über die Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit (Polizeigesetz, PolG) vom 6. Dezember 2005 des Kantons Aargau (SAR 531.200):

„§ 2 Auftrag und Verantwortung: Der Kanton und die Gemeinden gewährleisten gemeinsam die öffentliche Sicherheit und Ordnung im Polizeibereich.“;

„§ 3 Aufgaben der Kantonspolizei: Die Aufgaben der Kantonspolizei sind: a) die Sicherheits-, Verkehrs- und Verwaltungspolizei, soweit nicht die Zuständigkeit der Gemeinden nach § 4 vorliegt, b) die Verhinderung von Straftaten, c) die Kriminalpolizei nach den Vorschriften des Strafprozessrechts, d) der Nachrichtendienst gemäss Bundesrecht, e) die Hilfeleistung in Notfällen und bei Katastrophen, f) die Koordination und die Leitung von Einsätzen bei Grossereignissen, g) der Betrieb von Notrufzentralen, h) die Unterstützung und Beratung der Behörden, Amtsstellen und Gemeinden in Sicherheitsfragen, i) die Aufsicht über private Sicherheitsdienste.“; „§ 25 Aufgabenerfüllung: Die Polizei erfüllt ihre Aufgaben gemäss den gesetzlichen Grundlagen, im öffentlichen Interesse und nach dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit. Fehlen besondere gesetzliche Grundlagen, handelt die Polizei im Sinne der polizeilichen Generalklausel; sie trifft jene Massnahmen, die zur Beseitigung einer erheblichen Störung oder zur Abwehr einer unmittelbar drohenden, erheblichen Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung sowie für Mensch, Tier und Umwelt notwendig sind.“.

¹⁵ Vgl. jedoch Müller, Legalitätsprinzip, S. 735 ff., wonach die Generalklausel gemäss Bundesgericht eng auszulegen und auf echte und unvorhergesehene Notfälle beschränkt sein sollte. Die Anwendung ist ausgeschlossen, wenn trotz Kenntnis der Problematik eine Normierung nicht erfolgte. In casu befasst er sich mit dem Entscheid des Bundesgerichts, die Zwangsmedikation beim Fürsorgerischen Freiheitsentzug zuzulassen (BGE 126 I 112) und kommt zum Schluss, dass gerade in diesem Gebiet eine Normierung möglich gewesen wäre. Gleiches dürfte auch für Verfolgungsfahrten, Nachfahrmessungen und den Verzicht auf besondere Warnvorrichtungen aus taktischen Gründen oder zur Lärmvermeidung gelten, welche allesamt bis heute erst in Weisungen des UVEK oder in Dienstreglementen geregelt wurden.

Dem Legalitätsprinzip ist entsprechend Genüge getan. Bei Fahrten ohne Verwendung der besonderen Warnvorrichtungen, wo ein konkretes Gesetz fehlt und auf die Generalklausel oder den allgemeinen Polizeiauftrag zu greifen ist, ist fraglich, ob die Rechtssicherheit gegeben ist, das Verwaltungshandeln vorhersehbar ist und damit dem Legalitätsprinzip entsprochen wird. Mit der Berufung auf die Generalklausel oder den allgemeinen Polizeiauftrag liegt hier nämlich eine offene Norm vor, welche auszulegen ist. Gerade diese Notwendigkeit der Auslegung offener Normen findet Ritter problematisch, weil dann Polizisten in Situationen, die ein sofortiges Handeln erfordern, tiefeschürfende Überlegungen über den Grundsatz der Verhältnismässigkeit und seine Auswirkungen im konkreten Fall anstellen müssen und gerade deshalb handfeste, gesetzliche Regeln benötigen¹⁶. Entsprechend heikel ist die Auslegung gerade bei den ohnehin problematischen Verfolgungsfahrten (vgl. Kapitel 1.6 und 9), wo im Merkblatt des UVEK (vgl. Kapitel 7.1) sowie in den Dienstanweisungen wenige Anweisungen formuliert sind und die Polizisten in sehr kurzer Zeit viele Güterabwägungsfragen zu klären haben. Schubarth führt zum Fall aus Graubünden (vgl. Kapitel 10.2.3) in seinem Gutachten aus: *„Polizeiliche Verfolgungsfahrten stellen in der Regel einen hoheitlichen Eingriff in grundrechtlich geschützte Bereiche des Bürgers dar, da sie, jedenfalls, wenn sie durchgeführt werden wie in vorliegendem Fall, mit einer erheblichen Gefährdung von Leben und Gesundheit unbeteiligter Dritter (hier des entgegenkommenden Automobilisten) verbunden sind. Eingriffe in Grundrechte (hier Leben und körperliche Unversehrtheit) bedürfen einer klaren gesetzlichen Grundlage, die die Voraussetzungen und die Grenzen des noch erlaubten Grundrechtseingriffs regelt (Legalitätsprinzip).“*¹⁷

4.2 Grundsatz der Verhältnismässigkeit

Allgemein wird unter diesem Gesichtspunkt verlangt, dass die vom Gesetzgeber gewählte Massnahme zur Verwirklichung des im öffentlichen Interesse liegenden Ziels geeignet und tauglich ist. Ausserdem muss der angestrebte Zweck in einem vernünftigen Verhältnis zu den eingesetzten Mitteln bzw. den zu seiner Erreichung notwendigen Freiheitsbeschränkungen stehen. Ein staatlicher Eingriff hat zu unterbleiben, wenn der verfolgte Zweck auch mit einer für die Freiheit der Bürger weniger einschneidenden Massnahme erreicht werden könnte¹⁸. Häfelin/Müller/Uhlmann führen dazu ergänzend aus, dass sich die Frage der Verhältnismässigkeit nur dann überhaupt stelle, wenn ein zulässiges öffentliches Interesse bestehe, erst dann sei zu prüfen, ob die Massnahme das geeignete und erforderliche Mittel ist, um das öffentliche Interesse zu verwirklichen, und ob die dadurch bewirkte Freiheitsbeschränkung nicht in einem Missverhältnis zum angestrebten Zweck stehe¹⁹. Der ungeschriebene Verfassungsgrundsatz der Verhältnismässigkeit erlangt sowohl in der Rechtsetzung wie auch in der Rechtsanwendung Geltung²⁰.

¹⁶ Ritter, Bestimmtheit im Polizeirecht, S. 113; vgl. dazu auch Weissenberger, Tatort Strasse, S. 304.

¹⁷ Schubarth, Gutachten, S. 10; vgl. auch Schild Trappe, Verkehrsregelverletzungen und Notstandslage, Fn. 10: „Da auch das SVG nur punktuell, aber eben nicht für alle denkbaren Fallgruppen von polizeilichen Verfolgungsfahrten bzw.-jagden anwendbare Regeln enthält, müssen die jeweiligen Rechtfertigungsgründe hierfür aus den kantonalen Strafverfahren und Polizeigesetzen oder allenfalls aus der polizeilichen Generalklausel herausgelesen werden. Im Gegensatz zum polizeilichen Waffengebrauch scheint das Fehlen klarer gesetzlicher Grundlagen hier bemerkenswerterweise keinen Anlass zu Kritik zu bieten.“

¹⁸ BGE 117 Ia 472 Erw. 3g.

¹⁹ Häfelin/Müller/Uhlmann, Verwaltungsrecht, N 582.

²⁰ Häfelin/Müller/Uhlmann, Verwaltungsrecht, N 585ff.; Jost, Polizeibegriff, S.86-88.

4.2.1 Bedeutung der Verhältnismässigkeit im Polizeirecht

Zu den Hauptaufgaben der Polizei zählt - wie bereits gesagt - die Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung sowie die Mitwirkung an der Strafverfolgung²¹. In diesen Aufgaben liegt das - legitime - öffentliche Interesse, das Fragen der Verhältnismässigkeit erst zulässt (vgl. 4.2.1). Fragen der Verhältnismässigkeit stellen sich im Polizeirecht häufig, vor allem auch bei der konkreten, fallbezogenen Beurteilung des Mitteleinsatzes. Aus der Abwägung der Verhältnismässigkeit ergibt sich die Umsetzung und Konkretisierung der allgemeinen Gesetzesvorschriften von Verordnungen und Dienstanweisungen²².

4.2.2 Verhältnismässigkeitsgrundsatz bei Dringlichkeitsfahrten

Zentrale Bedeutung kommt dem Verhältnismässigkeitsgrundsatz bei Dringlichkeitsfahrten immer dann zu, wenn der Richter das Vorliegen eines Rechtfertigungsgrundes (vgl. Teil 6) zu prüfen hat. Regelmässig werden die Fragen einer Rechtfertigung durch das Abwägen der verschiedenen Aspekte der Verhältnismässigkeit beantwortet.

5 TATBESTANDSMÄSSIGKEIT

Die bei einer Dringlichkeitsfahrt begangenen Straftaten können sowohl vorsätzlich als auch fahrlässig begangen werden. So liegt beispielsweise bei einer Überschreitung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit oder beim Überfahren eines Rotlichts in der Regel Vorsatz, zumindest in der Form des Eventualvorsatzes vor. Der Fahrzeugführer will seiner Pflicht, Menschen oder Vermögen zu retten, die Strafverfolgung oder Beweise zu sichern, nachkommen und nimmt die Verletzung einer Verkehrsregel dabei in Kauf. Verletzt er bei der Fahrt eine Person oder tötet sie sogar, wird er dies regelmässig fahrlässig tun. Unter Berücksichtigung der neuen Rechtsprechung bezüglich Rasern²³ - könnte man auch Eventualvorsatz erwägen, wenn die Geschwindigkeit in einem Masse überschritten wird, dass die Voraussetzungen des Eventualvorsatzes erfüllt werden (Höhe der Wahrscheinlichkeit des Erfolgseintrittes, Grösse des dem Täter bekannten Risikos, Schwere der Sorgfaltspflichtsverletzung, Beweggründe des Täters, Art der Tathandlung). Ein derartiger Nachweis wird gerade unter Berücksichtigung der Beweggründe des Täters, die in Fällen von Dringlichkeitsfahrten meist rein altruistisch - im Gegensatz zum Raser, wie im Fall Gelfingen, der um seiner selbst Willen, aus purem Egoismus, masslos zu schnell fährt - wohl selten erbracht werden können²⁴.

Gerade bei der Prüfung einer fahrlässigen Begehung eines Delikts könnte man sich die Frage stellen, ob die gebotene Sorgfalt, die z.B. bei Art. 100 Ziff. 4 SVG explizit verlangt wird, bereits als Tatbestandsmerkmal, nämlich der Pflichtwidrigkeit, zu prüfen ist. Dies wäre jedoch insofern ungenau, als die Pflichtwidrigkeit bei Unfällen auf Dringlichkeitsfahrten regelmässig darin besteht, dass eine Verkehrsregel, also normiertes Recht, tatsächlich verletzt wurde (z.B. Überfahren eines Rotlichts). Bei Beachtung der Norm wäre der Unfall in der Regel vermeidbar gewesen, ausserdem wäre er normalerweise auch voraussehbar gewesen. Das heisst, dass bei äusserer Betrachtung die Voraussetzungen eines Fahrlässigkeitsdelikts und damit die

²¹ Schweizer, Entwicklungen im Polizeirecht, S. 383.

²² Schweizer, Entwicklungen im Polizeirecht, S. 384.

²³ BGE 130 IV 58 Erw. 8.4 (Fall Gelfingen).

²⁴ Der Wunsch, etwas Gutes zu tun, ist aber trotzdem kein Freipass. Gerade von Angestellten von Sicherheits- und Rettungsorganisationen wird Reife und Abklärtheit gefordert. Ähnlich wie beim Schusswaffengebrauch ist gerade bei Verfolgungsfahrten nicht ausgeschlossen, dass in Aufregung und Jagdfieber die nötige Vorsicht verletzt wird.

Tatbestandsmässigkeit grundsätzlich gegeben sind. Besondere individuelle Kenntnisse und Fähigkeiten ändern daran nichts.

Erst bei der Prüfung der Rechtswidrigkeit ist eine konkrete Güterabwägung vorzunehmen und für den konkreten Fall die tatsächlich angewandte Sorgfalt der gebotenen gegenüberzustellen und dies in Relation zum eigentlichen Einsatzgrund zu stellen, also eine Verhältnismässigkeitsprüfung vorzunehmen²⁵.

6 RECHTSWIDRIGKEIT: MÖGLICHE RECHTFERTIGUNGSGRÜNDE

6.1 Einleitung²⁶

Im Strafrecht sind die unter Ziff. 4.2 erläuterten allgemeinen Grundsätze zur Verhältnismässigkeit bei der Frage des Vorliegens von Rechtfertigungsgründen zu prüfen. Es geht hier wie dort um Güterabwägungen. Es „*liegt der Gedanke zugrunde, dass es Gründe dafür geben kann, dem Achtungsanspruch einer Norm nicht zu entsprechen, insbesondere wenn eine höherrangige Norm oder ein von der Rechtsordnung anerkanntes höherrangiges Interesse dem Normgehorsam entgegenstehen*“²⁷.

Bei Dringlichkeitsfahrten werden nicht nur unbeteiligte Dritte, sondern auch die Insassen der Einsatzfahrzeuge gefährdet. Dass Angehörige von Berufen im Dienst der Gefahrenabwehr eine besondere Risikopflicht tragen und sie ihre persönliche Sicherheit im Dienste der Pflichterfüllung in einem erhöhten Masse preiszugeben haben, ist jedoch unbestritten. Zu diskutieren wäre allenfalls der Grad bzw. ab welchem Zeitpunkt sie sich als Privatpersonen doch auf Notstand oder Notwehr berufen und ihr Risiko verringern könnten²⁸. Diese Problematik stellte sich bei keinem der untersuchten Fälle, gingen die Personen in den zusammengetragenen Urteilen doch tatsächlich - oft unter Selbstgefährdung - erhöhte Risiken ein. Die Frage ist deshalb nicht, ob sie zu einem höheren Risiko verpflichtet gewesen wären, sondern ob sie das eingegangene Risiko tatsächlich hätten eingehen dürfen.

Hinzuweisen ist auf die Aussagen von Donatsch, wonach die Notrechte gemäss Art. 33 f. StGB (heute Art. 14 ff. StGB) ihrem Wesen nach nicht zur Durchsetzung staatlicher Aufgaben bestimmt seien, da jene als Strafrechtssätze menschliches Verhalten und nicht staatliche Tätigkeit, d.h. solche von Personalverbänden normieren. Notstand und Notwehr würden keine Ermächtigung an die Exekutive im Sinne des Legalitätsprinzips bilden. Dass die Notrechte nicht Grundlage hoheitlichen Handelns sein können, ergebe sich zusätzlich daraus, dass sie im Gegensatz zu den polizeirechtlichen Eingriffsnormen nicht öffentlichrechtlicher Natur seien, indem der in Notwehr und Notstand Handelnde nicht aufgrund einer ausschliesslich ihm zustehenden Kompetenz und aus einem Überordnungsverhältnis heraus tätig werde, sondern

²⁵ Vgl. dazu BSK StGB I-Jenny, Art. 18 N 101-103.

²⁶ In diesem Kapitel werden nur Rechtfertigungsgründe erwähnt, welche für die Güterabwägung des erlaubten Risikos bei Dringlichkeitsfahrten von Belang sein können; zu den übergesetzlichen Rechtfertigungsgründen wie z.B. Pflichtenkollision, Wahrnehmung berechtigter Interessen, Einwilligung des Verletzten, mutmassliche Einwilligung des Verletzten, übergesetzlicher Notstand („Staatsnotstand“) etc. werden keine Ausführungen gemacht.

²⁷ BSK StGB II-Seelmann, Vor Art. 32 N 2.

²⁸ Trechsel, Kurzkommentar, Art. 34 N 9; Donatsch/Tag, Strafrecht I, S. 234; Stratenwerth, AT I, S. 226; Haefliger, Notstand, S. 385f.; Trechsel, AT I, S. 123; Donatsch, Rechtsgutverletzungen, S. 81.

dem durch die Gefahrenabwehr Betroffenen gleichzeitig geordnet gegenüberstehe und in ausgeprägter Weise Privatinteressen verfolge²⁹.

Dass die erwähnten Überlegungen jedenfalls auf die Polizeiarbeit meistens zutreffen und diese sich beim Blaulichteinsatz ausschliesslich auf Art. 14 StGB bzw. Art. 100 Ziff. 4 SVG berufen können, ist m.E. einleuchtend, zumal der Einsatz der Polizei im Regelfall bei der Verfolgungsfahrt auf die Sicherung des Strafvollzugs, Vermeidung weiterer Straftaten oder Spurensicherung und beim Unfall auf die Wiederherstellung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung - also Rechtsgüter der Allgemeinheit - gerichtet ist, während die konkrete Betreuung der Verletzten den Fachleuten (Sanität, Feuerwehr) überlassen wird. Hingegen stellt sich bei der Sanität und der Feuerwehr, deren Dringlichkeitseinsatz der Rettung von Leib und Leben, Vermögen - und damit einem Individualrechtsgut - dient, die Frage, ob hier nicht auch ein Fall von Notstandshilfe vorliegt, dies jedoch praktisch eher unbedeutend ist, indem Art. 100 Ziff. 4 SVG, allenfalls Art. 14 StGB (aArt. 32 StGB) als lex specialis Art. 17 StGB (aArt. 34 Ziff. 2 StGB) vorgehen^{30/31}. Raum für Art. 17 StGB dürfte hingegen dort bestehen, wo ein Sanitäter oder Feuerwehrmann aus irgendwelchen Gründen auf den Einsatz der besonderen Warnsignalen verzichtet, z.B. weil er irrtümlich annimmt, nicht dazu berechtigt zu sein, und dann in der Folge eine geringfügige Verkehrsregelverletzung begeht³². Hier wäre selbstverständlich die grössere Gefahr, die bei einer Verkehrsregelverletzung ohne Verwendung der besonderen Warnvorrichtungen eingegangen wird, in die Güterabwägung einzubeziehen³³.

6.2 Gesetzlich erlaubte Handlungen nach Art. 14 StGB³⁴

Die Botschaft zum neuen Strafgesetzbuch besagt, dass aArt. 32 StGB lediglich die Einheit der Rechtsordnung in Erinnerung gerufen habe und als überflüssig gestrichen werden könnte. Eine Streichung erfolge nicht, da die Vorschrift eine gewisse Rechtssicherheit schaffe. Die Amts- und Berufspflicht werden hingegen nicht mehr explizit erwähnt, da die blosser Nennung der Pflichten irreführend sein könne, indem angenommen werden könnte, dass die blosser Erfüllung solcher Aufgaben eine Verletzung rechtfertige, ohne dass dies in einem Gesetz festgehalten wäre³⁵.

²⁹ Donatsch, Rechtsgutverletzungen, S. 82; gleiches sagt Schild Trappe, Verkehrsregelverletzungen und Notstandslage, S. 644 jedenfalls bezüglich Verfolgungsfahrten: „Da Art. 34 StGB ausdrücklich nur für die Rettung individueller Rechtsgüter anwendbar ist, kann sich die Polizei bei Verfolgungsfahrten nicht auf Art. 34 StGB berufen. Zur Rettung öffentlicher Interessen muss auf andere, allenfalls übergesetzliche Rechtfertigungsgründe gegriffen werden.“

³⁰ So wohl auch Stratenwerth, AT I, S. 248, wenn er sagt, dass bei hoheitlichem Handeln bezüglich des Rechtfertigungsgrundes des Notstandes Zurückhaltung geboten sei und man davon auszugehen habe, dass das öffentliche Recht den Konflikt zwischen dem öffentlichen und dem individuellen Interesse im Allgemeinen durch die entsprechenden Regelungen bereits in einem bestimmten Sinn entschieden habe, sodass ein weitergehendes Notrecht wohl nur noch in Ausnahmesituationen in Betracht komme.

³¹ Um ein Individualrechtsgut kann es auch bei der Polizeiarbeit ausnahmsweise gehen, wenn eine Verfolgungsfahrt der Sicherung von Diebesgut oder der Rückführung einer mittels dem Fluchtauto entführten Person dient.

³² In sämtlichen untersuchten Fällen wurde jedoch Art. 17 StGB (aArt. 34 Abs. 2 StGB) nur in zwei Fällen tatsächlich geprüft (10.1.1 und 10.1.4).

³³ Unter Berücksichtigung von BGE 106 IV 1, wo das Bundesgericht einem Laien wegen ausserordentlichen Umständen die Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um 60 km/h zugestanden hat (Seestrassen-Urteil), müsste auch hier in einem Extremfall eine Rechtfertigung möglich sein, handelt es sich bei den Fahrzeugführern von Polizei-, Feuerwehr- oder Sanitätsfahrzeugen doch um erfahrene, speziell ausgebildete Personen, womit sich das Risiko für Dritte im Gegensatz zum Laien vermindert, der oft auch emotional eng betroffen ist.

³⁴ Art. 14 StGB: „Wer handelt, wie es das Gesetz gebietet oder erlaubt, verhält sich rechtmässig, auch wenn die Tat nach diesem oder einem andern Gesetz mit Strafe bedroht ist.“; aArt. 32 StGB: „Die Tat, die das Gesetz oder eine Amts- oder Berufspflicht gebietet, oder die das Gesetz für erlaubt oder straflos erklärt, ist kein Verbrechen oder Vergehen.“

³⁵ BBl 1999 2004; vgl. auch BSK StGB II-Seelmann, Art. 32 N 1: „Art. 32 StGB hat bei richtiger Interpretation rein deklaratorische Bedeutung. Er bringt die Selbstverständlichkeit zum Ausdruck, dass eine Tat gerechtfertigt ist, die das Gesetz erlaubt und natürlich erst recht eine solche, die das Gesetz sogar gebietet.“; so auch Trechsel,

Quelle für die Erlaubnisse oder Gebote kann die ganze Rechtsordnung sein, nicht nur das Strafgesetzbuch. Interne Dienstanweisungen genügen jedoch gemäss Seelmann nicht, da diese keinerlei Eingriffsrechte im Aussenverhältnis der Amtsträger zum Bürger begründen³⁶. Stratenwerth stellt fest, dass die strengen Anforderungen an eine gesetzliche Erlaubnis angesichts der sehr erheblichen Lücken vor allem in der kantonalen Gesetzgebung, seit jeher praktisch nicht durchzuhalten seien. Indem im neuen Recht (Art. 14 StGB) die Amts- oder Berufspflicht nicht mehr erwähnt werden, könne nun amtliches Handeln nur noch exakt in dem Umfang gerechtfertigt werden, wie das öffentliche Recht es gebiete oder erlaube. Er stellt in diesem Zusammenhang auch fest, dass sich die Praxis gezwungen sehe, neben dem Gesetz auch blosser Verwaltungsvorschriften, wie Dienstreglemente heranzuziehen, worin er keine zureichende Grundlage erkennt³⁷. Diese Diskussion ist insofern problematisch, als der „Retter“-regelmässig ein juristischer Laie - in seinem Empfinden die Dienstanweisung auf gleiche Stufe wie ein Gesetz setzen wird. Verhält er sich nun auf einer Dringlichkeitsfahrt nach dem Wortlaut der Dienstanweisung, sollte sich dies nicht zu seinem Nachteil auswirken (allenfalls wäre Rechtsirrtum zuzubilligen). Hingegen wäre die fehlende Grundlage wohl dem Staat in haftpflichtrechtlichen Fragen zuzurechnen.

Ein etwas anderer Ansatz zeigt Huber, nach welchem sich der materielle Inhalt von Art. 32 StGB aus der Vielfalt der polizeilichen Aufgaben ergibt: Aufrechterhaltung der Ordnung, Abwehr rechtswidriger Angriffe auf Personen und Sachen, Verfolgung und Festnahme von Verbrechern, Kontrollen, Verkehrsregelung, usw.³⁸.

Interessant sind die Ausführungen von Noll bezüglich der Prüfung der Gültigkeit und Auslegung der erlaubenden Rechtssätze. Er ist der Ansicht, dass die gleichen materiellen Wertungen bezüglich Auslegung und Umgrenzung wie für die übergesetzlichen Rechtfertigungsgründe heranzuziehen sind. Mit der gesetzlichen Erwähnung eines Rechtfertigungsgrundes sei immerhin die Frage, ob er als solcher überhaupt anerkannt werden kann, gelöst³⁹.

AT I, S. 134, der noch verdeutlicht, indem er sagt, dass das Gesetz in Art. 32 StGB lediglich darauf hinweisen wolle, dass bei der Ausübung gewisser Berufe besonders häufig Rechtfertigungsgründe eine Rolle spielen; ebenso Noll, Übergesetzliche Rechtfertigungsgründe, S. 54+56, der sagt, dass die Aufzählung der gesetzlichen Rechtfertigungsgründe keine Ordnung erkennen lasse als die des Zufälligen, historisch Bedingten. Unter dem Titel „Rechtmässige Handlungen“ seien ausser den beiden klassischen Rechtfertigungsgründen, Notwehr und Notstand, in Art. 32 StGB erlaubende Rechtssätze, Amts- und Berufspflichten als Rechtfertigungsgründe anerkannt. Die Erwähnung erlaubender Rechtssätze sei rein deklaratorisch und habe höchstens als Vorbehalt zugunsten des kantonalen öffentlichen Rechts praktische Bedeutung; ebenso Spillmann, Strafausschlussgründe, S. 31, der aber den Verweis auf die übrige Gesetzordnung als unvollständig empfindet, indem das Gewohnheitsrecht keine Berücksichtigung finde.

³⁶ BSK StGB II-Seelmann, Art. 32 StGB N 3.

³⁷ Stratenwerth, AT I, S. 248-251; ebenso BSK StGB II-Seelmann, Art. 32 N 5: „Schwerwiegende hoheitliche Eingriffe in die Rechte Einzelner müssen in jedem Fall nach dem Grundsatz der Gesetzmässigkeit der Verwaltung durch ein Gesetz im formellen Sinn gedeckt sein.“ Er lässt entgegen dem Bundesgericht (BGE 94 IV 7) Dienstreglemente als gesetzliche Grundlage nicht genügen; auch Donatsch/Tag, Strafrecht I, S. 240/241 fordern ein Gesetz im formellen Sinne bei schwerwiegenden Eingriffen in individuelle Rechtsgüter; Noll, Rechtfertigungsgründe, S. 181+182; explizit bezüglich den Waffengebrauch der Polizei führt Noll im übrigen aus, dass es unter rechtsstaatlichen Gesichtspunkten nicht unbedenklich sei, dass solche schwerwiegenden Ermächtigungen nicht im Gesetz, sondern in blossen Verwaltungsanordnungen geregelt seien; ebenso kommt Donatsch, Garantenpflicht, S. 359 in seinen Ausführungen zum finalen Todesschuss zum Ergebnis, dass ein solcher nicht in Form eines Befehls des Vorgesetzten erfolgen kann, sondern sich aus einem Erlass ergeben muss, der die Anwendung des hoheitlichen Zwangs regelt.

³⁸ Huber, Schusswaffen, S. 443.

³⁹ Noll, Übergesetzliche Rechtfertigungsgründe, S. 54+56.

Aus dem Gesagten folgt, dass sich die Polizei, Sanität und Feuerwehr nicht direkt zur Rechtfertigung hoheitlichen Handelns auf Art. 14 StGB stützen können, sondern das tatbestandsmässige Verhalten zunächst durch eine gesetzliche Regelung tatsächlich geboten oder erlaubt sein muss, um schliesslich durch Art. 14 StGB gerechtfertigt zu sein. In den untersuchten Fällen scheint die Rechtsprechung in Fällen, wo eine Anwendung von Art. 100 Ziff. 4 SVG nicht möglich ist, implizit von der polizeilichen Generalklausel bzw. dem allgemeinen Polizeiauftrag als gebotene Handlung auszugehen.

6.3 Strafbarkeit nach Art. 100 Ziff. 4 SVG

Diese Sondervorschrift im Strassenverkehrsrecht wurde der Klarheit wegen eingeführt. Gemäss Botschaft hätten die Notstandsregeln des Strafgesetzbuches zur Rechtfertigung von Dringlichkeitsfahrten bereits genügt, die Regelung des Art. 100 Ziff. 4 SVG erfolgte *„der Klarheit willen und um die Pflichten der Führer dieser Motorfahrzeuge zu betonen: Sie müssen die übrigen Strassenbenützer warnen und sind nicht aller Vorsichtspflichten enthoben“*⁴⁰.

Der Artikel kann sowohl auf öffentlich-rechtlich angestellte Personen sowie auf Private (Krankenauto eines Privatspitals, Fahrzeug einer Betriebsfeuerwehr) angewendet werden⁴¹. Gemäss Bussy/Rusconi habe man mit dem Wort „officiel“ (deutsch: „Dienst“-fahrt) lediglich sagen wollen, dass die Dringlichkeit in Zusammenhang mit einer Aufgabe stehen muss, die zu ihrer Ausführung grosser Geschwindigkeit bedürfe⁴². Hingegen kann nicht jedermann besondere Warnvorrichtungen benutzen, es bedarf einer besonderen Bewilligung der Zulassungsbehörde⁴³.

Eine Straflosigkeit gemäss Art. 100 Ziff. 4 SVG setzt eine dringliche Dienstfahrt, den Einsatz der optischen und akustischen Warnsignale voraus und verlangt Sorgfalt.

Mit der Befreiung von der Verpflichtung, alle Verkehrsregeln einzuhalten, ist eine Verstärkung der Sorgfaltspflicht verbunden. Die dringliche Dienstfahrt ist so auszuführen, dass das Ziel sicher erreicht wird, was gemäss Schultz bedeutet, dass bei schlechten Strassenverhältnissen (nasse, vereiste, enge, kurvenreiche Strassen, hohe Verkehrsdichte) die Geschwindigkeit kaum über die allgemein zulässige erhöht werden dürfe. Bei Einhaltung der erforderlichen Sorgfalt gelte die Straffreiheit auch bei Tötung oder Verletzung eines Dritten⁴⁴. Zum Mass der gebotenen Sorgfalt führt Giger aus, dass diese weitgehend vom Grad der Dringlichkeit der betreffenden Dienstfahrt abhängen. Es müssten einerseits das öffentliche Interesse an der Verkehrssicherheit und andererseits an rascher Hilfe, raschem polizeilichem Einschreiten unter Berücksichtigung der konkreten Umstände gegeneinander abgewogen werden⁴⁵. Und Schubarth ergänzt in seinem Gutachten, dass das Sonderrecht nur mit grösstmöglicher Sorgfalt wahrgenommen werden darf und - als Gegenstück zur Berechtigung, Verkehrsregeln zu verletzen - eine erhöhte Sorgfaltspflicht bestehe⁴⁶. Der Führer des Fahrzeugs mit besonderen Warnvorrichtungen muss berücksichtigen, dass ein anderer Strassenverkehrsteilnehmer sich möglicherweise nicht richtig

⁴⁰ BBl 1955 II 65+66.

⁴¹ Schultz, Die Strafbestimmungen des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr, S. 70.

⁴² Bussy/Rusconi, Code Suisse, Art. 27 SVG, S. 267.

⁴³ Vgl. Art. 141 Abs. 2 VTS sowie die Weisung des UVEK zur Ausrüstung von Fahrzeugen mit Blaulicht und Wechselklanghorn vom 06.06.2005; vgl. dazu auch den Fall unter Ziff. 10.1.1.

⁴⁴ Schultz, Die Strafbestimmungen des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr, S. 71; ebenso Bussy/Rusconi, Code Suisse, Art. 100 SVG, S.736.

⁴⁵ Giger, SVG-Kommentar, Art. 100 SVG, S. 289; ebenso Mizel, Exigence actuelle de prudence, S. 239, der sagt, dass jedenfalls das Risiko für Dritte nicht höher sein dürfe, als dasjenige für das Rechtsgut, das es zu retten gelte.

⁴⁶ Schubarth, Gutachten, S.13.

verhält und folglich angepasst reagieren können⁴⁷. Mizel fordert jedenfalls die grösstmögliche Sorgfalt in Fällen von Art. 90 Ziff. 2 SVG, deren Verletzung oft zu Unfällen führt bzw. die für die Verkehrssicherheit wichtig sind. Wenn Zweck der verletzten Regel gerade sei, Unfälle zu vermeiden, so sei die Sorgfaltspflicht absolut, notfalls sei im Schritttempo zu fahren oder anzuhalten. Bei Verstoss gegen eine derartige Regel wäre auch die kleinste Kollision nicht durch Art. 100 Ziff. 4 SVG zu rechtfertigen. Schliesslich könne gefolgert werden, dass jede erhöhte abstrakte Gefährdung, d.h. jedes gesteigerte Unfallrisiko, welches wegen einer Sorgfaltspflichtverletzung des Führers eines Fahrzeugs mit besonderen Warnvorrichtungen entsteht, strafbar ist. Als Beispiele nennt er eine Geschwindigkeitsüberschreitung, die das Halten auf Sichtweite unmöglich macht, oder die Verletzung der absoluten Sorgfaltspflicht beim Passieren eines Rotlichts sowie sicher dann, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten wird. Damit im Einzelfall der schwierigen Aufgabe, die Führer von Dringlichkeitsfahrten zu erfüllen haben, gerecht werden kann, schlägt er vor, in leichten Fällen Art. 100 Abs. 1 2. Satz SVG oder die Irrtumsregeln anzuwenden⁴⁸.

Stephenson erörtert die Frage, ob Art. 100 Ziff. 4 SVG für alle Verkehrsregeln zur Anwendung kommen kann und kommt zum Schluss, dass sich dieser nur auf Regeln beziehen könne, welche eine dringliche Dienstfahrt in zeitlicher Hinsicht beeinträchtigen könnten (z.B. Geschwindigkeitsüberschreitungen, Missachten von Signalen)⁴⁹. Anderer Meinung sind Bussy/Rusconi⁵⁰, die auch eine leichte Angetrunkenheit für möglich erachten; bzw. Schaffhauser⁵¹, der es unangemessen findet, einen abschliessenden Katalog erstellen zu wollen, da es wenige Regeln gebe, die grundsätzlich - weil auf jeden Fall zu gefährlich - nicht übertreten werden dürften, wie z.B. Geisterfahren auf Autobahn.

6.4 Polizeiliche Generalklausel, Allgemeiner Polizeiauftrag⁵²

Es fragt sich, ob die Durchführung einer dringlichen Dienstfahrt unter die polizeiliche Generalklausel resp. den allgemeinen Polizeiauftrag fällt und damit als vom Gesetz gebotene Tat zu gelten hat. Im Regelfall wird mit Art. 100 Ziff. 4 SVG die dringliche Dienstfahrt explizit und abschliessend geregelt sein und Art. 100 Ziff. 4 SVG als *lex specialis* vorgehen und sich eine diesbezügliche Diskussion erübrigen. Hingegen stellt sich die Frage bei Fällen, wo auf die Verwendung von Warnvorrichtungen verzichtet wird. Wollte man sich in solchen Fällen auf Art. 100 Ziff. 4 SVG abstützen, wäre eine Rechtfertigung nie gegeben, zumal gerade eine der kumulativen Voraussetzungen dieses Artikels die Verwendung der besonderen Warnvorrichtungen ist. Hier müsste auf die polizeiliche Generalklausel bzw. den allgemeinen Polizeiauftrag bzw. auf Dienstanweisungen, wie beim Schusswaffengebrauch, ausgewichen werden⁵³. Die zu beachtende Sorgfalt dürfte in diesen Fällen erheblich sein, sind doch gerade in Fällen, wo aus taktischen Gründen auf die besonderen Warnvorrichtungen verzichtet oder ein Täter verfolgt wird, nicht höchste Rechtsgüter (wie Leib und Leben) in Gefahr, sondern die Fahrt dient in der Regel der Sicherung von Beweisen oder der Strafverfolgung. Mit Blick auf das

⁴⁷ Bussy/Rusconi, Code Suisse, Art. 100 SVG, S.735.

⁴⁸ Mizel, *Exigence actuelle de prudence*, S. 236-242.

⁴⁹ Stephenson, *Carte blanche*, S. 287+289.

⁵⁰ Bussy/Rusconi, Code Suisse, Art. 100 SVG, S.736.

⁵¹ Schaffhauser, *Administrativmassnahmen*, N 2277.

⁵² Vgl. Kapitel 4.1., wo bereits Ausführungen zu diesem Thema gemacht wurden.

⁵³ Vgl. in Bezug auf Verfolgungsfahrten jedoch Schubarth, *Gutachten*, S.12-13, der schreibt, dass der Rückgriff auf die polizeiliche Generalklausel oder den allgemeinen Polizeiauftrag keine ausreichende verfassungsrechtliche Grundlage für polizeiliche Verfolgungsfahrten darstelle. Denn der Anwendungsbereich der polizeilichen Generalklausel hat sich nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichts und der einhelligen Doktrin zu beschränken auf echte und unvorhergesehene sowie gravierende Notfälle.

bereits erwähnte Seestrassen-Urteil (BGE 106 IV I) ist m.E. eine Rechtfertigung jedoch nicht ausgeschlossen⁵⁴.

6.5 Rechtfertigender Notstand nach Art. 17 StGB⁵⁵

Notstand kann zur Rettung jeder Art von Individualgütern in Anspruch genommen werden, dagegen nicht für die Wahrnehmung allgemeiner Rechtsgüter (z.B. Gleichheitsgebot)⁵⁶. Eine Notstandshandlung kann sich jedoch gegen Güter der Allgemeinheit (z.B. öffentliche Sicherheit [Seestrassen-Fall]) richten⁵⁷.

Wie bei allen Rechtfertigungsgründen ist auch hier nach dem hypothetischen Urteil eines verständigen Dritten ex ante zu beurteilen, ob eine Gefahr besteht⁵⁸. Die Gefahr hat unmittelbar zu sein, weshalb eine Handlung erst im letzten Zeitpunkt, bevor es zu spät sein könnte, in Frage kommt. Überdies bedarf es einer absoluten Subsidiarität, d.h. die Gefahr darf nicht anders abwendbar sein. Beim Eingriff in die Rechtssphäre eines unbeteiligten Dritten ist ein deutliches Überwiegen der Interessen des in Not Befindlichen vorausgesetzt⁵⁹.

Ein ernster Eingriff in die höchstpersönlichen Rechtsgüter eines anderen ist nie zu rechtfertigen (z.B. gewaltsame Blutentnahme)⁶⁰. Fiolka fragt sich mit Blick auf die Güterabwägung, weshalb einerseits die Rettung von 1000 Menschen unter Aufopferung nur eines Menschen nicht notstandsfähig sein soll, während andererseits beim Vermögen CHF 1.-- weit weniger wiegt als CHF 1'000.--⁶¹. Die Überlegung Fiolkas dürfte gerade bei einem Grossereignis (z.B. World Trade Center) angebracht sein, wenn einerseits Tausende in einem Gebäude eingeschlossen sind, während durch die Dringlichkeitsfahrt nur wenige Personen allenfalls gefährdet würden.

Der Anwendungsbereich von Art. 17 StGB ist im Bereich von Dringlichkeitsfahrten - wie in 6.1 bereits ausgeführt - beschränkt. Vorstellbar sind die Fahrt zur Rettung von Individualgütern unter Nichtverwendung der besonderen Warnvorrichtungen.

6.6 Übergesetzlicher Rechtfertigungsgrund: Polizeilicher Notstand

Gemäss Seelmann dürfen sich staatliche Organe nicht auf einen Übergesetzlichen Notstand berufen, da die Befugnisse der staatlichen Organe in besonderen Gesetzen (StPO, PolizeiG)

⁵⁴ Vgl. Kapitel 6.1 sowie Fn. 33.

⁵⁵ Art. 17 StGB: „Wer eine mit Strafe bedrohte Tat begeht, um ein eigenes oder das Rechtsgut einer anderen Person aus einer unmittelbaren, nicht anders abwendbaren Gefahr zu retten, handelt rechtmässig, wenn er dadurch höherwertige Interessen wahrt.“; Art. 34 Abs. 2 StGB: „Die Tat, die jemand begeht, um das Gut eines andern, namentlich Leben, Leib, Freiheit, Ehre, Vermögen, aus einer unmittelbaren, nicht anders abwendbaren Gefahr zu erretten, ist straflos. Konnte der Täter erkennen, dass dem Gefährdeten die Preisgabe des gefährdeten Gutes zuzumuten war, so mildert der Richter die Strafe nach freiem Ermessen (Art. 66).“.

⁵⁶ Trechsel, Kurzkommentar, Art. 34 N 4.

⁵⁷ Donatsch/Tag, Strafrecht I, S. 233.

⁵⁸ In wieweit für den einzelnen die Pflicht besteht, den genauen Grad der Gefahr bzw. das tatsächliche Vorhandensein einer Gefahr abzuklären, kann hier offengelassen werden. Bezüglich der Dringlichkeitsfahrten hat der Fahrzeugführer jedenfalls gemäss UVEK (vgl. Kapitel 7.1) das Recht, auf die Sachlage abzustellen, wie sie sich ihm im Zeitpunkt des Einsatzes darstellt. Das Fehlen genauerer Abklärungen könnte aber bei haftpflichtrechtlicher Beurteilung (Fehler der Einsatzzentrale, Staatshaftung) durchaus relevant sein.

⁵⁹ BSK StGB II-Seelmann, Art. 34 N 4ff.; unter dem alten Recht war weiter verlangt, dass der Täter die Gefahr nicht selbst verschuldet hat.

⁶⁰ Stratenwerth, AT I, S. 226.

⁶¹ Fiolka, Rechtsgut, S. 592+593.

abschliessend festgelegt sind und damit gesetzliche Entscheidungen unterlaufen und die Gewaltenteilung in Frage gestellt würde⁶².

6.7 Erlaubtes Risiko

Es gibt die Theorie des erlaubten Risikos. Obwohl der Begriff in der Lehre nicht einheitlich verwendet wird (er wird teilweise den Rechtfertigungsgründen zugeordnet), geht es grundsätzlich darum, dass ein Grundrisiko aufgrund einer allgemeinen Güterabwägung erlaubt wird. So wird das Autofahren trotz der erwiesenen Gefahr der Verletzung von Rechtsgütern Dritter zugelassen, weil die Allgemeinheit ein Interesse am Nutzen hat. Dies hat letztlich zur Folge, dass derjenige, der sich mit seinem Auto auf einer Plauschfahrt befindet, im Falle eines Unfalls grundsätzlich gleich bestraft wird, wie derjenige der z.B. zu geschäftlichen Zwecken oder für einen wichtigen Arztbesuch unterwegs war. Jedenfalls wird er nicht bestraft, weil er um die Gefährlichkeit des Autos wusste, sondern weil er im konkreten Fall nicht mit der nötigen Sorgfalt fuhr⁶³.

In Bezug auf Dringlichkeitsfahrten kann diese Theorie keine Hilfestellung bieten. Im Interesse der Allgemeinheit wurde im Bereich von Dringlichkeitsfahrten zwar der Entscheid getroffen, diese trotz des erheblichen Risikos, die sie mit sich bringen, zuzulassen, welches Risiko jedoch im Einzelfall zulässig ist, bleibt die Frage einer weiteren Güterabwägung.

6.8 Schlussfolgerungen

Wegen seiner rein deklaratorischen Bedeutung kommt die Rechtfertigung eines tatbestandsmässigen Verhaltens gestützt ausschliesslich auf Art. 14 StGB nicht in Frage. Bei Dringlichkeitsfahrten unter Verwendung der besonderen Warnvorrichtungen ist eine rechtfertigende Sachlage grundsätzlich gemäss Art. 100 Ziff. 4 SVG zu prüfen. Der Anwendungsbereich der polizeilichen Generalklausel sowie Art. 17 StGB ist auf Ausnahmen beschränkt. Rechtfertigungsgründe wie „erlaubtes Risiko“ bzw. „polizeilicher Notstand“ können nicht angerufen werden.

7 WEISUNGEN ZU DRINGLICHKEITSFAHRTEN

Für Fahrten mit besonderen Warnvorrichtungen stehen mit Art. 100 Ziff. 4 SVG sowie Art. 16 Abs. 3 VRV⁶⁴ konkrete Regelungen zur Verfügung, welche durch Dienstanweisungen, -reglemente und vor allem durch das Merkblatt des UVEK⁶⁵ präzisiert und konkretisiert werden. In der Folge werden deshalb zunächst die Anweisungen des UVEK erläutert. Danach werden die Besonderheiten Reglementen der Polizei und Feuerwehren untersucht, welche eigene Regelungen im Zusammenhang mit Dringlichkeitsfahrten haben. Von der Sanität liegen mir keine Reglemente vor.

⁶² BSK StGB II-Seelmann, Art. 34 N 19-20; ebenso Noll, Rechtfertigungsgründe, S. 184 und Schubarth, Gutachten, S.12-13, wo er sagt, dass die Berufung auf einen übergesetzlichen Notstand nicht möglich sei, da die Befugnisse der Polizei abschliessend in den Polizeigesetzen festzulegen seien; vgl. dazu auch § 11 PolG BS, welches gemäss Schubarth das verfassungsrechtliche Maximum eines gerade noch zulässigen Eingriffs darstellt.

⁶³ Vgl. dazu Noll, Rechtfertigungsgründe, S. 193 f.; Trechsel, AT I, S. 140; Trechsel, Kurzkommentar, Art. 32 N 9; Rehberg, Erlaubtes Risiko, S. 18+37; Stratenwerth, AT I, S. 160; Maiwald, Erlaubtes Risiko, S.405 - 409.

⁶⁴ Art. 16 Abs. 3 VRV: „Blaulicht und Wechselklanghorn dürfen nur gebraucht werden, solange die Dienstfahrt dringlich ist und die Verkehrsregeln nicht eingehalten werden können.“

⁶⁵ Integriertes Merkblatt zur Verwendung von Blaulicht und Wechselklanghorn zu den Weisungen zur Ausrüstung von Fahrzeugen mit Blaulicht und Wechselklanghorn des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation vom 06.06.2005 bzw. Weisung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation für die Erteilung der Bewilligung zur Ausrüstung von Fahrzeugen mit Blaulicht und Wechselklanghorn sowie deren Verwendung vom 20.08.1998.

7.1 Merkblatt UVEK

Da das Merkblatt weder Gesetzes- noch Verordnungscharakter hat, ist unklar, ob es direkt anwendbar und verbindlich ist. Auf jeden Fall stellt es eine Konkretisierung des SVG bzw. der dazugehörenden Verordnungen dar und ist entsprechend für die Fahrweise bei Dringlichkeitsfahrten als „Leitplanke“ beizuziehen⁶⁶.

Da das Merkblatt die Rechte und Pflichten für das Führen von Fahrzeugen mit Blaulicht und Wechselklanghorn enthält, ist vorgeschrieben, dass das Merkblatt von den Strassenverkehrsämtern bzw. den Fahrzeughaltern allen Fahrzeugführern abzugeben ist. Die Kantone beziehen sich in ihren Dienstreglementen entweder auf die Weisung des UVEK vom 20.08.1998 oder auf das Merkblatt des UVEK vom 06.06.2005. Der einzige Unterschied zwischen den beiden Versionen besteht darin, dass gemäss der neueren Version die Fahrt mit Blaulicht und Wechselklanghorn - ausser bei den Einsatzfahrzeugen der Polizei - durch die Einsatzzentrale angeordnet worden sein muss.

7.1.1 Allgemeine Hinweise

Voraussetzung zur Verwendung von Blaulicht und Wechselklanghorn ist die Dringlichkeit des Einsatzes und eine Verkehrslage, die so ungünstig sein muss, dass ohne Abweichen von den Verkehrsregeln bzw. ohne Beanspruchung des besonderen Vortritts eine erhebliche Einsatzverzögerung in Kauf genommen werden müsste. Die missbräuchliche Verwendung von Warnvorrichtungen ist strafrechtlich zu ahnden⁶⁷. Blaulicht und Wechselklanghorn sind grundsätzlich zusammen zu betätigen. Nur wenn sowohl das Blaulicht als auch das Wechselklanghorn eingeschaltet sind, ist ein Abweichen von den Verkehrsregeln erlaubt, bei Benützung nur des Blaulichts sind die Verkehrsregeln einzuhalten, es bestehen keine Sonderrechte. In der Nacht darf zwar auf den Einsatz des Wechselklanghorn zur Vermeidung von Lärm verzichtet werden, aber nur solange die Verkehrsregeln im wesentlichen eingehalten werden und eine Beanspruchung des besonderen Vortritts nicht notwendig ist. Bei Verfolgungsfahrten ist die Lage immer wieder neu zu beurteilen, insbesondere ist dauernd zu überprüfen, wie weit Dritte gefährdet sind.

7.1.2 Definition der Dringlichkeit

Als dringlich gelten Fahrten im Ernstfall, bei denen es auf den raschestmöglichen Einsatz 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. Es wird eine Güterabwägung verlangt, wobei der Dringlichkeitsbegriff eng auszulegen ist. Entscheidend ist, dass Rechtsgüter gefährdet sind, bei denen selbst kleine Zeitverluste eine erhebliche Vergrösserung der Schäden bewirken könnten. Bei der Beurteilung des Dringlichkeitsgrades müssen und dürfen Fahrzeuglenkende und Einsatzleiter auf die Sachlage abstellen, wie sie sich ihnen im Zeitpunkt des Einsatzes darstellt⁶⁸.

7.1.3 Fahrweise

Die übrigen Strassenbenützer müssen rechtzeitig gewarnt werden, d.h. die besonderen Warnvorrichtungen sind frühzeitig einzuschalten. Bei der Beanspruchung der Vorrechte ist besondere

⁶⁶ Elmiger, Strassenverkehrsrecht, S. 9.

⁶⁷ Art. 16 Abs. 3 VRV, Art. 29 Abs. 1 VRV i.V.m. Art. 90 SVG.

⁶⁸ Es ist zu erwarten, dass jedoch vorausgesetzt werden darf, dass das Mögliche und Zumutbare zur Klärung der Dringlichkeit unternommen wurde.

Sorgfalt gefragt⁶⁹. Dabei ist zu berücksichtigen, dass einzelne Verkehrsteilnehmer die Warnsignale nicht oder zu spät wahrnehmen oder aber unzweckmässig reagieren könnten⁷⁰.

Das Befahren von Verzweigungen ist insofern anspruchsvoll, als andere Verkehrsteilnehmer sich möglicherweise auf ihr signalisiertes Vortrittsrecht verlassen, weshalb so langsam zu fahren ist, dass bei einem Fehlverhalten eines Dritten angehalten werden kann (Fahren auf Sicht). Auf einen Sicherheitshalt ist jedoch zu verzichten, damit keine Unsicherheiten entstehen.

8 STATISTISCHES ZU DRINGLICHKEITSEINSÄTZEN⁷¹

Gesamtschweizerische, zuverlässige Daten zu Dringlichkeitseinsätzen sind nicht erhältlich. Die meisten Institutionen führen keine detaillierte Statistik zu Dringlichkeitseinsätzen oder damit verbundenen Unfällen. Die Benützung der Warnvorrichtungen muss nicht überall rapportiert werden, Fehlalarme werden nicht immer registriert. Teils erfolgte die Rückmeldung zu Unfällen aus dem Gedächtnis. Die Zahlen über Todesfälle dürften repräsentativ sein, bei den anderen Werten könnten sich Fehler eingeschlichen haben. Die Angaben zur Sanität sind lückenhaft (vgl. Kapitel 2).

Aus den Rückmeldungen ergab sich, dass insgesamt 92 Unfälle in der Zeit von 2001 - 2006 geschahen, davon 67 Unfälle bei der Polizei, 11 Unfälle bei Feuerwehr und 14 Unfälle bei Sanität.

Dringlichkeitsfahrten forderten in den Jahren 1997 bis 2006 mit Fahrzeugen der Polizei bei 3 Unfallereignissen je 1 Todesopfer, mit Feuerwehrfahrzeugen 1 Todesopfer und mit Ambulanzfahrzeugen keines. Bei den Unfällen mit Todesfolge wurden ausserdem insgesamt 6 Personen (5 bei Polizeieinsatz, 1 bei Feuerwehreinsatz) schwer verletzt. Für die Zeit von 2001 bis 2006 wurden in 14 weiteren Fällen von Polizeieinsätzen, in 3 Fällen von Feuerwehreinsätzen und 7 Fällen der Ambulanz Personen verletzt. In 52 Polizeifällen entstand hoher Sachschaden, bei der Feuerwehr in 6 Fällen, bei der Ambulanz in 14 Fällen. Bei 6 Kantonspolizei- und 2 Stadtpolizeikorps ereigneten sich in der Berichtszeit keine Unfälle. Bei der Feuerwehr kam es in 15 Kantonen zu keinen Unfällen, bei der Ambulanz in 8 Kantonen.

Von den 39 gesammelten kantonalen Urteilen (im wesentlichen ab dem Jahr 1995) betrafen 4 Unfälle Feuerwehrfahrzeuge, 9 Vorfälle Ambulanzfahrzeuge (8 Unfälle, 1 Geschwindigkeitsüberschreitung) und 26 Fälle Polizeifahrzeuge (wovon jedoch 5 Verfolgungsfahrten waren).

Trotz grundsätzlich fehlenden genauen statistischen Daten doch einige Zahlenvergleiche:

- Die International Police Association, Switzerland geht davon aus, dass das Risiko, in einen Unfall verwickelt zu werden, bei Dringlichkeitsfahrten acht mal höher ist als auf einer normalen Fahrt⁷².

⁶⁹ Vgl. Art. 100 Abs. 4 SVG.

⁷⁰ Zu verweisen ist hierzu auf die bereits in Ziff. 1.9 der Problemstellung aufgeworfene Problematik von Einflussfaktoren, welche eine Reaktion verzögern oder gar keine Reaktion hervorrufen, wie laute Musik, Isolation der Autos, Wände, Häuser oder personenbezogene Probleme, wie falsche Ortung, Kinder, Senioren, taube Personen sowie auf das Kapitel 12.

⁷¹ Tabellen zu den Rückmeldungen finden sich im Anhang 2a-c.

⁷² IPA Revue 2005-3/6, S.16.

- Für Bayern wird davon ausgegangen, dass das Risiko für Notärzte bei Einsatzfahrten mit Blaulicht und Martinshorn in einen tödlichen Verkehrsunfall verwickelt zu werden viermal höher ist als bei Normalfahrten⁷³.
- Der ADAC geht ebenfalls von einem viermal erhöhten Risiko für einen Personenschaden aus und von einem 17-fach erhöhten Risiko, in einen Unfall mit grösserem Sachschaden verwickelt zu werden⁷⁴.
- Die Stadtpolizei Zürich hatte zwischen 2004 - 2006 12 Unfälle mit Polizeifahrzeugen auf Dringlichkeitsfahrten. Die geschätzte Zahl von Dringlichkeitsfahrten liegt bei 4'500 pro Jahr. Auf 100 Mio.Km würden dies rund 29'629 Unfälle ergeben, während mit „normalen“ Autos auf 100 Mio.Km ca. 350 Unfälle geschehen⁷⁵.
- Die Stadtpolizei verzeichnete in den Jahren 2000 - 2007 zwei Verletzte, was auf 100 Mio. Km 2'116 Verletzte ergibt, während innerorts in den Jahren 2000-2005 jeweils zwischen 85 - 99 Verletzte verzeichnet wurden^{76/77}.
- Die Feuerwehr Basel-Stadt fuhr im Jahr 2006 2'781 Einsätze, wovon ca. 600 Fehlalarme waren. Es musste kein Unfall verzeichnet werden.
- Im Rettungswesen gibt es gesamtschweizerisch 24 Sanitätsnotrufzentralen. Diesen sind 127 Rettungsdienste mit 158 Standorten angeschlossen. Gesamthaft sind jeweils ca. 200 - 300 Rettungswagen einsatzklar. Die Zahl der Anrufe auf die Notfallnummer 144 liegt zwischen 400'000 und 500'000 Anrufen pro Jahr, davon werden ca. 325'000 Einsätze gefahren, wovon rund 2/3 Notfalleinsätze sind (216'667), wieder davon wird ca. die Hälfte unter Verwendung der besonderen Warnvorrichtungen gefahren (108'333). Unfallzahlen können mangels Rücklauf leider nicht gegenübergestellt werden.

Mit Feuerwehrfahrzeugen kann oft nicht allzu schnell gefahren werden, da sich meist Feuerwehrleute (z.B. Atemschutz) während der Fahrt zum Einsatzort im hinteren Teil des Fahrzeugs umziehen müssen. Ausserdem lässt das Gewicht von Feuerwehr- und auch Sanitätsfahrzeugen gerade in Berggebieten keine zu hohen Geschwindigkeiten zu. Darin liegt möglicherweise auch ein Grund, weshalb bei Polizeieinsätzen mehr Unfälle verzeichnet wurden.

9 SONDERFALL: VERFOLGUNGSFAHRTEN

Verfolgungsfahrten stellen unter den Dringlichkeitsfahrten die höchste Problematik dar. Dies aus mehreren Gründen: Ein Laie - nämlich der Verfolgte - rast mit. Er befindet sich in extremer Aufregung, fährt eventuell in einem fremden Auto (z.B. gestohlen) und auf fremden Strassen (z.B. ortsunkundiger Kriminaltourist). In der Regel ist er jung und überschätzt sich möglicherweise selbst. Die Fahrt dauert oftmals sehr lange. Zudem ist das Schutzgut in vielen Fällen unbekannt oder wird nur vermutet. Es geht in der Regel „lediglich“ um die Sicherung der Strafverfolgung

⁷³ Vgl.: <<http://www.aerztezeitung.de/docs/2004/02/03/019a0603.asp>> (besucht am 10.04.2007).

⁷⁴ Vgl.: <<http://fhh.hamburg.de/stadt/Aktuell/behoerden/inneres/polizei/aktuelles/recht/einsatzfahrten/flyer-adac-pdf,property=source.pdf>> (besucht am 10.04.2007).

⁷⁵ Gemäss <<http://www.statistik-bs.ch/themen/11/unfaelle05>> (besucht 12.04.2007) bzw. <http://www.stadt-zuerich.ch/internet/stat/home/publikationen/spezial-publikationen/2006_A_002.html> (besucht 12.04.2007) gibt es bei ca. 1/4-1/3 der Unfälle Verletzte, das bfu stellte 2005 86 Personenschäden fest: <http://www.bfu.ch/forschung/statistik/statistik_2006/BFU_d_2006_29.pdf> (besucht am 12.04.2007): Damit geschahen mit „normalen“ Autos auf 100 Mio.Km ca. 350 Unfälle, diesen Unfällen werden die 12 Unfälle der Stadtpolizei gegenübergestellt, wobei von durchschnittlich 3 km pro Fahrt ausgegangen wird.

⁷⁶ Vgl. erneut <http://www.bfu.ch/forschung/statistik/statistik_2006/BFU_d_2006_29.pdf> (besucht 12.04.2007).

⁷⁷ Selbstverständlich sind diese Zahlen mit äusserster Vorsicht zu betrachten und sicherlich nicht für die ganze Schweiz repräsentativ. Ich möchte mit den Zahlenbeispielen lediglich darauf hinweisen, dass die Problematik nicht zu vernachlässigen ist.

bzw. die Verhinderung künftiger Straftaten. Gleichzeitig sieht sich die Polizei mit dem Dilemma konfrontiert, dass bei Verzicht oder beim Abbrechen einer Verfolgungsfahrt der Täter bzw. weitere potentielle Täter wissen, dass sie nur genügend schnell fahren müssen, damit die Verfolgung abgebrochen wird. Dies wiederum könnte die Gefährdung für Dritte sogar noch erhöhen.

Die folgende Aussage von Schubarth fasst die Problematik gut zusammen: *„das legitime Ziel z.B. einer Anhaltung eines mutmasslichen Autodiebes rechtfertigt keinesfalls das Risiko eines schweren Verkehrsunfalles, insbesondere nicht die damit verbundene schwere Gefährdung uneteiligter Dritter. Die Polizei hat nicht nur die Pflicht, nach Möglichkeit und unter Beachtung der Verhältnismässigkeit flüchtende Fahrzeuge anzuhalten; vielmehr hat sie überdies andere Verkehrsteilnehmer nach Möglichkeit vor Gefährdung ihres Lebens zu schützen. Die Pflicht, das Leben zu schützen, ist offensichtlich wesentlich höherrangig als das polizeiliche Interesse, ein flüchtendes Fahrzeug anzuhalten.“*⁷⁸ Dass die Rechtsprechung bei Verfolgungsfahrten ohne Benützung der besonderen Warnvorrichtungen direkt auf Art. 14 StGB⁷⁹ greift und offenbar den polizeilichen Auftrag als vom Gesetz gebotene Handlung zugrunde legt, empfinde ich angesichts der grossen Gefährdung Dritter als heikel. Schubarth verlangt wohl aus diesem Grund die Schaffung einer ausdrücklichen gesetzlichen Grundlage, was seiner Meinung nach auch zu einer vertieften Diskussion über Sinn und Grenzen solcher Fahrten beitragen würde⁸⁰. Dem kann ich beipflichten, hätte doch eine klare Regelung nicht nur den Vorteil, dass der Schutz Dritter besser gewährleistet wäre, sondern auch dass der einzelne Polizist exakte Verhaltensvorgaben hätte. Ohne Psychologe zu sein, gehe ich davon aus, dass es einem Polizisten, der genau nach Vorgabe handelte und trotzdem einen Unfall mit Todesfolge verursachte, besser gelingen wird, sich persönlich und psychisch zu entlasten, als demjenigen, der mit „schwammigen“ Regeln das tat, was er für richtig hielt. Gleiches gilt andererseits für denjenigen Polizisten, der ein verdächtiges Fahrzeug „laufen“ lässt. Ausserdem ist zusätzlich zu bedenken, dass bei solchen Fahrten das zu sichernde, gestohlene Auto oft durch einen Unfall zerstört wird.

10 RECHTSPRECHUNG IM BEREICH BLAULICHTFAHRTEN

Im Kapitel 10.1. wird zunächst die Rechtsprechung des Bundesgerichts beleuchtet. Danach folgt im Kapitel 10.2 die kantonale Rechtsprechung in Fällen mit tödlichen Folgen, wo die umfassendsten Urteile vorlagen. Alle anderen zusammengetragenen Urteile finden sich zusammengefasst in einer Tabelle in Anhang 3 bzw. in Textform im Anhang 4. Folgerungen aus allen drei Teilen finden sich im Kapitel 11.

Das Bundesgericht befasste sich bis heute sehr selten mit Fragen von Einsätzen mit besonderen Warneinrichtungen. Dies dürfte vorwiegend zwei Gründe haben:

- Zum einen wird im Bereich Dringlichkeitsfahrten der hohen Belastung und dem altruistischen Einsatz bei der Strafzumessung Rechnung getragen, die Urteile fallen eher mild aus (vgl. dazu Kapitel 11). Ein bestrafter Polizist, Feuerwehrmann oder Sanitäter ist entsprechend - unter Berücksichtigung des Kostenrisikos - an einem Weiterzug wenig interessiert.
- Eine bundesgerichtliche Überprüfung kann bei falscher Anwendung von Bundesrecht (insbesondere falsche Auslegung von Bestimmungen des Bundesrechts, Subsumtion unter einen

⁷⁸ Schubarth, Gutachten, S.15.

⁷⁹ Vgl. Kapitel 4.1.

⁸⁰ Schubarth, Konfiskation Auto, S. 534.

falschen Rechtssatz oder bei Rüge, die Sanktion verstosse gegen das Gesetz)⁸¹ oder bei Verletzung verfassungsmässiger Rechte (z.B. willkürliche Beweiswürdigung, Verweigerung des rechtlichen Gehörs, Grundsatz „in dubio pro reo“)⁸² erfolgen. Dabei darf das Bundesgericht Tat- und Ermessensfragen ausser bei Willkür nicht überprüfen.⁸³ Es gibt deshalb im Bereich Dringlichkeitsfahrten selten Gründe, die eine Beschwerde ans Bundesgericht zulassen würden.

10.1 Bundesgerichtliche Rechtsprechung (chronologisch)

Die publizierten Entscheide des Bundesgerichts sind teilweise insofern lückenhaft, als die Urteile der Vorinstanzen bzw. die ausgesprochenen Strafen nicht immer erwähnt werden.

10.1.1 Privatpolizei (Urteil vom 25.03.1975)⁸⁴

10.1.1.1 *Sachverhalt*

X. betreibt eine Firma, die Überfälle verhüten und durch Alarmvorrichtungen schützen will. Das Geschäftsauto wurde entsprechend mit besonderen Warnvorrichtungen ausgestattet. Weil X. am 14.12.1973 mit dem Auto unter Verwendung der Warnvorrichtungen gefahren war, wurde er zu einer Busse von CHF 150.-- verurteilt.

10.1.1.2 *Begründung*

Selbst wenn tatsächlich ein Überfall stattgefunden hätte, der sofortiges Einschreiten benötigt hätte, was hier nicht nachgewiesen worden sei, hätte trotzdem eine Verurteilung erfolgen müssen. Wenn ein Betreiber eines solchen Unternehmens es unterlässt, die notwendigen Bewilligungen einzuholen, kann er sich bei einer dringlichen Intervention nicht darauf berufen, er hätte sich im Notstand befunden.

10.1.2 Brüsk mit Mopedfahrer (Urteil vom 08.01.1981)⁸⁵

10.1.2.1 *Sachverhalt*

Polizist A. führte zusammen mit einem Kollegen vor einer Schule eine Routinekontrolle durch. Bei der Kontrolle von vier Mopedfahrern bemerkte A., dass einer der Mopedfahrer fliehen wollte. Um ihm den Weg zu versperren, erhob A. seinen Arm, was den Schüler zu Fall brachte.

10.1.2.2 *Begründung*

Indem A. den Mopedfahrer mit einer Intervention, die einen Sturz zur Folge hatte, an der Weiterfahrt hinderte, obwohl es nur um eine Routinekontrolle ging und keine Anhaltspunkte, dass der Mopedfahrer eine konkrete Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer darstellen könnte, vorlag, hat er den Verhältnismässigkeitsgrundsatz verletzt und kann sich nicht auf Art. 32 StGB berufen. Die körperliche Integrität des Mopedfahrers ist weit höher zu werten, als das Ziel einer formellen Kontrolle.

⁸¹ Früher Nichtigkeitsbeschwerde, heute Beschwerde in Strafsachen. Das neue Bundesgerichtsgesetz bringt hier insofern eine Vereinfachung, als in vielen Fällen nicht mehr zwei Beschwerden einzugeben sind, sondern sämtliche Rügen mittels der neuen Beschwerde in Strafsachen geltend gemacht werden können. Die Beschwerdegründe haben jedoch keine Änderung erfahren.

⁸² Früher staatsrechtliche Beschwerde, heute Beschwerde in Strafsachen.

⁸³ Hauser/Schweri/Hartmann, Strafprozessrecht, S. 524-538.

⁸⁴ BGE 101 IV 4: Estratto della sentenza 25 marzo 1975 della Corte di cassazione penale nella causa X. contro Dipartimento di Polizia del Cantone Ticino; deutsche Kurzfassung: Schultz, Rechtsprechung 1973-1977, S. 40+41.

⁸⁵ BGE 107 IV 84: Estratto della sentenza della Corte di cassazione dell'8 gennaio 1981 nella causa A. c. pubblica sottocenerina (ricorso per cassazione); französische Kurzfassung JdT 1993 I 766.

10.1.2.3 *Bemerkung*

Dem Urteil ist grundsätzlich zuzustimmen. Immerhin wären dem Polizisten andere Möglichkeiten offengestanden: so hätte er die Identität des Mopedfahrers allenfalls über die Motorfahrzeugnummer feststellen können, weiter hätte er die Kollegen oder Lehrer des Schülers befragen können.

10.1.3 Begegnung mit Kandelaber (Urteil vom 09.05.1983)⁸⁶

10.1.3.1 *Sachverhalt*

Der Polizist verlor bei einer Geschwindigkeit von 70 km/h im Moment, als er ein verfolgtes Auto überholen wollte, die Beherrschung über das Fahrzeug, schleuderte über die vierspurige Strasse, fuhr über das Trottoir, beschädigte zwei stehende Autos und fuhr schliesslich gegen einen Kandelaber. Dem Führer des verfolgten Autos war kein Fehlverhalten vorzuwerfen. Die Strasse war gerade, trocken und fast verkehrsfrei.

10.1.3.2 *Begründung*

Die Gefährdung müsse als schwer qualifiziert werden, sie sei nicht nur aufgrund der konkreten Gegebenheiten, sondern nach den aufgrund der Lebenserfahrung möglichen Folgen zu messen. Wenn sich der Polizist auf Art. 32 StGB berufen wolle, so müsse die Anforderung an die Verhältnismässigkeit den Umständen des Einzelfalls entsprechend und gemäss dem möglichen Ermessensspielraum des Polizisten bestimmt werden. Die Methode, das verfolgte Fahrzeug anzuhalten, war hier unverhältnismässig. Im Moment als der Unfall geschah, hätte der verfolgte Wagen nicht mehr fliehen können. Selbst wenn man der Polizei zugestehen würde, dass nicht alle Handlungen immer vollständig den Verhältnissen angepasst wären, wäre hier eine zurückhaltendere Vorgehensweise angemessen gewesen.

10.1.4 Blaulicht für Knieverletzung (Urteil vom 29.09.1987)⁸⁷

10.1.4.1 *Sachverhalt*

D. ist Apotheker in Samedan und besitzt ein Krankentransportunternehmen. Er transportierte in dieser Funktion eine Frau mit schwerem Knie trauma und leichtem Schock mit Blaulicht vom Arzt in St. Moritz zur Operation in Bern. Er fuhr dabei mit einer Geschwindigkeit von 110 - 120 km/h auf der zweiten Überholspur nachts bei bedecktem Himmel und leichtem Regen durch den Kanton Aargau. Er wurde in der Folge mit einem Strafbefehl des Bezirksamts Baden vom 25.06.1986 wegen missbräuchlicher Verwendung des Blaulichts zu einer Busse von CHF 120.-- verurteilt. Das Bezirks- sowie das Obergericht sprachen D. frei. Die Staatsanwaltschaft erhob Nichtigkeitsbeschwerde, welche vom Bundesgericht abgewiesen wurde.

10.1.4.2 *Begründung*

Es war lediglich zu entscheiden, ob der Verletztentransport mit dauernd eingeschaltetem Blaulicht durchgeführt werden durfte, ein besonderes Vortrittsrecht war nicht beansprucht, die Höchstgeschwindigkeit eingehalten worden. Das Bundesgericht führt aus, dass die Sonderregeln für dringliche Fahrten von Sanitätsfahrzeugen eine Konkretisierung der Grundsätze betreffend den rechtfertigenden Notstand (Art. 34 Ziff. 2 StGB i.V.m. Art. 102 Ziff. 1 SVG) darstellen und auf dem Grundgedanken beruhen, dass im Interesse von Leben und Gesundheit eines Menschen gewisse Verkehrsregelverletzungen hingenommen werden müssen. Die Verwendung des Blaulichts sei nicht missbräuchlich gewesen, da der Auftrag an D. als dringlich bezeichnet worden sei, das Blaulicht ein angemessenes Mittel darstelle, um das Ziel auch bei Respektierung

⁸⁶ BGE A.804/1983 publiziert in RDAF 1983, S. 353-355.

⁸⁷ BGE 113 IV 126: Auszug aus dem Urteil des Kassationshofes vom 29. September 1987 i.S. Staatsanwaltschaft des Kantons Aargau gegen D. (Nichtigkeitsbeschwerde).

der Höchstgeschwindigkeit in regelmässiger, durch wenige Bremsungen beeinträchtigten Fahrt zu erreichen. Dringlichkeit sei nicht nur bei Lebensgefahr gegeben, sondern bei jeder Verletzung, die eine rasche Verlegung in ein Spital verlange. Wenn dabei die Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten worden sei, spreche das nicht gegen die Dringlichkeit, sondern dafür dass die Fahrt verhältnismässig und sicher durchgeführt worden sei⁸⁸.

10.1.4.3 *Bemerkung*

Schultz verweist betreffend diesen Entscheid auf das Merkblatt des UVEK, wonach „*die Betätigung des Blaulichts ohne Wechselklanghorn zur Lärmvermeidung solange angezeigt ist, als der Fahrer ohne wesentliche Abweichung von den Verkehrsregeln, und insbesondere ohne Beanspruchung eines besonderen Vortritts, rasch vorankommt*“ und dass entsprechend die Rechtsprechung des Bundesgerichts ebendieser Regelung entspreche, obwohl sie vom Beschuldigten nie geltend gemacht worden sei⁸⁹. Trotz dieser eigentlich klaren Regelung lässt sich doch überlegen, ob die Betätigung des Blaulichts bei den anderen Verkehrsteilnehmern nicht zur Folge hat, dass diese z.B. die Fahrspur abrupt wechseln, zumal sie vor allem nachts kaum einschätzen können, ob das Fahrzeug mit der gesetzlich erlaubten Geschwindigkeit oder einer massiv höheren unterwegs ist. Das Fehlen des Wechselklanghorns dürfte im Empfinden der anderen Verkehrsteilnehmer kaum etwas ändern, zumal die Fahrt nachts stattfindet. Laien kennen die genauen Regelungen nicht und könnten folglich davon ausgehen, dass das Blaulicht allein schon Verkehrsregelverletzungen, hier eine massive Geschwindigkeitsüberschreitung bedeuten könnte. Folglich erhöht sich durch das abrupte Verhalten das Unfallrisiko für andere Verkehrsteilnehmer enorm, während andererseits lediglich die Anforderung eines regelmässigen Fahrens für das bessere Wohlbefinden des Patienten gegenübersteht. Insofern liesse sich überlegen, ob die Benützung des Blaulichts hier tatsächlich angebracht war.

10.1.5 Legale(?) Geschwindigkeitskontrolle (Urteil vom 22.07.1992)⁹⁰

10.1.5.1 *Sachverhalt*

Zwei Polizisten fuhren einem mit überhöhter Geschwindigkeit fahrendem Autolenker mit gleichbleibendem Abstand nach, um die Geschwindigkeit mit einem mobilen Radargerät feststellen zu können.

10.1.5.2 *Begründung*

Die Polizisten handelten in Dienstpflicht, sie verfügten über ein mobiles Radarmessgerät. Indem der Autolenker sehr schnell fuhr, stellte er eine hohe Gefahr für den Verkehr und für die Verkehrsteilnehmer dar. Die Polizisten handelten folglich im öffentlichen Interesse und verhältnismässig, zumal die Verfolgung von Verkehrsregelverletzungen einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit leistet. Die Beweise sind nicht in illegaler Weise erhoben worden. Aber selbst wenn dies der Fall gewesen wäre, wäre die Verwendung der Beweise nicht rechtswidrig gewesen, da sie auch auf legale Weise (mit fixen Radargeräten) hätten erhoben werden können.

⁸⁸ BGE 113 IV 126 Erw. 2c.

⁸⁹ Schultz, Rechtsprechung 1983-1987, S. 217.

⁹⁰ BGE vom 22.07.1992, FZR 1992 291; praktisch identischer Fall aus dem Jahr 1997 in Weissenberger, Tatort Strasse, S. 302-304, wo er bezüglich der Verhältnismässigkeit darauf hinweist, dass auch beim Nachfahren der Polizei nicht höhere Gefahren für fremde Rechtsgüter geschaffen werden dürfen als es zu vermeiden gelte. So sei besonders zurückhaltend vorzugehen, wenn der verfolgte Fahrzeuglenker nicht entkommen könne oder die Verkehrsregelverletzung auch ohne Nachfahrt auf andere Weise beweisbar sei.

10.1.6 Eilige Feuerwehr (Urteil vom 12.05.1995)⁹¹

10.1.6.1 *Sachverhalt*

Der Fahrer des Feuerwehrautos, P., fuhr unter Verwendung der besonderen Warnvorrichtungen bei Rotlicht auf eine Kreuzung zu. Wenige Meter vor der Kreuzung bremste er energisch, worauf die Geschwindigkeit auf 10 km/h fiel und es zur Kollision mit dem bei grün fahrenden K. kam. Das Tribunal de police de Genève erklärte P. der Verkehrsregelverletzung schuldig, erliess ihm jedoch die Strafe gestützt auf Art. 100 Ziff. 4 SVG. Seine Beschwerde wurde durch das Chambre pénale du canton de Genève am 19.12.1994 mit der Begründung abgewiesen, die Sorgfaltspflicht sei verletzt gewesen. Je wichtiger eine verletzte Verkehrsregel für die Verkehrssicherheit sei, desto höhere Anforderungen seien an die Sorgfaltspflicht zu stellen. P. habe entsprechend die Geschwindigkeit nicht den Verhältnissen angepasst.

10.1.6.2 *Begründung*

Die kantonalen Instanzen hätten das genannte Prinzip richtig angewandt. Es sei auch von Fahrzeugführern von Dringlichkeitsfahrten gemäss dem Vertrauensgrundsatz von Art. 26 Abs. 1 SVG zu verlangen, dass sie ihre Geschwindigkeit so reduzieren, dass jeglicher Unfall vermieden werde. Das Beachten von Lichtsignalen sei für die Verkehrssicherheit eine bedeutsame Regel. P. sei seiner Sorgfaltspflicht nicht genügend nachgekommen und habe entsprechend die Geschwindigkeit nicht genug reduziert. Für den Fall, dass ein anderer Verkehrsteilnehmer die besonderen Warnvorrichtungen weder sehe noch höre, ist die Geschwindigkeit notfalls auf Schritttempo zu reduzieren, so dass rechtzeitig angehalten werden könne.

10.1.7 Pressanter Motorradfahrer (Urteil vom 06.06.2000)⁹²

10.1.7.1 *Sachverhalt*

Da Rouer mit seinem Motorrad am 05.09.1993 mit hoher Geschwindigkeit fuhr, führte Polizist Bon eine Nachfahrmessung durch, welche eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 106 km/h ergab, die höchste gemessene Geschwindigkeit lag bei 125 km/h. Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit hätte 60 km/h betragen. Die Polizisten verfolgten daraufhin Rouer unter Verwendung der besonderen Warnvorrichtungen. Plötzlich bremste Rouer so stark, dass er eine Bremsspur von 12.2 m hinterliess. Obwohl der Fahrer des Polizeiwagens ebenfalls bremste, kollidierte er mit dem Motorrad und verletzte Rouer erheblich. Es entstand hoher Sachschaden. Die Strasse war an jenem Tag trocken, es gab wenig Verkehr und es war sonnig. Rouer verlangte vom Kanton Genf eine haftpflichtrechtliche Entschädigung

10.1.7.2 *Begründung*

Welche Verletzung von Verkehrsregeln durch Art. 100 Ziff. 4 SVG erlaubt ist, sei nach den Umständen des einzelnen Falles zu entscheiden. Eine konkrete Gefährdung von anderen Verkehrsteilnehmern sei nicht durch Art. 100 Ziff. 4 SVG gedeckt, da dieser das Gebot, anderen keinen Schaden zuzufügen, nicht aufhebe. Je wichtiger eine Verkehrsregel unter dem Aspekt der Sicherheit sei, desto höher sei die Sorgfaltspflicht des Fahrers eines Fahrzeugs mit besonderen Warnvorrichtungen. Wer sein Vorrecht beanspruchen wolle, habe alle den Umständen entsprechende Vorsicht zu beachten, im besonderen die Geschwindigkeit zu reduzieren, damit die anderen Verkehrsteilnehmer das vortrittsberechtigende Fahrzeug wahrnehmen können. Bei einer Dringlichkeitsfahrt habe der Fahrzeugführer das Verhältnismässigkeitsprinzip wie bei der Amtspflicht nach Art. 32 StGB zu beachten. Die Eile der Polizisten sei hier angebracht gewesen, zumal das Rasen von Rouer sehr gefährlich war. Es gäbe keinen Zweifel, dass das gefährliche

⁹¹ BGE 6S.33/1995/DR: Arrêt du 12 mai 1995 du Cour de cassation pénale dans la cause P. contre le Procureur général du canton de Genève (pourvoi en nullité).

⁹² BGE 4C.3/1997: Arrêt du 6 juin 2000 du Cour civile dans la cause Rouer à l'Etat de Genève.

Verhalten von Rouer geeignet war, einen schweren Unfall mit einem anderen Verkehrsteilnehmer zu provozieren, und somit eine Verfolgung von Rouer notwendig war. Mit einem abrupten Bremsen von Rouer kurz vor dem Unfall sei nicht zu rechnen gewesen.

10.1.7.3 *Bemerkung*

Auch wenn es an jenem Tag wenig Verkehr auf der Strasse hatte, ist die Gefährdung möglicher Dritter zu thematisieren. Zwar fuhr Rouer mit einer erheblichen Geschwindigkeit und gefährdete dadurch ebenfalls Dritte, auch war er es, der die Bremsung, die zu seiner eigenen Verletzung führte, vorgenommen hatte. Doch liegt in der Nachfahrt als solcher eine Problematik, indem sich Verfolgte provozieren und zu Fehlreaktionen - wie hier die Bremsung - verleiten lassen könnten. Dennoch scheint mir der Entscheid hier gerechtfertigt, war Rouer doch so schnell unterwegs, dass sein Verhalten als höchst gefährlich zu betrachten ist und ein Anhalten unumgänglich war. Ihn weiter Rasen zu lassen, hätte mutmasslich eine massiv höhere Gefährdung für Dritte dargestellt, als ihn nach (kurzer) Verfolgung anzuhalten. Eine Gefährdung Dritter hätte lediglich dann gemindert werden können, wenn zufällig gerade eine andere Patrouille in der Nähe gewesen wäre, welche dem Verfolgten ohne Nachfahrt hätte Halt gebieten können.

10.1.8 Dreist über die Kreuzung (Urteil vom 04.08.2003)⁹³

10.1.8.1 *Sachverhalt*

Der Fahrer des Feuerwehrautos, X., war auf einer Dringlichkeitsfahrt unter Verwendung der besonderen Warnvorrichtungen unterwegs. Er passierte ein Rotlicht mit einer Geschwindigkeit von ca. 40 - 50 km/h. Plötzlich kam von rechts „une boule grise“ (Auto), worauf es zur Kollision zwischen X. und Y. kam. X. und Y. wurden leicht verletzt, es entstand hoher Sachschaden. Der Zeuge Z. gab an, am Lichtsignal angehalten zu haben, weil es gerade auf rot gewechselt habe. Y. sei bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h vorerst hinter ihm gewesen, habe ihn jedoch auf der Gegenfahrbahn überholt und sich so noch auf die Kreuzung gedrängt, worauf es zur Kollision mit dem Feuerwehrauto gekommen sei.

10.1.8.2 *Begründung*

X. habe seine Geschwindigkeit vor dem Befahren der Kreuzung reduziert und sich versichert, dass keine Gefahr für Fussgänger und andere Fahrzeuge bestehe und hat im besonderen festgestellt, dass Z. angehalten hatte und folglich kein weiteres Fahrzeug aus dieser Richtung zu erwarten war. Es lagen entsprechend für X. keine Umstände vor, die trotz der Rotphase auf seiner Spur eine weitere Geschwindigkeitsreduktion erfordert hätten. Mit einem groben Fehlverhalten, wie demjenigen von Y., war nicht zu rechnen. X. sind entsprechend keine unverhältnismässigen Risiken vorzuwerfen, er hat seine Sorgfaltspflicht nicht verletzt.

10.2 Fälle kantonaler Rechtsprechung mit tödlichem Ausgang

10.2.1 Feuerwehreinsatz: 25.07.2001 (Kt. AG)

10.2.1.1 *Sachverhalt*

Der Fahrer des Feuerwehrautos (Universallöschfahrzeug) überfuhr auf einer Dringlichkeitsfahrt mit Blaulicht und Wechselklanghorn eine Strassenkreuzung bei rot mit einer Geschwindigkeit von 67 km/h (technisches Gutachten). Zusätzlich zu den besonderen Warnvorrichtungen hatte er noch die Hupe betätigt. Er kollidierte dabei frontal in die Fahrerseite eines Personenwagens, welcher die Lichtsignalanlage bei grün mit einer Geschwindigkeit von 35 - 40 km/h passiert

⁹³ BGE 6S.162/2003: Arrêt du 4 août 2003 du Cour de cassation pénale dans la cause X. contre Ministère public du canton de Vaud; deutsche Kurzfassung: Weissenberger, Verkehrsstrafrechtliche Rechtsprechung 2004, S. 219-220.

hatte. Dieser Personenwagen wurde durch das Feuerwehrauto 35 m weit gestossen. Dabei starb die Lenkerin, die Beifahrerin erlitt lebensgefährliche Verletzungen. Der Sachschaden betrug CHF 24'000.--. Vor der getöteten Unfallbeteiligten hatte bereits ein anderes Auto die Kreuzung passiert. Dieser Zeuge sagte aus, er hätte das Wechselklanghorn erst gehört, als er bereits mit der Hälfte des Autos auf der Kreuzung gewesen sei, das Blaulicht habe er gar nicht gesehen. Der Angeklagte selbst hatte die Reaktion der Unfallbeteiligten falsch eingeschätzt, indem er davon ausging, sie hätte ihn gesehen. Ausserdem sei ihm nicht bewusst gewesen, dass das Wechselklanghorn sowie die Hupe so schlecht gehört werden.

10.2.1.2 *Schlussbericht Untersuchungsrichter / Antrag Staatsanwaltschaft*⁹⁴

Die Anklage beantragt eine Bestrafung nach Art. 117 StGB, Art. 125 Abs. 2 StGB, Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 31 Abs. 1 SVG, Art. 32 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG evtl. Art. 90 Ziff. 2 SVG. Der Strafantrag lautet auf 2 Monate Gefängnis bedingt, Busse von CHF 500.--.

10.2.1.3 *Urteil Bezirksgericht*⁹⁵

Das Urteil wurde lediglich im Dispositiv ausgefertigt, so dass keine Begründung vorliegt. Der Angeklagte wurde gemäss Art. 117 StGB, Art. 125 Abs. 1+2 StGB, Art. 31 Abs. 1 SVG, Art. 32 Abs. 1 SVG, Art. 3 Abs. 1 VRV, Art. 4 VRV i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG zu 2 Monaten Gefängnis bedingt und einer Busse von CHF 500.-- verurteilt. Das Urteil wurde einstimmig ausgefällt.

10.2.1.4 *Bemerkung*

Die Verurteilung des Angeklagten ist m.E. zu Recht erfolgt, war doch die Geschwindigkeit nicht angemessen. Selbst wenn er vorerst gebremst hätte und damit seine Geschwindigkeit tiefer war, wäre sie noch immer zu hoch gewesen, um auf Sichtweite halten zu können. Da die Kreuzung sehr unübersichtlich war, waren speziell tiefe Geschwindigkeiten verlangt; es muss immer damit gerechnet werden, dass jemand die Warnvorrichtungen nicht wahrnehmen kann.

10.2.2 Autobahnunfall: 14.04.1998 (Kt. BL)

10.2.2.1 *Sachverhalt*

Bei einem Selbstunfall am 14.04.1998 auf der Autobahn vor einem Tunnel kam ein Fahrzeug auf der Überholspur zum Stillstand. Ein weiteres Auto hielt ebenfalls auf der Überholspur an, um zu helfen. Der Unfall wurde fälschlicherweise auf der Gegenfahrbahn gemeldet. Der beschuldigte Polizist soll mit 130 km/h gefahren sein, die Aussentemperatur lag knapp unter null Grad. Er übersah das Pannendreieck und kollidierte infolge Glatteis mit den Personen auf der Unfallstelle sowie mit den Fahrzeugen. Eine Person verstarb, drei weitere Personen wurden schwer verletzt. Der Beschuldigte sowie sein Mitfahrer wurden verletzt.

10.2.2.2 *Urteil Strafgerichtspräsidium Basel-Landschaft*⁹⁶

Der Angeschuldigte habe wegen Vereisung die Herrschaft verloren, das Pannendreieck sei mindestens 50 m von der Unfallstelle aufgestellt gewesen, die Warnblinkanlagen der Unfallautos seien zwar eingestellt gewesen, aber beim Unfallauto habe nur noch das linke hintere Licht funktioniert. Wegen einer leichten Linkskurve sei der Unfall erst spät erkennbar gewesen. Ein Lenker müsse auch nachts auf der Autobahn jederzeit in der Lage sein, eine Kollision mit plötzlich auftauchendem Hindernis zu vermeiden. Bei trockener Strasse wäre bei 130 km/h, 100 m Sichtweite, Pannendreieck 50 m vor Fahrzeug eine Bremsung möglich gewesen. Es stelle sich deshalb die Frage, ob mit Eisbildung zu rechnen war. Der Angeschuldigte will keine Feuchtigkeit und Nässe wahrgenommen haben, diverse Zeugen hätten jedoch die nasse Fahrbahn

⁹⁴ Schlussbericht Bezirksamt Zofingen vom 25.07.2002 (ST.2001.3865); Anklageverfügung Staatsanwaltschaft des Kantons Aargau vom 07.08.2002.

⁹⁵ Urteil Bezirksgericht Zofingen vom 13.02.2003 (ST.2002.50194).

⁹⁶ Urteil Strafgerichtspräsidium Basel-Landschaft vom 17.10.2000 (StG 152 Archiv StG 3566A).

bemerkt, weshalb die Geschwindigkeit nicht den Verhältnissen angepasst gewesen sei. Hingegen hätten die Unfallopfer sich selbst und die Fahrzeuge entfernen müssen, anstatt dort zu rauchen. Es hätten mehrere andere Verkehrsteilnehmer Mühe gehabt auszuweichen. Die Opfer wären nicht verletzt worden, wenn sie hinter dem Betonelement gestanden wären. Es liege aber keine Unterbrechung des Kausalzusammenhangs (vgl. BGE 121 IV 290) vor. Eine Notstandsfahrt sei zwar gegeben, aber Straffreiheit komme nur bei Beachtung der nach den besonderen Verhältnissen erforderlichen Sorgfalt und Dringlichkeit in Frage. Gemäss Unfallmeldung sei hier nicht ein dramatischer Fall vorgelegen und der Verkehr auf der Gegenfahrbahn ruhig gewesen. Es habe keine Anhaltspunkte für eine erhöhte Dringlichkeit wegen Verletzten gegeben. Daher erfolge der Schuldspruch wegen Art. 117 StGB und mehrfachem Art. 125 Abs. 2 StGB, wobei das Verschulden nicht schwer wiege, zumal die Vereisung nicht für jedermann offensichtlich gewesen sei und die Absicht vorlag, Hilfe zu leisten, weshalb achtenswerte Beweggründe gegeben seien. Der Angeklagte wurde zu 2 Monaten Gefängnis bedingt, einer Busse von CHF 400.-- verurteilt. Der Angeschuldigte erklärte gegen das Urteil Appellation.

10.2.2.3 *Urteil Obergericht Baselland*⁹⁷

Der Angeschuldigte sage, dass gemäss Einsatzdoktrin bei einer Fahrt mit Blaulicht prinzipiell auf der linken Fahrbahn zu fahren sei. Die Expertise habe ergeben, dass der Selbstunfall und der vorliegende Unfall Folge von stellenweise vereister Fahrbahn gewesen sei. Es würden zahlreiche Zeuenaussagen vorliegen, wonach die Vereisung selbst zum Unfallzeitpunkt nicht ohne weiteres erkennbar war, selbst das Tiefbauamt habe aufgrund des Glatteis-Frühwarnsystems nicht mit einer Vereisung gerechnet, hingegen sei klar gewesen, dass vereiste Stellen bei Feuchtigkeit auf dem Strassenbelag möglich seien. Das Obergericht gehe davon aus, dass ein erfahrener Autobahnpolizist mit vereisten Stellen rechnen musste, zumal es in der Nacht immer wieder geregnet habe und die Temperaturen im ganzen Kanton unter 0° C lagen, so dass eine Vereisung nicht abwegig erschien. Damit war die Geschwindigkeit den Verhältnissen nicht angepasst, ausserdem wäre wegen besserer Sicht und besseren Ausweichmöglichkeiten das Befahren des Mittelstreifens angezeigt gewesen. Deshalb liege eine Sorgfaltspflichtverletzung vor und die in Art. 100 Ziff. 4 SVG geforderte Sorgfalt sei nach den besonderen Verhältnissen nicht beachtet worden. Die Basisregel von Art. 4 Abs. 1 VRV sei verletzt worden. Eine Unterbrechung des Kausalzusammenhangs sei nicht ersichtlich. Das Urteil der Vorinstanz sei angemessen und wurde bestätigt.

10.2.2.4 *Bemerkung*

Der Vorwurf des Strafgerichts an die Verletzten, die Autos nicht ab der Fahrbahn entfernt zu haben, ist m.E. nicht angebracht. Zwar haben Unfallbeteiligte gemäss Art. 51 Abs. 1 SVG die Pflicht für die Sicherung des Verkehrs zu sorgen. Hätten sie dies getan, wären sie möglicherweise gerade deshalb in den Folgeunfall des Polizisten verwickelt worden. Ausserdem dürfte es auf einer Autobahn, die zudem noch vereist war, schwierig sein, Autos wegzuräumen. Da der Selbstunfall ebenfalls Folge von Glatteis war, hätte der Polizist durch die Einsatzzentrale gewarnt werden müssen.

10.2.3 Verfolgungsfahrt: 14.10.1999 (Kt. GR)

10.2.3.1 *Sachverhalt*

In der Nacht vom 13./14.10.1999 wurde ein Auto gestohlen. Da das Auto gesehen wurde, rückten A+B aus, sowie etwas später fünf weitere Polizisten. Nachdem A+B auf das flüchtende Fahrzeug aufgeschlossen hatten, schalteten sie die Matrix-Leuchte „Stop Polizei“ sowie das Blaulicht und Wechselklanghorn ein. Als das Polizeifahrzeug überholen wollte, scherte das verfolgte Auto aus, ein Vorbeifahren war nicht möglich. Das Fluchtauto fuhr in der Folge mit ca. 180 km/h wei-

⁹⁷ Urteil des Obergerichts des Kantons Basel-Landschaft vom 03.07.2001 (Ver. Obergericht 60-01/13).

ter, überholte an gefährlichen Stellen, benutzte die Gegenfahrbahn. A versuchte ein weiteres Mal zu überholen und wurde beinahe von der Strasse gedrängt. Weitere Versuche, das Fluchtauto zum Anhalten zu bringen, scheiterten. Es kam schliesslich zu einer leichten Auffahrkollision, weil der Lenker des Fluchtautos brüsk gebremst hatte. B schoss schliesslich auf die Pneu des Autos. Der erste Schuss zeigte keine Wirkung, B gab weitere vier Schüsse ab, wobei zwei Schüsse die Hinterräder trafen. Trotzdem hielt das Fluchtauto nicht an, weshalb die Verfolgung weitergeführt wurde. Nachdem das Fluchtauto 10.5 km verfolgt worden war, verliess der Flüchtige die Autobahn, um sofort wieder in die Autobahneinfahrt, wo die Einfahrt parallel zur nicht richtungsgetrenten Autostrasse verläuft. A versuchte, während sich das Fluchtauto noch auf der Beschleunigungsspur befand, dieses mit ca. 90 km/h zu überholen. Kurz bevor das Polizeiauto aufschloss - etwa in der Mitte der Beschleunigungsspur-, machte der Lenker des Fluchtfahrzeugs einen Schwenker nach links, es kam zu einer seitlichen Kollision der Fahrzeuge und das Fluchtauto wurde abgedreht und kollidierte mit einem korrekt entgegenkommenden Autofahrer F. Der Polizeiwagen fuhr schliesslich frontal in das Fluchtauto. F wurde getötet, die vier flüchtenden Personen wurden leicht verletzt, B wurde so verletzt, dass er seinen Polizeiberuf nicht mehr ausüben kann und A blieb unverletzt.

10.2.3.2 *Antrag der Anklage*

Nachdem das Strafverfahren gegen A+B zunächst eingestellt worden war, wurde es auf Beschwerde hin wieder aufgenommen.

Die Anklage führte aus, dass einzig die Frage zu klären sei, ob der tragische Unfall passiert sei, weil A+B ihre Sorgfaltspflichten verletzt haben, indem sie die Verfolgung weiterführten und damit den Unfall provozierten, weshalb einzig die Frage der Verhältnismässigkeit zu prüfen sei. Es wurde beantragt A+ B der fahrlässigen Tötung schuldig zu sprechen und mit Bussen zu bestrafen.

10.2.3.3 *Strafurteil des Bezirksgerichtsausschusses bzw. des Bezirksgerichts*⁹⁸

Der Gerichtsausschuss kam aufgrund eines Gutachtens zum Schluss, dass die Kollision mit dem Wagen F unmittelbare Folge der Erstkollision zwischen dem Polizeifahrzeug und dem Fluchtfahrzeug auf der Autobahn bzw. der Beschleunigungsspur war, weshalb zu prüfen war, ob die Erstkollision von A+B pflichtwidrig verursacht worden sei. Dabei war das Gericht der Ansicht, dass A+B zwar annehmen mussten, dass das Fluchtauto die Spur werde wechseln müssen, jedoch sei nicht mit einem derart riskanten Manöver, bei welchem sich die Flüchtenden selbst gefährdeten, bereits vor Ende der Beschleunigungsspur zu rechnen gewesen, womit das Verhalten des Fluchtautos für A+B nicht voraussehbar gewesen sei. Damit käme dem Verhalten des Lenkers des Fluchtautos eine solche Bedeutung zu, dass es als wahrscheinlichste und unmittelbarste Ursache des tragischen Ereignisses erscheine und die übrigen Umstände in den Hintergrund dränge.

Es wurde weiter geprüft, ob A+B durch Aufnahme der Verfolgung an sich bzw. deren Nichtbeendigung eine Pflichtwidrigkeit begingen und damit eine kausale Ursache für den Tod von F setzten. Dazu gebe es keine Normen oder Weisungen, es liege am jeweiligen Polizisten anhand der konkreten Gefahrensituation abzuschätzen, ob sich das Verfolgen mit der Verpflichtung, kein unnötiges Risiko einzugehen, vereinbaren lasse. Nach Meinung des Gerichts sei der Entschluss, das Fluchtfahrzeug stoppen zu wollen, vertretbar gewesen, zumal dies - A+B hatten keine Kenntnis über eine Strassensperre - die erfolgsversprechendste Massnahme zur Arretierung des Fluchtfahrzeugs darstellte. Da die Polizisten immer nur Überholversuche auf gerader, übersichtlicher Strecke gemacht hätten, die Abdrängungsversuche des Fluchtautos

⁹⁸ Strafurteil des Bezirksgerichtsausschusses Hinterrhein vom 30.10.2001 (StR a + b/2001) bzw. Strafurteil des Bezirksgerichts Hinterrhein vom 09.10.2001 (StR/2001).

erfolglos blieben, hingegen die Fahrweise des Lenkers des Fluchtautos (180 km/h) für den übrigen Strassenverkehr eine grosse Gefahr darstellte, war diese Gefahr zu bannen. Es könne folglich A+B keine Pflichtwidrigkeit angelastet werden. Ausserdem sei der Kausalverlauf, welcher zum Tod von F führte, für A+B nicht als konkret eintretender Erfolg voraussehbar gewesen, weshalb er ihnen nicht zuzurechnen sei. Damit kommt der Gerichtsausschuss zum Schluss, dass keine Tatbeständsmässigkeit vorliege.

Trotzdem wurde ein Rechtfertigungsgrund nach Art. 32 StGB geprüft. Bei den Verfolgten hätte es sich um gewerbs- und bandenmässige Diebe, die gesamtschweizerisch agierten, gehandelt. Die Verfolgung sei dosiert aufgenommen worden (Verwendung Blaulicht, Matrix-Leuchte, akustische Hupe, Überholen nur auf gerader Strecke, Abgabe gezielter Schüsse), eine andere Möglichkeit der Verfolgung habe es nicht gegeben. Sogar zum Zeitpunkt des Unfalls habe die Geschwindigkeit des Polizeiautos nur 80 bis 90 km/h betragen. Damit hätten die Beamten den Ermessensspielraum nicht überschritten und in Amtspflicht gehandelt. Im übrigen hätten gemäss Gutachten die Schüsse keinen Einfluss auf die Manövrierfähigkeit des Wagens gehabt. Die Angeklagten A+B wurden von Schuld und Strafe freigesprochen.

Der Lenker des Fluchtautos wurde gemäss Art. 117 StGB, Art. 125 Abs. 2 StGB, Art. 237 Ziff. 1 Abs. 1 StGB und anderen Artikeln, die für diesen Fall nicht relevant sind, zu 16 Monaten Gefängnis bedingt sowie 10 Jahre Landesverweis verurteilt.

10.2.3.4 *Bemerkung*

Wenn das Gericht zum Schluss kommt, dass A. nicht mit dem brusken Manöver des Fluchtautos bereits in der Mitte der Beschleunigungsspur rechnen musste, fragt sich, wie die Sachlage am Ende der Beschleunigungsspur ausgesehen hätte. Dem Urteil ist nicht zu entnehmen, was die eigentliche Absicht des Polizisten A. war: Wollte er das Fluchtauto am Ende der Beschleunigungsspur auf den Pannestreifen drängen? Sah er am Ende der Spur seine Chance, das Auto endlich zu stoppen, bevor ihm weitere Anhaltmöglichkeiten auf der Autobahn wieder verwehrt würden? Wollte er evtl. seinen Partner in eine erneute Schussposition bringen? Rechnete er damit, durch das Fluchtauto gerammt zu werden? Hatte er sich abgesichert, dass sowohl auf der entgegenkommenden Fahrbahn als auch auf der Autobahn kein Fahrzeug war? Ebenso bleibt unklar, was die genaue Absicht und das Ziel der Verfolgungsfahrt der Polizisten war: Wollten sie das Fluchtauto um jeden Preis anhalten? Wie hatten sie die Gefahr für Dritte, sich selbst und auch das Fluchtauto eingeschätzt? Hatten sie erwogen, weitere Hilfe zu beantragen? Andererseits wurde festgestellt, dass die Polizisten mit abrupten Verhaltensweisen rechneten, dass die Verfolgungsfahrt sich über 10.5 km hinzog und in erheblichem Tempo erfolgte, dass gefährliche Überholmanöver ausgeführt, Schüsse abgegeben, das Polizeiauto hätte von der Strasse abgedrängt werden sollen und ausgeremst wurde. Ob während dieser Zeit bereits eine hohe Gefährdung für Dritte und auch Selbstgefährdung für die Polizisten bestand, wurde nicht explizit untersucht bzw. geht nicht aus dem Urteil hervor. Wegen all dieser offenen Fragen bin ich der Ansicht, dass in diesem Fall die genauen Grundlagen für eine umfängliche Güterabwägung fehlten und eine allfällige Sorgfaltspflichtverletzung nicht abgeklärt werden konnte. Dem Schluss des Gerichts, das Verhalten von A+B sei verhältnismässig gewesen, kann entsprechend mangels Grundlagen nicht zugestimmt werden.

10.2.4 Zugkollision, Bahnübergang Dietenei: 28.10.2002 (Kt. LU)

10.2.4.1 *Sachverhalt*

Ein Taxifahrer war, nachdem er eine andere Person mit dem Messer bedroht hatte, mit dem Taxi auf der Flucht vor der Polizei. Er fuhr dabei Geschwindigkeiten von 180 - 200 km/h. Schliesslich raste er auf einen Bahnübergang zu, passierte die gesenkte Halbbarriere links der Sicherheitslinie, touchierte die Halbbarriere auf der anderen Seite und stiess schliesslich in die

linke Brüstungsmauer. Das Polizeifahrzeug folgte mit eingeschalteter Warnvorrichtung. Beim Bahnübergang fuhr der Polizist langsam links an der Halbbarriere vorbei, beschleunigte auf dem Bahnübergang stark, wurde aber trotzdem durch den herannahenden Regionalzug mitgerissen. Der Lenker des Polizeifahrzeugs wurde dabei getötet, der Mitfahrer wurde schwer verletzt.

10.2.4.2 *Strafverfügung vom 17.10.2003*⁹⁹

Gegen den fahrzeugführenden, getöteten Polizisten war kein Verfahren zu eröffnen (sein eventuelles Verschulden könnte allenfalls bei Haftungsansprüchen des Mitfahrers oder bei Rentenfragen der Hinterbliebenen eine Rolle spielen). Gegen den Mitfahrer des Polizeifahrzeugs wurde ebenfalls kein Verfahren eröffnet.

Gegen den flüchtenden Taxifahrer wurde eine Strafverfügung wegen Art. 180 StGB, 238 StGB, Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 28 SVG, Art. 34 Abs. 2 SVG, Art. 31 Abs. 2 SVG, Art. 32 Abs. 1 SVG, Art. 51 Abs. 1+3 SVG i.V.m. Art. 90 Ziff. 1+2 SVG und Art. 92 Abs. 1 SVG sowie Art. 19a BetmG erlassen. Er wurde mit 3 Monaten Gefängnis bedingt und mit einer Busse von CHF 2'500.-- bestraft.

10.2.4.3 *Bemerkung*

Die Verfolgungsfahrt, bei der erhebliche Geschwindigkeiten gefahren wurden, wäre wohl nicht verhältnismässig gewesen, da zumindest das Autokennzeichen des Fluchtautos bekannt und eine Identifizierung des Fahrers höchstwahrscheinlich möglich gewesen wäre. Die Fahrt diene somit „lediglich“ der Spurensicherung (Sicherstellung Messer, Überprüfung eines Alkohol- oder Drogenkonsums), was die Gefährdung Dritter sowie des Beifahrer kaum rechtfertigt.

10.2.5 Zivilist auf der Autobahn: 23.06.2002 (Kt. AG)

10.2.5.1 *Sachverhalt*

Im zivilen Polizeifahrzeug fuhr Polizist S. wegen eines Einbruchalarms in einem Shoppingcenter am 23.06.2002, 02.00 Uhr vom Rastplatz auf die Autobahn. Aus taktischen Gründen wurden die besonderen Warnvorrichtungen nicht eingeschaltet. Zwar ist die Raststätte gut ausgeleuchtet, jedoch soll ein mannshoher Sichtschutz das Blenden verhindern. Der Fussgänger R. begab sich in diesen nicht beleuchteten Bereich und wollte zu Fuss die Autobahn überqueren. Dabei wurde er durch das Polizeifahrzeug angefahren und vom nachfolgenden Fahrzeug überfahren und getötet.

10.2.5.2 *Begründung der Einstellung des Verfahrens gegen den Polizisten*¹⁰⁰

Die Einstellung des Verfahrens wurde mit Art. 32 StGB begründet. Dem Fussgänger sei die Alleinschuld zuzuweisen. Die Geschwindigkeitsüberschreitung des Polizeifahrzeug um 42 km/h vor dem Bremsvorgang sei verhältnismässig gewesen, da der Dienstbefehl für dringliche Dienstfahrten auf Autobahnen eine Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h empfehle. Die Geschwindigkeit sei den Sichtverhältnissen angepasst gewesen, da eine Reaktion auf langsamer fahrende Fahrzeuge möglich gewesen wäre, hingegen mit einem Fussgänger auf der Autobahn nicht zu rechnen war.

10.2.5.3 *Bemerkung*

Es liesse sich hierzu diskutieren, ob nicht auch bei Dringlichkeitsfahrten - besonders, wenn sie ohne besondere Warnvorrichtungen erfolgen und die Fahrzeuge entsprechend keine speziellen Vorrechte geniessen- die Geschwindigkeit nach Art. 32 Abs. 1 SVG an die Sichtverhältnisse anzupassen wäre. Immerhin hat das Bundesgericht erst im Jahr 2000¹⁰¹ bzw. 2004¹⁰² seine

⁹⁹ Strafverfügung des Amtsstatthalteramtes Sursee vom 17.10.2003 (ASS 02 4072 01).

¹⁰⁰ Einstellungsantrag Bezirksamt Baden vom 19.01.2004 (ST.2004.4363), Einstellungsverfügung Staatsanwaltschaft des Kantons Aargau vom 23.03.2004.

¹⁰¹ BGE 126 IV 91 Erw. 4cc.

¹⁰² BGE 6P.148/2004 bzw. 6S.403/2004.

Rechtsprechung von 1967¹⁰³ bestätigt, wonach selbst auf Autobahnen mit der Gefahr von unbeleuchteten Hindernissen zu rechnen sei (1967: ein Stuhl; 2000 ein Unfallauto; 2004 ein Mensch). Dies umso mehr, als gerade im vorliegenden Fall auf die Verwendung der besonderen Warnvorrichtungen verzichtet worden war, welche den Fussgänger mit hoher Wahrscheinlichkeit gerettet hätten.

11 ANALYSE DER RECHTSPRECHUNG

11.1 Bundesgerichtliche Rechtsprechung

Das Bundesgericht prüfte in drei Fällen die Frage der Rechtfertigung über aArt. 32 StGB (10.1.2 Mopedfahrer, 10.1.3 Kandelaber, 10.1.5 Geschwindigkeitskontrolle), in zwei Fällen aArt. 34 Abs. 2 StGB (10.1.1 Privatpolizei, 10.1.4 Blaulicht für Knieverletzung) und in drei Fällen Art. 100 Ziff. 4 SVG (10.1.6 Feuerwehr, 10.1.7 Motorradfahrer, 10.1.8 Kreuzung).

Die besonderen Warnvorrichtungen dürfen nur dann verwendet werden und eine Rechtfertigung kommt nur dann in Frage, wenn die Warnvorrichtungen auch bewilligt wurden (Fall 10.1.1). Notstandshilfe ist gegeben, wenn zum besseren Wohlbefinden des Patienten mit Blaulicht unter Einhaltung der Verkehrsvorschriften gefahren wird (Fall 10.1.4). Eine Rechtfertigung nach Art. 14 (aArt. 32) StGB ist beim Abwägen von körperlicher Integrität versus Kontrollaufgabe der Polizei (Fälle 10.1.2 und 10.1.3) nicht gegeben, hingegen sind Nachfahrmessungen grundsätzlich durch die Amtspflicht (wohl aufgrund des allgemeinen Polizeiauftrages) zu rechtfertigen (Fall 10.1.5). Beim Überqueren eines Rotlichts ist eine Gefährdung Dritter nie erlaubt, das Halten auf Sicht ist oberstes Gebot (Fall 10.1.6), es sei denn, andere Verkehrsteilnehmer zeigen ein Verhalten, mit welchem absolut nicht zu rechnen war (Fall 10.1.8). Fährt ein Verkehrsteilnehmer mit massiv übersetzter Geschwindigkeit, stellt er eine derart hohe Gefährdung für Dritte dar, dass die Polizei befugt ist, ihn zu stoppen (Fall 10.1.7).

11.2 Kantonale Rechtsprechung

Die kantonale Rechtsprechung (Kapitel 10.2 sowie Anhang 4) lehnt sich deutlich an die bundesgerichtlichen Grundsätze an und urteilt mit wenigen Ausnahmen praktisch identisch. In den Fällen kantonaler Rechtsprechung wurde vorwiegend Art. 100 Ziff. 4 SVG geprüft. Waren die besonderen Warnvorrichtungen nicht eingestellt, erfolgte die Prüfung der Rechtfertigung über aArt. 32 StGB. Hier wurde als gebotene Handlung wohl implizit der allgemeine Polizeiauftrag zugrunde gelegt. In keinem Fall wurde die Prüfung der Rechtfertigung über aArt. 34 Abs. 2 StGB vorgenommen.

Bei der Strafzumessung nach Art. 47 StGB (aArt. 63) StGB wird der Beweggrund des Rettungswillens in vielen Fällen explizit erwähnt. Entsprechend wird in der Folge das Strafmass in allen Kantonen relativ milde festgesetzt. So kann bei den beiden in etwa vergleichbaren Fällen aus dem Kanton Aargau (Ziff. 10.2.1) und aus dem Kanton Baselland (Ziff. 10.2.2), bei welchen bei einem Einsatz jeweils eine Person getötet und weitere Personen verletzt wurden, das Strafmass als praktisch gleich bezeichnet werden (AG: 2 Monate Gefängnis bedingt, Busse CHF 500.-- / BL: 2 Monate Gefängnis bedingt, Busse 400.--).

Auch bei kleineren Verstössen zeigt sich, dass sich die ausgesprochenen Bussen in allen Kantonen, selbst beim Befahren einer Kreuzung bei Rotlicht mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h zwischen CHF 60.-- und CHF 300.--, auf tiefem Niveau halten. Bei krassen Fälle wie Geschwin-

¹⁰³ BGE 93 IV 115.

digkeiten von 75 km/h auf einer Kreuzung bei rot (A.11) oder von 100 km/h auf der Gegenfahrbahn (A.4) oder die Verletzung eines Motorradfahrers ohne Licht beim Überholen (E.2) sowie die Zürcher Fälle (G) rückt der Beweggrund des Rettungswillens in den Hintergrund, die Schwere der Verletzung und Gefährdung des Rechtsguts überwiegt bei der Strafzumessung. Entsprechend wird streng geurteilt (Bussen im Rahmen von CHF 1'000.-- bis CHF 1'500.-- bzw. 90 Tage Gefängnis).

Tendenziell lässt sich feststellen, dass im Strafbefehlsverfahren Bussen ausgesprochen werden, während Fälle, die an die erste Instanz weitergezogen wurden, eher freigesprochen wurden. Dies zum Beispiel im Fall (A.3), wo die Ambulanz doch immerhin mit einer Geschwindigkeit von 126 km/h innerorts gefahren war oder in den Fällen (A.10), wo die Polizisten die Geschwindigkeit um 76 km/h, 71 km/h bzw. 62 km/h innerorts überschritten hatten, sowie im Fall Sufers (10.2.3).

Bei den verletzten Verkehrsregeln standen das Überschreiten der signalisierten Geschwindigkeit sowie das Überfahren von Rotlichtsignalen im Vordergrund.

12 RISIKOMINDERUNG, ANDERE LEBENSCHÜTZENDE MASSNAHMEN

Hier soll die Frage der Faktoren, die das Risiko von Dringlichkeitsfahrten erhöhen oder senken aufgenommen werden. Eine Minimierung des Risikos kann über das Verringern von Dringlichkeitsfahrten (z.B. weniger Fehlalarme, gute telefonische Diagnose, Alternativen wie CPR-Geräte) oder durch die Risikobegrenzung unterwegs (z.B. Ampelsteuerung) geschehen.

Leider gibt es gemäss bfu und den Bundesämtern für Statistik und Strassen keine Studien zur Hörbarkeit von besonderen Warnvorrichtungen¹⁰⁴. Bei meinen telefonischen Abklärungen bei Blaulichtorganisationen wurde mir häufig erklärt, dass bei Schulungen ausdrücklich auf das Problem der Hörbarkeit (Tauben, zunehmende Zahl von jungen Leuten mit Hörproblemen, Senioren¹⁰⁵, Kinder, Radio, immer besser gegen aussen isolierte Autos¹⁰⁶, Wände, Ortung, Häuser, Panik) hingewiesen und gelehrt werde, dass angepasst zu fahren sei. In Zürich hat man sogar die Erfahrung gemacht, dass Verkehrsteilnehmer gar nicht mehr auf die besonderen Warnvorrichtungen reagieren und schon aus diesem Grund die Geschwindigkeiten nicht weit über der signalisierten Geschwindigkeit liegen dürfen. Dass die Hörbarkeit des Zweiklanghorns ein Problem darstellt, zeigt auch Landolt¹⁰⁷ auf: „Die Hörbarkeit des Zweiklanghorns auf die anderen Verkehrsteilnehmer ist jedoch nicht zu überschätzen, zumal die Wahrnehmbarkeit der anderen Verkehrsteilnehmer z.B. durch laute Radio-/Stereo-Anlagen, lautes Gebläse und andere Ablenkungen beeinträchtigt wird. Bäume, Häuser oder andere Objekte können den Schall des Wechselklanghorns dämpfen oder umlenken.“ Und auch die Panik ist ein tatsächliches Problem, wes-

¹⁰⁴ Das Bundesamt für Strassen hatte im Jahr 2004 eine befristete Bewilligung erteilt, wonach das sogenannte „Yelp“-Signal zusätzlich zu den besonderen Warnvorrichtungen betrieben werden durfte. Gemäss Angaben des Bundesamtes für Strassen habe sich dies offenbar nicht bewährt, eine weitere Bewilligung sei jedenfalls nicht beantragt bzw. erteilt worden.

¹⁰⁵ Vgl. Sinus-Report 2006 bfu, S. 42: „In den letzten 10 Jahren nahm der Anteil der Senioren (> 64 J) in der Bevölkerung um 10 % zu. Die Zahl derer unter ihnen, die einen Führerausweis besitzen, nimmt sogar noch wesentlich stärker zu.“; und Ritz, Senioren, S. 7: „Heute besitzt über 50 % der Senioren einen Führerausweis, in 30 Jahren werden es 90 % sein.“

¹⁰⁶ Einige Beispiele von Autowerbungen aus dem Web: „Die Aufhängungssysteme halten Vibrationen und Aussengeräusche wirksam vom Fahrgastraum fern“, „Dank Dämmmaterialien bleiben die Aussengeräusche dort, wo sie hingehören - draussen“, „in geschlossenem Zustand dringen kaum Aussengeräusche ins Innere“.

¹⁰⁷ Vgl. <<http://www.fahrschule-landolt.ch>> (besucht am 30.03.2007) bzw. Landolt, Richtiges Verhalten, S. 23.

halb er den folgenden Ausbildungshinweis gibt: „Auf einer Notfallfahrt erleben wir oft, dass sich ein Strassenbenützer nicht richtig gegenüber dem Notfallfahrzeug verhält. Der Grund für das falsche Verhalten dieser Strassenbenützer ist vielfach, dass sie beim Sehen des Blaulichtes und beim Hören des Wechselklanghorns in Panik geraten. In diesen Situationen müssen wir den Überblick bewahren und nötigenfalls auf unseren Vortritt verzichten, um eine gefährliche Situation zu vermeiden oder einen Unfall zu verhindern.“ Ein Grund für falsches Reagieren dürfte auch sein, dass die meisten Verkehrsteilnehmer in der Ausbildung das Verhalten bei Begegnung mit Fahrzeugen auf Dringlichkeitsfahrt nie lernten und sich entsprechend falsch verhalten¹⁰⁸.

Massnahmen wie die Steuerung von Ampeln durch die Einsatzzentralen werden durch einzelne Einsatzzentralen praktiziert (z.B. Zürich, wo die Feuerwehrhauptzentrale 10 Ausfahrtsstrassen und die Einsatzzentrale des Sanitätsdienstes 3 Strassen im Umkreis von 300 - 400 m steuern können). Dies bedeutet, dass die Einsatzzentralen die ersten Hauptausfahrtsstrecken freischalten können, nicht aber alle Signale auf der gesamten Einsatzstrecke. Gerade die untersuchten Fälle zeigen, dass das Überqueren von Rotlichtern häufig ein Problem darstellt (wohl weil die Verkehrsteilnehmer sich darauf stark verlassen), weshalb das Risiko für Dritte bei Dringlichkeitsfahrten gerade mit einer Steuerung der Lichtsignale direkt durch die Einsatzwagen erheblich reduziert werden könnte. Dies ist leider heute für jede beliebige Verkehrsampel technisch noch nicht möglich. Da für die öffentlichen Verkehrsbetriebe vielerorts die teure Investition für die Freischaltung von Lichtsignalanlagen in den Verkehrsregelanlagen selbst bereits investiert wurde, liesse sich doch zumindest überlegen, ob die entsprechenden (wohl nicht mehr so teuren) Freischaltemechanismen in den einzelnen Einsatzfahrzeugen installiert werden könnten. Damit wären zwar nicht alle Lichtsignale steuerbar, aber doch zumindest diejenigen auf dicht befahrenen Kreuzungen. Einsatzfahrzeuge könnten allenfalls auch die Fahrtroute entsprechend wählen¹⁰⁹.

Die Ausrüstung von mehr Einsatzfahrzeugen mit CPR-Geräten wird derzeit lediglich diskutiert. Um die Zahl von Herztoten zu verringern, wird durch die Herzstiftung Schweiz vorgeschlagen, dass externe Defibrillatoren (AED), welche durch Laien bedienbar sind, durch Feuerwehr und Polizei eingesetzt werden¹¹⁰.

Vielerorts wird auf die Verbesserung der Fahrausbildung gesetzt, um das Risiko zu verringern¹¹¹. So werden bei der Kantonspolizei Bern alle Mitarbeiter der Frontabteilungen regelmässig geschult, ab diesem Jahr wurden neben den theoretischen Weiterbildungen auch praktische Fortbildungen eingeführt. Als Folge zweier gravierender Unfälle im Jahr 2002 mit Dienstfahrzeugen wurde in der Stadt Zürich ab 2004 die Grundausbildung auf 13 Tage erweitert, für Fahrzeuglenker werden jährlich Wiederholungskurse und spezifische Fahrausbildungen durchgeführt. Da das Üben von Dringlichkeitsfahrten praktisch nicht möglich ist, wurde am 28.03.2007 durch den Gemeinderat der Stadt Zürich ein Finanzantrag für einen Fahrsimulator bewilligt, welcher für die Schulung von Polizei, Feuerwehr und Ambulanz der Stadt Zürich eingesetzt werden soll. Zur besseren Auslastung dieses teuren Gerätes soll der Simulator auch für andere Blaulichtorganisationen eingesetzt werden. Auch der Feuerwehrverband plant die

¹⁰⁸ Sehr instruktive Tipps zum richtigen Verhalten finden sich auf <<http://www.verkehrsportal.de/board/index.php?showtopic=17104>> (besucht am 30.03.2007).

¹⁰⁹ Vgl. ausserdem <<http://www.swr.de/rasthaus/archiv/2006/12/16/beitrag1.html>> (besucht am 12.04.2007).

¹¹⁰ Siehe dazu <<http://www.helpbyswissheart.ch/Automatische-externe-Defibrillation-AED.34.0.html>> (besucht am 30.03.2007).

¹¹¹ Die ist m.E. schon aus dem Grund zu befürworten, dass sich der Fahrer mit möglichen Problemen und Konsequenzen einer Dringlichkeitsfahrt bereits vor einem Einsatz befasst.

Einführung eines Fahrtrainers¹¹². In den Kantonen Zug und Luzern werden Mitglieder der Feuerwehr zudem regelmässig in Schleuderkurse geschickt.

13 SCHLUSSBEMERKUNGEN

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. Deshalb ist es m.E. angebracht, - wie in der Lehre gefordert und in der Rechtsprechung grundsätzlich gehandhabt - nur geringfügigste Verkehrsüberschreitungen zu tolerieren, d.h. durch Art. 100 Ziff. 4 SVG bzw. Art. 14 StGB oder Art. 17 StGB zu rechtfertigen. Gerade bei Kreuzungen und Lichtsignalen ist die Anweisung des UVEK, auf Sicht halten zu können, absolut notwendig, kann doch schon bei nicht allzu hohen Geschwindigkeiten eine relativ hohe Gefahr für Dritte entstehen, wenn sich Dritte auf die Signale verlassen und innerorts mit 50 km/h fahren.

Richtigerweise sollte jede Risikoüberschreitung intern analysiert, registriert, Lehren daraus gezogen und diese in Schulungen verwendet werden (im Sinne eines lernenden Systems wie z.B. bei Ärzten bezüglich Fehlbehandlungen). Ich würde es als angebracht erachten, wenn zudem konsequent in allen Fällen, wo eine mögliche Risikoüberschreitung mit oder ohne Unfall bekannt wird, ein Verfahren eröffnet würde. Dies nicht im Sinne einer Schikane für den einzelnen Betroffenen, sondern zum Erreichen einer möglichst flächendeckenden Gleichbehandlung, zur Verhinderung von Vorwürfen des „internen unter den Tisch Wischens“, zur besseren Sensibilisierung anderer Einsatzfahrer und nicht zuletzt zum Erreichen eines zusätzlichen Lerneffekts. Dass im Strafverfahren der Rettungswille bei der Strafzumessung berücksichtigt und die Strafe entsprechend reduziert wird, erachte ich als richtig. Dass hingegen grobe Verkehrsregelverletzungen streng beurteilt und nicht gerechtfertigt werden, ist zu unterstützen, hängt es doch in diesen Fällen oft vom Zufall ab, ob es zu einem schweren Verkehrsunfall kommt oder nicht.

Für einen Einsatzfahrer könnte die von Mizel¹¹³ gezeigte Leitplanke, wonach bei Verkehrsgeboten, die für die Verkehrssicherheit wichtig sind, der Zweck der Regel gerade sei, Unfälle zu vermeiden, die Sorgfaltspflicht absolut sein soll und notfalls im Schritttempo zu fahren oder gar anzuhalten sei, hilfreich und auch praktikabel sein. Überlegt sich nämlich ein Einsatzfahrer vor einem effektiven Einsatz genau, welche Regeln bei einer Dringlichkeitsfahrt möglicherweise zu verletzen sind, und macht er sich bewusst, welche Konsequenzen aus einer Verletzung folgen könnten, wird er z.B. ein Rotlicht viel bewusster überfahren und dies, obwohl er sich in der besonderen Stresssituation der Dringlichkeitsfahrt befindet.

Dem Trend, den Sorgfaltsmassstab hoch anzusetzen, entspricht auch die zunehmend strengere Bundesgerichtspraxis im allgemeinen Notstandsrecht, die dem Zeitgewinn durch exzessive Geschwindigkeitsüberschreitungen immer geringere Bedeutung zumisst als den gefährdeten Dritten. Schubarth spricht in diesem Zusammenhang von einem sich neu entwickelnden

¹¹² FWZ 10-2006.

¹¹³ Vgl. Teil 6.3 bzw. Mizel, *Exigence actuelle de prudence*, S. 236-242.

Verständnis des Rechts auf Leben im Strassenverkehr¹¹⁴. Diesem „neuen“ Recht auf Leben muss der Urteilende mit einer sorgfältigen und umfassenden Güterabwägung gerecht werden.

¹¹⁴ Schubarth, Konfiskation Auto, S. 529-530; Schubarth geht im übrigen davon aus, dass im Seestrassen- Fall heute kein Freispruch mehr erfolgen würde, Schubarth, Konfiskation Auto, Fn. 54; vgl. auch Schild Trappe, Verkehrsregelverletzungen und Notstandslage, S. 662

Anhang 1: Schreiben an die Polizeikommandanten

”

Kantonspolizei
Kommando

Sehr geehrte Damen und Herren

Wie Sie vermutlich wissen, führt das Competence Center Forensik und Wirtschaftskriminalität der Hochschule für Wirtschaft Luzern seit Oktober 2005 den ersten Nachdiplomstudiengang in Forensik II unter der Leitung von Christoph Ill durch. Teil der eineinhalbjährigen Ausbildung ist neben der Festigung relevanter Strafrechtsbereiche in Form von Vorlesungen und Übungen das Verfassen einer Diplomarbeit. Die Diplomarbeiten vertiefen zumeist eine strafrechtliche Thematik zu Fragen, die sich konkret aus der untersuchungsrichterlichen Tätigkeit ergeben haben.

Meine Arbeit wird durch den Spezialisten im Strassenverkehrsrecht Dr. Jürg Boll, Staatsanwaltschaft Zürich-Limmat betreut und befasst sich mit der Frage des Blaulichteinsatzes von Polizei, Feuerwehr und Ambulanz.

Sinn und Zweck meiner Arbeit soll sein, die verschiedenen vorhandenen kantonalen und bundesgerichtlichen Urteile sowie die einzelnen Regelungen, Dienstweisungen möglichst vieler Kantone zusammenzustellen, um daraus Anhaltspunkte zu finden, wo die Grenzen der Verhältnismässigkeit zwischen Schwere des Eingriffs und dem Interesse am polizeilichen Handeln liegen. Mit anderen Worten, wie schwer darf die tatbestandsmässige Verletzung einer strafrechtlichen Norm durch die Polizei wiegen, um durch den Rechtfertigungsgrund von Art. 32 StGB bzw. Art. 34 Abs. 2 StGB gerechtfertigt zu sein.

Ich bin überzeugt, dass der Inhalt meiner Diplomarbeit auf Ihr Interesse stösst und hoffe deshalb, dass Sie mir die Ihnen bekannten kantonalen Unterlagen zukommen lassen. Ich wäre vor allem daran interessiert, Ihre kantonalen (evtl. regionalen, städtischen) Dienstweisungen im Umgang mit dem Blaulichteinsatz zu erhalten. Ausserdem wäre ich Ihnen dankbar, wenn Sie mir die Zahl der Unfälle mit Blaulichteinsatz der letzten 3 -5 Jahre und evtl. deren Beurteilung mitteilen könnten. Konkret von Interesse wären Unfälle mit Körperverletzung oder Todesfolge bzw. einem hohen Sachschaden. Weiter wäre für mich relevant, wenn Sie mir Informationen zu früheren Unfällen mit sehr schwerwiegenden Folgen ebenfalls zukommen liessen.

Ich bitte Sie, mir Ihre Antworten an die obenstehende Adresse zu schicken. Zum voraus danke ich Ihnen herzlich für den Aufwand und Ihre Bemühungen in dieser Sache. Falls Sie Interesse am Resultat der Arbeit haben, werde ich Ihnen gerne ein Exemplar der Arbeit zukommen lassen.

Mit freundlichen Grüssen“

Anhang 2a: Rückmeldungen der Polizeikorps

Kantons-Polizei	R	mit F+S	keine Unfälle	Unfälle mit geringem Sachschaden	1996			1997			1998			1999			2000			2001			2002			2003			2004			2005			2006			Summe 01-06																
					T	V	S	T	V	S	T	V	S	T	V	S	T	V	S	T	V	S	T	V	S	T	V	S	T	V	S	T	V	S	T	V	S																	
AG	X	X		1(2004)															1					1	(1)									(1)	2				0	2	3													
AI	X	X	X																																			0	0	0														
AR	X	X	X																																			0	0	0														
BE	X			Keine Unfälle mit Todesfolge, keine Angaben über Verletzte möglich, 6 Fälle mit Sachschaden über CHF 5'000.--																			6				6						6				6						5						3			0	0	6
BL											1	(1)													1													2			0	0	3											
BS	X	X		3 (02,03+04)																		1					1	(1)		1	(1)		2		(1)	2		0	3	7														
GL			X																																			0	0	0														
GR	X	X												1	(1)	(1)																			1			0	0	1														
LU				10																				1	(1)													1	1	0														
NW								1																											1			0	0	1														
OW			X																																			0	0	0														
SG	X																										2			2		(1)	3					0	1	7														
SH		X		1 (2005)																																		0	0	0														
SO				0																																		0	0	0														
SZ	X			0																																		0	0	0														
TG		X		1 (2003)																							1								1			0	1	1														
UR	X		X																																			0	0	0														
ZG	X	X	0																																			0	0	0														
ZH	X			89(01-06)																		1	(1)		1	(1)										1			0	3	2													

Stadt-polizei	R	mit F+S	keine Unfälle	Unfälle mit geringem Sachschaden	1996			1997			1998			1999			2000			2001			2002			2003			2004			2005			2006			T	V	S	
					T	V	S	T	V	S	T	V	S	T	V	S	T	V	S	T	V	S	T	V	S	T	V	S	T	V	S	T	V	S	0	0	0				
Bern	X			13(02-05)																					1			1	(1)	3		1				1	0	1	7		
Biel					1	(1)																								1	(1)							0	1	1	
Chur	X																										1											0	0	1	
Luzern		X	X																																			0	0	0	
St.Gallen	X	X																									3				(1)	1							0	1	4
W'thur	X	X	0																																			0	0	0	
Zürich	X	X		1(04),2(05),3(06)													1	1							2							(1)	3			3	0	1	8		
Total der Jahre 2001 - 2006																											1	15	52												

R.: Korps mit eigenem Reglement
mit F+S: Rückmeldung inkl. Feuerwehr und Sanität
T: Total Unfälle mit Todesfolge im Berichtsjahr
V: Total Unfälle mit Verletzungsfolge im Berichtsjahr
S: Total Unfälle mit Sachschaden über CHF 5'000.-- im Berichtsjahr
(Zahl): Unfall, der sowohl zu Tod, Verletzung, Schaden führte. Der Fall wird einmal gezählt und unter den anderen Rubriken in Klammer aufgeführt. Im Gesamttotal wird sie aber gezählt.
Hinweis: Die Umfrage bezog sich nur auf die Jahre 2001 - 2006, weshalb die Summe über diese Jahre errechnet wurde. Weil einige Korps jedoch Rückmeldungen für frühere Jahre machten, wurden diese auch integriert.

Anhang 2b: Rückmeldungen der Feuerwehren

Kanton	R	keine Unfälle	Unfälle mit geringem Sachschaden	1997			1998			1999			2000			2001			2002			2003			2004			2005			2006			Summe 01-06		
				T	V	S	T	V	S	T	V	S	T	V	S	T	V	S	T	V	S	T	V	S	T	V	S	T	V	S	T	V	S			
AG																(1)	2	(2)										1						1	3	3
AI		X																																0	0	0
AR		X																																0	0	0
BE		X																																0	0	0
BL		X																																0	0	0
BS		X																																0	0	0
GL		X																																0	0	0
GR			1 (06)																															0	0	0
LU		X																						1			1							0	0	2
NW		X																																0	0	0
OW		X																																0	0	0
SG	X	X																																0	0	0
SH		X																																0	0	0
SO	X	X																																0	0	0
SZ		X																																0	0	0
TG		X																																0	0	0
UR		X																																0	0	0
ZG		X																																0	0	0
ZH	X																										1		(1)					0	1	1
Total der Jahre 2001 - 2006																												1	4	6						

R.: Korps mit eigenem Reglement
T: Total Unfälle mit Todesfolge im Berichtsjahr
V: Total Unfälle mit Verletzungsfolge im Berichtsjahr
S: Total Unfälle mit Sachschaden über CHF 5'000.-- im Berichtsjahr
(Zahl): Unfall, der sowohl zu Tod, Verletzung, Schaden führte. Der Fall wird einmal gezählt und unter den anderen Rubriken in Klammer aufgeführt. Im Gesamttotal wird sie aber gezählt.

Hinweis: Die Umfrage bezog sich nur auf die Jahre 2001 - 2006, weshalb die Summe über diese Jahre errechnet wurde. Weil einige Korps jedoch Rückmeldungen für frühere Jahre machten, wurden diese auch integriert.

Anhang 2c: Rückmeldungen der Sanität

Kantone (Meldung Polizei auch für Sanität)	R	keine Unfälle	Unfälle mit geringem Sach- schaden	2001			2002			2003			2004			2005			2006			Summe 01- 06		
				T	V	S	T	V	S	T	V	S	T	V	S	T	V	S	T	V	S	T	V	S
AG			1 (2004)	(1)	2			2						1					1			0	1	6
AI		X																				0	0	0
AR		X																				0	0	0
BS									1	(1)												0	1	1
GL		X																				0	0	0
GR		X																				0	0	0
SH		X																				0	0	0
TG		X																				0	0	0
UR		X																				0	0	0
ZG		X																				0	0	0
Total der Jahre 2001 - 2006																					0	2	7	

Spezielle Rettungsdienste	Einzugsgebiet (wo bekannt)	R	keine Unfälle	Unfälle mit geringem Sach- schaden	2001			2002			2003			2004			2005			2006			Summe 01- 06		
					T	V	S	T	V	S	T	V	S	T	V	S	T	V	S	T	V	S	T	V	S
Sanitätspolizei Bern	Derzeit gibt es im Kanton Bern 15 Rettungsdienste mit 20 Standorten. Die Sanitätspolizei ist die grösste Rettungsorganisation und ist der Stadt Bern angegliedert. Sie bedient 310'000 Einwohner in der Stadt Bern und 41 Agglomerationsgemeinden (von Kriegstetten, Kiesen bis Flamatt)								(1)	2											1	0	1	3	
Rettungsdienst Luzern	Zuständigkeit Stadt Luzern sowie Agglomeration, ca. 300'000 Einwohner, 7'200 Einsätze pro Jahr	X															1	1				0	1	1	
Rettungsdienst Seedorf																				(1)	1	0	1	1	
Thun: Zeitungsmeldung																						0	0	0	
Zürich gemäss Urteilen								(1)	1						(1)	1						0	2	2	
Schutz + Rettung Zürich	Disponiert Nr. 118 für Stadt Zürich, Limmattal sowie Gemeinden beidseits des Zürichsees, Nr. 144 für Stadt Zürich, südlichen Teil des Kantons Zürich sowie wesentliche Teile des Kantons Schwyz			keine Auskunft betr. Unfällen erteilt																		0	0	0	
Total der Jahre 2001 - 2006																					0	5	7		

R.: Korps mit eigenem Reglement
T: Total Unfälle mit Todesfolge im Berichtsjahr
V: Total Unfälle mit Verletzungsfolge im Berichtsjahr
S: Total Unfälle mit Sachschaden über CHF 5'000.-- im Berichtsjahr
(Zahl): Unfall, der sowohl zu Tod, Verletzung, Schaden führte. Der Fall wird einmal gezählt und unter den anderen Rubriken in Klammer aufgeführt. Im Gesamttotal wird sie aber gezählt

Anhang 3: Übersicht zu den Urteilen aus den Kantonen

Wann	Wo	Art Urteil	Kreuzung	Rot	Geschwindigkeit	Weiteres	Begründung	Strafe	Art.
25.03.1975	Tessin	Urteil BGer				keine Bewilligung für besond. Warnvorr.	kein Berufen auf Notstand, wenn Bewilligungen nicht rechtzeitig eingeholt.	150	kein 34 II StGB
08.01.1981	Tessin	Urteil BGer				Routinekontrolle Moped, mit Arm Kontrollunwilligen zurückgehalten	körperliche Integrität Mopedfahrer wiegt höher als formelle Kontrolle. Keine Berufung auf 32 StGB, da keine Verhältnismässigkeit		kein 32 StGB
09.05.1983	Romandie	Urteil BGer			70	beim Überholen nach Verfolgung	schwere Gefährdung Dritter, Verhältnismässigkeit nicht gegeben, kein Berufen auf 32 StGB möglich		kein 32 StGB
29.09.1987	Baden	Urteil BGer			110 - 120 Autobahn	nur Blaulicht	Nur Blaulicht angepasst, da Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten, Ziel regelmässiger Transport ohne Bremsungen. Verhältnismässigkeit gewahrt.		34 II StGB
22.07.1992	Freiburg	"Freispruch" BGer				Nachfahrmessung mit mobilem Radar	Handlung in Dienstpflicht im öff. Interesse der Verkehrssicherheit. Beweise nicht illegal erworben.		32 StGB
12.05.1995	Genf	Urteil BGer	X	X	10 km/h bei Koll.		Sorgfaltspflicht gemäss 100 IV verletzt, da Rotlicht bedeutend für Verkehrssicherheit. Unfall zeigt, dass Geschwindigkeit nicht genug reduziert, notfalls Schrittempo, falls Horn nicht gehört wird.		100 IV SVG
06.06.2000	Genf	Urteil BGer			106-125 bei sign. 60		Verfolgung durch Polizisten war angebracht, da Verhalten des Angeklagten sehr gefährlich war.		100 IV SVG
04.08.2003	Lausanne	"Freispruch" BGer	X	X	40 - 50 innorts	Beteiligter Y überholte Z vor Rotlicht und drängte auf Kreuzung	keine Unverhältnismässigkeit, da Z. eigentlich gehalten hatte, für Fahrer Kreuzung also passierbar.		100 IV SVG
12.08.1995	Rheinfelden	Strafbefehl	X	X	25-30		Nicht so langsam, dass anhalten	60	100 IV, 90 I SVG
22.05.1995	Brugg	Freispruch BG			126 innerorts				
08.10.1997	Baden	Freispruch OG			80 innerorts	Verfolgungsfahrt	Einschreitepflicht des Polizisten gemäss § 120 StPO AG, d.h. Amtspflicht gegeben, kein unverhältnismässiges Risiko, Verzicht beson. Warn. Irrelevant, da keine Verkehrsregelverletzung		32 StGB
02.05.2001	Baden	Urteil BG			100 ausserorts?	Gegenfahrbahn, Sperrfläche, Schutzinsel	jeglich Verhältn. Missachtet, nicht damit rechnen, dass auf Gegenfahrbahn, selbst für Notfall zu schnell, mehr Menschen gefährdet als zu retten	1000	90 I SVG
25.07.2001	Unterentfelden	Urteil BG	X	X	67 innerorts		Sorgfaltspflicht verletzt, kein Anhalten auf Sicht	2 Mt. 500	117, 125 StGB 90 I SVG
23.06.2002	Baden	Einstellung			162 Autobahn	Tötung Zivilist auf Autobahn, keine Warnvorrichtungen	Verhältnismässigkeit nach 32 StGB gegeben, da Dienstbefehl 180 km/h auf Autobahn zulässt. Geschwindigkeit auf Sichtverhältnisse angepasst, mit Fussgänger auf Autobahn nicht zu rechnen.		32 StGB
01.07.2002	Brugg	Strafbefehl	X	X	49-58	Horn erst auf Kreuzung gehört	Verschulden mittelschwer	150	90 I SVG
23.11.2002	Lenzburg	Strafbefehl				Blinker links, aber nach rechts ausgeholt	geringes Verschulden, aber er habe wegen des linken Blinkers nicht davon ausgehen können, dass Vortritt gewährt werde	100	90 I SVG
10.07.2003	Baden	Einstellung			74 innerorts		kein Horn, kein Risiko für andere, da Str. übersichtlich, beleuchtet, Trottoir, Mauer, keine Fussgänger oder andere Vtn. Verhältn. nicht verletzt. Fehlen Blaulicht, Horn unwesentlich, da kein besonderer Vortritt beansprucht		32 StGB
13.02.2004	Baden	Urteil OG			24 innerorts	beide nach links abbiegen, Ambulanz rechts überholt	hätte erkennen müssen, dass sich anderer Vtn. nicht richtig verhält.	150	90 I SVG
15.10.2004	Bremgarten	Strafbefehl				Kolonnen, andere Vtn. will einbiegen	Bussenreduktion wegen geringem Verschulden	250	90 I SVG
10.02.2005	Zofingen	Freispruch BG			142-189 Autobahn	vier Polizeiwagen zu Einsatz, keine Warnvorrichtungen	Strafbefehlsrichter: kein 32, da keine Gefahrenabwehr für höchste Rechtsgüter + als 3. Auto nicht notwendig, so schnell zu fahren, Fahrzeuge 1+2 mit Horn gefahren, aber Beweggründe zu berücksichtigen BG Freispruch ohne Begründung		
13.07.2005	Baden	Strafbefehl	X	X	75			1500	
27.12.2005	Baden	Verzicht			15	Rutschen Schnee			
12.03.2006	Lenzburg	Einstellung				Rutschen Blitzeis			
30.10.2006	Baden	Strafbefehl			15		Pol wollte wenden, Blinker links, aber rechts ausgeholt	300	90 I, 100 IV SVG

14.04.1998	Arisdorf	Urteil OG			130 Autobahn	vereiste Fahrbahn	Vereisung hätte vorausgesehen werden müssen, weshalb Sorgfaltspflicht verletzt. Kein Halten auf Sicht möglich gewesen		117, 125 StGB, 100 IV SVG
13.11.2002	Liestal	Strafbefehl					Überholen, übersah linken Blinker des Voraautos	250	90 I, 100 IV SVG
21.12.2003	Liestal	Strafbefehl			80		nur Blaulicht, pflichtwidrig kein Horn	150	96 VRV
05.04.2006	Liestal	Strafbefehl			120	Schnee		300	90 I SVG
02.02.1984	Basel	Urteil OG	X	X	80-100 innerorts	Selbstunfall	zwar dringliche Dienstfahrt, aber nicht genügend Aufmerksamkeit	100	100 IV, 90 I SVG
28.04.2001	Basel	Strafbefehl	X	X	unklar, aber Schleudern		Verletzung Sorgfaltspflicht, nur Blaulicht keine Verwendung Horn	120	100 IV, 90 I SVG
02.06.2003	Basel	Freispruch BG	X	X	48 innerorts	Horn erst 120 m vor Kreuzung aktiviert	mit Fehlverhalten der Unfallbeteiligten war nicht zu rechnen, andere Personen hatten angehalten. 60 m vorher freie Sicht auf Kreuzung, Bremsweg nur 30 -35 m.		100 IV SVG
01.10.2003	Basel	Einstellung							100 IV SVG
14.07.2004	Basel	Strafbefehl	X	X	20 innerorts		konnte nicht auf Sichtweite halten	150	100 IV, 90 I SVG
03.01.2005	Basel	Strafbefehl	X	X	40 innerorts	nur Blaulicht, kein Wechselklanghorn	Sorgfaltspflichtverletzung, da durch Tram Sicht Beteiligter eingeschränkt + kein Horn	200	100 IV, 90 I SVG +100 II SVG Vorg.
05.07.2005	Basel	Einstellung					Beteiligter gewährte kein Vortritt, kein Verschulden Polizist		100 IV SVG
12.01.2006	Basel	Strafbefehl				nur Blaulicht, kein Wechselklanghorn, Befahren Platz, der nicht für PW	Sorgfaltspflichtverletzung, da Verletzung Verkehrsregel ohne Horn	100 / 150	100 IV, 90 I SVG +100 II SVG Vorg.
29.04.2006	Basel	Strafbefehl	X		unklar	Lichtanlage gelb blinkend	Sorgfaltspflichtverletzung, da kein Halten auf Sichtweite möglich	200	100 IV, 90 I SVG
24.05.1967	Bern	Urteil OG			100-120 Autostrasse	Überholen über Sicherheitslinie, nicht übersichtlich	100 IV erlaubt kein unbekümmertes Drauflosfahren. Trotz gefährdetem Leben dürfen nicht andere gefährdet werden, mit schnellen PWs sei zu rechnen gewesen.		
14.10.1999	Sufers	Freispruch BG-Ausschuss				Verfolgungsfahrt	Keine Tatbestandsmässigkeit, da Kausalverlauf nicht zurechenbar. Rechtfertigung wäre nach 32 StGB gegeben		32 StGB
28.10.2002	Dietenei	kein Verfahren			180-200 ausserorts	Verfolgungsfahrt	kein Verfahren, da Polizist selbst verstarb		
06.07.2005	St. Gallen	Bussenvfg.	X	X	unbekannt		nicht alle den gegebenen Umständen gebotene Sorgfalt beachtet	200	90 I SVG
24.05.2003	Thurgau	Urteil BG	X	X	40 innerorts	Kein Wechselklanghorn	Voraussetzungen von 100 IV seien nicht erfüllt, da kein Horn	150	90 I SVG
18.08.2003	Thurgau	Urteil OG				Überholen nur mit Blaulicht, Kollision mit unbleuchtetem Motorrad trotz Warnung von EZ	Kein Berufen auf 100 IV möglich, da nur das Blaulicht eingeschaltet. Fahrlässig nicht bedacht, dass MR entgegenkommen könnte	1500	90 I SVG
20.10.1970	Zürich	Urteil OG	X	X			zu berücksichtigen, dass Horn evtl. nicht gehört wird, Geschwindigkeit entsprechend zu bemessen. Notfalls anzuhalten.		100 IV, 90 I SVG
18.05.1995	Zürich	Strafbefehl	X	X	51 innerorts	Sicht durch Gebüsch verdeckt	Verletzung Sorgfaltspflicht, da keine freie Sicht und kein Halten auf Sicht möglich	1500	125 StGB
15.11.2000	Zürich	Strafbefehl	X	X	76 innerorts	Wechselklanghorn erst 9 m vor Kreuzung	Verletzung Sorgfaltspflicht	90 Tg.	125 StGB+90 II SVG
30.11.2000	Zürich	Strafbefehl	X	X	35 innerorts	vorher mit 105 innerorts gefahren, Fahrt nur Übungsfahrt, gemietete Ambulanz		90 Tg.	125 StGB + 90 I+II SVG
07.05.2004	Zürich	ausstehend	X	X	30-35 innerorts	Gebüsch links keine Sicht, Unfallbeteiligte fuhr mit 56 km/h innerorts			

Anhang 4: Urteile aus den Kantonen

Teil A:	Kanton Aargau	VII - XIV
Teil B:	Kanton Baselland	XIV - XV
Teil C:	Kanton Basel-Stadt	XVI - XX
Teil D:	Kanton Bern	XX
Teil E:	Kanton Thurgau	XX - XXI
Teil F:	Kanton St. Gallen	XXI
Teil G:	Kanton Zürich	XXII - XXIV

A Urteile aus dem Kanton Aargau

A.1 Unfall vom 12.08.1995

A.1.1 Sachverhalt

Der Fahrer des Feuerwehrautos (Universallöschfahrzeug) befuhr auf einer Dringlichkeitsfahrt mit Blaulicht und Wechselklanghorn eine Strassenkreuzung, wobei die Lichtanlage seiner Fahrspur rot zeigte. Die Geschwindigkeit betrug ca. 25 - 30 km/h. Von links fuhr der Unfallbeteiligte bei grün auf die Kreuzung, worauf es zu einer Kollision kam.

A.1.2 Urteil Strafbefehlsrichter¹¹⁵

Der Feuerwehrmann wird aufgrund von Art. 26 Abs. 2 SVG, Art. 32 Abs. 1 SVG, Art. 4 Abs. 1 VRV i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG und Art. 100 Ziff. 4 SVG zu CHF 60.-- verurteilt, weil er die Geschwindigkeit nicht so angepasst habe, dass er rechtzeitig hatte anhalten können und ihn somit eine Teilschuld treffe.

Der Unfallbeteiligte wurde gemäss Art. 3 Abs. 1 VRV, Art. 16 Abs. 1 VRV, Art. 27 Abs. 2 SVG, Art. 31 Abs. 1 SVG, i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG zu CHF 60.-- verurteilt.

A.2 Polizeifahrt vom 08.10.1997

A.2.1 Sachverhalt

Ein Patrouille der Kantonspolizei stellte einen Personenwagen mit übersetzter Geschwindigkeit fest. Nach kurzer Nachfahrt (500 - 600 m) konnte dieser durch die Polizei gestoppt werden. Beim Polizeiauto wurde während dieser Verfolgungsfahrt eine Geschwindigkeit von 80 km/h innerorts gemessen.

A.2.2 Urteil Strafbefehlsrichter¹¹⁶

Der Polizist wurde wegen Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 4a Abs. 1 lit. a VRV i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG und Art. 100 Ziff. 1 Abs. 2 SVG zu einer Busse von CHF 100.-- verurteilt. Die Busse war wegen der besonderen Umstände der Dienstfahrt im Sinne einer Strafmilderung gemäss Art. 100 Ziff. 1 Abs. 2 SVG massiv reduziert worden.

¹¹⁵ Strafbefehl Bezirksamt Rheinfelden vom 19.10.1995 (ST.1995.1746).

¹¹⁶ Strafbefehl Bezirksamt Baden vom 29.11.1997 (ST.1997.07369).

A.2.3 Urteil des Bezirksgerichts Baden¹¹⁷

Freispruch des Polizisten gestützt auf Art. 32 StGB, da er in Amtspflicht die Höchstgeschwindigkeit um 30 km/h überschritten habe. Er habe insofern eine Einschreitepflicht gehabt, als § 120 StPO die Angehörigen des Polizeikorps verpflichte, hinsichtlich aller strafbaren Handlungen, welche irgendwie zu ihrer Kenntnis gelangen, Anzeige zu erstatten. Hier sei eine Geschwindigkeitsüberschreitung beobachtet worden, es habe ein Verdacht auf Flucht nach einem Verbrechen bzw. auf verbotene Ladung bestanden. Das Risiko sei nicht unverhältnismässig gewesen, da die Strasse gerade verlaufe, übersichtlich sei und auf beiden Seiten Trottoirs habe, es seien auch keine Fussgänger oder andere Fahrzeuge unterwegs gewesen. Der Verzicht auf die besonderen Warnvorrichtungen sei insofern irrelevant, als kein besonderer Vortritt beansprucht worden sei und es keine Vorschrift gebe, wonach Polizeifahrzeuge nur mit eingeschaltetem Blaulicht und Wechselklanghorn die Verkehrsregeln missachten dürften.

A.2.4 Urteil des Obergerichts des Kantons Aargau¹¹⁸

Abweisung der Berufung der Staatsanwaltschaft. Art. 100 Ziff. 4 SVG beschreibe nur den häufigsten Fall, der ein Abweichen von den Verkehrsregeln rechtfertige, daneben seien allgemeine Rechtfertigungsgründe anwendbar. Art. 32 StGB erlaube der Polizei, ausnahmsweise ohne die besonderen Warnsignale die Verkehrsregeln zu verletzen, wenn das zum Erfüllen ihrer Aufgabe sowohl geeignet als auch erforderlich ist und kein Missverhältnis zwischen der Schwere des Eingriffs und dem Interesse am polizeilichen Handeln geschaffen werde. Es habe kein unverhältnismässiges Risiko für die anderen Verkehrsteilnehmer bestanden. Unter den Umständen sei es richtig gewesen, nicht auf die speziellen Warnvorrichtungen Blaulicht und Sirene zurückzugreifen. Ein Einsatz dieser Mittel führe erfahrungsgemäss zu einer Verschärfung der Situation, indem andere Verkehrsteilnehmer durch den optischen und akustischen Alarm abgelenkt werden und der Verfolgte selbst in Panik gerate und zu fliehen versuche.

A.3 Geschwindigkeitsüberschreitungen vom 22.05.1995 bzw. 28.06.1995

A.3.1 Sachverhalt

Die Geschwindigkeit eines Ambulanzfahrers auf einer Dringlichkeitsfahrt mit eingeschalteten besonderen Warnvorrichtungen wird mit 126 km/h bzw. 121 km/h innerorts, jeweils nachmittags gemessen.

A.3.2 Antrag Staatsanwaltschaft / Urteil Bezirksgericht¹¹⁹

Die Staatsanwaltschaft beantragt die Bestrafung des Fahrers gemäss Art. 26 Abs. 1+2 SVG, Art. 32 Abs. 1 SVG, Art. 4 Abs. 1 VRV i.V.m. Art. 90 Ziff. 2 SVG und Art. 100 Ziff. 4 SVG zu einer Busse von CHF 420.--.

Das Gericht spricht den Angeklagten ohne weitere Begründung von Schuld und Strafe frei.

¹¹⁷ Urteil des Bezirksgerichts Baden vom 04.03.1998 (ST.98.50011).

¹¹⁸ Urteil des Obergerichts des Kantons Aargau, 3. Strafkammer vom 02.02.1999 (ST.98.00777).

¹¹⁹ Urteil des Bezirksgerichts Brugg vom 27.08.1996 (ST.96.50063).

A.4 Unfall vom 02.05.2001

A.4.1 Sachverhalt

Der Ambulanzfahrer überholte auf einer dringlichen Einsatzfahrt ausserorts bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h im Bereich einer Abzweigung mehrere Verkehrsteilnehmer, indem er links der Sicherheitslinie, Sperrfläche und Schutzinsel auf der Gegenfahrbahn fuhr. In der Folge kollidierte er mit einem Personenwagen, der in gleicher Fahrtrichtung links eingespurt war und gerade nach links abbiegen wollte. Die Unfallbeteiligte ging nach eigenen Aussagen davon aus, dass der Ambulanzfahrer auf der richtigen Fahrbahn (nicht Gegenfahrbahn) weiterfahren würde, weshalb sie, um Platz zu machen, in Schrittempo nach links abbog. Die Geschwindigkeit des Ambulanzfahrzeugs anlässlich der Kollision betrug ca. 100 km/h, obwohl er gemäss einer internen Weisung bei Einsatzfahrten die angezeigte Höchstgeschwindigkeit lediglich um max. 20 km/h hätte überschreiten dürfen. Die Insassen des unfallbeteiligten Autos wurden verletzt, es entstand Sachschaden in der Höhe von CHF 66'000.--

A.4.2 Urteil Strafbefehlsrichter¹²⁰

Der Ambulanzfahrer wird aufgrund von Art. 32 Abs. 1 SVG, Art. 4a lit.b+d VRV i.V.m. Art. 90 Ziff. 1+2 SVG zu einer Busse von CHF 1'000.-- verurteilt. (wobei die Geschwindigkeitsüberschreitungen [4x ausserorts, 1x Autobahn] nicht den vorliegenden Fall und keine dringliche Dienstfahrt betrafen).

Die Unfallbeteiligte wird wegen Art. 3 Abs. 1 VRV i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG zu einer Busse von CHF 150.-- verurteilt. Die Unfallbeteiligte erhob Einsprache.

A.4.3 Urteil Bezirksgerichts¹²¹

Die Unfallbeteiligte wird von Schuld und Strafe freigesprochen. Der Ambulanzfahrer habe jegliche Verhältnismässigkeit missachtet, die Angeklagte habe nicht damit rechnen können, dass der Ambulanzfahrer auf der Gegenfahrbahn fahre und habe sich entsprechend korrekt verhalten. Ausserdem sei der Ambulanzfahrer selbst für einen Notfall zu schnell unterwegs gewesen und habe mit seiner Fahrweise mehr Menschenleben gefährdet, als zu retten waren.

A.5 Unfall vom 01.07.2002

A.5.1 Sachverhalt

Der Polizeiwagen befand sich auf einer dringlichen Dienstfahrt, die besonderen Warnvorrichtungen waren eingeschaltet. Der Polizist musste eine stark befahrene Kreuzung überqueren. Da die Ampel auf seiner Fahrspur rot zeigte, überholte er zwei wartende Personenwagen und wollte danach gradeaus weiterfahren. Der Unfallbeteiligte wollte, nachdem auf seiner Spur das Lichtsignal auf grün geschaltet hatte, nach links abbiegen, er bemerkte den Polizeiwagen zu spät. Es kam zu einer Kollision. Dabei erlitten alle Beteiligten leichte Verletzungen, es entstand ein Sachschaden von CHF 30'000.--. Der Unfallbeteiligte gab an, das Martinshorn - wohl wegen der Betonmauer -erst gehört zu haben, als er bereits auf der Kreuzung stand. Der Polizist befuhr die Kreuzung mit ca. 49 - 58 km/h, der Unfallbeteiligte mit 10 - 15 km/h (Gutachten).

¹²⁰ Strafbefehl Bezirksamt Baden vom 04.09.2001 (ST.2001.3867).

¹²¹ Urteil des Bezirksgerichts Baden vom 16.04.2002 (ST.2001.050472).

A.5.2 Urteil Strafbefehlsrichter¹²²

Der Polizist wird wegen Art. 31 Abs. 1 SVG, Art. 32 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG zu einer Busse von CHF 350.-- verurteilt. Sein Verschulden wird als mittelschwer eingestuft. Er erhob Einsprache. Die Staatsanwaltschaft beantragt beim Bezirksgericht für den Polizisten eine Busse von CHF 150.--. Der Polizist zieht die Einsprache zurück. Es wird ein weiterer Strafbefehl mit einer Busse von CHF 150.-- erlassen.

Der Unfallbeteiligte wird wegen Art. 27 Abs. 2 SVG, Art. 3 Abs. 1 VRV, Art. 16 Abs. 1 VRV i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG zu einer Busse von CHF 150.-- verurteilt. Sein Verschulden wird als leicht beurteilt.

A.6 Unfall vom 23.11.2002

A.6.1 Sachverhalt

Der Unfallbeteiligte wollte nach links abbiegen, als er das Klanghorn des herannahenden Feuerwehrautos hörte. Er stellte den Blinker nach links in der Absicht nach links abzuzweigen, holte aber etwas rechts aus. Der Fahrer des Ambulanzfahrzeugs interpretierte das Verhalten des Unfallbeteiligten so, dass dieser rechts anhalten wolle. Als er in der Folge das Fahrzeug links überholen wollte, bog der Unfallbeteiligte nach links ab, weshalb es zu einer Kollision kam. Es entstand lediglich Sachschaden.

A.6.2 Urteil Strafbefehlsrichter¹²³

Der Ambulanzfahrer wird aufgrund von Art. 35 Abs. 3 SVG, Art. 10 Abs. 2 VRV i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG zu einer Busse von CHF 100.-- verurteilt, wobei ihm ein geringes Verschulden attestiert wird. Es wird ihm vorgeworfen, dass er wegen des nach links gestellten Blinkers nicht davon ausgehen konnte, dass der Unfallbeteiligte ihm tatsächlich den Vortritt lassen werde.

Der Unfallbeteiligte wird wegen Art. 27 Abs. 2 SVG, Art. 16 Abs. 1 VRV i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG zu einer Busse von CHF 100.-- verurteilt. Auch ihm wird ein geringes Verschulden vorgeworfen. Das Bezirksamt kommt zum Schluss, dass der Unfallbeteiligte sofort nach rechts hätte fahren, allenfalls sogar hätte anhalten müssen.

A.7 Geschwindigkeitsüberschreitung vom 10.07.2003

A.7.1 Sachverhalt

Eine zivile Polizeipatrouille wurde durch die Einsatzzentrale zu einem grossen Feuer aufgeboden. Die Grösse des Ereignisses war unklar, es befanden sich keine weiteren Einsatzkräfte in unmittelbarer Nähe. Weil der Fahrzeuglenker den Einsatz als dringlich erachtete, beschleunigte er das Fahrzeug sofort und erteilte dem Mitfahrer den Auftrag, das Blaulicht zu montieren. In der Folge wurde vor Inbetriebnahme des Wechselklanghorns und Blaulichts eine Geschwindigkeit von 74 km/h statt 50 km/h innerorts gemessen, wobei die strafbare Überschreitung 19 km/h betrug.

¹²² Strafbefehle Bezirksamt Brugg vom 30.05.2003 bzw. 29.09.2003 (ST.2002.2195).

¹²³ Strafbefehl Bezirksamt Lenzburg vom 07.02.2003 (ST.2002.5010).

A.7.2 Einstellungsverfügung¹²⁴

Das Verfahren wurde gestützt auf den Rechtfertigungsgrund der Amts- und Einschreitepflicht nach Art. 32 StGB eingestellt, da kein Risiko für andere Verkehrsteilnehmer bestanden habe. Die Strasse sei gerade, übersichtlich, beleuchtet gewesen, es habe links ein Trottoir, rechts eine hohe Betonmauer gegeben, es seien keine Fussgänger oder andere Verkehrsteilnehmer unterwegs gewesen. Der Grundsatz der Verhältnismässigkeit sei folglich nicht verletzt. Das fehlende Blaulicht und Wechselklanghorn ändere nichts, da diese einzuschalten sind, wenn besonderer Vortritt beansprucht wird (z.B. Einmündungen auf Hauptstrasse oder Lichtsignal). Es gebe keine Strafnorm, dass Polizeifahrzeuge nur mit eingeschaltetem Blaulicht und Wechselklanghorn Verkehrsregeln straflos missachten dürften.

A.8 Unfall vom 13.02.2004¹²⁵

A.8.1 Sachverhalt

Die unfallbeteiligte Fahrzeuglenkerin fuhr bei grün mit ca. 40 km/h auf eine Kreuzung zu und wollte nach links einbiegen. Der Ambulanzfahrer wollte - bei eingeschalteten Warnvorrichtungen - auf der gleichen Spur ebenfalls nach links abbiegen, dabei überholte er die PW-Lenkerin rechts. Es kam zu einer seitlichen Streifkollision und zu Sachschaden in der Höhe von CHF 5'000.--. Gemäss UDS-Auswertung betrug seine Geschwindigkeit zum Zeitpunkt der Kollision 24 km/h.

A.8.2 Urteil Strafbefehlsrichter

Der Ambulanzfahrer wird aufgrund von Art. 34 Abs. 4 SVG i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG zu einer Busse von CHF 250.-- verurteilt. Er erhob Einsprache.

Die Unfallbeteiligte wird wegen Art. 27 Abs. 2 SVG, Art. 31 Abs. 1 SVG, Art. 3 Abs. 1 VRV, Art. 16 Abs. 1 VRV i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG zu einer Busse von CHF 250.-- verurteilt. Sie erhob ebenfalls Einsprache.

A.8.3 Urteil Bezirksgericht¹²⁶

Der Ambulanzfahrer wird aufgrund von Art. 34 Abs. 4 SVG i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG zu einer Busse von CHF 150.-- verurteilt. Es wird begründend ausgeführt, dass der Angeklagte zwar wegen des Vertrauensprinzips davon ausgehen durfte, dass die Unfallbeteiligte ihm die Strasse freigebe, aber dabei sei zu beachten, dass das Vertrauensprinzip nicht uneingeschränkt gelte, nämlich dort, wo erkennbar ist, dass sich ein anderer Verkehrsteilnehmer nicht richtig verhalten werde.

Die Unfallbeteiligte wird wegen Art. 27 Abs. 2 SVG, Art. 31 Abs. 1 SVG, Art. 3 Abs. 1 VRV, Art. 16 Abs. 1 VRV i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG zu einer Busse von CHF 200.-- verurteilt. In der Begründung wird u.a. ausgeführt, dass sie das Sanitätsfahrzeug erst realisiert habe, als es rechts neben ihr überholte, weshalb sie nicht genügend aufmerksam gewesen sei und das Fahrzeug nicht beherrscht habe. Es wurde Berufung erhoben.

¹²⁴ Schlussbericht und Antrag auf Erlass einer Einstellungsverfügung des Bezirksamtes Baden (ST.2003.6937) vom 31.10.2003; Einstellungsverfügung Staatsanwaltschaft des Kantons Aargau vom 06.01.2004.

¹²⁵ Strafbefehl Bezirksamt Baden vom 05.07.2004 (ST.2004.2507).

¹²⁶ Urteil des Bezirksgerichts Baden vom 02.11.2004.

A.8.4 Urteil Obergericht¹²⁷

Die Berufung wird mit der Begründung des Bezirksgerichts abgewiesen und dessen Urteil bestätigt.

A.9 Unfall vom 15.10.2004

A.9.1 Sachverhalt

Da sich wegen eines Unfalls eine Kolonne gebildet hatte, überholte der Fahrer des Feuerwehrfahrzeugs mit Blaulicht die stehenden Fahrzeuge. Die beteiligte PW Lenkerin konnte wegen eines Lastwagens das Feuerwehrauto nicht sehen und bog vom Vorplatz einer Gärtnerei gleichzeitig auf die Strasse ein. Es kam zu einer Kollision, bei welcher sich der Feuerwehrmann Verletzungen zuzog und es entstand Sachschaden.

A.9.2 Urteil Strafbefehlsrichter¹²⁸

Der Feuerwehrmann wird aufgrund von Art. 31 Abs. 1 SVG, Art. 32 Abs. 1 SVG, Art. 3 Abs. 1 VRV, Art. 4 Abs. 1 VRV i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG zu einer Busse von CHF 250.-- verurteilt, wobei ihm gemäss Art. 63 StGB eine Bussenreduktion wegen geringem Verschulden zugesprochen wurde.

Die Unfallbeteiligte wird wegen Art. 27 Abs. 2 SVG, Art. 36 Abs. 2 SVG, Art. 16 Abs. 1 VRV i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG zu einer Busse von CHF 250.-- verurteilt, wobei auch ihr eine Bussenreduktion wegen geringem Verschulden zugesprochen wurde.

A.10 Polizeieinsatz vom 10.02.2005

A.10.1 Sachverhalt

Vier Fahrzeuge der Kantonspolizei waren zu einem Raubüberfall unterwegs. Bei den Fahrzeugen wurden Geschwindigkeiten zwischen 142 km/h und 189 km/h gemessen. Im dritten Fahrzeug fuhr der Einsatzleiter Front, welcher angab, aus taktischen Gründen die besonderen Warnsignale nicht verwendet zu haben. Das vierte Fahrzeug war nicht mit besonderen Warnvorrichtungen ausgerüstet, weshalb dessen Fahrer lediglich die Sonnenblende mit dem Schild „Polizei“ heruntergeklappt habe. Er gab an, als Einsatzleiter möglichst früh am Einsatzort sein zu müssen.

A.10.2 Urteil Strafbefehlsrichter betreffend den Fahrer des dritten Fahrzeugs¹²⁹

Der Polizist wird aufgrund von Art. 32 Abs. 2 SVG, Art. 4a Abs. 1 lit. d VRV i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG zu einer Busse von CHF 1'200.-- verurteilt (Geschwindigkeitsüberschreitung von 62 km/h). Es wird ausgeführt, dass er sich nicht auf Art. 32 StGB berufen könne, zumal er als drittes Fahrzeug nicht der unmittelbaren Gefahrenabwehr für höchste Rechtsgüter gedient habe. Es sei nicht nachvollziehbar, weshalb er die besondere Warnvorrichtung aus taktischen Gründen nicht verwendet habe, zumal vor ihm bereits zwei Fahrzeuge mit eingeschalteten besonderen Warnvorrichtungen gefahren seien. Hingegen seien die Beweggründe für die

¹²⁷ Urteil des Obergerichts des Kantons Aargau vom 23.03.2005.

¹²⁸ Strafbefehl Bezirksamt Bremgarten vom 19.11.2004 (ST.2004.3301).

¹²⁹ Strafbefehl Bezirksamt Zofingen vom 29.07.2005 (ST.2005.1545); Verfügung Staatsanwaltschaft des Kantons Aargau (STA.2006.305).

Geschwindigkeitsüberschreitung gemäss Art. 63 StGB zu berücksichtigen. Es wird Einsprache erhoben.

A.10.3 Urteil Strafbefehlsrichter betreffend den Fahrer des vierten Fahrzeugs¹³⁰

Der Polizist wird aufgrund von Art. 32 Abs. 2 SVG, Art. 4a Abs. 1 lit. d VRV i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG zu einer Busse von CHF 100.-- verurteilt (Geschwindigkeitsüberschreitung von 20 km/h). Es wird ausgeführt, dass er sich nicht auf Art. 32 StGB berufen könne, zumal er als viertes Fahrzeug nicht der unmittelbaren Gefahrenabwehr für höchste Rechtsgüter gedient habe. Hingegen seien die Beweggründe für die Geschwindigkeitsüberschreitung gemäss Art. 63 StGB zu berücksichtigen. Es wird Einsprache erhoben.

A.10.4 Urteile Bezirksgericht¹³¹

Die Angeklagten werden freigesprochen. Es erfolgte keine begründete Entscheidung.

A.11 Unfall vom 13.07.2005

A.11.1 Sachverhalt

Die Polizistin befand sich auf einer dringlichen Dienstfahrt (Aufgebot zu bewaffnetem Raubüberfall). Dabei musste sie eine Kreuzung überqueren. Die Lichtsignalanlage zeigte auf ihrer Spur seit 5.2 Sekunden rot. Trotzdem passierte die Polizistin die Kreuzung mit 75 km/h (UDS). In der Folge kam es zu einer Kollision mit einem von rechts kommenden Fahrzeug, welches die Lichtsignalanlage bei grün passierte. Durch einen schleudernden Koffer aus dem Polizeifahrzeug wurde zudem ein drittes Auto beschädigt. Es entstand lediglich Sachschaden.

A.11.2 Urteil Strafbefehlsrichter¹³²

Die Polizistin wird aufgrund von Art. 90 Ziff. 2 SVG und Art. 100 Ziff. 4 SVG (keine Erwähnung weiterer Normen) zu einer Busse von CHF 1'500.-- verurteilt.

Gegen die anderen Unfallbeteiligten wurde kein Verfahren eröffnet.

A.12 Unfall vom 27.12.2005

A.12.1 Sachverhalt

Das Polizeifahrzeug befand sich bei schlechten Strassen- und Witterungsverhältnissen (Schneefall) auf einer dringlichen Einsatzfahrt zu einem Unfall. Die Unfallbeteiligte kam auf der Gegenfahrbahn in einer langgezogenen Rechtskurve ins Rutschen und kollidierte trotz voll nach rechts eingeschlagenen Rädern mit dem Polizeifahrzeug. Die Geschwindigkeiten beider Fahrzeuge waren angepasst, die Auswertung des UDS ergab beim Polizeiauto eine Kollisionsgeschwindigkeit von 15 km/h. Der Sachschaden betrug CHF 10'000.--.

A.12.2 Antrag Untersuchungsrichter¹³³

¹³⁰ Strafbefehl Bezirksamt Zofingen vom 29.07.2005 (ST.2005.1582); Verfügung Staatsanwaltschaft des Kantons Aargau (STA.2006.304).

¹³¹ Urteile des Bezirksgerichts Zofingen vom 06.11.2006 (beide ST.2006.17).

¹³² Strafbefehl Bezirksamt Baden vom 17.01.2006 (ST.2005.5895). Es wurde gegen den Strafbefehl Einsprache erhoben, das Urteil des Bezirksgerichts Baden ist noch ausstehend.

¹³³ Aktenvorlage an Staatsanwaltschaft des Kantons Aargau, mit dem Antrag auf die Eröffnung eines Verfahrens zu verzichten (ST.2006.1029), genehmigt durch die Staatsanwaltschaft des Kantons Aargau am 10.04.2006.

Der Untersuchungsrichter beantragt, auf eine Eröffnung des Verfahrens zu verzichten, da höchstens ein besonders leichtes Verschulden beider Beteiligten vorliege.

A.13 Unfall vom 12.03.2006

A.13.1 Sachverhalt

Der Ambulanzfahrer fuhr auf einer dringlichen Dienstfahrt um 01.02 Uhr lediglich mit eingeschaltetem Blaulicht auf einem Autobahnzubringer Richtung Autobahn. Bei der Ausfahrt standen zwei Fahrzeuge auf dem Pannestreifen, welche der Ambulanzfahrer überholen wollte. Er geriet jedoch wegen vereister Fahrbahn (Blitzeis) ins Rutschen, wurde nach rechts geschleudert, kippte schliesslich auf die linke Fahrzeugseite und kam nach rund 4-5 Metern zum Stillstand. Am Fahrzeug entstand Totalschaden.

A.13.2 Antrag Untersuchungsrichter, Entscheid Staatsanwaltschaft¹³⁴

Der Untersuchungsrichter beantragt, das Verfahren gegen den Ambulanzfahrer einzustellen, da in jener Nacht im ganzen Kanton wegen plötzlich auftretendem Eis zahlreiche Unfälle geschahen und deshalb spezielle Umstände vorgelegen haben. Das Verfahren wird eingestellt.

A.14 Unfall vom 30.10.2006

A.14.1 Sachverhalt

Aufgrund einer Alarmmeldung schaltete der Polizist die Warnvorrichtungen ein, wollte das Fahrzeug auf der Strasse wenden und holte dazu nach rechts aus, stellte jedoch den linken Blinker. Der nachfolgende Personenwagen ging davon aus, dass das Polizeifahrzeug rechts anhalten bzw. abbiegen wolle, weshalb es zu einer Kollision kam. Gemäss UDS-Auswertung betrug die Geschwindigkeit zum Zeitpunkt der Kollision 15 km/h. Es entstand Sachschaden in der Höhe von CHF 7'500.--.

A.14.2 Urteil Strafbefehlsrichter¹³⁵

Der Polizist wird aufgrund von Art. 31 Abs. 1 SVG Art. 3 Abs. 1 VRV i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG und Art. 100 Ziff. 4 SVG zu einer Busse von CHF 300.-- verurteilt.

Der Unfallbeteiligte wird wegen Art. 27 Abs. 2 SVG, Art. 34 Abs. 4 SVG, Art. 16 Abs. 1+2 VRV i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG zu einer Busse von CHF 300.-- verurteilt.

B Urteile aus dem Kanton Baselland

B.1 Unfall vom 13.11.2002

B.1.1 Sachverhalt

Der Polizist befand sich auf einer dringlichen Dienstfahrt mit eingeschaltetem Blaulicht und Wechselklanghorn. Er wollte den vor ihm fahrenden Personenwagen überholen, übersah jedoch,

¹³⁴ Schlussbericht mit Antrag auf Erlass einer Einstellungsverfügung an die Staatsanwaltschaft des Kantons Aargau des Bezirksamtes Lenzburg vom 19.07.2006 (ST.2006.983); Einstellungsverfügung Staatsanwaltschaft des Kantons Aargau vom 06.09.2006 (STA.2006.2899).

¹³⁵ Strafbefehl Bezirksamt Baden vom (ST.2006.9069). Es wurde gegen den Strafbefehl Einsprache erhoben, das Urteil des Bezirksgerichts Baden ist noch ausstehend.

dass dieser den Blinker nach links gestellt hatte und im Begriff war abzubiegen. Es kam zu einer Kollision, es entstand dabei Sachschaden in der Höhe von CHF 82'000.--.

B.1.2 Urteil Strafbefehlsrichter¹³⁶

Verurteilung des Polizisten wegen Art. 31 Abs. 1 SVG, Art. 35 Abs. 5 SVG, Art. 3 Abs. 1 VRV i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG und Art. 100 Ziff. 4 SVG zu einer Busse von CHF 250.--. Keine Begründung.

B.2 Unfall vom 21.12.2003

B.2.1 Sachverhalt

Auf einer dringlichen Dienstfahrt fuhr der Angeschuldigte mit 80 km/h innerorts lediglich mit Blaulicht und unterliess es pflichtwidrig, das Wechselklanghorn einzuschalten.

B.2.2 Urteil Strafbefehlsrichter¹³⁷

Verurteilung des Polizisten wegen Art. 16 Abs. 1+3 VRV i.V.m. Art. 96 VRV zu einer Busse von CHF 150.--. Keine Begründung.

B.3 Unfall vom 05.04.2006

B.3.1 Sachverhalt

Die Polizistin erhielt den Auftrag, einen Personenwagen, welcher sich offensichtlich einer Polizeikontrolle auf der Autostrasse entziehen wollte, anzuhalten. Auf der Dringlichkeitsfahrt verlor die Polizistin bei Schneefall und Schneematch und einer Geschwindigkeit von 120 km/h die Beherrschung über das Fahrzeug und kollidierte mit der Mittelleitplanke. Es entstand ein Sachschaden von CHF 15'000.--.

B.3.2 Urteil Strafbefehlsrichter¹³⁸

Verurteilung der Polizistin wegen Art. 31 Abs. 1 SVG, Art. 32 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG zu einer Busse von CHF 300.--. Zur Begründung wurde ausgeführt, dass zwar eine dringliche Dienstfahrt angezeigt gewesen sei, die Geschwindigkeit jedoch den Witterungsverhältnissen nicht angepasst gewesen sei und somit die gemäss Art. 100 Ziff. 4 SVG gebotene Sorgfaltspflicht verletzt worden sei. Dabei sei zu berücksichtigen, dass der anzuhaltende Verkehrsteilnehmer auf dem Pannestreifen rückwärts fuhr, somit nicht mit dem Gefahrenpotential eines Geisterfahrers verglichen werden könne.

¹³⁶ Strafbefehl des Bezirksstatthalteramtes Liestal vom 08.10.2003 (Verf.-Nr. 020 02 13433).

¹³⁷ Strafbefehl des Bezirksstatthalteramtes Liestal vom 02.06.2004 (Verf.-Nr. 020 04 170).

¹³⁸ Strafbefehl des Bezirksstatthalteramtes Liestal vom 21.03.2007 (Verf.-Nr. 020 06 3443), noch nicht rechtskräftig.

C Urteile aus dem Kanton Basel-Stadt

C.1 Verfolgung eines Verkehrssünder am 02.02.1984¹³⁹

C.1.1 Sachverhalt

Dem Polizisten B. fiel ein Motorrad auf, das mit erheblicher Geschwindigkeit und übermässigem Lärm unterwegs war. Auf Geheiss des Dienstchefs folgte B. dem Motorrad. Dieser ignorierte die Zeichen der Polizei, beschleunigte, fuhr über ein Rotlicht und floh. B. folgte nun mit eingeschaltetem Blaulicht, überholte wartende Automobilisten links, geriet jedoch bei einer Geschwindigkeit von 80-100 km/h ins Schleudern und prallte gegen einen Leistungsmast. Die Insassen erlitten teils erhebliche Verletzungen.

C.1.2 Urteil Appellationsgericht Basel-Stadt vom 08.05.1985

Nachdem B. gegen den Strafbefehl Einsprache erhoben hatte, verurteilte der Polizeigerichtspräsident Basel-Stadt am 31.01.1985, bestätigt durch das Urteil des Appellationsgerichts Basel-Stadt vom 08.05.1985, B. wegen Art. 26 Abs. 1 SVG, Art. 31 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG zu einer Busse von CHF 100.--. Zur Begründung wurde ausgeführt, dass zwar eine dringliche Dienstfahrt vorgelegen habe und die Warnsignale abgegeben worden seien, hingegen sei er seiner Sorgfaltspflicht nicht genügend nachgekommen, indem er die erhöhte Aufmerksamkeit, die eine Fahrt mit so hoher Geschwindigkeit verlange, für einen Moment ausser acht gelassen hätte.

C.2 Unfall vom 28.04.2001

C.2.1 Sachverhalt

Der Polizist befährt auf einer Dringlichkeitsfahrt mit eingeschaltetem Blaulicht, aber fehlendem Wechselklanghorn eine Kreuzung, wobei die Verkehrsregelanlage seiner Spur auf Rotlicht stand. Obwohl die Verzweigung offen und gut überblickbar war, übersah ein anderer PW-Lenker das mit Blaulicht fahrende Polizeifahrzeug, so dass es zu einem Unfall mit Sachschaden in der Höhe von CHF 15'000.-- kam. Der Polizist gab an, in Schritttempo gefahren zu sein, was jedoch aufgrund des Schleuderns nach der Kollision nicht möglich war, die genaue Geschwindigkeit stand nicht fest.

C.2.2 Urteil Strafbefehlsrichter / Antrag Verfahrensleitung¹⁴⁰

Der Polizist wird aufgrund von Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 31 Abs. 1 SVG, Art. 68 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG und unter Hinweis auf Art. 100 Ziff. 4 SVG mit CHF 120.-- gebüsst. Das Verfahren gegen den Unfallbeteiligten wird ohne weitere Begründung eingestellt (Antrag Verfahrensleitung: Bestrafung mit CHF 80.-- wegen Art. 27 Abs. 2 SVG, Art. 31 Abs. 1 SVG, Art. 16 Abs. 1 VRV i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG).

C.3 Unfall vom 02.06.2003

C.3.1 Sachverhalt

¹³⁹ Stephenson, Carte blanche, S.288.

¹⁴⁰ Strafbefehl des Strafbefehlsrichters Basel-Stadt vom 02.08.2001 (VZ 2001 13072 + VZ 2001 13073).

Der Sanitäter befuhr auf einer Dringlichkeitsfahrt eine Verzweigung, wobei er bei Rotlicht der Verkehrsregelanlage mit 48 km/h bremsend auf der Gegenfahrbahn fuhr. Die Unfallbeteiligte hingegen war wegen Ausfalls beider Hörgeräte nicht in der Lage das Wechselklanghorn zu hören und entsprechend das Fahrzeug sicher zu führen. Sie gewährte folglich dem Sanitätsfahrzeug den Vortritt nicht, weshalb es zu einer Kollision kam. Es wurden zwei Personen leicht verletzt, es entstand ein Sachschaden von CHF 16'000.--. Die Dringlichkeit hat darin bestanden, jemanden zu retten, der von einem Viadukt springen wollte, wobei nicht klar war, welche Brücke gemeint war, die Gegenfahrbahn wurde verwendet, weil die Kreuzung „verstopft“ war. Der Sanitäter sagt aus, er sei nicht mit 48 km/h auf die Kreuzung gefahren, sondern mit weniger, erst als alle Fahrzeuge angehalten hätten, hätte er wieder beschleunigt. Tatsächlich hatten mehrere Fahrzeuge bereits angehalten, so auch zwei Autos auf der Fahrbahn der Unfallbeteiligten, und dem Ambulanzfahrzeug den Vortritt gewährt. Seitens der Polizei konnte dargetan werden, dass der Sanitäter zuvor mit 85 km/h über eine andere Kreuzung gefahren war, erst 100 Meter vor der Kollision abzubremsen begann und das Martinshorn erst 120 Meter vor der Kreuzung aktiviert hatte.

C.3.2 Antrag Verfahrensleitung

Busse von CHF 200.-- für den Sanitäter aufgrund von Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 31 Abs. 1 SVG, Art. 68 Abs. 1 SSV i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG und unter Hinweis auf Art. 100 Ziff. 4 SVG.

Busse von CHF 200.-- für die Unfallbeteiligte wegen Art. 27 Abs. 2 SVG, Art. 31 Abs. 1 und 2 SVG, Art. 2 Abs. 1 VRV und Art. 16 Abs. 1 VRV i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG.

C.3.3 Urteil Strafbefehlsrichter¹⁴¹

Freispruch für den Sanitäter, da der Verzeigte nicht damit habe rechnen müssen, dass, nachdem er sich versichert hatte, dass alle Autos angehalten hätten und die Fahrt freigegeben sei, doch noch jemand auf die Kreuzung fahre. Ausserdem habe er 60 Meter vor der Kreuzung freie Sicht auf die Kreuzung und nur einen Bremsweg von 30 - 35 Metern gehabt.

Busse von CHF 200.-- für die Unfallbeteiligte wegen Art. 26 Abs. 1 SVG, Art. 27 Abs. 2 SVG, Art. 31 Abs. 1 und 2 SVG, Art. 2 Abs. 1 VRV und Art. 16 Abs. 1 VRV i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG.

C.4 Unfall vom 01.10.2003

C.4.1 Sachverhalt

PW-Lenker X fuhr mit übersetzter Geschwindigkeit (zwischen 10 - 20 km/h über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) und beherrschte das Fahrzeug massiv nicht, indem er sogar ab der Fahrbahn abkam. Er befuhr eine Strassenverzweigung mit Verkehrsregelanlage, welche Rotlicht zeigte, fuhr er mit 50 - 60 km/h. Später fuhr er über einen Platz, der nicht für den öffentlichen Verkehr bestimmt ist, um so eine vor einem Rotlicht stehende Kolonne zu überholen. Ausserdem beachtete er ein Signal „Fahrtrichtung rechts“ nicht. Er beachtete in der Folge die polizeilichen Weisungen (Matrix „Stop Polizei“ sowie das Wechselklanghorn und das Blaulicht) nicht. Er verursachte letztendlich eine Kollision mit einer Baustellenabschränkung und einem Bagger. Weiter führte er das Motorfahrzeug ohne Führerausweis und hielt sich rechtswidrig in der Schweiz auf. Verletzt wurden drei Personen, es kam zu einem Sachschaden von CHF 6'500.--.

¹⁴¹ Strafbefehl des Strafbefehlsrichters Basel-Stadt vom 12.01.2004 (VZ 2003 18921) bzw. Urteil des Strafgerichtspräsidenten Basel-Stadt vom 31.03.2005 (VZ 2003 18920).

C.4.2 Antrag Verfahrensleitung¹⁴²

Bestrafung des Unfallverursachers aufgrund von Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 31 Abs. 1 SVG, Art. 32 Abs. 1 SVG, Art. 43 Abs. 1 SVG, Art. 4 Abs. 1 VRV, Art. 4a Abs. 1 lit.a und Abs. 2 VRV, Art. 24 Abs. 1a SSV, Art. 66 Abs. 4 SSV, Art. 68 Abs. 1 SSV i.V.m. Art. 90 Ziff. 2 SVG sowie Art. 95 Ziff. 1 SVG und Art. 23 Abs. 1 ANAG.

Einstellung des Verfahrens gegen den Polizisten.

C.5 Unfall vom 14.07.2004

C.5.1 Sachverhalt

Der Polizist befuhr auf einer Dringlichkeitsfahrt eine Verzweigung mit Verkehrsregelanlage, die Rotlicht zeigte, mit 10 km/h bremsend, beschleunigte aber auf dem Verzweigungsgebiet wieder auf ca. 20 km/h, so dass er nicht innerhalb der überblickbaren Strecke anhalten konnte und eine Kollision verursachte. Dabei wurden 3 Personen verletzt, es entstand ein Sachschaden von CHF 18'000.--.

C.5.2 Urteil Strafbefehlsrichter /Antrag Verfahrensleitung¹⁴³

Busse von CHF 150.-- für den Polizisten aufgrund von Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 31 Abs. 1 SVG, Art. 32 Abs. 1 SVG, Art. 4 Abs. 1 VRV, Art. 68 Abs. 1 SSV i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG und unter Hinweis auf Art. 100 Ziff. 4 SVG.

Einstellung des Verfahrens gegen den Unfallbeteiligten durch die Polizei.

C.6 Unfall vom 03.01.2005

C.6.1 Sachverhalt

Der Polizist befuhr auf einer Dringlichkeitsfahrt eine Verzweigung mit Verkehrsregelanlage, die Rotlicht zeigte, nur mit Blaulicht ohne eingeschaltetes Wechselklanghorn. Der Unfallbeteiligte hatte seinerseits grün und befuhr die Kreuzung mit ca. 40 km/h. Durch ein stehendes Tram war seine Sicht eingeschränkt, er sah das Polizeiauto erst im letzten Moment. Es kam zu einem Unfall mit einem Sachschaden von CHF 11'000.--.

C.6.2 Urteil Strafbefehlsrichter / Antrag Verfahrensleitung¹⁴⁴

Busse von CHF 200.-- für den Polizisten aufgrund von Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 31 Abs. 1 SVG, Art. 68 Abs. 1 SSV i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG und unter Hinweis auf Art. 100 Ziff. 4 SVG.

Busse von CHF 200.-- für den verantwortlichen Vorgesetzten, der als Beifahrer im Fahrzeug sass, aufgrund von Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 31 Abs. 1 SVG, Art. 68 Abs. 1 SSV i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG und unter Hinweis auf Art. 100 Ziff. 2 und 4 SVG.

Einstellung des Verfahrens gegen den Unfallbeteiligten durch die Polizei.

¹⁴² Verfahrensnummer: G-50-0310-0025; das Urteil gegen den Unfallbeteiligten konnte nicht erhältlich gemacht werden.

¹⁴³ Strafbefehl des Strafbefehlsrichters Basel-Stadt vom 10.11.2004 (VZ 2004 30926).

¹⁴⁴ Strafbefehle des Strafbefehlsrichters Basel-Stadt vom 23.02.2005 (VZ 2005 3222 + VZ 2005 3223).

C.7 Unfall vom 05.07.2005

C.7.1 Sachverhalt

Der Unfallbeteiligte gewährte dem Polizeifahrzeug, welches sich ordentlich mit Blaulicht und Wechselklanghorn ankündigte, keinen Vortritt, so dass es zu einem Unfall mit einem Sachschaden von CHF 6'000.-- kam.

C.7.2 Antrag Verfahrensleitung¹⁴⁵

Busse von CHF 250.-- für den Unfallbeteiligten aufgrund von Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 31 Abs. 1 SVG, Art. 16 Abs. 1 VRV i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG.

Einstellung des Verfahrens gegen den Polizisten.

C.8 Unfall vom 12.01.2006

C.8.1 Sachverhalt

Der Polizist beanspruchte den besonderen Vortritt auf einer Dringlichkeitsfahrt mit nur eingeschaltetem Blaulicht ohne Wechselklanghorn, befuhr einen Platz, welcher nicht für den Verkehr mit privaten Motorfahrzeugen oder Fahrrädern bestimmt ist, und beachtete das Signal „Hindernis rechts umfahren“ nicht. Der unfallbeteiligte Taxichauffeur nahm keine Rücksicht auf das falsch fahrende Polizeifahrzeug, spurte weder links ein, noch betätigte er den Richtungsanzeiger nach links noch befolgte er das Signal „Linksabbiegen verboten“. Ausserdem überschritt er die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts um 10 km/h (Auswertung Einlageblatt). Es kam zu einer Kollision, wobei der Sachschaden CHF 13'000.-- betrug und eine Person leicht verletzt wurde.

C.8.2 Urteil Strafbefehlsrichter / Antrag Verfahrensleitung¹⁴⁶

Busse von CHF 100.-- für den Polizisten aufgrund von Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 43 Abs. 1 SVG, Art. 24 Abs. 1b SSV i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG und unter Hinweis auf Art. 100 Ziff. 4 SVG.

Busse von CHF 150.-- für den verantwortlichen Vorgesetzten, der als Beifahrer im Fahrzeug sass, aufgrund von Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 43 Abs. 1 SVG, Art. 24 Abs. 1b SSV i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG und unter Hinweis auf Art. 100 Ziff. 2 und 4 SVG.

Busse von CHF 450.-- für den Unfallbeteiligten aufgrund von Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 31 Abs. 1 SVG, Art. 34 Abs. 3 SVG, Art. 36 Abs. 1 SVG, Art. 39 Abs. 1a SVG, Art. 4a Abs. 1 lit.a und Abs. 2 VRV, Art. 13 Abs. 1 VRV, Art. 24 Abs. 3 SSV i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG.

C.9 Unfall vom 29.04.2006

C.9.1 Sachverhalt

Der Polizist befuhr auf einer Dringlichkeitsfahrt eine Verzweigung mit Verkehrsregelanlage, die gelb blinkte mit zu hoher Geschwindigkeit, so dass er nicht innerhalb der überblickbaren Strecke anhalten konnte und verursachte so eine Kollision. Es entstand ein Sachschaden von CHF 17'150.--.

¹⁴⁵ Verfahrensnummer: G-50-0507-0045; das Urteil konnte nicht erhältlich gemacht werden.

¹⁴⁶ Strafbefehle des Strafbefehlsrichters Basel-Stadt vom 17.05.2006 (VZ 2006 10232-10234).

C.9.2 Urteil Strafbefehlsrichter / Antrag Verfahrensleitung¹⁴⁷

Busse von CHF 200.-- für den Polizisten aufgrund von Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 31 Abs. 1 SVG, Art. 32 Abs. 1 SVG, Art. 4 Abs. 1 VRV, Art. 36 Abs. 2 SSV, Art. 68 Abs. 6 SSV i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG und unter Hinweis auf Art. 100 Ziff. 4 SVG.

Einstellung des Verfahrens gegen den Unfallbeteiligten durch die Polizei.

D Urteil aus dem Kanton Bern

D.1 Unfall Sanitätsfahrzeug¹⁴⁸

D.1.1 Sachverhalt

Ein Sanitätsfahrer führte eine Patientin unter Verwendung der besonderen Warnvorrichtungen in einem vom Arzt als dringend bezeichneten Fall ins Spital. Er überholte auf der Autostrasse bei einer Sichtweite von 180 bis 200 m und einer Geschwindigkeit von 100 bis 120 km/h, indem er die Sicherheitslinie überfuhr. Er konnte knapp einen Zusammenstoss mit einem entgegenkommenden Auto vermeiden. Die Fahrerin dieses Autos erschrak jedoch derart, dass sie ins Schleudern geriet und mit dem Sanitätsfahrzeug kollidierte.

D.1.2 Urteil Obergericht des Kantons Bern¹⁴⁹

Art. 100 Ziff. 4 SVG erlaube nicht, unbekümmert drauflos zu fahren und grundlegende Fahr- und Sicherheitsvorschriften zu verletzen. Bei Missachtung der Verkehrsregeln sei eine erhöhte Sorgfalt zu beachten, weshalb wegen eines gefährdeten Lebens nicht andere Menschen gefährdet werden dürften. Es sei mit sehr schnell fahrenden Fahrzeugen und damit mit einer Frontalkollision zu rechnen gewesen. Ein Überholen sei auch deshalb nicht angezeigt gewesen, weil nach einigen 100 m ein gefahrloses Überholen wieder möglich gewesen wäre. Er wurde folglich wegen Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 34 Abs. 2 SVG, Art. 35 Abs. 4 SVG schuldig erklärt.

E Urteile aus dem Kanton Thurgau

E.1 Unfall vom 24.05.2003

E.1.1 Sachverhalt

Auf einer dringlichen Dienstfahrt schaltete der Polizist vor einer Verzweigung aus taktischen Gründen das Wechselklanghorn aus. Trotzdem überholte er vor einer rot stehenden Ampel zwei wartende Autos links, bog wieder auf die rechte Fahrspur ein und fuhr geradeaus weiter. Er befuh die Kreuzung mit ca. 40 km/h. Ein von rechts kommender Motorradfahrer, welcher die Verkehrssignalanlage bei grün passiert hatte, wurde überrascht und stürzte.

E.1.2 Urteil Strafbefehlsrichter

Verurteilung des Polizisten zu einer Busse von CHF 150.--. Er erhob Einsprache.

¹⁴⁷ Strafbefehl des Strafbefehlsrichters Basel-Stadt vom 13.09.2006 (VZ 2006 18516).

¹⁴⁸ ZBJV 106 (1970) 386.

¹⁴⁹ Urteil des Obergerichts des Kantons Bern, I. Strafkammer vom 24.05.1967 i.S. Georg G.

E.1.3 Urteil der Bezirksgerichtskommission¹⁵⁰

Der Angeklagte wird wegen Art. 14 Abs. 1 VRV i.V.m. Art. 90 Abs. 1 SVG verurteilt, da er die Voraussetzungen des Art. 100 Ziff. 4 SVG nicht erfüllte. Die Busse von CHF 150.-- wurde als angemessen erachtet.

E.2 Unfall 18.08.2003

E.2.1 Sachverhalt

Motorradfahrer M. entzog sich einer Polizeikontrolle. Polizist W. wollte die Verfolgung aufnehmen, er stellte nur das Blaulicht ein. Beim Überholen eines Personenwagens kam es zur Kollision zwischen einem ohne Licht entgegenkommenden Motorradfahrer und dem Polizeifahrzeug. Der Motorradfahrer zog sich schwere Beinverletzungen zu, es kam zur Amputation ab Oberschenkel. Im Beweisverfahren ergab sich, dass Polizist W. zwei Mal über Funk vor einem entgegenkommenden Motorrad ohne Licht gewarnt wurde.

E.2.2 Urteil Bezirksgerichtliche Kommission Frauenfeld

Verurteilung des Polizisten wegen Art. 125 Abs. 2 StGB und Art. 90 Ziff. 1 SVG zu einer Busse von CHF 1'500.--. Er erhob Berufung.

E.2.3 Urteil der Obergerichts des Kantons Thurgau¹⁵¹

Die Berufung wird als ungegründet abgewiesen. Der Polizist könne sich nicht auf Art. 100 Ziff. 4 SVG berufen, zumal er nur das Blaulicht eingeschaltet hatte. Er habe fahrlässig nicht bedacht, dass das Motorrad ihm entgegenkommen könnte.

F Urteil aus dem Kanton St. Gallen

F.1 Unfall 06.07.2005

F.1.1 Sachverhalt

Der Polizist bremste zwar vor einem Rotlicht auf einer dringlichen Dienstfahrt unter Verwendung der besonderen Warnvorrichtungen ab, konnte jedoch eine Kollision mit einer Fussgängerin, welche bei grün den Fussgängerstreifen überqueren wollte, nicht mehr verhindern. Die Fussgängerin erlitt eine Gehirnerschütterung, eine Platzwunde am linken Knie, Prellungen und Schürfwunden.

F.1.2 Urteil Staatsanwaltschaft des Kantons St. Gallens¹⁵²

Verurteilung des Polizisten zu einer Busse von CHF 200.-- wegen Art. 26 SVG i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG, weil er die Beobachtung aller nach den gegebenen Umständen gebotenen Sorgfalt nicht vollständig erfüllt habe.

¹⁵⁰ Urteil der Bezirksgerichtskommission Arbon vom 05.12.2003.

¹⁵¹ Urteil des Obergerichts des Kantons Thurgau vom 08.12.2005 (SBR.2005.24).

¹⁵² Bussenverfügung der Staatsanwaltschaft des Kantons St. Gallen, Untersuchungsamt Gossau, vom 16.11.2005 (Proz.Nr. ST.2005.22981).

G Urteile aus dem Kanton Zürich

G.1 Unfall 20.10.1970¹⁵³

G.1.1 Sachverhalt

Der Polizist überquerte bei einer dringlichen Dienstfahrt unter Verwendung der besonderen Warnvorrichtungen eine Kreuzung bei rot. Es kam zur Kollision mit einem von links kommenden Personenwagen, der die Lichtsignalanlage bei grün passierte.

G.1.2 Urteil Polizeirichter der Stadt Zürich

Verurteilung des Polizisten zu einer Busse von CHF 20.-- wegen Art. 32 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 90 Ziff. 1 SVG und Art. 100 Ziff. 4 SVG, da er die Geschwindigkeit nicht an die Verhältnisse angepasst habe.

G.1.3 Urteil Einzelrichter in Strafsachen des Bezirks Zürich

Freispruch von Schuld und Strafe, mit der Begründung, dass die Beobachtung „aller Sorgfalt“ es geradezu verunmöglichen würde, dass eine intensiver drohende Rechtsgutgefährdung auf Kosten einer nur potentiellen beseitigt werden könne. Der Fahrer müsse sich auf die Wirksamkeit der Warnvorrichtungen verlassen können. Der Bereich zwischen einer niemanden und nichts gefährdenden Fahrweise und derjenigen einer privilegierten Notstandsfahrt stelle regelmässig ein mit der Zulässigkeit von Notstandsfahrten überhaupt in Kauf genommenes gewisses gesetzliche Risiko dar.

G.1.4 Urteil Obergericht des Kantons Zürich¹⁵⁴

Gutheissung der kantonalen Nichtigkeitsbeschwerde. Es sei alle erforderliche Sorgfalt zu beachten, da Wechselklanghörner immer wieder überhört oder zu spät gehört würden (z.B. bei starkem Verkehrs- oder Motorenlärm, bei eingeschaltetem Radio, wenn das Warnsignal zufolge baulichen oder natürlichen Gegebenheiten in eine bestimmte Richtung gelenkt oder „verschlagen“ werde oder ein Verkehrsteilnehmer schwerhörig sei). Das Blaulicht werde in der Stadt oft erst im Kreuzungsbereich gesehen. Überdies würden sich Personen, die auf eine Kreuzung zufahren, auf das Lichtsignal konzentrieren. Bei der Fahrt sei zu berücksichtigen, dass das Sonderrecht missachtet werden könnte, entsprechend sei die Geschwindigkeit so zu bemessen, dass sichergestellt werden könne, dass alle Verkehrsteilnehmer das Vortrittsrecht beachten. Unter Umständen könne sogar ein Sicherheitshalt erforderlich sein, bei Anzeichen von Missachtens des Vorrechts soll der Fahrzeuglenker des Fahrzeugs auf der Dringlichkeitsfahrt rechtzeitig anhalten können. Das Befahren einer Kreuzung habe langsam zu erfolgen, damit keine Schreckreaktion hervorgerufen werde und das Klanghorn leichter wahrgenommen werden könne. Die Sekunden, die durch eine spekulative Fahrweise gewonnen würden, würden in keinem Verhältnis zu den hervorgerufenen Gefahren stehen.

¹⁵³ ZR 72 (1973) Nr. 74, S. 183-185; SJZ 70 (1974), S. 89-90.

¹⁵⁴ Urteil des Obergerichts des Kantons Zürich, I. Strafkammer vom 24.04.1972.

G.2 Unfall 18.05.1995

G.2.1 Sachverhalt

Die Ambulanzfahrerin passierte auf einer Dringlichkeitsfahrt ein Rotlicht bei einer Geschwindigkeit von 51 km/h, obwohl die Sicht nach links durch Gebüsch verdeckt war. Auf der Kreuzung kam es folglich zu einer heftigen Kollision, wobei sich der Unfallbeteiligte Verletzungen zuzog.

G.2.2 Urteil Strafbefehlsrichter¹⁵⁵

Verurteilung der Ambulanzfahrerin zu einer Busse von CHF 1'500.-- wegen Art. 125 StGB.

Einstellung des Verfahrens gegen den Unfallbeteiligten, da dieser wegen des hohen Buschwerks und dem damit verbundenen Schallschlauch glaubhaft geltend machen konnte, die Sirene erst unmittelbar vor dem Zusammenstoss gehört und auch das Blaulicht erst dann gesehen zu haben.

G.3 Unfall 15.11.2000

G.3.1 Sachverhalt

Der Polizist fuhr um 00.10 Uhr auf einer dringlichen Dienstfahrt zu einem Einbruchsort. Beim Überqueren einer Kreuzung bei Rotlicht kam es zur Kollision mit einem von links kommenden Taxi, welches die Lichtsignalanlage bei grün passiert hatte. Der Taxifahrer erlitt ein Schleudert trauma und Prellungen, der Fahrgast verschiedene Frakturen sowie eine Milzruptur. Die Untersuchung ergab, dass das Wechselklanghorn erst 9 m vor der Kreuzung eingeschaltet worden war und die unübersichtliche Kreuzung mit 76 km/h befahren worden war.

G.3.2 Urteil Strafbefehlsrichter¹⁵⁶

Verurteilung des Polizisten gemäss Art. 125 Abs. 1+2 StGB sowie Art. 31 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 90 Ziff. 2 SVG zu 90 Tagen Gefängnis bedingt.

G.4 Unfall 30.11.2002

G.4.1 Sachverhalt

Der Angeschuldigte fuhr mit Blaulicht und Wechselklanghorn in einem gemieteten Ambulanzfahrzeug mit 35 km/h auf eine Kreuzung, wobei er das Rotlicht missachtete. Es kam zur Kollision, in deren Folge die Insassen des unfallbeteiligten Fahrzeugs verletzt wurden. Auf der Strecke vor der Unfallstelle fuhr der Angeschuldigte innerorts mit einer maximalen Geschwindigkeit von 105 km/h. Es handelte sich nicht um eine Dringlichkeits-, sondern um eine Übungsfahrt.

G.4.2 Urteil Strafbefehlsrichter¹⁵⁷

Verurteilung gemäss Art. 125 Abs. 1 StGB sowie Art. 27 Abs. 1 SVG, Art. 4a Abs. 1 lit. a VRV und Art. 16 Abs. 3 VRV i.V.m. Art. 90 Ziff. 1+2 SVG zu 90 Tagen Gefängnis bedingt.

¹⁵⁵ Strafbefehl der Bezirksanwaltschaft Zürich vom 25.09.1996 (B./Unt.Nr. D-12/1995/08386).

¹⁵⁶ Strafbefehl der Bezirksanwaltschaft Zürich vom 03.02.2003 (T-3/2000/16668).

¹⁵⁷ Strafbefehl der Bezirksanwaltschaft Zürich vom 29.10.2003 (B-5/2003/1639).

G.5 Unfall 07.05.2004

G.5.1 Sachverhalt

Der Ambulanzfahrer fuhr unter Verwendung der besonderen Warnvorrichtungen mit 30 bis 35 km/h auf eine Kreuzung. Die Lichtsignalanlage stand auf rot und die Sicht nach links war durch Gebüsch verdeckt. Auf der Kreuzung kam es zu einer Kollision, mit einem von links kommenden Fahrzeug, das die Kreuzung bei grün passierte. Die Geschwindigkeit dieses Fahrzeugs betrug 56 km/h innerorts. Die Unfallbeteiligte, der Ambulanzfahrer sowie die vier Insassen des Ambulanzfahrzeugs wurden verletzt, nachdem das Ambulanzfahrzeugs infolge der Kollision gekippt war.

G.5.2 Urteil Strafbefehlsrichter, Bezirksgericht Zürich¹⁵⁸

Die Unfallbeteiligte wurde per Strafbefehl mit CHF 500.-- gebüsst.

Für den Ambulanzfahrer fordert der Staatsanwalt eine Busse von CHF 1'000.--.

¹⁵⁸ NZZ vom 15.02.2007, gemäss telefonischer Auskunft des Bezirksgerichts Zürich vom 13.04.2007 ist in erster Instanz ein Urteil ergangen, es wurde jedoch Berufung eingelegt, das Obergerichtsurteil ist noch ausstehend.

Anhang 5: Merkblatt Stadtpolizei Bern

Merkblatt über das Verhalten auf dringlichen Dienstfahrten (Anhang 1 zu DB 8.12)

Aussage	Erkenntnis / Konsequenz
<p>Hohe Belastung und hohes Unfallrisiko</p> <p>Dringliche Dienstfahrten bergen für die übrigen Verkehrsteilnehmenden aber auch für die Besatzungen selbst besondere Risiken. Fahrzeugbesatzungen von Dienstfahrzeugen auf dringlichen Dienstfahrten haben ein hohes Unfallrisiko.</p>	<p>Aspekte die berücksichtigt werden müssen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rechtliche Aspekte - Strassen-, Verkehrs-, Wetter-/Sichtverhältnisse - Besonderheiten des Einsatzfahrzeuges - Fahrkompetenz (Ausbildung, Fahrtechnik) der Fahrzeugbesatzung - Fahrfähigkeit (Gesundheitszustand, Verfassung und Gefühlslage) der Fahrzeugbesatzung - Pers. Leistungsgrenzen, mentale Belastung - Ablenkung durch in- und externe Kommunikation - Einsatztaktik - Daraus resultierende Ablenkung auf die Informationsverarbeitung
<p>Begriff</p> <p>Der Begriff ‚Dringlichkeit‘ ist eng auszulegen und die Verhältnismässigkeit unbedingt zu wahren, d.h. die in Kauf zu nehmende Gefährdung darf in keinem Missverhältnis zum Einsatzziel stehen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Die Verantwortlichkeit liegt meistens bei den im Einsatz stehenden Mitarbeitenden selber. Mitfahrende unterstützen Fahrzeugführende bei der Wahrnehmung der besonderen Sorgfaltspflichten. - Es muss immer in Betracht gezogen werden, dass der Auftrag lautet, nicht nur schnell, sondern in erster Linie auch sicher ankommen.
<p>Verwendung</p> <p>Blaulicht und Wechselklanghorn dürfen nur auf dringlichen Dienstfahrten (Ernstfalleinsatz) verwendet werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrten nach Einsätzen oder beson Einsatzübungen gelten nicht als dringliche Dienstfahrten.
<p>Verhalten und Fahrweise</p> <p>Nur durch den Betrieb beider Warnvorrichtungen kommen den Einsatzfahrzeugen ihre besonderen Vortrittsrechte zu.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Rechtzeitig einschalten - Grundsätzlich Blaulicht und Wechselklanghorn gemeinsam einschalten - Es muss die Gewissheit bestehen, dass die Warnvorrichtungen von den Verkehrsteilnehmenden wahrgenommen werden. - Das Recht auf die Beanspruchung besonderer Vorrechte entfällt.

<p>Nachts - in der Zeit von 2200 bis 0500 - kann bei dringlichen Einsatzfahrten allein die Betätigung des Blaulichts angezeigt sein, solange ein rasches Vorankommen ohne wesentliche Abweichung von den Verkehrsregeln möglich ist.</p>	
<p>Bei Verletzung von Verkehrsregeln durch Beanspruchung besonderer Vorrechte darf nur mit Straflosigkeit gerechnet werden, wenn alle Sorgfalt beachtet wurde, die den besonderen Verhältnissen entsprechend erforderlich war.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Wenn Anzeichen bestehen, dass Verkehrsteilnehmende nicht oder falsch reagieren, darf das besondere Vortrittsrecht nicht beansprucht werden. - Bei mangelnder Gewissheit muss man sich allfälliger Konsequenzen bewusst sein. - Mitfahrende unterstützen Fahrzeugführende bei der Wahrnehmung der besonderen Sorgfaltspflichten.
<p>Auf dringlicher Einsatzfahrt darf gemäss Art. 100/4 SVG ungestraft von Verkehrsregeln und von den allgemeinen oder signalisierten Höchstgeschwindigkeiten abgewichen werden; dies gilt jedoch nur im Rahmen der Verkehrssicherheit.</p> <p>Das persönliche Fahrkönnen darf nicht überschätzt und die physikalischen Grenzen – unabhängig aktiver und passiver Sicherheits-Einrichtungen des Einsatzwagens – nicht unterschätzt werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Der Grundsatz von Art. 32/1 SVG, wonach die Geschwindigkeit den entsprechenden Umständen anzupassen ist, hat auch auf dringlichen Dienstfahrten seine Gültigkeit. - Der auftretende Stress kann die Leistungsfähigkeit und somit die reaktive Handlungskompetenz erheblich reduzieren.
<p>Das Befahren einer Verzweigung mit einer Lichtsignalanlage, die auf Rot steht, erfordert höchste Sorgfalt. Dies gilt auch bei Verzweigungen, bei denen andere Strassenbenützer den Vortritt geniessen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bei Einfahrt in Verzweigungen so langsam fahren, dass rechtzeitig angehalten werden kann, beschleunigen erst, wenn die Gewissheit besteht, dass die Verzweigung gefahrlos passiert werden kann.
<p>Wird ein Fahrzeug auf einer dringlichen Dienstfahrt in einen Unfall verwickelt, darf die Fahrt fortgesetzt werden, wenn die Hilfe an Verletzte und die Feststellung des Sachverhalts gewährleistet sind.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Im Einzelfall muss nach den gegebenen Umständen (Schwere des Unfalls, Verfügbarkeit eines Einsatzfahrzeuges) und nach pflichtgemäßem Ermessen entschieden werden, ob die Fahrt fortgesetzt werden darf.

Erklärung der Verfasserin

Ich erkläre hiermit, dass ich die vorliegende Arbeit resp. die von mir ausgewiesene Leistung selbständig, ohne Mithilfe Dritter und nur unter Ausnützung der angegebenen Quellen verfasst resp. erbracht habe.

Kaiseraugst, 16. April 2007

.....
Carmen Hänggi