

Fahren mit Blaulicht und Wechselklanghorn

Text und Anbieter dieses Lehrgangs: Josef Landolt

Inhaltsverzeichnis

Fahren mit Blaulicht und Wechselklanghorn	1
Einführung	2
Ausrüstung der Fahrzeuge	3
Vortritt.....	4
Verwendung von Blaulicht und Wechselklanghorn	4
Betätigung beider Warnvorrichtungen	5
Nächtliche Dienstfahrt	5
Verhalten bei Tieren	5
Blaulichter an stillstehenden Fahrzeugen	5
Fahrweise auf dringlichen Dienstfahrten.....	5
Fahren mit zivilen Fahrzeugen	6
Übertreten von Geschwindigkeitsvorschriften	6
Unterschied des Anhalteweges bei verschiedenen Geschwindigkeiten	7
Überholen.....	7
Beachten der Verkehrsregeln	8
Befahren von Einbahnstrassen in der entgegengesetzten Richtung	8
Befahren von Verzweigungen mit Lichtsignalanlagen.....	8
Befahren von Verzweigungen.....	9
Einsatzfahrten auf Autobahnen	10
Befahren des Autobahntunnels	11
Befahren von Fussgängerzonen.....	11
Bahnübergänge und Verhalten gegenüber Tram.....	12
Rückwärtsfahren	13
Verhalten bei Unfällen	13
Tragen von Sicherheitsgurten.....	13
Beifahrer.....	14
Zustand des Führers	14
Weitere Sonderrechte.....	14
Strafbarkeit.....	14
Zukunftsaussichten / Fahrsimulator	15

Richtiges Verhalten auf dringlichen Dienstfahrten mit Blaulicht und Wechselklanghorn
Das Risiko in einen Unfall verwickelt zu werden ist auf einer dringlichen Dienstfahrt bedeutend höher. Auf einer Fahrt mit Blaulicht und Wechselklanghorn steht der Fahrer unter einem gewissen Stress. Stress ausgelöst durch den bevorstehenden Einsatzes am Schadenplatz, ungewohntes Fahren mit Blaulicht und Wechselklanghorn, Verkehrsdichte, falsches Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer, ungünstige Witterungsverhältnisse und dass er mit dem Einsatzfahrzeug nicht so vertraut ist wie mit seinem eigenen Auto. Alle diese Faktoren haben einen Einfluss auf die Unfallzahlen.

Einführung

Studien in Deutschland belegen, dass ein Unfall auf einer Notfallfahrt achtmal wahrscheinlicher ist als eine Fahrt ohne Sonderrechte. In Deutschland verursachten Polizeifahrzeuge in einen einzigen Jahr 13'000 Unfälle mit einem Sachschaden von 15 Millionen Franken. Typische Unfallstellen sind Kreuzungen und im speziellen Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen, deren Licht für den Fahrer im Notfallfahrzeug rot zeigte.

Um die Unfallzahlen zu senken und Klarheit über die Schuldfrage bei einem Unfall zu schaffen, hat der Bundesrat die Verordnung über die technischen Bestimmungen von Fahrzeugen (VTS) geändert.

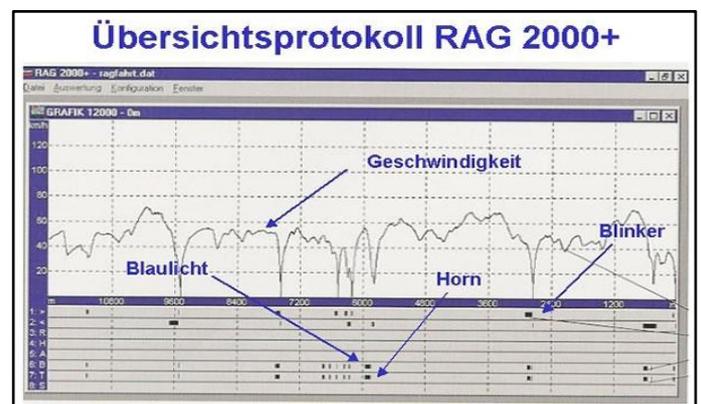
Neu müssen alle Fahrzeuge, die mit Blaulichtern und Zweiklanghorn versehen sind, mit einem Datenaufzeichnungsgerät (Blackbox) ausgerüstet werden.

Das Datenaufzeichnungsgerät muss mindestens während 30 Sekunden vor einem Ereignis (Kollision usw.) oder auf den letzten 250 m Fahrstrecke die Geschwindigkeit, den Status des Bremslichtes und der Richtungsblinker, den Status des Blaulichtes und des wechseltönigen Zweiklanghorns sowie den Status des Abblendlichtes aufzeichnen. Die Aufzeichnung darf weder gelöscht, noch inhaltlich verfälscht werden können. Das Inkrafttreten dieser Bestimmung ist auf den 1. April 2003 festgelegt und gilt für Fahrzeuge, die ab diesem Datum neu in Verkehr gesetzt werden.

Für Fahrzeuge, die ab dem 1. Januar 1993 und bis zum 31. März 2003 in Verkehr gesetzt worden sind, gelten diese Bestimmung ab dem 1. Januar 2006.

Eine spezielle Ausbildung oder Prüfung für das Fahren mit Blaulicht und Wechselklanghorn verlangt der Staat nicht. Der Staat regelt die dringlichen Dienstfahrten mit den "Weisungen für die Erteilung der Bewilligung zur Ausrüstung von Fahrzeugen mit Blaulicht und Wechselklanghorn sowie deren Verwendung" vom 6. Juni 2005. Diese Ausbildungsbeilage stützt sich im Wesentlichen auf diese Weisungen ab und hat als oberstes Ziel, die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und das Kennen der gesetzlichen Vorschriften über die Benützung und Verwendung der Blaulichter mit Wechselklanghorn.

Foto Mobatime Swiss AG, Dübendorf;
Restwegaufzeichnungsgerät RAG 2000+, in diesem Gerät werden laufend die letzten 12 km aufgezeichnet. Festgehalten werden Wegstrecke, Geschwindigkeit, Datum, Zeit sowie die Zustände der angeschlossenen Statens. Somit kann zu jedem Zeitpunkt der vergangenen 12 km eindeutig belegt werden, wann z.B. das Blaulicht und das Horn eingeschaltet, der Blinker gesetzt und das Abblendlicht eingeschaltet wurde.



Ausrüstung der Fahrzeuge

Folgende Fahrzeuge dürfen mit Blaulicht und Wechselklanghorn ausgerüstet werden und benötigen eine Bewilligung von der Zulassungsbehörde:

- Fahrzeuge der Feuerwehr
- Privatfahrzeuge von hauptberuflichen Feuerwehroffizieren im Pikettdienst (bei Privatfahrten muss das Blaulicht demontiert werden)
- Offizielle oder private Einsatzfahrzeuge, die besonders für Öl- oder Chemiewehr ausgerüstet sind und von offiziellen Organisationen für dringende Einsätze aufgeboden werden können
- Fahrzeuge der Sanität (Ambulanzfahrzeuge)
- Zivilschutzfahrzeuge, die wie Feuerwehr- oder Sanitätsfahrzeuge für den Erste-Hilfeinsatz ausgerüstet sind und in Friedenszeiten einer offiziellen Katastrophen-Organisation zugeteilt und von ihr eingesetzt werden können
- Fahrzeuge der Polizei
- Privatfahrzeuge von Polizeioffizieren
- Privatfahrzeuge von Polizeibeamten im Pikettdienst

Die Fahrzeuge müssen mit Blaulicht und Wechselklanghorn ausgerüstet sein. Für Blaulicht oder Wechselklanghorn allein dürfen keine Bewilligungen erteilt werden. Das Wechselklanghorn muss so geschaltet sein, dass es nur bei funktionierendem Blaulicht ertönt. Das Leuchten des Blaulichtes muss dem Führer durch eine Kontrollleuchte angezeigt werden.

Die Erkennbarkeit von Einsatzfahrzeugen ist die wichtigste Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Sonderrechte auf einer dringlichen Dienstfahrt. Andere Verkehrsteilnehmer können den vortrittsberechtigten Fahrzeugen nur dann "freie Bahn" schaffen, wenn sie diese auch rechtzeitig wahrnehmen. Beeinflusst wird die Erkennbarkeit von der optischen Wahrnehmung des Fahrzeuges und ausserhalb des Sichtfeldes, durch akustische Signale.

Bei vielen Fahrzeugen sind teilweise die Blaulichter durch nachträgliches anbringen von Dachaufbauten oder verschiedene Arbeitsgeräte, wie z.B. Leitern, Schläuche usw. verdeckt.

Die Blaulichter müssen so montiert sein, dass sie bei jeder Augenhöhe zwischen 1 und 2 m ersichtlich sind:

- von vorne und von den Seiten aus jeder Entfernung zwischen 10 und 100 m
- von hinten aus mindestens 50 m

Nötigenfalls müssen mehrere, höchstens aber vier Blaulichter angebracht werden. Mehr Blaulichter als zur Erfüllung dieser Anforderungen unerlässlich sind, dürfen nicht bewilligt werden. Zusätzlich sind gegebenenfalls höchstens zwei nach vorne gerichtete Blaulichtscheinwerfer zulässig.

Durch das Einschalten des Abblendlichtes auch am Tage, kann man die Erkennbarkeit des Einsatzfahrzeuges wesentlich verbessern.

Vortritt

Die Fahrzeuge der Feuerwehr, Sanität und Polizei, die sich durch blaues Licht und Zweiklanghorn ankündigen, haben vor allen Strassenbenützern den Vortritt, auch bei Lichtsignalen. Die Führer dürfen, unter Wahrung der gebotenen Sorgfalt, von den Verkehrsregeln abweichen. Verhalten gegenüber Fahrzeugen auf einer dringlichen Dienstfahrt. Den Feuerwehr-, Sanitäts- und Polizeifahrzeugen ist beim Wahrnehmen der besonderen Warnsignale die Strasse sofort freizugeben. Fahrzeuge sind nötigenfalls anzuhalten. Wenn es zur sofortigen Freigabe der Fahrbahn unerlässlich ist, müssen die Fahrzeugführer mit der gebotenen Vorsicht auf das Trottoir ausweichen. Wer einem vortrittsberechtigten Fahrzeug folgt, hat einen Abstand von rund 100 m zu wahren.

Verwendung von Blaulicht und Wechselklanghorn

Fahrzeuge mit eingeschaltetem Blaulicht und Wechselklanghorn, die ihr besonderes Vortrittsrecht beanspruchen, bedeuten grundsätzlich ein erhöhtes Risiko für die anderen Verkehrsteilnehmer und sind selbst höheren Gefahren ausgesetzt. Aus diesem Grunde dürfen Blaulicht und Wechselklanghorn nur gebraucht werden, solange die Dienstfahrt dringlich ist und die Verkehrsregeln nicht eingehalten werden können. Die Fahrt muss – ausgenommen bei Einsatzfahrzeugen der Polizei – durch die Einsatzzentrale angeordnet worden sein.

Als dringlich gelten Fahrten im Ernstfall, sogenannte Notfallfahrten, bei denen es auf den möglichst raschen Einsatz der Feuerwehr, der Sanität oder der Polizei ankommt, um Menschenleben zu retten, eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwenden, um bedeutende Sachwerte zu erhalten oder um flüchtige Personen zu verfolgen.

Der Begriff der Dringlichkeit ist eng auszulegen. Entscheidend ist, dass Rechtsgüter gefährdet sind, bei denen selbst kleine Zeitverluste eine erhebliche Vergrösserung der Schäden bewirken können. Bei der Beurteilung des Dringlichkeitsgrades müssen und dürfen Fahrzeugführer und Einsatzleiter auf die Sachlage abstellen, wie sie sich ihnen im Zeitpunkt des Einsatzes darbietet. Die Verkehrslage muss so ungünstig sein, dass ohne Abweichen von den Verkehrsregeln bzw. ohne Beanspruchung des besonderen Vortrittes eine erhebliche Einsatzverzögerung in Kauf genommen werden müsste.

Die Verhältnismässigkeit der dringlichen Dienstfahrt ist unbedingt zu wahren, d.h. die in Kauf zu nehmenden Risiken darf in keinem Missverhältnis zum Einsatzgrund stehen.

Nicht jede Dienstfahrt ist dringlich. Jede missbräuchliche Verwendung der besonderen Warnvorrichtungen ist zu unterlassen, um die Wirkung, die ihnen im Ernstfall zukommen muss, nicht zu vermindern. Der Missbrauch von Blaulicht und Wechselklanghorn stellt eine Verletzung der Verkehrsregelverordnung dar und wird geahndet.

Jegliche Übungen oder die Rückkehr aus einem Einsatz gelten nicht als dringliche Dienstfahrten.

Betätigung beider Warnvorrichtungen

Grundsätzlich sind Blaulicht und Wechselklanghorn gemeinsam zu betätigen. Nur durch die Betätigung beider Warnvorrichtungen kommt den Fahrzeugen ihr besonderes Vortrittsrecht zu.

Nächtliche Dienstfahrt

Bei nächtlichen, dringlichen Einsatzfahrten (22.00 bis 05.00 Uhr) kann die Betätigung des Blaulichts ohne Wechselklanghorn zur Lärmvermeidung so lange angezeigt sein, als der Fahrzeugführer ohne wesentliche Abweichung von den Verkehrsregeln und insbesondere ohne Beanspruchung eines besonderen Vortritts rasch vorankommt.

Solange nur das Blaulicht eingeschaltet ist, besteht jedoch kein besonderes Vortrittsrecht. Muss der Fahrzeugführer dieses beanspruchen, hat er auch nachts Blaulicht und Wechselklanghorn zusammen zu betätigen.

Verhalten bei Tieren

Der Gesetzgeber schreibt bei der Begegnung mit Tierfuhrwerken und Tieren vor:

- so zu fahren, dass die Tiere nicht erschreckt werden

Wenn wir auf einer dringlichen Dienstfahrt grösseren Tieren z.B. Pferde, Kühe begegnen oder Tiertransporte kreuzen oder überholen, sollte nach Möglichkeit auf das Wechselklanghorn verzichtet werden, um die Tiere nicht zu verschrecken (Unfallgefahr). Ohne Wechselklanghorn besteht jedoch kein besonderes Vortrittsrecht mehr

Blaulichter an stillstehenden Fahrzeugen

Die Blaulichter dürfen auf Autobahnen und Autostrassen an Unfallstellen durch stillstehende Fahrzeuge solange betätigt werden, bis die anderen Sicherheitsmassnahmen getroffen worden sind, um die Unfallstelle zu sichern.

Fahrweise auf dringlichen Dienstfahrten

Der Führer eines vortrittsberechtigten Fahrzeugs, der erkennt, dass die Verkehrssituation ein Abweichen von den Verkehrsregeln und den besonderen Vortritt erfordert, muss Blaulicht und Wechselklanghorn frühzeitig einschalten. Die übrigen Strassenbenützer müssen rechtzeitig gewarnt werden und genügend Zeit haben, um dem vortrittsberechtigten Fahrzeug Platz zu machen.

Die frühzeitige Warnung der übrigen Strassenbenützer entbindet den Führer eines vortrittsberechtigten Fahrzeuges nicht davon, seine Fahrweise den jeweiligen Verhältnissen anzupassen. Er muss berücksichtigen, dass einzelne Strassenbenützer seine besonderen Warnsignale nicht oder zu spät wahrnehmen oder unzweckmässig reagieren können.

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.

Fahrschule Josef Landolt

Rösslistrasse 15, 8752 Näfels, Tel. 055 612 33 76, Nat. 079 223 86 11, E-Mail: info@fahrschule-landolt.ch
Homepage: www.fahrschule-landolt.ch

Die Grundregel Art. 26 vom Strassenverkehrsgesetz gilt auch für dringliche Dienstfahrten.
Die Grundregel sagt folgendes:

- jedermann muss sich im Verkehr so verhalten, dass er andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet.

Auf einer Notfallfahrt kann es sein, dass wir andere Verkehrsteilnehmer in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse behindern, aber wir dürfen auf keinen Fall jemanden gefährden.

Der Artikel sagt aber auch:

- besondere Vorsicht ist geboten gegenüber Kindern, Gebrechlichen und alten Leuten, ebenso wenn Anzeichen dafür bestehen, dass sich ein Strassenbenützer nicht richtig verhalten wird.

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.

Bei einer Einsatzfahrt darf nicht nur die Strasse fixiert werden, auch Trottoir, Ausfahrten und Seitenstrassen müssen beobachtet werden. Den Augenkontakt zu anderen Verkehrsteilnehmern suchen, denen wir den Vortritt nehmen und bei unklaren Verkehrssituationen Bremsbereitschaft erstellen.

Fahren mit zivilen Fahrzeugen

Fahrten mit dem eigenen Fahrzeug berechtigen nicht zum Überschreiten der Geschwindigkeitsvorschriften. Daher müssen bei Fahrten mit dem zivilen Fahrzeug zum Feuerwehrdepot oder Einsatzort die Verkehrsregeln immer einhalten werden.

Übertreten von Geschwindigkeitsvorschriften

Der Fahrzeugführer eines vortrittsberechtigten Fahrzeuges darf mit der gebotenen Sorgfalt auch von Geschwindigkeitsvorschriften abweichen, ohne Unterschied von allgemein geltenden (z.B. generell 50 km/h), signalisierten (z.B. Ausserorts 80 km/h, Autobahn 120 km/h) oder auf bestimmte Fahrzeugkategorien anwendbare Bestimmungen (z.B. schwere Motorwagen 80 km/h).

Dagegen darf mit Fahrzeugen, bei denen die Zulassungsbehörde aus technischen Gründen die Höchstgeschwindigkeit beschränkt hat, die im Fahrzeugausweis eingetragene Geschwindigkeitslimite aus Gründen der Verkehrssicherheit, auch auf dringlichen Fahrten nicht überschritten werden. Gründe für die Geschwindigkeitsbeschränkung sind: z.B. grosser Überhang, fehlende Federung, hoher Schwerpunkt usw. Solche Fahrzeuge sind z.B. Anhängerleiter, wenn wir mit diesen Fahrzeugen zu schnell fahren, kommt es unweigerlich zu einem Unfall.

Das persönliche Fahrkönnen darf nicht überschätzt werden. Die physikalischen Grenzen unabhängig aktiver und passiver Sicherheitseinrichtungen des Einsatzfahrzeuges nicht unterschätzt werden. Die Geschwindigkeit ist stets den Umständen anzupassen, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen. Der Führer muss das Fahrzeug ständig so beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann.

Unterschied des Anhalteweges bei verschiedenen Geschwindigkeiten

Beispiele:

Auf einer Fahrbahn fahren zwei Feuerwehrfahrzeuge nebeneinander mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Auf gleicher Höhe erkennen beide zur gleichen Zeit, dass ein Kind die Fahrbahn betritt. Das Fahrzeug, das mit 50 km/h fährt kommt nach 34 m kurz vor den Kind zu stehen. Das andere Feuerwehrfahrzeug, das mit 60 km/h unterwegs war, hat beim Kind noch eine Restgeschwindigkeit von ca. 40 km/h. 10 km/h Geschwindigkeits-Unterschied auf einer Strecke von 1 km macht einen Zeitgewinn von 12 Sekunden aus.

Diese zwei Beispiele zeigen klar und deutlich, dass mit waghalsiger Fahrweise keine oder nur wenig Zeit gewonnen wird, man gefährdet andere Verkehrsteilnehmer, sich selbst und die Mitfahrer.

Überholen

Auf einer dringlichen Dienstfahrt dürfen wir trotz Überholverbot andere Fahrzeuge überholen, auch wenn wir dafür eine Sicherheitslinie überfahren müssen.

Foto Polizei BL; Unfall auf einer dringlichen Dienstfahrt, Polizeiauto überholt ein Fahrzeug, auf gleicher Höhe biegt dieses nach links ab und es kommt zu einer seitlichen Kollision, keine Verletzten, Sachschaden über 100'000 Franken.



Verhalten beim Überholen:

- frühzeitig Blaulicht und Wechselklanghorn einschalten
- Geschwindigkeit den Umständen anpassen
- prüfen des entgegenkommenden Verkehrs ob ein Überholen möglich ist
- prüfen ob man sich nach dem Überholen wieder in die eigene Fahrspur einordnen kann und auf mögliche Hindernisse achten
- vor dem Ausbiegen zum Überholen den nachfolgenden Verkehr beobachten
- beim Überholen immer genügend Abstand zum überholenden Fahrzeug schaffen und immer die Blinker beim Überholen benutzen
- In unübersichtlichen Kurven, auf und unmittelbar vor Bahnübergängen ohne Schranken sowie vor Kuppen darf nicht überholt werden.

Überholen bei Strassenverzweigungen:

- auf Strassenverzweigung nur, wenn sie übersichtlich sind
- auf einer Strasse mit Vortrittsrecht (z.B. Hauptstrasse, Verzweigung mit Strasse ohne Vortritt oder Lichtsignal) dürfen wir auch auf einer unübersichtlichen Verzweigung überholen
- auf einer Strasse ohne Vortrittsrecht dürfen wir auf einer unübersichtlichen Verzweigung nicht überholen

Besondere Fälle des Überholen:

- stillstehende Fahrzeuge vor einem Fussgängerstreifen sollte man nicht überholen (wenn doch, auf allfällige Fussgänger auf dem Streifen achten und mit angepasster Geschwindigkeit fahren, dass man nötigenfalls noch anhalten kann)
- Fahrzeuge, die zum Abbiegen nach links eingespurt haben, dürfen nur rechts überholt werden
- in Tunnels ist das Überholen von mehrspurigen Motorfahrzeugen in einer Fahrrichtung, in der nur ein Fahrstreifen besteht, bei Gegenverkehr untersagt (Empfehlung: wenn keine Überholmöglichkeit besteht, sind die besonderen Warnsignale auszuschalten, man ist schneller durch den Tunnel und die anderen Verkehrsteilnehmer werden nicht verunsichert)

Merke:

Überholen ist eines von den gefährlichsten Manövern, im Zweifelsfalle NIE überholen

Beachten der Verkehrsregeln

Die Führer dürfen, unter Wahrung der gebotenen Sorgfalt, von den Verkehrsregeln abweichen. Die Vorschriftssignale über Mass- und Gewichtsbeschränkungen müssen aber auf einer dringlichen Dienstfahrt auf Grund der Verkehrssicherheit eingehalten werden, das sind z.B. Höchstbreite, Höchsthöhe, Höchstlänge, Achsdruck und Höchstgewicht. Das Signal "Schneeketten obligatorisch" gilt auch für Einsatzfahrzeuge.

Befahren von Einbahnstrassen in der entgegengesetzten Richtung

Einbahnstrassen sind Strassen, die nur in der angezeigten Richtung befahren werden dürfen, dies gilt auch für dringliche Dienstfahrten.

Ausnahmen:

- auf ausdrückliche Weisung der Polizei
- wenn ein vorbereiteter Routenplan mit detaillierten Weisungen vorliegt
- wenn die ganze Strasse von ihrem Ende bis zum Einsatzort überblickbar und frei ist

Befahren von Verzweigungen mit Lichtsignalanlagen

Eine Verzweigung mit Lichtsignalen zu befahren, obwohl die Lichtsignale Halt gebietet und anderen Strassenbenützern freie Fahrt ankündigt, erfordert höchste Sorgfalt.

Foto Aargauer Zeitung; Unfall auf einer dringlichen Dienstfahrt, Feuerwehrfahrzeug will bei Rot eine Kreuzung passieren, es kommt zu einer seitlichen Kollision mit einem Personenwagen, bei dem die Ampel grün zeigte, Personenwagenlenkerin starb bei diesem Unfall, Beifahrerin des Personenwagens wurde schwer verletzt.



Verhalten bei Lichtsignalanlagen:

- frühzeitig Blaulicht und Wechselklanghorn einschalten
- Geschwindigkeit vor dem Rotlicht verringern
- Langsam in die Verzweigung hinein tasten und im Schritt-Tempo weiterfahren
- auf einen Sicherheitshalt soll nach Möglichkeit verzichtet werden, denn sonst können die anderen Verkehrsteilnehmer annehmen, man lasse ihnen den Vortritt
- das Tempo darf erst wieder beschleunigt werden, wenn sich der Führer vergewissert hat, dass er die Verzweigung gefahrlos passieren kann
- beim Abbiegen die Blinker benützen
- Blickkontakt mit den anderen Verkehrsteilnehmern suchen und herstellen
- Rücksicht auf Fussgänger nehmen

Befahren von Verzweigungen

Eine Verzweigung zu befahren, obwohl die anderen Verkehrsteilnehmer Vortritt hätten, erfordert höchste Sorgfalt.

Wir kennen verschiedene Vortritts-Situationen bei Verzweigungen:

- auf Nebenstrassen gilt Rechtsvortritt
- linksabbiegende Fahrzeuge müssen dem Gegenverkehr den Vortritt lassen
- Signale, die den Vortritt regeln "Stop" oder "Kein Vortritt"
- Fahrzeuge auf der Hauptstrasse haben den Vortritt

Verhalten in diesen Situationen:

- frühzeitig Blaulicht und Wechselklanghorn einschalten
- Geschwindigkeit vor der Verzweigung verringern
- Langsam in die Verzweigung hineintasten und im Schritt-Tempo weiterfahren
- auf einen Sicherheitshalt soll nach Möglichkeit verzichtet werden, denn sonst können die anderen Verkehrsteilnehmer annehmen, man lasse ihnen den Vortritt. Dies gilt auch beim Signal Stop, somit dürfen wir in dieser Situation einen Rollstop machen
- das Tempo darf erst wieder beschleunigt werden, wenn sich der Führer vergewissert hat, dass er die Verzweigung gefahrlos passieren kann
- beim Abbiegen die Blinker benützen
- Blickkontakt mit den anderen Verkehrsteilnehmern suchen und herstellen
- Rücksicht auf Fussgänger nehmen
- Befahren von Engpässen und schmalen Strassen
- Einen Engpass zu befahren, obwohl die entgegenkommenden Fahrzeuge Vortritt haben, erfordert höchste Sorgfalt.

Verhalten in Engpässen:

- frühzeitig Blaulicht und Wechselklanghorn einschalten
- Geschwindigkeit vor dem Engpass verringern
- mit angepasster Geschwindigkeit in den Engpass hineinfahren
- das Tempo darf erst wieder beschleunigt werden, wenn sich der Führer vergewissert hat, dass er den Engpass gefahrlos passieren kann.

Verhalten auf schmalen kurvenreichen Strassen (Bergstrassen):

- frühzeitig Blaulicht und Wechselklanghorn einschalten
- Geschwindigkeit so anpassen, dass man auf halbe Sichtweite anhalten kann
- **Wichtig:** Wechselklanghorn immer eingeschaltet lassen, damit die entgegenkommenden Fahrzeuge frühzeitig eine Ausweichstelle benützen können

Einsatzfahrten auf Autobahnen

Da Autobahnen richtungstrennt sind, zum Teil weit auseinanderliegende Anschlüsse haben und unter Umständen komplizierte Anschluss- und Verzweigungsbauwerke aufweisen, muss man sich sehr präzise über den Einsatz orientieren lassen und dafür sorgen, dass die genaue Fahrstrecke exakt bis zum Ort des Ereignisses übermittelt wird.

Foto Polizei GL; Feuerwehrrückzug auf der Autobahn, Unfallstelle gut absichern, alle Feuerwehrleute tragen Schutzbekleidung, den vorbeifließenden Verkehr beim Arbeiten an der Unfallstelle nie vergessen und nicht aus den Augen lassen, keine Hast an der Unfallstelle.



Verhalten:

- solange es die Verkehrssicherheit zulässt, halten sich auch die Einsatzfahrzeuge an die Verkehrsregeln
- durch eine Autobahn- oder Autostrassen-Ausfahrt darf selbst mit den besonderen Warnsignalen nie eingefahren werden
- auf Autobahnen darf auch mit Blaulicht und Wechselklanghorn nie gewendet und an Stellen abgebogen werden, bei denen es den übrigen Verkehrsteilnehmern verboten ist
- kommt ein Einsatzfahrzeug ausnahmsweise auf der Gegenfahrbahn in die Nähe des Einsatzortes, so muss das Einsatzfahrzeug unter allen Umständen daran vorbeifahren und über den nächsten Anschluss wenden

Ausnahmen:

- auf ausdrückliche Weisung der Polizei (durch absperren der Fahrbahn oder durch Begleitung als Lotse)
- wenn ein vorbereiteter Routenplan mit detaillierten Weisungen eine entsprechende Fahrweise vorsieht
- wenn die ganze Ausfahrt von ihrem Ende bis zum Unfallort überblickbar und frei ist

Überholen auf Autobahnen

Wir fahren normal auf dem rechten Fahrstreifen, zum Überholen wechseln wir auf den linken Fahrstreifen (d.h. wir überholen immer links)

- im Bereich stockender oder stehender Fahrzeugkolonnen fahren wir mit Blaulicht und Wechselklanghorn und mit eingeschalteten Abblendlichtern in der Gasse zwischen den Fahrzeugkolonnen. Diese ist bei dreistreifigen Autobahnen zwischen dem 1. und 2. Überholstreifen
- unter allen Umständen ist ein Ausweichen auf den Pannestreifen zu vermeiden, auch wenn bei stockendem Vorankommen in der Gasse die Benützung eines freien Pannestreifens verlockend sein mag. Ausgenommen in Fällen, in denen die Fahrbahn durch verunfallte Fahrzeuge blockiert ist

Befahren des Autobahntunnels

Bezüglich Fahrt der Einsatzfahrzeuge in Autobahn-Tunnel gilt es zu beachten:

- die Röhre für den Gegenverkehr darf nur auf ausdrückliche Weisung der Polizei und mit grosser Vorsicht befahren werden
- Fahrstreifen, die mittels Lichtsignal gesperrt sind (rotes Kreuz) dürfen ebenfalls nur mit Zustimmung der Polizei und auch dann nur mit grösster Vorsicht benützt werden (Gegenverkehr möglich)
- Absichern der Unfallstelle
- Wenn wir vor der Polizei an der Unfallstelle sind, ist als erstes die Unfallstelle ausreichend abzusichern

Wichtig: alle Angehörige der Feuerwehren tragen Schutzbekleidung

Schutzbekleidung = Lebensversicherung

Den vorbeifliessenden Verkehr beim Arbeiten an der Unfallstelle nie vergessen und nicht aus den Augen lassen. Hast auf der Autobahn kann tödlich sein

Befahren von Fussgängerzonen

Das Befahren von Fussgängerzonen auf einer dringlichen Dienstfahrt birgt besondere Gefahren, da die Fussgänger nicht mit dem Auftauchen eines schnell fahrenden Einsatzfahrzeuges rechnen.

Verhalten in Fussgängerzonen:

- Fahren mit Blaulicht und Wechselklanghorn (beim Betätigen des Wechselklanghorns, auf die Verhältnismässigkeit achten)
- Schritt-Tempo fahren
- Menschen nicht gefährden
- Sachwerte nicht beschädigen

Bahnübergänge und Verhalten gegenüber Tram

Das Befahren von Bahnübergängen und das Verhalten gegenüber dem Tram und der Bahn birgt besondere Gefahren und erfordert höchste Sorgfalt.

Foto Josef Ritler; Unfall auf einer dringlichen Dienstfahrt, Polizei verfolgt einen flüchtenden Fahrzeuglenker, Polizeiauto verunglückt beim Überqueren, eines geschlossenen Bahnüberganges mit Halbschranken, mit dem herannahenden Zug, ein Polizist tot der Andere wurde schwer verletzt.



Art. 45 VRV:

- Die Strassenbahn hat den Fahrzeugen der Feuerwehr, Sanität und Polizei, die sich durch die besonderen Warnsignale ankündigen, den Vortritt zu lassen.
- Gegenüber dem Tram können wir den besonderen Vortritt auf einer dringlichen Dienstfahrt nicht immer beanspruchen. Wenn ein Tram eine Notbremsung einleiten muss, besteht die Gefahr, dass sich etliche Passagiere als Folge der Notbremsung verletzen würden.
- Ein Zug hat einen sehr grossen Bremsweg. Einen Bahnübergang zu überqueren, wenn bereits die Warnanlage das Ankommen eines Zuges ankündigt, ist lebensgefährlich und daher strengstens verboten.

Verhalten gegenüber Tram und Zug:

- Einem herannahendem Schienenfahrzeug ist umgehend Platz zu machen
- Fahrzeuge dürfen nicht auf dem Strassenbahngleise und nicht näher als 1,50 m neben der nächsten Schiene halten

Verhalten vor und bei Bahnübergängen:

- Die Geschwindigkeit ist stets den Umständen anzupassen
- vor Bahnübergängen ist anzuhalten, wenn Schranken sich schliessen oder Signale (rotes Blinklicht) Halt gebieten. Wo solche fehlen ist anzuhalten wenn Eisenbahnfahrzeuge herannahen
- freiwilliges Halten ist auf Bahnübergängen untersagt
- Schranken und Halbschranken dürfen weder geöffnet, umfahren, umgangen, überstiegen oder unter ihnen durchgegangen werden
- bei Unfällen auf Bahnübergängen haben die Beteiligten, die Bahnverwaltung unverzüglich zu benachrichtigen

Verhalten bei unbewachten Bahnübergängen (ohne Schranken und Blinklicht)

- Die Geschwindigkeit vor dem Bahnübergang verringern
- rechtzeitig Wechselklanghorn ausschalten, um einen herannahenden Zug zu hören und gegebenenfalls warten, bis der Zug vorbei ist
- auf oder unmittelbar vor Bahnübergängen ohne Schranken darf nicht überholt werden (ausgenommen Fussgänger und Radfahrer bei guter Übersicht)

Tipp: Nicht immer ist der kürzeste Weg an den Schadenplatz der schnellste Weg. Bei einem geschlossenem Bahnübergang können wir wertvolle Zeit verlieren. Daher ist der Anfahrweg zum Schadenplatz nach Möglichkeit so zu legen, dass wir keinen Bahnübergang passieren müssen.

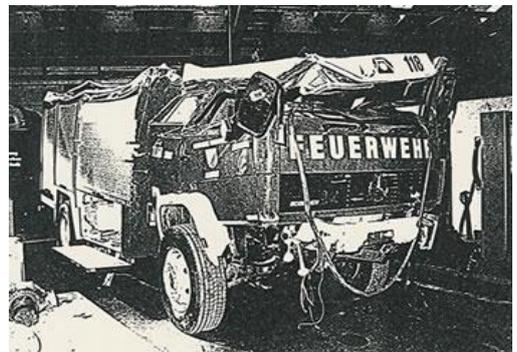
Rückwärtsfahren

Bei Fahrzeugen mit beschränkter Sicht nach hinten ist zum Rückwärtsfahren eine Hilfsperson beizuziehen. Rückwärts darf nur im Schritttempo gefahren werden. Das Rückwärtsfahren über Bahnübergänge und unübersichtliche Strassenverzweigungen ist untersagt.

Verhalten bei Unfällen

Wird ein mit Blaulicht und Wechselklanghorn ausgerüstetes Fahrzeug auf einer dringlichen Fahrt in einen Unfall verwickelt, darf der Führer nur dann weiterfahren, wenn die Hilfe an Verletzte und die Feststellung des Sachverhaltes gewährleistet sind.

Foto ZVG; Unfall auf einer dringlichen Dienstfahrt; Feuerwehrfahrzeug verunglückte bei der Anfahrt zum Brandplatz, TLF durchbrach in einer Kurve die Leitplanke, fiel acht Meter in die Tiefe und wurde glücklicherweise von einem Baum aufgehalten, vier Feuerwehrleute wurden bei diesem Unfall verletzt, Unfallgrund: Kurve zu schnell befahren.



Verhalten nach Unfall:

- Unfallstelle gegen den übrigen Verkehr absichern (Pannendreieck aufstellen)
- Hilfeleistung an Verletzte und Meldung an Polizei und Einsatzleitstelle
- der Führer muss im Einzelfall nach den gegebenen Umständen (Schwere des Unfalls, Verfügbarkeit eines Ersatzfahrzeuges), nach pflichtgemäßem Ermessen, entscheiden, ob er weiterfahren darf
- vor der Weiterfahrt, Unfall-Endlage des Fahrzeuges auf der Strasse anzeichnen

Tragen von Sicherheitsgurten

Führer und Mitfahrer von Feuerwehr- und Polizeifahrzeugen im Notfalleinsatz müssen die vorhandenen Sicherheitsgurten tragen (ausgenommen Begleitpersonen von besonders betreuungsbedürftigen Personen in Fahrzeugen der Sanität und der Behindertenfahrdienste VRV Art. 3a. Bei einem Unfall entstehen grosse Fliehkräfte.

Beispiel:

Ein 80 kg schwerer Feuerwehrmann wird bei einem Unfall mit 50 km/h mit dem ca. 25-fachen Körpergewicht nach vorne geschleudert, dies entspricht ca. 2'000 kg.

Ohne Sicherheitsgurte praktisch keine Überlebenschance!

Aus diesem Beispiel ersehen wir klar, dass wir auch auf einer dringlichen Dienstfahrt die vorhandenen Sicherheitsgurten tragen, die Gefahr auf einer Notfallfahrt in einen Unfall verwickelt zu werden ist bedeutend höher.

Merke:

Das Tragen der Sicherheitsgurte dient zu unserer eigenen Sicherheit

Beifahrer

Der Beifahrer des Einsatzfahrzeuges kann als Copilot äusserst hilfreich sein. Der Lenker konzentriert sich auf den Verkehr, der Beifahrer beachtet den Funk, führt den Funkverkehr, beobachtet auch den Strassenverkehr, hilft dem Fahrer beim Auffinden des Schadenplatzes und amtiert beim Rückwärtsfahren als Hilfsperson.

Zustand des Führers

Wer wegen Übermüdung, Einwirkung von Alkohol, Medikamenten oder Drogen oder aus einem anderen Grund nicht fahrfähig ist, darf auf keinen Fall ein Fahrzeug führen. Niemand darf ein Fahrzeug einem Führer überlassen, der nicht fahrfähig ist (Art. 2 VRV).

Diese Bestimmungen gelten auch für Fahrzeugführer auf dringlichen Dienstfahrten. Zusätzlich ist den Führern, die berufsmässige Personentransporte durchführen (Ambulanzfahrer), der Genuss alkoholischer Getränke während der Arbeitszeit und innert 6 Stunden vor Beginn der Arbeit untersagt.

Die goldene Regel für Alkohol und fahren lautet:

" wenn ich trinke, dann fahre ich nicht, wenn ich fahre, dann trinke ich nicht"

Weitere Sonderrechte

Die Fahrten der Feuerwehr, der Sanität und der Polizei sind vom Sonntags- und Nachtfahrverbot ausgenommen. Dies gilt auch für Fahrzeuge Dritter, wenn damit Notfallfahrten durchgeführt werden. Die Führer der vortrittsberechtigten Fahrzeuge fallen auch nicht unter die Chauffeurverordnung ARV 1 oder die Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen ARV 2.

Strafbarkeit

Im Artikel 100 des Strassenverkehrsgesetzes und im Art. 32 und Art. 34 des Strafgesetzbuchs wird bei dringlichen Dienstfahrten die Strafbarkeit des Fahrzeugführers geregelt.

Art. 100 Ziff. 4 SVG:

Der Führer eines Feuer-, Sanitäts- oder Polizeifahrzeuges ist auf einer dringlichen Dienstfahrt wegen Missachtung der Verkehrsregeln und der besonderen Anordnungen für den Verkehr nicht strafbar, sofern er die erforderlichen Warnsignale gab und alle Sorgfalt beobachtete, die nach den besonderen Verhältnissen erforderlich waren

Art. 32 StGB:

Die Tat, die das Gesetz oder eine Amts- oder Berufspflicht gebietet oder die das Gesetz erlaubt oder straflos erklärt, ist kein Verbrechen oder Vergehen

Art. 34 Ziff. 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.

Zukunftsansichten / Fahrsimulator

Foto Oerlikon Contraves; der EiSim Pol - Einsatz-Simulator Polizei - ist das erste Ausbildungsmittel für das realitätsnahe Training dringlicher Einsatzfahrten. Das System wurde von der Firma Oerlikon Contraves entwickelt und in Zusammenarbeit mit den Polizeikörpern Bern und Zürich auf die schweizerischen Verhältnisse angepasst.



Ein Unfall, ein Brand, eine Straftat; ein Notfall erfordert eine rasche Reaktion. Einsatzfahrer von dringlichen Dienstfahrten müssen schnell und sicher zugleich vorwärts kommen. Blaulichteinsätze kann man in Wirklichkeit aber nicht trainieren. Zwar lässt sich auf abgesperrten Übungsstrecken die Fahrzeugbeherrschung verbessern, aber das reicht noch lange nicht aus, um für den echten Notfall vorbereitet zu sein.

Der EiSim Pol - Einsatz-Simulator Polizei - ist das erste Ausbildungsmittel für das realitätsnahe Training dringlicher Einsatzfahrten. Das System wurde von der Firma Oerlikon Contraves entwickelt und in Zusammenarbeit mit den Polizeikörpern Bern und Zürich auf die schweizerischen Verhältnisse angepasst. Das Konzept des EiSim Pol basiert auf dem international eingeführten Adams System (Advanced Driving And Manoeuvring Simulator), welches bereits seit mehreren Jahren erfolgreich für die Ausbildung von Berufskraftfahrern eingesetzt wird.

Koordiniert durch die Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein (ACVS) konnten im Januar 2001 über 200 Polizisten aus der ganzen Schweiz den EiSim Pol ausgiebig testen. Die Begeisterung für die realitätsnahe Ausbildung sowie die Echtheit der simulierten Fahrumgebung waren sehr gross.

In einem solchen Simulator können schwierige und risikoreiche Verkehrssituationen bei unterschiedlichen Wetterverhältnissen wiederholt geübt werden. Zum ersten Mal lässt sich heute in einem Simulator etwas üben, das niemals zuvor ausgebildet werden konnte; eine wirkliche Blaulichtfahrt, bei der alle Komponenten des Echtfalls realistisch zusammenwirken. Die Ausbildungsverantwortlichen von Polizei, Feuerwehr und Sanität sind sich einig, dass ein solches System für die praxisnahe und risikolose Fahrausbildung einem dringenden Bedürfnis entspricht.

Foto Oerlikon Contraves; in einem solchen Einsatz-Simulator können schwierige und risikoreiche Verkehrssituationen bei unterschiedlichen Wetterverhältnissen wiederholt geübt werden. Zum ersten Mal lässt sich heute in einem Simulator etwas üben, das niemals zuvor ausgebildet werden konnte; eine wirkliche Blaulichtfahrt, bei der alle Komponenten des Echtfalls realistisch zusammenwirken.



Fragen: Josef Landolt
Rösslistrasse 15, 8752 Näfels
Tel. 079 223 86 11
E-Mail: info@fahrschule-landolt.ch
www.fahrschule-landolt.ch