



Possard, Marlon/Hohensinn, Andreas

Awareness bei Einsatzfahrten im österreichischen Polizeidienst. Rechtliche Rahmenbedingungen, Risiken und Konsequenzen

SIAK-Journal – Zeitschrift für Polizeiwissenschaft und polizeiliche Praxis (2/2025), 41-53.

doi: 10.7396/2025_2_D

Um auf diesen Artikel als Quelle zu verweisen, verwenden Sie bitte folgende Angaben:

Possard, Marlon/Hohensinn, Andreas (2025). Awareness bei Einsatzfahrten im österreichischen Polizeidienst. Rechtliche Rahmenbedingungen, Risiken und Konsequenzen, SIAK-Journal – Zeitschrift für Polizeiwissenschaft und polizeiliche Praxis (2), 41-53, Online:

https://dx.doi.org/10.7396/2025_2_D .

© Bundesministerium für Inneres – Sicherheitsakademie / Verlag Österreich, 2025

Hinweis: Die gedruckte Ausgabe des Artikels ist in der Print-Version des SIAK-Journals im Verlag Österreich (<https://www.verlagoesterreich.at/>) erschienen.

Online publiziert: 7/2025

Awareness bei Einsatzfahrten im österreichischen Polizeidienst

Rechtliche Rahmenbedingungen, Risiken und Konsequenzen

Exekutivbedienstete der Landespolizeidirektion (LPD) Wien kommen sehr rasch nach Beendigung ihrer polizeilichen Ausbildung in die Situation, Einsatzfahrten unter Verwendung von Blaulicht und Folgetonhorn durchführen zu müssen. Diese Tätigkeit ist meist mit einem hohen persönlichen Stresslevel, großen fahrtechnischen Herausforderungen und einer enormen rechtlichen Verantwortung für die Lenkerinnen und Lenker verbunden. Besonderen Herausforderungen bei Einsatzfahrten innerhalb der Großstadt Wien müssen sich etwa die Besitzerinnen und Besitzer von Probeführerscheinen und insbesondere Exekutivbedienstete stellen, die privat über kein Fahrzeug verfügen. In diesem Beitrag, der sich im Speziellen einer Analyse der LPD Wien widmet, werden vorwiegend die möglichen Folgen analysiert, die sich aus dem Verwaltungsstrafrecht, dem Strafrecht, dem Zivilrecht und dem Disziplinarrecht ergeben können. Außerdem wird die Haftung im Schadensfall auf kompakte Art und Weise näher untersucht. Darüber hinaus wurden für die praktischen Outputs des vorliegenden Beitrags zwischen Herbst 2024 und Januar 2025 verschiedene Expertinnen und Experten mit Zugehörigkeit zur LPD Wien interviewt, die in der Praxis mit der Ausbildung von Polizistinnen und Polizisten betraut sind. Selbst wenn die Forschung aufgrund der Anzahl der interviewten Personen nicht als repräsentativ klassifiziert werden kann, so gewährt sie doch Einblicke in die Ausbildung von Polizistinnen und Polizisten und skizziert gleichzeitig das Verbesserungspotenzial in bestimmten Sektoren der Aus- und Fortbildung. Abschließend wird aufgezeigt, dass auch eine mentale Vorbereitung wesentlich für eine unfallfreie Durchführung von Einsatzfahrten sein kann. Aufgrund der Interviews können summa summarum zwei wesentliche Ergebnisse abgeleitet werden, nämlich einerseits, dass Polizeibedienstete zwar über das notwendige gesetzliche Wissen verfügen, um Einsatzfahrten rechtlich korrekt durchzuführen zu können, andererseits aber auch Reformbedarf in Bezug auf die Nachbereitung von Verkehrsunfällen sowie bei der Aus- und Fortbildung der Exekutivbeamtinnen und Exekutivbeamten besteht.

1. EINFÜHRUNG IN DEN THEMENBEREICH

Die LPD Wien hat im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen bei Einsatzfahrten verwaltungs- und disziplinarrechtliche Maßnahmen ergriffen, um die Anzahl

von Verkehrsunfällen, bei denen beispielsweise das Rotlicht durch Lenkerinnen und Lenker von Einsatzfahrzeugen (grob) fahrlässig missachtet wurde, zu reduzieren. Das Ziel dieser Maßnahmen war es, die Bediensteten zu einer defensiveren



MARLON POSSARD,
*Assistant Professor/Habilitation,
lehrt und forscht an der FH Campus
Wien und an der SFU Wien und
Berlin.*



ANDREAS HOHENSINN,
*Referent für Stabsarbeit, Callcenter
und Angelegenheiten des Führungs-
systems der Sicherheitsexekutive in
besonderen Lagen im BMI, Abt. II/
ORK/10.*

und dadurch in weiterer Folge zu einer sichereren Fahrweise zu bewegen. Die Sicherheit ist beim Lenken von Einsatzfahrzeugen von wesentlicher Bedeutung, da Verkehrsunfälle in diesem Zusammenhang oftmals schwerwiegende (rechtliche) Konsequenzen, sowohl für die betroffenen Einsatzkräfte als auch für die Organisation selbst, mit sich bringen können. In Österreich gibt es besondere gesetzliche Normen und Verhaltensvorschriften, die Lenkerinnen und Lenker von Einsatzfahrzeugen befolgen müssen. Gleichzeitig sind Polizistinnen und Polizisten rechtlich befugt, sich über verkehrsrechtliche Verbote und Gebote bei Einsatzfahrten hinwegzusetzen. Bedienstete, die Einsatzfahrten wahrnehmen müssen und daher einem deutlich höheren Risiko ausgesetzt sind, sind gefährdet, vermehrt in kritische Verkehrssituationen verwickelt zu werden als bei herkömmlichen Dienstfahrten.¹ Es kann in den einzelnen österreichischen LPDs zudem immer häufiger beobachtet werden, dass die notwendige Sensibilität hinsichtlich der persönlichen und organisationalen Verantwortlichkeit, die rechtlichen Voraussetzungen für das Lenken von Einsatzfahrzeugen sowie allfällige rechtliche Konsequenzen und Haftungsangelegenheiten (z.B. in Bezug auf betroffene Lenkerinnen und Lenker im Schadensfall) thematisiert werden.

Für die vorliegende Analyse wurden die rechtlichen Voraussetzungen für Einsatzfahrten, die Auswertungen von Unfallzahlen mit Dienstfahrzeugen sowie Aus- und Fortbildungsinhalte der Sicherheitsakademie (SIAK) in der Fahrtechnikausbildung, die in der gesamten österreichischen Bundespolizei für Exekutivbedienstete Gültigkeit haben, herangezogen. Begleitend dazu wurden Interviews mit ausgewählten Expertinnen und Experten durchgeführt, deren Ergebnisse ebenso in diesem Beitrag diskutiert werden. Mit dem gegenständli-

chen Beitrag wird vor allem ein Ziel verfolgt, nämlich darzulegen, inwiefern gezielte Schulungen hinsichtlich möglicher rechtlicher Auswirkungen im Schadensfall zu einer höheren Sensibilität befähigen können. Durch die erlernte Awareness sollen selbstverschuldete und risikoreiche Situationen während einer Einsatzfahrt minimiert werden. Auf detaillierte Inhalte der praktischen und fahrtechnischen Ausbildung im Zuge der polizeilichen Ausbildung wird im Rahmen dieses Beitrags (nicht zuletzt aufgrund einer thematischen Beschränkung) nur am Rande eingegangen. Im Feld der Untersuchung von Awareness im Bereich von Polizistinnen und Polizisten bei Einsatzfahrten zeigt sich i.S. eines forschungsbezogenen Status quo, dass sich bisher vorwiegend deutsche sowie US-amerikanische Studien und Fachartikel intensiv mit einer qualitativ hochwertigen Aus- und Fortbildung für Lenkerinnen und Lenker von Einsatzfahrzeugen unterschiedlicher Einsatzorganisationen auseinandergesetzt haben. Bei näherer Betrachtung der einzelnen Forschungsergebnisse zeigt sich, dass nahezu übereinstimmend festgestellt wird, dass zu wenig Ausbildungszeit für eine qualitätsvolle Ausbildung – betreffend die Situation von Lenkerinnen und Lenker von Einsatzfahrzeugen – vorhanden ist. Ein solches Ausbildungsdefizit erscheint vor dem Hintergrund einer möglichen Reduktion von Verkehrsunfällen (und damit verbunden auch von etwaigen Zivilrechtsverfahren) fragwürdig.²

2. EFFIZIENZ UNTER DRUCK: EINSATZFAHRTEN

Gemäß § 26 Abs. 2 Straßenverkehrsordnung (StVO) unterliegen die verkehrsrechtlichen Regelungen für die praktische Durchführung von Einsatzfahrten spezifischen Bestimmungen. Dieser Absatz statuiert, dass Lenkerinnen und Lenker

von Einsatzfahrzeugen bei der Bewältigung ihrer Aufgaben nicht an geltende Verkehrsverbote oder -beschränkungen gebunden sind. Dabei wird jedoch explizit festgehalten, dass dabei weder Personen gefährdet noch Sachen beschädigt werden dürfen. Darüber hinaus ist explizit normiert, dass Einsatzfahrzeuge gemäß § 19 Abs. 2 StVO stets Vorrang haben. Gemäß § 13 der Dienstkraftfahrzeugrichtlinie des Bundesministeriums für Inneres (DKR-BMI) ist das Lenken eines Dienstkraftfahrzeuges bei einer Einsatzfahrt ausschließlich hierfür besonders geeigneten Bediensteten gestattet. Dies setzt neben den kraftfahrrechtlichen Voraussetzungen eine entsprechende Fahrpraxis sowie eine exekutivspezifische oder zumindest gleichwertige Fahrausbildung voraus.³

2.1 Einschränkungen

Gemäß § 26 Abs. 3 StVO wird die o.a. Freizügigkeit bei Einsatzfahrten im Bereich von ampelgeregelten Kreuzungen dahingehend eingeschränkt, dass Einsatzfahrzeuge bei rotem Licht zwar in eine Kreuzung einfahren dürfen – dies jedoch nur dann, wenn sie vorher angehalten und sich überzeugt haben, dass sie dabei keine Menschen gefährden oder Sachen beschädigen. In § 2 Abs. 1 Z 26 StVO wird das Anhalten als ein Vorgang beschrieben, der durch die Verkehrslage oder sonstige wichtige Umstände erzwungen wird. In einer solchen Situation wird das Einsatzfahrzeug zum Stillstand gebracht. Es kann hervorgehoben werden, dass insbesondere dieser Umstand bei einer hohen Anzahl von Verkehrsunfällen mit der Beteiligung von Einsatzfahrzeugen in Kreuzungsbereichen als Unfallursache ausschlaggebend ist. Gemäß der gesetzlichen Regelung sind daher Einsatzfahrzeuge bei Rotlicht vor Straßenkreuzungen anzuhalten, selbst wenn dies für die Besatzung eine Verzögerung bei der Erreichung des Ortes der

dringenden Hilfeleistung bedeuten kann (z.B. im Rahmen eines Rettungs-, Feuerwehr- oder Polizeieinsatzes). Dieser subjektiv und vermutlich verzerrt wahrgenommene Aspekt der Zeitverzögerung bildet in weiterer Folge die Grundlage für folgenschwere Entscheidungen, wie etwa das Befahren des Kreuzungsbereichs, ohne zuvor anzuhalten.

2.1.1 Zusammentreffen von Einsatzfahrzeugen

Da Einsatzfahrzeuge nicht an Verkehrsverbote oder -beschränkungen gebunden sind, wurde in § 26 Abs. 4 StVO für das Zusammentreffen von Einsatzfahrzeugen (insbesondere bei Kreuzungen oder Straßeneinmündungen) eine besondere Vorrangregelung definiert. Hierbei haben in der Reihenfolge Rettungsfahrzeuge, Fahrzeuge der Feuerwehr, Fahrzeuge des Sicherheitsdienstes (Polizei) und schließlich sonstige Einsatzfahrzeuge (z.B. Fahrzeuge der Wiener Linien in Wien) den Vorrang. Diese Regelung erweist sich insofern als praxisrelevant, da es aufgrund solcher Umstände bereits mehrfach zu Verkehrsunfällen zwischen Einsatzfahrzeugen gekommen ist, wie dies anhand zahlreicher rechtlicher Analysen aufgezeigt werden kann. Im Rahmen der juristischen Bewertung spielt im Speziellen die Anpassung der Geschwindigkeit an die jeweiligen Verkehrsverhältnisse eine zentrale Rolle, da hiervon die Beurteilung einer möglichen leichten oder groben Fahrlässigkeit abhängt. Zudem muss geprüft werden, ob den beiden Einsatzfahrzeugen das Ampelsignal „Rot“, „Grün“ oder jeweils „Rot“ und „Grün“ angezeigt wurde, um die Kreuzung zu passieren. In solchen Fällen ist es erforderlich, sowohl das Verschulden als auch die Kausalität unter Berücksichtigung der Vorrangregelung für Einsatzfahrzeuge gemäß § 26 Abs. 4 StVO festzustellen. Dies betrifft unter anderem die

Beurteilung einer möglichen zivilrechtlichen Haftung der Lenkerin bzw. des Lenkers sowie die Feststellung eines Mitverschuldens am Unfallereignis.⁴

2.1.2 Mangelnde Fahrpraxis als wesentlicher Faktor

Der Besitz einer Lenkberechtigung der Klasse B ist für den Eintritt in den Exekutivdienst nicht mehr obligatorisch. Das Bundesministerium für Inneres (BMI) hat eine Rekrutierungsmaßnahme erlassen, die angehenden Polizistinnen und Polizisten die Führerscheinkosten erstatten soll. Voraussetzung für die Erstattung der Kosten ist der Nachweis der bestandenen Fahrprüfung bis spätestens sechs Monate nach der Polizeigrundausbildung.⁵ Gemäß § 4 Abs. 1 Führerscheingesetz (FSG) unterliegen diese Bediensteten, wie alle Fahranfängerinnen und Fahranfänger, einer dreijährigen Probezeit. Schwere Verstöße werden in der praktischen Anwendung mit rechtlichen Konsequenzen geahndet. Somit können Handlungen bei Einsatzfahrten unter gewissen Umständen sanktioniert werden. Exekutivbedienstete der LPD Wien etwa erhalten im Rahmen ihrer polizeilichen Grundausbildung eine fahrtechnische Ausbildung. Dabei liegt der Fokus auf den rechtlichen Voraussetzungen für Fahrten mit Fahrzeugen des öffentlichen Sicherheitsdienstes gemäß § 26a StVO sowie auf Einsatzfahrten mit Blaulicht mit oder ohne Folgetonhorn gemäß § 26 StVO. Nach Abschluss der Polizeigrundausbildung und der genannten Fahrtechnikausbildungen dürfen Exekutivbedienstete Einsatzfahrten durchführen. Problematisch i.d.Z. ist, dass einige Lenkerinnen und Lenker keine Fahrpraxis aufweisen, da sie selbst beispielsweise kein eigenes Fahrzeug besitzen und/oder fast ausschließlich öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Auch Probeführerscheinbesitzerinnen und Probeführerscheinbesitzer haben in den meis-

ten Fällen kaum Erfahrung im einsatzmäßigen Fahren, was die Situation zusätzlich erschwert.

2.1.3 Stressfaktoren bei Einsatzfahrten

Fahrerinnen und Fahrer von Einsatzfahrzeugen sind während ihrer Einsätze mit einer Reihe von Herausforderungen konfrontiert, die ihre Fähigkeit zur sicheren Fahrt und schnellen Entscheidungsfindung beeinträchtigen können. Zu den größten Stressfaktoren zählen der Zeitdruck, da sie oft in kürzester Zeit am Einsatzort sein müssen, und die unvorhersehbare Verkehrssituation, die zu zusätzlichem Stress führen kann. Auch die ständige Geräusch- und Lichtbelastung durch Sirenen und Blaulicht kann die Wahrnehmung überlasten und zu schnellerer Ermüdung führen. Hinzu kommt die Verantwortung, insbesondere in dicht besiedelten Gebieten, wo jeder Fehler schwerwiegende Folgen haben kann. Auf lange Sicht kann diese ständige Belastung zu chronischem Stress führen, der sowohl die körperliche Gesundheit als auch die berufliche Leistungsfähigkeit der Fahrerinnen und Fahrer negativ beeinflusst.⁶ Hinzu kommen die unvorhersehbaren Reaktionen der anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer und die Lärmkulisse des Folgetonhorns im Inneren des Einsatzfahrzeugs.

2.2 Erkenntnisse simulationsgestützter Fahrtrainings

Im Abschlussbericht zur Evaluation des simulationsgestützten Trainings „Verkehrssicherheit bei Einsatzfahrten“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrats e.V. (DVR) und der Deutschen Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) (FP-0366) des Universitätsklinikums München wird beispielsweise festgestellt, dass Unfälle mit Blaulichtbeteiligung zu fast zwei Drittel auf die Fahrerinnen und Fahrer der Einsatzfahrzeuge (Rettungsdienst) zurückzu-

führen sind. So sind es gleichzeitig auch diese Kräfte, die zentral bestimmen, wie sie sich unter der Nutzung von Sonder signalen verhalten und das Einsatzfahrzeug lenken.⁷ Dies betrifft auch Lenkerinnen und Lenker von Einsatzfahrzeugen der Polizei.

Bezugnehmend auf die eben genannte Studie des DVR und der DGUV kann skizziert werden, dass sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Evaluation in einem ehrenamtlichen Engagement befanden und deren Einsatzmonate nur als gering eingestuft werden. Gemäß dem Abschlussbericht weisen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer (nur) ein mittleres Niveau in Bezug auf das Entstehen kritischer Situationen im Einsatz, die Risikoeinschätzung sowie die rechtlichen Grundlagen auf. Dieses Niveau konnte aufgrund der Verwendung von simulationsgestützten Fahrtrainings erhöht werden.⁸ Die Studie zeigt darüber hinaus grundlegend auf, dass ein solches simulationsgestütztes Fahrtraining das Agieren der Teilnehmerinnen und Teilnehmer in kritischen Situationen im Einsatzgeschehen verbessern kann. Immerhin konnten die Effekte des Trainings auf der Verhaltensebene klar wahrgenommen werden. Allerdings hatten Alter und Geschlecht der Teilnehmerinnen und Teilnehmer einen wesentlichen Einfluss auf die Ergebnisse.⁹ So zeigt die Studie, dass Männer kurzfristig weniger vom Training profitieren als Kolleginnen. Ebenso konnte festgestellt werden, dass Personen, denen das Blaulichtfahren in der Praxis weniger Freude bereitet, mehr Vorteile vom Training erzielen konnten als jene Kolleginnen und Kollegen, die Vergnügen daran finden. Für langfristige Einstellungsveränderungen durch eine solche Art von Trainings scheinen weitere Aspekte aus dem Bereich Einsatzdienst- und Fahrerfahrung eine Rolle zu spielen (dies betrifft etwa Personen mit hoher Fahrleis-

tung pro Jahr und ohne verkehrsrelevante Fortbildungen). Ferner ist ein interessanter Aspekt, dass jene Personen, die Punkte im Fahreignungsregister aufweisen, mitunter längerfristige Erfolge beim Lernen erzielen.¹⁰

Die Analyse der Interviews mit Expertinnen und Experten, die in Kapitel 2.3 dargestellt wird, hat zudem wertvolle Einblicke in die Praxis der polizeilichen Einsatzfahrten geliefert. Dabei konnten zwei zentrale Erkenntnisse gewonnen werden, die sowohl das vorhandene gesetzliche Wissen als auch bestehende Optimierungspotenziale betreffen.

2.3 Erkenntnisse aus den Interviews mit Expertinnen und Experten betreffend die LPD Wien

Die Erkenntnisse aus den Interviews mit Expertinnen und Experten in Bezug auf Einsatzfahrten von Polizistinnen und Polizisten im Rahmen der LPD Wien, die im Zeitraum zwischen Herbst 2024 und Januar 2025 durchgeführt wurden, lassen sich in zwei zentrale Ergebnisse zusammenfassen. Erstens wurde deutlich, dass Polizeibedienstete grundsätzlich über das erforderliche gesetzliche Wissen verfügen, um Einsatzfahrten im Einklang mit den rechtlichen Vorgaben durchzuführen. Dies zeigt sich insbesondere darin, dass die befragten Fachpersonen die bestehenden Regelungen als ausreichend erachten und darauf hinweisen, dass die gesetzlichen Bestimmungen den Beamtinnen und Beamten im Rahmen ihrer Ausbildung vermittelt werden. Zudem wurde betont, dass die praktische Erfahrung eine wesentliche Rolle dabei spielt, die theoretischen Grundlagen sicher anzuwenden. Dennoch variiert das individuelle Wissen und dessen Umsetzung je nach Erfahrung und Einsatzbereich der jeweiligen Beamtinnen und Beamten.

Das zweite wesentliche Ergebnis betrifft den Reformbedarf in mehreren Bereichen. Einerseits wurde kritisch angemerkt, dass die Nachbereitung von Verkehrsunfällen, insbesondere solchen mit Beteiligung von Einsatzfahrzeugen, optimiert werden sollte. Die Interviews ergaben, dass es an einer systematischen Aufarbeitung dieser Vorfälle fehlt, wodurch wertvolle Erkenntnisse zur Verbesserung zukünftiger Einsatzfahrten nicht ausreichend genutzt werden. Eine gezieltere Analyse von Unfallursachen und -folgen könnte dazu beitragen, präventive Maßnahmen abzuleiten und langfristig die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen.

Andererseits wurde die Notwendigkeit von Reformen in der Aus- und Fortbildung der Exekutivbeamtinnen und Exekutivbeamten betont. Während die gesetzliche Grundlage grundsätzlich bekannt ist, sehen die interviewten Expertinnen und Experten Verbesserungspotenzial in der praktischen Schulung und Sensibilisierung für kritische Situationen im Straßenverkehr. Besonders hervorgehoben wurde, dass Fahrsicherheitstrainings und realitätsnahe Übungen eine größere Rolle spielen sollten, um die Beamtinnen und Beamten besser auf Extremsituationen vorzubereiten. Darüber hinaus wurde angeregt, dass eine kontinuierliche Weiterbildung in Bezug auf aktuelle rechtliche Entwicklungen und neue technische Möglichkeiten erforderlich sei, um die Qualität der Einsatzfahrten weiter zu optimieren.

Zusammenfassend zeigen die Interviews, dass das bestehende gesetzliche Wissen bei Polizeibediensteten grundsätzlich vorhanden ist, jedoch sowohl in der Nachbereitung von Unfällen als auch in der Aus- und Fortbildung Verbesserungspotenzial besteht. Eine gezielte Anpassung dieser Bereiche könnte langfristig zu mehr Sicherheit und einer effizienteren Gestaltung von Einsatzfahrten führen.

2.4 Kritische Einschätzungen und Entscheidungen bei Einsatzfahrten

Im Rahmen der Entscheidungsfindung bei Einsatzfahrten sind Fahrerinnen und Fahrer von Einsatzfahrzeugen, speziell aber Polizistinnen und Polizisten im städtischen Verkehr, mit besonderen Herausforderungen konfrontiert, die ihre Handlungsfähigkeit und Fahrsicherheit beeinflussen. Der Umgang mit stressigen Situationen, unvorhersehbaren Verkehrslagen und der hohen Verantwortung erfordert schnelles, präzises Handeln, das nicht nur rechtliche, sondern auch sicherheitsrelevante Aspekte berücksichtigt. Wie entscheiden sich Einsatzfahrerinnen und Einsatzfahrer unter extremem Druck und welche Faktoren spielen dabei eine Rolle?

Zunächst ist festzustellen, ob bereits beim Notruf in der Landesleitzentrale der Eindruck entsteht, dass es sich um eine Notsituation handelt, die somit ex lege den Ort der dringenden Hilfeleistung begründet. Gemäß § 26 StVO besteht daher die rechtliche Befugnis, unter Verwendung von blauem Licht und Warnzeichen mit verschiedenen hohen Tönen zu ebendiesem Ort zu fahren. Aufgrund dessen ergeht seitens der Disponentin bzw. des Disponenten aufgrund des Notrufes die Empfehlung zur Durchführung einer Einsatzfahrt an die Streifenbesatzung der Polizei. Die finale Entscheidung bezüglich der Wahl der Wegstrecke, der gefahrenen Geschwindigkeit und der zu verwendenden Warnzeichen obliegt jedoch der alleinigen Verantwortung der Lenkerin bzw. des Lenkers des jeweiligen Einsatzfahrzeugs. In der Praxis kann angenommen werden, dass es im Fahrzeug zu einer bilateralen Abstimmung zwischen der Fahrzeugbesatzung kommt, die die Entscheidungsfindung hinsichtlich der Art und Weise der bevorstehenden Einsatzfahrt maßgeblich beeinflussen kann.

In Bezug auf polizeiliche Einsatzfahrten werden diese im Regelfall unter hohem

Stresslevel durchgeführt, gepaart mit oftmals folgenschweren und schnellen Entscheidungen seitens der Lenkerin bzw. des Lenkers. So hat beispielsweise bei Verfolgungsfahrten fortlaufend eine Risikoabschätzung durch die Besatzung zu erfolgen, ob diese Maßnahme der Verfolgung noch verhältnismäßig ist oder die Verfolgung abgebrochen werden soll. Gleichfalls gilt die Einschätzung für besondere Ausnahmesituationen aufgrund plötzlich eintretender Umstände, wenn das Dienstfahrzeug sodann gemäß den Bestimmungen des § 9 Waffengebrauchsgesetz (Waff-GebrG) verwendet werden muss, weil eine geeignet erscheinende Dienstwaffe nicht zur Verfügung steht. Bei vielen Bediensteten bestehen möglicherweise Unsicherheiten und ein mangelndes (Rechts-)Bewusstsein (sogenannte „Awareness“) hinsichtlich der (rechtlichen) Konsequenzen im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen und Schäden bei der Durchführung von Einsatzfahrten. Aus dieser Problematik heraus können entscheidende Fehleinschätzungen zu langwierigen Straf- und Zivilrechtsverfahren zum Nachteil der Bediensteten oder der Organisation führen.¹¹

2.5 Haftung und Verantwortung im Schadensfall

Im behördlichen Zuständigkeitsbereich der LPD Wien kommt es trotz gesetzlicher und organisationaler Normen, Vorschriften sowie fahrtechnischer Schulungen regelmäßig zu Verkehrsunfällen mit Dienstfahrzeugen. Diese führen einerseits zu wirtschaftlichen Schäden für die Organisation und andererseits dürfen anfallende Folgekosten für etwaige anschließende Verwaltungsstrafverfahren, Strafrechtsverfahren, Zivilrechtsverfahren oder Disziplinarverfahren aus gesamtheitlicher Sicht nicht unbeachtet gelassen werden. Zur übersichtlichen Darstellung von Verkehrsunfällen mit Dienstfahrzeugen der

österreichischen Bundespolizei (BP) wird z.B. im BMI eine fortlaufende Statistik zu Verkehrsunfällen mit Dienstfahrzeugen geführt. Mit dieser Maßnahme soll festgestellt werden, ob es in bestimmten Bereichen der Organisation zu einer Häufung einer überdurchschnittlich hohen Anzahl von Verkehrsunfällen durch Eigenverschulden der Lenkerinnen und Lenker kommt. Aufgrund dieser Erkenntnisse sollen in weiterer Folge gezielte Fortbildungsmaßnahmen durchgeführt werden.¹² In den folgenden Unterpunkten wird auf unterschiedliche Rechtsbereiche eingegangen, um die Herausforderungen in diesen Bereichen darzustellen, wenngleich dies nur auf begrenzte Art und Weise möglich ist.

2.5.1 Verwaltungsstrafverfahren

Ausnahmen von Verkehrsverboten, -geboten bzw. -beschränkungen für Einsatzfahrzeuge stoßen dann an ihre Grenzen, wenn die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gefährdet wird – dies betrifft explizit die Anpassung der Fahrgeschwindigkeit an die konkreten Fahrverhältnisse gem. § 20 Abs. 1 StVO sowie die Fahrt auf Sicht.¹³ Dahingehend schlussfolgerte etwa der Oberste Gerichtshof (OGH) in seiner Entscheidung vom 17.02.2011 (GZ: 2 Ob 109/10h), dass die Fahrweise so gestaltet werden muss, dass der Weg des abzubremsenden Fahrzeugs in der Zeit vom Erkennen eines Hindernisses auf der Fahrbahn bis zum vollen Stillstand des Fahrzeugs nie länger als die durch die Lenkerin bzw. den Lenker eingesehene Strecke sein darf. In concreto bedeutet dies, dass auch Einsatzkräfte die Fahrgeschwindigkeit so zu wählen haben, dass sie ihr Fahrzeug rechtzeitig zum Stehen bringen können bzw. das betreffende Hindernis jedenfalls noch rechtzeitig umfahren können. Vor allem bei Einsatzfahrten sind die gefahrenen Geschwindigkeiten

meist hoch, um möglichst rasch an den Einsatzort zu gelangen.¹⁴ Sollte es dennoch zu Übertretungen kommen, sind Lenkerinnen und Lenker von Einsatzfahrzeugen nicht vor einem Verwaltungsstrafverfahren geschützt, im Gegenteil: Auch sie können mit Geld- oder Ersatzfreiheitsstrafen belegt werden, selbst wenn letzterer Gesichtspunkt nur in seltenen Fällen vorkommt. Sollte es trotz aller Vorsichtsmaßnahmen, die durch die Lenkerin bzw. den Lenker des Einsatzfahrzeugs getroffen wurden, dennoch zu einem Verkehrsunfall mit Beteiligung des Dienstfahrzeugs kommen, so ist für etwaige Gerichtsverfahren die richtige Vorgehensweise an Ort und Stelle entscheidend.

§ 4 StVO regelt das Verhalten aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer bei einem Verkehrsunfall. Wird ein Einsatzfahrzeug in einen Unfall verwickelt (oder ist die Fahrzeugbesatzung Zeugin eines solchen), ist das Dienstfahrzeug grundsätzlich anzuhalten, um an der Klärung des Sachverhalts mitzuwirken und Hilfe zu leisten. Die Verständigung des Verkehrsunfallskommandos zur Aufnahme von Unfällen mit Dienstfahrzeugen ist innerhalb des Aufgabenbereichs der LPD Wien mittels Dienstauftrag klar geregelt.¹⁵ Wird dennoch nicht an der Unfallörtlichkeit angehalten, besteht der Verdacht des Verstoßes nach § 4 StVO. Hierbei sind die Strafbestimmungen gemäß § 99 StVO anzuwenden, die bis zu einem Verlust der Lenkberechtigung der betroffenen Person führen kann. In Ausnahmefällen können sie sich aufgrund besonderer Umstände auf den Entschuldigungsgrund „Notstand“ i.S.d. § 6 Verwaltungsstrafgesetz (VStG) berufen: „Eine Tat ist nicht strafbar, wenn sie durch Notstand entschuldigt oder, obgleich sie dem Tatbestand einer Verwaltungsübertretung entspricht, vom Gesetz geboten oder erlaubt ist.“¹⁶ Umfasst von einer solchen Entschuldigung ist davon

etwa das Entfernen von der Unfallörtlichkeit gem. § 4 StVO nach einem Verkehrsunfall mit Sachschaden – dies jedoch nur dann, wenn dadurch ein unmittelbar drohender Nachteil abgewendet werden soll. Dies wäre beispielsweise bei einem akut stattfindenden gefährlichen Angriff auf das Leben einer Person im Nahbereich der Unfallstelle und der damit verbundenen sicherheitspolizeilichen Aufgabe der Beendigung des gefährlichen Angriffes durch diese Fahrzeugbesatzung der Fall, wenn keine anderen geeigneten polizeilichen Einsatzkräfte in kürzerer Zeit am Ort des gefährlichen Angriffes eintreffen könnten, um das Leben der betroffenen Person zu schützen.

2.5.2 Strafverfahren

Im Jahr 2019 kam es zu einem tödlichen Verkehrsunfall in Wien im Zuge einer Einsatzfahrt. Dabei verwendete der Polizeibeamte das Blaulicht ohne Folgetonhorn und fuhr bei Rotlicht in eine Kreuzung ein. Er kollidierte mit einem anderen PKW und in weiterer Folge mit einer Fußgängerin, die dabei tödlich verletzt wurde. Der Polizeibeamte wurde wegen fahrlässiger Tötung gem. § 80 Abs. 1 Strafgesetzbuch (StGB) angeklagt. Im Zuge des gerichtlichen Strafverfahrens wurde festgestellt, dass der Einsatzlenker gegen § 26 StVO verstoßen und somit objektiv sorgfaltswidrig und fahrlässig gehandelt hat. Seitens des Strafgerichts wurde er daher schuldig gesprochen und zu einer bedingten fünfmonatigen Haftstrafe verurteilt.¹⁷ Solche Beispiele zeigen auf, dass die Einhaltung gesetzlicher Normen und Sorgfaltspflichten von entscheidender Bedeutung ist. Sie verdeutlichen, welche schwerwiegenden Konsequenzen Verstöße nach sich ziehen können, und unterstreichen die Verantwortung von Lenkerinnen und Lenkern von Einsatzfahrzeugen. Sie machen deutlich, dass rechtliche Vorschriften nicht nur

formale Richtlinien sind, sondern essenzielle Schutzmechanismen darstellen (Stichwort: Anpassung des Fahrverhaltens).

Wird bei einem Verkehrsunfall mit einem Dienstkraftfahrzeug ein begründeter Verdacht auf eine strafbare Handlung festgestellt, erfolgt von Amts wegen ein Ermittlungsverfahren gegen die Fahrerin oder den Fahrer gemäß der Strafprozessordnung (StPO). Im österreichischen Strafrecht gibt es für Fahrerinnen und Fahrer von Einsatzfahrzeugen keine bevorzugte oder benachteiligte Behandlung bei der Anwendung der strafrechtlichen Bestimmungen. Die Höhe der Strafe richtet sich nach den spezifischen Umständen des Unfalls, insbesondere dem Grad der Fahrlässigkeit und den konkreten Auswirkungen. Es kann jedoch allgemein festgestellt werden, dass die besonderen Rahmenbedingungen und die erhöhte Verantwortung der Einsatzkräfte (vgl. „Garantenpflicht“ gemäß § 2 StGB) zu strengeren Strafen führen können. Besonders bei Unfällen mit Dienstfahrzeugen, die etwa aufgrund von Übermüdung passiert sind, werden die ursächlichen Umstände bei der Festlegung der Schuld besonders berücksichtigt.¹⁸ So sind Symptome einer deutlichen Müdigkeit meist so offensichtlich, dass sie auch unerfahrenen Bediensteten auffallen sollten – jedenfalls aber den besonders geschulten Organen der Exekutive. Im Falle eines Unfalls kann der Lenkerin bzw. dem Lenker im Strafverfahren grobe Fahrlässigkeit vorgeworfen werden, was sich strafverschärfend auswirkt.¹⁹ Ein möglicher Amtsverlust gemäß § 27 Abs. 1 StGB ist grundsätzlich auszuschließen, da hierzu die Vorsätzlichkeit der strafbaren Handlung notwendig ist. Da es sich bei Verkehrsunfällen mit Einsatzfahrzeugen in der Regel um Fahrlässigkeitsdelikte handelt, ist für die Klärung der Schuld der Ausprägungsgrad wichtig. In § 6 Abs. 1 StGB handelt es sich um eine sogenannte

leichte Fahrlässigkeit, d.h. die betreffende Person handelt objektiv sorgfaltswidrig. Dies ist im strafrechtlichen Bezugsrahmen in jenen Fällen gegeben, in denen bereits ein Verstoß gegen eine Rechtsnorm oder gegen eine Verkehrsnorm vorliegt. Zudem wird als Vergleich meist das Verhalten einer ordentlichen und gewissenhaften Exekutivbediensteten bzw. eines ebensolchen Exekutivbediensteten herangezogen. Dabei wird hinterfragt, ob sich diese in derselben Situation/Position ähnlich oder gleich wie die betroffene Person verhalten hätte. Im idealen Fall wird das Verhalten nicht unter eine objektive Sorgfaltswidrigkeit subsumiert.²⁰

Zusätzlich zu der persönlichen strafrechtlichen Verantwortung als Fahrerin oder Fahrer von Einsatzfahrzeugen wird nun kompakt die strafrechtliche Verantwortung des Dienstgebers näher beleuchtet. Damit dieser haftbar gemacht werden kann, ist ein objektiv sorgfaltswidriges Verhalten notwendig. Beispielsweise kann es sich hierbei um Arbeitsaufträge handeln, die nicht unter der Einhaltung gesetzlich vorgeschriebener Arbeitszeiten ausgeführt werden können und es dadurch zu Personenschäden kommt. Im Falle von Exekutivbediensteten wäre dies in gegenständlichem Beispiel § 48a Beamten-Dienstrechtsgesetz (BDG), in dem die Beschränkung der Tagesdienstzeit erfasst ist. In § 103 Abs. 3 Kraftfahrgesetz (KFG) wird darüber hinaus normiert, dass die Zulassungsbesitzerin bzw. der Zulassungsbesitzer, sofern dieser Dienstgeber der Lenkerin bzw. des Lenkers ist, die Lenkerin bzw. den Lenker nicht in einem solchen Ausmaß beanspruchen darf, dass dieser bzw. diesem das sichere Lenken des Fahrzeugs nicht mehr möglich ist. Missachten Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber bestimmte Vorgaben und führt dies zur Verletzung, Gefährdung oder gar zum Tod einer Person, kann darin eine Verletzung

der objektiven Sorgfaltspflicht gesehen werden, was wiederum strafrechtliche Konsequenzen in den Mittelpunkt rücken lässt.²¹ Diesbezüglich kann jedoch festgehalten werden, dass etwa in der DKR-BMI geregelt ist, dass Bedienstete ihre Vorgesetzten über alle Umstände in Kenntnis zu setzen haben, die ihre Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen können.²² Hier ist die Analogie zu § 58 Abs. 1 StVO klar zu erkennen, wenngleich ein Verstoß gegen die DKR-BMI ausschließlich disziplinarische Maßnahmen seitens des Dienstgebers nach sich ziehen kann.

2.5.3 Zivilverfahren

Zusätzlich zu dem oben beschriebenen Strafverfahren, das die Republik Österreich gegen die betroffene Person führt, kann ein Zivilverfahren gemäß Allgemeinem Bürgerlichem Gesetzbuch (ABGB) von der Unfallgegnerin oder dem Unfallgegner angestrengt werden, um etwaige Schadenersatzansprüche gegen die Fahrerin oder den Fahrer des Dienstkraftfahrzeuges oder die LPD Wien, für die diese oder dieser tätig ist, geltend zu machen. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass sich der Schadenersatzanspruch nicht im Wege der KFZ-Haftpflichtversicherungen erledigen lässt.

2.5.4 Amtshaftung

Exekutivbedienstete der LPD Wien handeln als Organe der Behörde. Daher gilt § 1 Abs. 1 Amtshaftungsgesetz (AHG), der gleichermaßen als Schutznorm für jene Exekutivbedienstete fungiert, die während der Vollziehung der Gesetze u.a. auch Einsatzfahrten durchführen. Es regelt die Haftung der Rechtsträgerin bzw. des Rechtsträgers gegenüber geschädigten Dritten. Ein weiterer wesentlicher Punkt im AHG ist, dass das schädigende Organ (hier: Exekutivbedienstete) niemals selbst zivilrechtlich haftet, sondern nur der je-

weilige Rechtsträger, für den das Organ amtshandelt.²³ Nach § 3 Abs. 1 AHG kann Rückersatz gegenüber dem Organ begehrt werden, wenn die Rechtsträgerin bzw. der Rechtsträger der Geschädigten bzw. dem Geschädigten aufgrund dieses Bundesgesetzes den Schaden ersetzt und das Organ die Rechtsverletzung grob fahrlässig oder vorsätzlich verübt oder verursacht hat.²⁴ Als Beispiele für grobe Fahrlässigkeit können gelten: die Vornahme einer Einsatzfahrt in einem schlechten Gesundheitszustand oder eine Fahrgeschwindigkeit von 105 km/h im Ortsgebiet bei nasser Fahrbahn und wassergefüllten Spurrinnen.²⁵

2.5.5 Organhaftung

Das Organhaftpflichtgesetz kommt zur Anwendung, wenn Organe, die für den Bund handeln, diesem in Vollziehung der Gesetze (Ausübung der Hoheitsverwaltung) durch rechtswidriges und schuldhaftes Verhalten einen Schaden unmittelbar zugefügt haben.²⁶ Es ist ein Spezialgesetz zum Dienstnehmerhaftpflichtgesetz (DHG) und regelt Schadenersatzansprüche zwischen Organen und Rechtsträgerinnen und Rechtsträgern. Insbesondere gilt, dass der Schaden immer in Geld ersetzt werden muss und dass Organe keine Haftung trifft, wenn Schäden dadurch entstehen, dass sie eine dienstliche Weisung befolgt haben. Dies gilt, solange die Weisung nicht durch eine offenbar unzuständige vorgesetzte Person erteilt wurde und kein strafbares Handeln verlangt wurde (siehe hierzu u.a. § 44 Abs. 2 BDG). Ebenso besteht keine Haftung im Falle einer entschuldbaren Fehlleistung.

2.5.6 Disziplinarverfahren

Das Disziplinarverfahren wird ergänzend zu den bereits erwähnten verwaltungsstrafrechtlichen bzw. strafrechtlichen Ermittlungen durchgeführt und kann zusätzlich zu den bereits erwähnten Verfahren

vor den Gerichten dienstrechtliche Konsequenzen für die Betroffenen bedeuten. Gemäß § 91 BDG sind Bedienstete, die ihre Dienstpflichten schuldhaft verletzen, zur Verantwortung zu ziehen. Hierbei wird seitens der Dienstvorgesetzten geprüft, ob bzw. welche disziplinarrechtlichen Verfehlungen begangen wurden, die ursächlich mit dem Verkehrsunfall in Zusammenhang stehen. Im Falle einer Verurteilung sind als Disziplinarstrafen gemäß § 92 Abs. 1 BDG der Verweis, die Geldbuße bis zur Höhe eines Monatsbezuges, die Geldstrafe bis zur Höhe von mehr als einem Monatsbezug bis zu fünf Monatsbezügen und die Entlassung vorgesehen.

3. CONCLUSIO UND AUSBLICK

Konkludierend zeigt sich, dass den Polizeibeamtinnen und Polizeibeamten die rechtlichen Bestimmungen für Einsatzfahrten in der Regel gut bekannt sind, da diese u.a. zur polizeilichen Grundausbildung gehören. Doch in der praktischen Anwendung spielen neben dem theoretischen Wissen auch die jeweilige Situation und die persönliche Reife eine wichtige Rolle. Es reicht nicht aus, lediglich die Vorschriften zu kennen, um in stressigen Momenten die richtigen Entscheidungen zu treffen. Faktoren wie Adrenalin, Zeitdruck und der Fokus auf den Einsatz selbst können dazu führen, dass rechtliche Vorgaben nicht immer vollständig berücksichtigt werden. Oft wird über die möglichen Folgen erst nach einem Vorfall nachgedacht, anstatt diese Überlegungen bereits im Vorfeld in die Entscheidung einzubeziehen. Der Mangel an Fahrpraxis – insbesondere bei jungen Exekutivbediensteten – stellt offenbar ebenso ein zentrales Problem für die sichere Durchführung von Einsatzfahrten dar. Diese mangelnde Erfahrung kann zu Unsicherheiten und einer unzureichenden Fahrkompetenz führen, was insbesondere im stressigen Einsatzgesche-

hen problematisch sein kann. Besonders für Bedienstete, die sich noch in der Phase der Erfahrungsbildung befinden, müssen gezielte Maßnahmen entwickelt werden, um impulsives Verhalten zu kontrollieren und das Bewusstsein für mögliche Risiken zu schärfen. Es zeigt sich, dass das Verhalten bei Einsatzfahrten maßgeblich von Erfahrung, Teamarbeit und der internen Kommunikation geprägt wird. Während jüngere Bedienstete oft eine höhere Risikobereitschaft zeigen, tragen erfahrene Bedienstete dazu bei, ein Bewusstsein für die potenziellen Gefahren zu schaffen. Besonders das Zusammenspiel der Fahrzeugbesatzung erweist sich als kritischer Sicherheitsfaktor. Zusätzlich zeigt sich, dass Vorfälle im eigenen Umfeld nachhaltige Auswirkungen auf das Fahrverhalten haben und zur Sensibilisierung im Arbeitsumfeld beitragen. Regelmäßige Fahrpraxis im dienstlichen Kontext trägt wesentlich dazu bei, dass nicht nur die technischen Fähigkeiten weiterentwickelt, sondern auch ein besseres Verständnis für die besonderen Herausforderungen und Risiken im Straßenverkehr erlangt werden. Diese Reflexion ermöglicht es, dass Betroffene ihr eigenes Fahrverhalten hinterfragen und daraus lernen können, wodurch sich langfristig ein sichereres und rechtlich bewussteres Fahrverhalten etablieren kann. Besonders wichtig erscheint zudem die nachträgliche Reflexion von Einsatzfahrten, um bewusste und unbewusste Risiken sichtbar zu machen und daraus Lerneffekte abzuleiten.

Für Polizistinnen und Polizisten erfolgt im Schadensfall keine direkte rechtliche Unterstützung durch die Dienstbehörde. Der Rechtsschutz durch die Gewerkschaft bzw. eine private Rechtsschutzversicherung stellt für viele Bedienstete daher eine wichtige Absicherung dar. Dieser Umstand verdeutlicht das rechtliche Dilemma, dass die Behörde einerseits von den

Handlungen ihrer Bediensteten betroffen sein kann, andererseits jedoch nicht automatisch deren rechtliche Vertretung übernimmt. Dies führt unter Umständen zu einer rechtlichen Unsicherheit für die Bediensteten, insbesondere in Fällen, in denen eine Grauzone zwischen pflichtgemäßem Handeln und potenzieller Haftung besteht.

Zusammenfassend wird deutlich, dass die rechtliche Awareness von Bediensteten nicht allein durch verpflichtende Schulungen gesichert werden kann, sondern dass die individuelle Bereitschaft zur kontinuierlichen Auseinandersetzung mit den Vorschriften entscheidend ist. Dabei spielen intrinsische Motivation, persönliche Reflexion und freiwillige Fortbildungsangebote eine zentrale Rolle. Zudem wäre es sinnvoll, Bewusstseinsbildung nicht nur als rechtliche Pflicht zu betrachten, sondern als integralen Bestandteil der professionellen Verantwortung von Einsatzlenkerinnen und Einsatzlenkern zu verankern.

Anlassfälle sollten gezielt genutzt werden, um konkrete Lernsituationen zu

schaffen und in einem offenen Diskussionsrahmen reflektiert zu werden. Besonders wirksam erscheinen Schulungen, bei denen erfahrene Kolleginnen oder Kollegen über eigene Erlebnisse berichten, da diese Authentizität und Praxisbezug vermitteln. Ergänzend dazu können regelmäßige Fahrsicherheitstrainings, persönliche Reflexionsgespräche mit Ausbilderinnen und Ausbildern bzw. Vorgesetzten und generalpräventive Fallanalysen etabliert werden.

Die Durchführung strukturierter Nachbereitungsverfahren analog den Prozessen bei Schusswaffengebräuchen wird durch begrenzte Zeit- und Personalressourcen erschwert. Jedoch könnten technische Hilfsmittel wie Fahrsimulatoren und digitale Schulungsmaßnahmen dazu beitragen, sowohl die Prävention als auch die Nachbereitung zu optimieren. Ein nachhaltiges Schulungskonzept, mit realitätsnahen Simulationen und digitalen Lernmethoden kombiniert, könnte langfristig zur Erhöhung der Sicherheit bei Einsatzfahrten beitragen und gleichzeitig die Nachbereitung von Unfällen standardisieren.

¹ Vgl. Prohn, Maria et al. (2018). *Achtung Blaulicht – Evaluation des Trainings „Verkehrssicherheit bei Einsatzfahrten“ des DVR und der DGUV, Forschungsbericht, München, 1.*

² Vgl. Martin, Robert (2014). *Insufficient Training in Police Emergency Driving. The Bill Blackwood Law Enforcement Management Institute of Texas, Texas, 2.*

³ Vgl. BMI [Bundesministerium für Inneres] (2021). *Dienstkraftfahrzeugrichtlinien (DKR-*

BMI) – Durchführungsbestimmungen, Wien, 7.

⁴ Vgl. Possard, Marlon (2023). *Kommentar zu § 26 StVO, Rechtsplattform Jusline.*

⁵ Vgl. BMI [Bundesministerium für Inneres] (2023a). *Erstattung der Führerscheinkosten (Klasse B) für Polizeischüler*innen, Wien, 2–3.*

⁶ Böckelmann, Irina et al. (2022). *Psychische und körperliche Belastung im Rettungsdienst: Zusammenhang des arbeitsbezogenen Verhaltens und der Beanspruchungsfolgen, Springer*

Medizin 65 (10), 1031–1042.

⁷ Vgl. Prohn, Maria et al. (2018). *Achtung Blaulicht – Evaluation des Trainings „Verkehrssicherheit bei Einsatzfahrten“ des DVR und der DGUV. Forschungsbericht, München, 6.*

⁸ Vgl. ebd., 10.

⁹ Vgl. ebd., 95.

¹⁰ Vgl. ebd., 133.

¹¹ Vgl. Martin, Robert (2014). *Insufficient Training in Police Emergency Driving. The Bill Blackwood Law Enforcement Management Institute of Texas, Texas, 2.*

¹² Vgl. BMI [Bundesministerium für Inneres] (2004). *Verkehrsunfälle mit Dienstfahrzeugen – Einführung einer Statistik. Zl.: 41.583/223-IV/1/d/04, 01.10.2004, Wien, 2–3.*

¹³ Vgl. Frank, Therese/Skrbin, Patricia (2024). *Einsatz. Blaulicht. Gesetz. Das juristische Praxishandbuch für Rettungsorganisationen, Feuerwehr, Bundespolizei, Bundesheer und alle weiteren Einsatzorganisationen, Brunn am Gebirge, 21.*

¹⁴ Vgl. ebd.

¹⁵ Vgl. Landespolizeidirektion Wien (2015). *Dienstanweisung. Dienstkraftfahrzeuge, Wien, 16–17.*

¹⁶ § 6 VStG, BGBl. Nr. 52/1991.

¹⁷ Vgl. Bittermann, Theresa (2024). *Fußgängerin starb bei Unfall: Polizist angeklagt, Kurier, 21.03.2024, Online: <https://kurier.at/chronik/wien/fussgaengerin-starb-bei-unfall-polizist-angeklagt/400788899> (15.12.2024).*

¹⁸ Vgl. Khozouei, Nooshin/Künzel, Daniela (2009). *Müdigkeit am Steuer und die rechtlichen Konsequenzen, ZVR 2009/62, Online: <https://rdb.manz.at/document/rdb.tso.LIzvr20090411> (27.12.2024).*

¹⁹ Vgl. Frank, Therese/Skrbin, Patricia (2024). *Einsatz. Blaulicht. Gesetz. Das juristische Praxishandbuch für Rettungsorganisationen, Feuerwehr, Bundespolizei, Bundesheer und alle weiteren Einsatzorganisationen, Brunn am Gebirge, 82.*

²⁰ Vgl. ebd., 87.

²¹ Vgl. ebd., 83.

²² Vgl. BMI [Bundesministerium für Inneres]

(2021). *Dienstkraftfahrzeugrichtlinien (DKR-BMI) – Durchführungsbestimmungen, Wien.*

²³ Vgl. Frank, Therese/Skrbin, Patricia (2024). *Einsatz. Blaulicht. Gesetz. Das juristische Praxishandbuch für Rettungsorganisationen, Feuerwehr, Bundespolizei, Bundesheer und alle weiteren Einsatzorganisationen, Brunn am Gebirge, 156.*

²⁴ Vgl. BMI [Bundesministerium für Inneres] (2023b). *Haftungsangelegenheiten, Wien, 17–18.*

²⁵ Vgl. Frank, Therese/Skrbin, Patricia (2024). *Einsatz. Blaulicht. Gesetz. Das juristische Praxishandbuch für Rettungsorganisationen, Feuerwehr, Bundespolizei, Bundesheer und alle weiteren Einsatzorganisationen, Brunn am Gebirge, 155.*

²⁶ Vgl. BMI [Bundesministerium für Inneres] (2023b). *Haftungsangelegenheiten, Wien, 11.*

Weiterführende Literatur und Links

Barthel, Christian/Heidemann, Dirk (Hg.) (2017). *Führung in der Polizei: Bausteine für ein soziologisch informiertes Führungsverständnis, Wiesbaden.*

Bernstein, Nicole (2020). *Der Anti-Stress-Trainer für Polizisten, Wiesbaden.*

Halmich, Michael (2013). „Feuerwehr – Polizei – Rettung: Einsatzfahrten rechtlich betrachtet.“, *Zeitschrift für Verkehrsrecht* 5 (71), Wien.

Possard, Marlon (2025). *Verwaltungsethik im Fokus: Ethische Grundlagen und Orientierungshilfen – ein kompaktes Nachschlagewerk für die österreichische Verwaltung, Wien.*

Ritsert, Rolf/Vera, Antonio (Hg.) (2020). *Management und Organisation in der Polizei: Studien zu Digitalisierung, Change Management, Motivation und Arbeitsgestaltung, Wiesbaden.*

Stevens, Alexander (2015). *Blaulicht und Martinshorn im Strafrecht, Wiesbaden.*

Trappe, Tobias/Schröder-Bäcl, Peter (Hg.) (2023). *DenkWege – Ethik und Seelsorge in der Polizei, Wiesbaden.*

Weitere Artikel und Beiträge zu Fragen des Rechts, der Verwaltung und der Ethik finden Sie unter: <https://possard.at> bzw. <https://personen.fh-campuswien.ac.at/marlon-possard/>.