

03
Mai/Juni
2016

61. Jahrgang
A 5625 | € 7,00
ISSN 0722-5962

www.polizei-verkehr-technik.de

pvvt

POLIZEI VERKEHR + TECHNIK

Fachzeitschrift für Polizei- und Verkehrsmanagement, Technik und Ausstattung



GPEC 2016

9. Internationale Fachmesse und Konferenz für Polizei- und Spezialausrüstung

- **Rettungsgasse.jetzt**
- **Transport Security Technology**
- **Netzhärtung BOS-Digitalfunk**

Rettungsgasse.jetzt

Prof. Dr. jur. Dieter Müller

Die Rettungsgasse
in der verkehrs-
rechtlichen
Bewertung



Foto: picture alliance / rtm – radio tele nord, peter wjuest

1. Tatbestand

Die juristische Rechtsgrundlage für die Rettungsgasse ist in § 11 Abs. 2 StVO zu finden, die wie folgt lautet: „Stockt der Verkehr auf Autobahnen und Außerortsstraßen mit mindestens zwei Fahrstreifen für eine Richtung, müssen Fahrzeuge für die Durchfahrt von Polizei- und Hilfsfahrzeugen in der Mitte der Richtungsfahrbahn, bei Fahrbahnen mit drei Fahrstreifen für eine Richtung zwischen dem linken und dem mittleren Fahrstreifen, eine freie Gasse bilden.“

Die Vorschrift gilt ausschließlich im rechtlich-öffentlichen Verkehrsraum, namentlich auf Autobahnen und Außerortsstraßen mit mindestens zwei Fahrstreifen für eine Richtung. Ist es bei der Anlage von Autobahnen selbstverständlich, dass die beiden Richtungsfahrbahnen durch einen Mittelstreifen baulich voneinander getrennt sind, so gilt diese Voraussetzung für Außerortsstraßen nicht immer. In zahlreichen Fällen sind Außerortsstraßen der beschriebenen Art, d.h. mit jeweils zwei Fahrstreifen für jede Richtung, lediglich durch das Zeichen 295 gem. Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO in Form einer doppelten Ausführung voneinander getrennt, weil die Straßenbreite eine andere bauliche Gestaltung nicht zulässt.

Die Zielsetzung der Vorschrift wird mit der Durchfahrt für Polizei- und Hilfsfahrzeuge ausdrücklich benannt. D.h. der Tatbestand und die Rechtsfolge der Vorschrift

müssen dazu geeignet sein, das vom Verwaltungsgeber gesteckte Ziel zu erreichen.

Für das Verständnis der Vorschrift, die aktuell reformiert werden soll, ist es wichtig, die einzelnen Merkmale des Tatbestandes zu analysieren, auszulegen und deren Sinnzusammenhang zu verstehen. Derzeit befindet sich der folgende Reform-Entwurf in der Phase der Verbandsanhörung: „Stockt der Verkehr auf Autobahnen sowie auf Außerortsstraßen mit mindestens zwei Fahrstreifen für eine Richtung, müssen Fahrzeuge für die Durchfahrt von Polizei- und Hilfsfahrzeugen zwischen dem äußersten linken und dem unmittelbar rechts daneben liegenden Fahrstreifen für eine Richtung eine freie Gasse bilden.“

Dieser neue Tatbestand stimmt in den Voraussetzungen in Wesentlichen mit

dem bisher geltenden Recht überein, so dass dessen Merkmale im Folgenden erläutert werden.

Der Tatbestand erfordert neben dem bereits erläuterten räumlichen Geltungsbereich als zweites Merkmal, dass der fließende Fahrzeugverkehr ins Stocken geraten ist. Stockender Verkehr unterscheidet sich vom fließenden Verkehr dadurch, dass er sich verlangsamt hat und nicht mehr gleichmäßig fließt. Volkstümlich wird stockender Verkehr auch mit dem englischen Begriff „Stop-and-go“ bezeichnet. Der stockende Verkehr grenzt sich auf der anderen Seite vom Stau ab, bei dem der fließende Verkehr zum vollständigen Stillstand gekommen ist. Bemerkenswert ist also, dass die Vorschrift nicht erst dann gilt, wenn es bereits zum Stau gekommen ist, son-



Foto: Thommy Weiss, pixello.de

dern bereits vorher in der Phase des sich aufstauenden Verkehrs.

Die Vorschrift gilt dem Text nach auf der einen Seite für „Fahrzeuge“, richtet sich aber an die Fahrzeugführer. Ein verständlich formulieren der Ordnungsgeber würde eine an Verkehrsteilnehmer gerichtete Verhaltenspflicht auch an diesen Personenkreis adressieren. Unter Fahrzeugen sind sowohl mehrspurige, als auch einspurige Fahrzeuge zu verstehen, wobei die letztgenannte Gruppe noch zwischen motorgetriebenen und durch Muskelkraft betriebenen Fahrzeugen unterschieden werden muss. Auf der anderen Seite gilt die Vorschrift für „Polizei- und Hilfsfahrzeuge“, d.h. für die Fahrzeuge der Vollzugspolizei und für die Fahrzeuge der diversen Hilfsdienste wie zum Beispiel Feuerwehr, Rettungsdienste, Technisches Hilfswerk und Pannendienste.

Im derzeit geltenden Ordnungstext wird im räumlichen Geltungsbereich noch zwischen zwei Fallgruppen unterschieden. Die erste Fallgruppe wird durch Richtungs-

durch einen Mittelstreifen oder eine andere bauliche Maßnahme getrennt wird (vgl. dazu § 3 Abs. 3 Nr. 2c StVO). Außerortsstraßen verfügen aber nur selten über bauliche Trennungen dieser Art.

Der Entwurf für die neue Vorschrift führt den Begriff der Richtungsfahrbahn im Tatbestand nicht mehr auf. Es wird lediglich zwischen Autobahnen und Außerortsstraßen unterschieden. Dadurch gewinnt die neue Vorschrift an Klarheit und wird für die Fahrzeugführer verständlicher.

2. Rechtsfolge

Die Rechtsfolge dieser Vorschrift sieht die Bildung einer Rettungsgasse vor. Mit dem unbestimmten Rechtsbegriff „freie Gasse“ ist gemeint, dass die anderen Fahrzeugführer die von ihnen befahrenen Fahrstreifen derart räumen, sodass ein Korridor entsteht, der für die „Durchfahrt“ genutzt werden kann. Diese Rechtsfolge ist vergleichbar mit dem Begriff „Bahn frei“ aus § 38 Abs. 1 StVO. Beiden unbestimmten Rechtsbegriffen ist gemeinsam, dass

gibt es keine Mitte der Fahrbahn und die Rettungsgasse muss zwischen dem linken und dem mittleren Fahrstreifen gebildet werden. Bislang unregelt blieb die Fallgestaltung, dass eine Richtungsfahrbahn über vier Fahrstreifen und mehr für eine Richtung verfügt. In diesem Fall war die Bildung der Rettungsgasse lediglich durch die Grundregel vorgeschrieben, die immer dann galt, wenn die Richtungsfahrbahn über vier oder gar sechs Fahrstreifen für eine Richtung verfügte, weil in diesem Fall die Rettungsgasse genau in der Mitte zu bilden gewesen wäre.

Der neue Entwurf erhebt nun den Ausnahmefall der Bildung einer Rettungsgas-

Der Verfasser ist Vorsitzender des juristischen Beirats des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, Mitglied im wissenschaftlichen Beirat der Deutschen Verkehrswacht, Mitglied im Fachausschuss Verkehr der DPoG und hauptberuflich Professor für Straßenverkehrsrecht und Verkehrsstrafrecht, Ordnungswidrigkeitenrecht an der Hochschule der Sächsischen Polizei (FH).

se bei einer ungeraden Anzahl von Fahrstreifen für eine Richtung zum Regelfall, indem die Rettungsgasse immer zwischen dem äußersten linken und dem unmittelbar rechts daneben liegenden Fahrstreifen für eine Richtung gebildet werden muss. D.h., dass die Rettungsgasse nur noch dann in der Mitte zweier Fahrstreifen gebildet werden muss, wenn die Richtungsfahrbahn überhaupt nur über zwei Fahrstreifen verfügt. Diese Neuregelung schafft nun endlich die ersehnte Rechtsklarheit und es bleibt nur zu hoffen, dass die Fahrzeugführer diese neue Vorschrift schnell erlernen und begreifen.

Die gelebte Realität der Anwendung dieser Vorschrift sah nämlich bisher für die Polizei, die Feuerwehr, die Rettungsdienste und andere Hilfsdienste alles andere als befriedigend aus. Die Fahrer dieser Hilfsorganisationen müssen alltäglich erleben, dass zahlreiche Fahrzeugführer entweder zu faul sind, der Anordnung des § 11 Abs. 2 StVO zu folgen oder diese Vorschrift einfach nicht begriffen haben. Laut einer aktuellen und repräsentativen forsa-Umfrage, die von der Johanniter-Unfall-Hilfe in Auftrag gegeben worden war, wissen 64 Prozent aller Fahrerlaubnisinhaber in Deutschland nicht, wie eine Rettungsgas-



Foto: Grey59, pixelio.de

fahrbahnen gebildet und die zweite Fallgruppe wird durch Fahrbahnen mit drei Fahrstreifen für eine Richtung gebildet. Dabei bleibt außer Acht, dass es sich bei Fahrbahnen mit drei Fahrstreifen für eine Richtung um einen Unterfall einer Richtungsfahrbahn handelt. Vollends außer Acht bleibt dabei, dass der ursprünglich genannte zweite Geltungsbereich, die Außerortsstraßen, nur in seltenen Fällen mit zwei Fahrbahnen für eine Richtung ausgestattet sind. Eine derartige Richtungsfahrbahn entsteht nämlich erst dann, wenn sie von der anderen Richtungsfahrbahn

die bevorrechtigten Fahrzeuge den entstehenden Korridor nutzen dürfen.

Hinsichtlich der zu bildenden Rettungsgasse besteht ein großer Unterschied zwischen der bestehenden Rechtslage und der Novelle. Nach geltendem Recht herrscht der Grundsatz, dass die Rettungsgasse in der Mitte einer Richtungsfahrbahn zu bilden ist, d.h. bei einer geraden Anzahl von Fahrstreifen immer in der Mitte aller Fahrstreifen. Die geltende Vorschrift formuliert für diesen Regelfall eine Ausnahme, die für Fahrbahnen mit drei Fahrstreifen für eine Richtung gelten soll. In diesem Fall



Foto: Rainer Sturm, pixelio.de

se zu bilden ist, wenn sich auf einer Straße mit drei Fahrstreifen für eine Richtung ein Hilfsfahrzeug von hinten nähert.

Es wird viel von einer guten, verständlichen und weit verbreiteten Werbung für die neue Vorschrift abhängen, dass die Rettungsgasse zukünftig schneller und reibungsloser gebildet werden kann. Dazu wird es nicht genügen, die Vorschrift nur amtlich zu publizieren sondern es wird vielmehr erforderlich sein, die Multiplikatoren wie die Deutsche Verkehrswacht und den Deutschen Verkehrssicherheitsrat mit ihren Unterorganisationen und Spezialisten ins Boot zu nehmen, um die neue Vorschrift zu verbreiten. Zusätzlich erscheint es als sehr sinnvoll, auch den Bereich der Social Media künftig deutlich besser als bisher in die Öffentlichkeitsarbeit der staatlichen Verkehrssicherheitsarbeit einzubinden. Hier gibt es noch einen großen Nachholbedarf, der sich daran zeigt, dass große Differenzen in der Präsenz und in der Effi-

zienz der staatlichen Organisationen sowie der Verbände in den stetig wachsenden Bereich der Social Media existieren.

3. Sanktionen

Verstöße gegen diese Vorschrift sind auf der Grundlage von § 49 Abs. 1 Nr. 11 StVO i.V.m. § 24 StVG als ordnungswidriges Verhalten zu bewerten. Für Verstöße sieht der Bußgeldkatalog in seiner lfd. Nr. 50 lediglich ein Verwarnungsgeld in Höhe von 20 € vor. In der Verwarnungspraxis von Polizei und Bußgeldbehörden spielt diese Vorschrift jedoch keine Rolle. Der Grund dafür ist, dass die Einsatzfahrer, die sich mit ihren Einsatzfahrzeugen durch die Rettungsgassen hindurch mühen müssen, gar keine Zeit dafür haben, sich diejenigen Kennzeichen aufzuschreiben und die Fahrer zu merken, die nicht dazu in der Lage waren, eine Rettungsgasse zu bilden. Dadurch, dass die Polizeibehörden auf die Sanktionierung von

Fehlverhalten verzichten, besteht bei den Fahrzeugführern kein pädagogischer Leistungsdruck, eigenes Fehlverhalten zu korrigieren und künftig eine Rettungsgasse rechtzeitig zu bilden. Ein Lösungsansatz wäre, Einsatzfahrzeuge mit einer Dashcam auszustatten, damit Einsatzfahrten gefilmt werden und dadurch das Fehlverhalten von Fahrzeugführern, die nicht dazu in der Lage waren, eine Rettungsgasse zu bilden, zu dokumentieren. Falls es während einer Einsatzfahrt zu keinerlei Dokumentationen von Fehlverhalten gekommen ist, bestünde auf Knopfdruck eine Verpflichtung des Einsatzfahrers, das entsprechende Video spurlos zu löschen.

Ein weiterer Ansatz für eine höhere Durchschlagskraft dieser Vorschrift wäre die Erhöhung des bisherigen Verwarnungsgeldes für einen Verstoß in den Bereich eines Bußgeldes auf den Betrag von 60 € zu erhöhen und dieses Delikt gleichzeitig in die Anlage 13 der Fahrerlaubnisverordnung mit dem Punktwert von einem Punkt zu bewerten, der im Fahreignungsregister einzutragen wäre, damit die Hilfsdienstfahrzeuge zukünftig nicht weiterhin behindert werden. Erst über diese konsequente Verbindung zwischen Handlungsverpflichtung und Sanktion eines Verstoßes würde es den Fahrzeugführern klar werden, dass es sich um eine existenziell wichtige Vorschrift für die Rettung von Menschenleben handelt.

Prof. Dr. jur. Dieter Müller
Institut für Verkehrsrecht und
Verkehrsverhalten Bautzen
E-Mail: Autor@pvtweb.de

RETTUNGSGASSE.JETZT

Eine Initiative von pvt POLIZEI VERKEHR + TECHNIK

Die Situation „Rettungsgasse“ ist in Deutschland nach wie vor lebensgefährlich. Deshalb startet pvt hiermit die Initiative RETTUNGSGASSE.JETZT. Wir wollen aktiv zur Verbesserung dieser unbefriedigenden Situation beitragen, multimedial bestmöglich die Bevölkerung ansprechen und Entscheider in Politik und Verwaltung zum Handeln animieren. pvt publiziert dazu entsprechende Fachbeiträge, wird diese neben weiteren Informationen zum freien Download unter www.RETTUNGSGASSE.jetzt bereitstellen sowie eine Vielzahl von Medien informieren und zum Mitmachen auffordern. Erste Mitstreiter produzieren schon Videobeiträge für die Ver-



RETTUNGSGASSE.JETZT

öffentlichung im Internet. Wir stellen zudem ab sofort Aufkleber und Daten-Versionen mit unserem „Warnschild“ Rettungsgasse kostenfrei zur Verfügung, damit möglichst viele Verkehrsteilnehmer und Multiplikatoren diese nutzen können. Nächste Aktion wird die Präsentation der Initiative anlässlich der Internationalen Polizeifachmesse und -konferenz GPEC im Juni in Leipzig sein.

Wir hoffen, dass möglichst viele Organisationen, Behörden, Unternehmen und Bürger diese Initiative aufgreifen, weitertragen oder anderweitig aktiv werden – und Leben retten.

Mach mit, mach Platz!
www.RETTUNGSGASSE.jetzt



Nadelöhr Rettungsgasse

Stefan Pfeiffer

Foto: Rike, pixelio.de

Europaweit gibt es keine einheitlichen Regeln, wie die Rettungsgasse zu bilden ist. Beim Wahrnehmen von „Blauem Blinklicht“ und „Einsatzhorn“ völlig überforderte Verkehrsteilnehmer fahren mal links mal rechts oder bremsen unvermittelt und bleiben mitten auf der Fahrbahn stehen. Sobald das Einsatzfahrzeug vorbeigefahren ist, wird die Gasse oft wieder geschlossen.

Vier Jahre nach der Einführung der Rettungsgasse in Österreich, die mit einer groß angelegten Werbekampagne begleitet wurde, sind die österreichischen Einsatzkräfte mit dem Ergebnis zufrieden. Das ergibt sich aus dem dazu durch das österreichische Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) beauftragten und durch das Kuratorium für Verkehrssicherheitsarbeit (KfV) erarbeiteten Evaluationsbericht. So nahm die Bekanntheit des Begriffs „Rettungsgasse“ von 73 % auf 98 % zu. Dies gilt auch für die subjektive Einschätzung der Befragten hinsichtlich ihres Wissens, was bei der Bildung einer Rettungsgasse zu tun ist.

Kraftfahrzeugführer sind seit dem 1. Januar 2012 in Österreich verpflichtet, bei Staubildung oder stockendem Verkehr auf mehrspurigen Richtungsfahrbahnen eine Rettungsgasse zu bilden und das unabhängig davon, ob sich ein Rettungsfahrzeug nähert oder nicht. Das Nichtbilden der Rettungsgasse wird mit bis zu 726 € geahndet. Wer dabei Einsatzfahrzeuge behindert, muss gar mit einer Sanktion von bis zu 2.180 € rechnen. Das rechtswidrige Befahren der Gasse wird ebenfalls

empfindlich bestraft. Nicht verschweigen sollte man, dass es nach wie vor in Österreich Stimmen gibt, die der Einführung der Rettungsgasse kritisch gegenüberstehen und deren Nutzen anzweifeln. Doris Bures (SPÖ), die bis September 2014 Ministerin im BMVIT war, kommentierte das mit den Worten: „Es ist nicht so, dass die Rettungsgasse nicht funktioniert, sondern die Autofahrer bilden sie nicht“.

Interessanterweise wird von den Befürwortern der Rettungsgasse in Österreich immer wieder auf das funktionierende „System Rettungsgasse“ in Deutschland verwiesen. Nach übereinstimmenden Aussagen deutscher Hilfsorganisationen funktioniert die Rettungsgasse im besten Fall schlecht, abhängig von Örtlichkeit und Tageszeit manchmal sogar gar nicht. In Deutschland gibt es diese Vorschrift bereits seit 1982 im § 11 Abs. 2 StVO.

Europaweit gibt es keine einheitlichen Regeln, wie die Rettungsgasse zu bilden ist. Und nur gerade mal eine Handvoll europäischer Länder, haben sie verpflichtend eingeführt. Dies sind Deutschland, Österreich, Schweiz, Slowenien und Tschechien. Während die vier erstgenannten Län-

der gleiche Regeln zur Rettungsgassenbildung haben, muss in Tschechien die Rettungsgasse bei Richtungsfahrbahnen mit mehr als zwei Fahrstreifen zwischen dem mittleren und dem rechten Fahrstreifen gebildet werden.

Berücksichtigt man die in Europa unterschiedlichen oder gar nicht vorhandenen Regelungslagen und die Vielzahl der Nationalitäten, die insbesondere auf deutschen Autobahnen unterwegs sind, ist es nicht verwunderlich, dass Hilfskräfte bei der Anfahrt zu Einsatzstellen auf zum Teil chaotische Zustände treffen. Beim Wahrnehmen von „Blauem Blinklicht“ und „Einsatzhorn“ völlig überforderte Verkehrsteilnehmer fahren mal links mal rechts oder bremsen unvermittelt und bleiben mitten auf der Fahrbahn stehen. Sobald das Einsatzfahrzeug vorbeigefahren ist, wird die Gasse oft wieder geschlossen.

Insbesondere nachalarmierte Kräfte, wie beispielsweise THW-Einheiten oder BRK-Bereitschaften, werden mit auf der Fahrbahn umherlaufenden Schaulustigen und deren verlassenen Fahrzeugen konfrontiert, an denen nur mit großem Aufwand vorbeizukommen ist. Fahrzeuge

■ Polizei- & Verkehrsmanagement

ohne „Blaues Blinklicht“ wie Bergedienste, Gutachter oder Bestattungsunternehmer brauchen zum Durchkommen durch den Stau oftmals polizeiliche Begleitung, da die im Stau Stehenden ansonsten gelegentlich gar nicht oder nur sehr widerwillig Platz machen. Dazu kommen LKW

Abwehr von Gefahren für Leben, Gesundheit und die öffentliche Sicherheit und Ordnung. Dazu gehört neben der Versorgung der Verletzten an der Einsatzstelle auch die schnelle Wiederherstellung der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs, die Auflösung des Staus und damit die Be-

wenig später den Stau durchfahrenden Folgefahrzeuge haben das Funkwarnsystem schon aus Kostengründen nicht eingebaut, so dass sich deren Fahrer gleich wieder mit dem Problem einer nicht oder schlecht gebildeten Rettungsgasse konfrontiert sehen.



Foto: Petra Bork, pixelio.de

Fahrer, die auch kürzere Standzeiten dazu nutzen, auf dem rechten Fahrstreifen oder dem Seitenstreifen eine Lenkzeitunterbrechung einzubringen. Dies hat zur Folge, dass eine Rettungsgassenbildung von Verkehrsteilnehmern, die sich auf dem rechten oder mittleren Fahrstreifen befinden, schlichtweg unmöglich wird. Dann entscheidet sich mancher Polizeiführer vor Ort lieber dazu, längere Anfahrtswege der Hilfskräfte über Ausweichrouten in Kauf zu nehmen, um diese ab der nächsten Ausbzw. Einfahrt hinter der Einsatzstelle entgegen der Fahrtrichtung anfahren zu lassen. Wohlwissend, dass diese Entscheidung zur Gewährleistung der Sicherheit der Einsatzkräfte und Verkehrsteilnehmer zusätzliches Personal zur Sperrung von an der Anfahrtsstrecke gelegenen Rasthöfen und Parkplätzen erfordert. Nicht selten wird durch die Disponenten des Rettungsdienstes in dem Bewusstsein, dass ein Notarzt bei der Anfahrt durch den Stau regelmäßig auf unüberwindbare Hindernisse stößt, zusätzlich ein Rettungshubschrauber zum Unfallort beordert. Muss dieser auf der Fahrbahn landen hat auch dies grundsätzlich eine Komplettsperrung der betroffenen Richtungsfahrbahn zur Folge.

Ein Einschreiten gegen Fehlverhalten im Zusammenhang mit der Rettungsgassenbildung unterbleibt regelmäßig zugunsten der Erledigung dringlicherer Aufgaben zur

seitigung der durch den Stau verursachten Gefahren, vor allem am Stauende. Im Übrigen stellt sich die Frage, ob sich ein großer Aufwand bis hin zu einer durchaus möglichen Einstellung des Verfahrens vor Gericht lohnt, wenn die Zuwiderhandlung gegen die oben genannte deutsche Rettungsgassenvorschrift doch nur mit einem Verwarngeld in Höhe von 20 € belegt ist. Da ist ein stauender Blick nach Österreich durchaus berechtigt, und es zeigt sich wieder einmal, dass Deutschland im Hinblick auf die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr europaweit zu Recht als „Billigland“ gilt.

Positive Erfahrungen hat die Freiwillige Feuerwehr des mittelfränkischen Ortes Allersberg mit einem CB-Funkwarnsystem gemacht. 2014 wurde deren Kommandofahrzeug probeweise mit dem ca. 5000 € teuren Gerät ausgestattet. Damit werden während der Staudurchfahrt Lkw-Fahrer in acht verschiedenen Sprachen mit dem Text „Bitte Rettungsgasse bilden“ angesprochen. An der Einsatzstelle angekommen kann der Text umgeschaltet werden, und es wird der Hinweis „Achtung Gefahrenstelle“ gesendet. Rückt aber der Feuerwehrezug nicht gemeinsam aus, was bei einer freiwilligen Wehr grundsätzlich der Fall ist, wird die Rettungsgasse nach der Durchfahrt des Kommandofahrzeuges meist gleich wieder „zugefahren“. Die

Die Österreicher haben es vorgemacht. Es kann nur funktionieren, wenn diese Thematik in Deutschland öffentlichkeitswirksam aufbereitet und bearbeitet wird. Man sollte sogar noch weiter gehen. In Zeiten offener Grenzen und internationalem Verkehr auf den europäischen Straßen sind länderübergreifende Regelungen und Lösungen zwingend. Dies stellen auch die Expertinnen und Experten des bereits angesprochenen österreichischen Evaluationsberichtes heraus. „Es wird eine EU-weite Vereinheitlichung des Systems Rettungsgasse empfohlen, die langfristig anzustreben ist. Durch eine einheitliche Regelung können Missverständnisse bei ausländischen LenkerInnen reduziert werden“.

Funktionierende Rettungsgassen sparen wichtige Minuten bis zum Eintreffen der Hilfsorganisationen am Einsatzort und können so Leben retten. Dazu müssen aber alle Verkehrsteilnehmer, unabhängig davon, aus welchem europäischen Land sie kommen, mit den Regeln zur Bildung einer Rettungsgasse vertraut sein und diese beherrschen.

Stefan Pfeiffer
Polizeidirektor
DPoIG-Kommission Verkehr
E-Mail: autor@pvtweb.de

Herausgeber

Ministerialdirektor Stefan Kaller
Bundesministerium des Innern



Präsident Dr. Dieter Romann
Bundespolizeipräsidium



Inspekteur der Bereitschaftspolizeien der Länder
Wolfgang Lohmann, Bundesministerium des Innern



Präsident Professor Dr. Hans-Jürgen Lange
Deutsche Hochschule der Polizei



Landespolizeipräsident Gerhard Klotter
Innenministerium Baden-Württemberg



Landespolizeipräsident Prof. Dr. jur. Wilhelm Schmidbauer
Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr



Senatsdirigent Klaus Zuch
Senatsverwaltung für Inneres und Sport, Berlin



Ministerialdirigent Dr. jur. utr. Herbert Trimbach
Ministerium des Innern und für Kommunales Brandenburg



Senatsrat Dierk Schittkowski
Der Senator für Inneres, Freie Hansestadt Bremen



Landespolizeipräsident Udo Münch
Hessisches Ministerium des Innern und für Sport



Ministerialdirigent Frank Niehörster
Ministerium für Inneres und Sport des Landes Mecklenburg-Vorpommern



Präsident Uwe Binias
Niedersächsisches Ministerium für Inneres und Sport

Ministerialdirigent Wolfgang Düren
Ministerium für Inneres und Kommunales des Landes NRW



Ministerialdirigent Joachim Laux
Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz



Leitender Ministerialrat Wolfgang Klein
Ministerium für Inneres und Sport, Saarland



Landespolizeipräsident Jürgen Georgie
Sächsisches Staatsministerium des Innern



Ministerialdirigent Karl-Heinz Willberg
Ministerium für Inneres und Sport des Landes Sachsen-Anhalt



Ministerialdirigent Jörg Muhlack
Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten, Schleswig-Holstein



Ministerialdirigent Winfried Bischler
Thüringer Ministerium für Inneres und Kommunales

Impressum

VERLAG

EMW Exhibition & Media Wehrstedt GmbH
Hagenbreite 9, 06463 Falkenstein/Harz,
OT Ermsleben
Tel.: (+49) 0700 WEHRSTEDT
oder (+49) 034 743 - 62 090
Fax: (+49) 034 743 - 62 091
Email: info@Wehrstedt.org
Internet: www.Wehrstedt.org
Geschäftsführer: Dr. Uwe H. Wehrstedt
Amtsgericht Stendal HRB 111856

REDAKTION

Leitender Redakteur:
Dr. Uwe H. Wehrstedt (uw)
E-Mail: redaktion@pvtweb.de

Redaktionelle Mitarbeit (Cyber):

Michael Bartsch
E-Mail: michael.bartsch@pvtweb.de

Redaktionelle Mitarbeit (Information und Kommunikation):

Leitender Polizeidirektor a.D. Günter Krebs (kr)
E-Mail: guenter.krebs@pvtweb.de

Abonnementservice:

Elke Wehrstedt
Tel.: (+49) 03 47 43-6 20 90,
Fax: (+49) 03 47 43-6 20 91,
E-Mail: elke.wehrstedt@wehrstedt.org
Bezugsbedingungen: Erscheint zum ersten Werk-
tag eines ungeraden Monats. Bestellung direkt
beim Verlag EMW Exhibition & Media Wehrstedt
GmbH, s. oben. Die Mindestbezugsdauer beträgt
12 Monate. Kündigungen 3 Monate zum Jahres-
ende. Abonnement Digital € 34,99 jährlich, Druck
Inland: € 40,00 jährlich inkl. Versand, Kombi Digi-
tal + Druck Inland 58,99 € jährlich inkl. Versand,
Druck Ausland: € 46,00 jährlich inkl. Versand,
Kombi Digital + Druck Ausland 64,99 € jährlich
inkl. Versand
Bankverbindung: Deutsche Bank,
BLZ 860 700 24, Konto-Nr. 60 30 37 3,
IBAN: DE29 8607 0024 0603 0373 00,
BIC: DEUTDE33, ISSN 0722-5962

Anzeigenservice:

Dorina Allenfort
EMW Exhibition & Media Wehrstedt GmbH,
Hagenbreite 9, 06463 Falkenstein/Harz,
OT Ermsleben, Tel.: (+49) 03 47 43-6 20 90,
Fax: (+49) 03 47 43-6 20 91,
E-Mail: dorina.allenfort@wehrstedt.org,
Internet: www.wehrstedt.org
Berechnung der Anzeigen erfolgt unter Zugrun-
delegung der Preisliste Nr. 35 vom 01.11.2015.
Mit Namen oder Initialen gezeichnete Beiträge
geben nicht unbedingt die Auffassung der Her-
ausgeber, der Redaktion oder des Verlages wieder.
Für amtliche Veröffentlichungen übernimmt die
Redaktion keine Haftung. Durch Annahme eines
Manuskriptes erwirkt der Verlag auch das Recht
zur teilweisen Veröffentlichung, Übersetzung etc.
Honorarabrechnung erfolgt grundsätzlich nach
Veröffentlichung. Bei allen zur Veröffentlichung
bestimmten Zuschriften behält sich die Redaktion
das Recht von Kürzungen vor.
© 2016 für alle Beiträge by EMW Exhibition &
Media Wehrstedt GmbH
Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge
und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen
des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung
des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt ins-
besondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen,
Mikroverfilmungen und die Einspeisung und Ver-
arbeitung in elektronischen Systemen.

Produktion, Umbruch und Layout:

davis creativ media GmbH, 53173 Bonn

Druck, Verarbeitung und Versand:

DCM Druck Center Meckenheim GmbH,
Werner-von-Siemens-Str. 13,
53340 Meckenheim