

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 22 (2009)
Heft: [11]: Die Lenker des Verkehrs : Management für den knappen Strassenraum

Artikel: Mit Blaulicht über grüne Kreuzungen : für Feuerwehr und Sanität räumt der Computer die Strassen frei
Autor: Müller, Thomas
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-123880>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

MIT BLAULICHT ÜBER GRÜNE KREUZUNGEN

Wenn Feuerwehr oder Krankenwagen losbrausen, haben sie

dank der speziellen Signalsteuerung rund drei Minuten lang gesicherte Vorfahrt.

Text: Thomas Müller, Foto: Tres Camenzind

Sechzig Sekunden, das ist das Maximum. So viel Zeit darf bis zum Ausrücken der Berufsfeuerwehr in der Stadt Zürich verstreichen, wenn der Pager zum Einsatz gerufen hat. Was auch immer die Berufsfeuerwehrleute in der Brandwache an der Manessestrasse gerade tun, sie lassen alles stehen und liegen und rennen los. Inzwischen erschallt über Lautsprecher die Durchsage der Disponentin: «Küchenbrand, Limmattalstrasse 234, TLF1, ADL1, TLF2.» Im zweiten Stock sind Feuerwehrleute in der Ausbildung, pardon, sie waren, denn jetzt rennen die Aufgebotenen los. Lift und Treppe lassen sie rechts liegen, reissen die Tür mit der roten Aufschrift «Zutritt verboten» auf, umfassen mit beiden Händen und Füßen die chromglänzende Rutschstange und lassen sich nach unten fallen.

Die Handgriffe sind in rund viertausend Einsätzen pro Jahr erprobt. Vor dem TLF1, dem Tanklöschfahrzeug Nummer eins, werfen sich Fahrzeugchef, Fahrer, Einsatzleiter, Truppenführerin, Rohrführer und der Mann, der für die Unterstützung zuständig ist, in ihre orangefarbenen Einsatzkleider. Dasselbe nebenan, bei der Autodrehleiter, der ADL1. Eine Kamera überträgt die Szene aus der Fahrzeughalle hinauf zur Disponentin im Obergeschoss, die den Notruf auf der Nummer 118 entgegengenommen und den Einsatz ausgelöst hat. Sie hat nur auf diesen Moment gewartet und drückt jetzt beim Touchscreen, den sie vor sich hat, bei «Route 5 – Langstrasse» auf «Start». Das zuvor aktivierte Spezialprogramm für die Steuerung der Lichtsignalanlagen erhält damit die Bestätigung, dass der Einsatz unmittelbar bevorsteht.

FREIE FAHRT FÜR FEUERWEHR UND KRAKENWAGEN Unten in der Halle hat der Drucker den Einsatzauftrag samt Karte mit Routenbeschreibung ausgespuckt. Einer drückt dem Beifahrer die Blätter in die Hand und ruft dem Chauffeur die ersten Orientierungspunkte zu, «Langstrasse – Limmatplatz!», während die Feuerwehrleute in die lemongrüne Doppelkabine klettern und der Motor mit seinen 390 Pferdestärken aufheult. Derweil hat das Steuerungsprogramm die Kreuzung vor der Brandwache entleert.

Wie sich die Hallentore öffnen und die 18 Tonnen schweren Fahrzeuge aus der Halle donnern, stehen alle Ampeln für den Individualverkehr auf

Rot, für die Feuerwehr aber ist Richtung Langstrasse alles auf Grün geschaltet. Mit Blaulicht und Sirene – der Fachmann spricht von «Sondersteuerung» – kommt der ausrückende Löschzug gut voran, denn der vorausfahrende Verkehr ist dank der speziell langen Grünphase abgeflossen. Auf zehn verschiedenen Routen steht diese besondere Steuerung zur Verfügung. Für den Rettungsdienst mit seinem Stützpunkt am Neumühlequai gibt es ein Pendant für die zwei Ausfallachsen Wasserwerkstrasse und Central.

TEMPO UND SICHERHEIT «Mit dieser speziellen Steuerung bekommen die Fahrzeuge von Schutz & Rettung höchste Priorität und alle anderen warten, jedes Tram, jeder Bus», erklärt Benno Knapp, als Sachbearbeiter Verkehrssteuerung in der Dienstabteilung Verkehr für die Software verantwortlich, die hinter den Ampelschaltungen steht. Eine Minute lang dauert die grüne Welle. Die «Steuerung Schutz & Rettung» verhindert, dass die Fahrzeuge von Feuerwehr und Rettungsdienst schon bei der Wegfahrt im Verkehr stecken bleiben. «Auf bis zu drei Minuten der Fahrt können wir sie unterstützen, dann sind sie auf sich selbst gestellt», so Knapp. Das heisst, die Grünphase wandert mit den Rettungsfahrzeugen eine Zeitlang mit durch die Stadt, doch nachher müssen sie sich selber einen Weg durch den Verkehr bahnen oder nutzen auch die Tram- oder Bus-Trassen als Überholspur.

Durchschnittlich bis zu neun Mal täglich nutzt die Feuerwehr die Steuerung, noch häufiger kommt sie für die Rettungswagen am Neumühlequai zum Einsatz. Sie verhilft zu einem entscheidenden Zeitgewinn, der Leben retten kann. Ob man eine oder zwei Minuten früher am Einsatzort ist, kann auch bei der Brandbekämpfung einen gewaltigen Unterschied machen. «Die kritische Zeit beginnt fünf bis zehn Minuten nach dem Brandausbruch», erklärt Rainer Büchel, Abteilungsleiter Einsatzplanung bei Schutz & Rettung Zürich. So lange lasse sich ein Brand oft mit geringsten Interventionen bekämpfen. Später seien meist massive Einsatzmittel nötig, um das Feuer unter Kontrolle zu bekommen. Entsprechend wird der entstandene Schaden grösser sein.

«Der Tempogewinn ist das eine, doch mindestens so wichtig ist der Sicherheitsgewinn auf der Fahrt», ergänzt Wachtmeister Remo Schmid. Hat der Querverkehr Rot, so fallen Unfallquellen bei

der Fahrt über Kreuzungen weg. Denn manche Autofahrerinnen und Autofahrer übersehen Einsatzfahrzeuge selbst bei Blaulichtfahrten und überhören die Sirene, wenn der Bass aus der Autostereoanlage hämmert – oft viel zu laut, «wer auf 120 Dezibel aufdreht, kriegt kein Verkehrsgeschall mehr mit», sagt Rainer Büchel.

REGELN FÜR AUTOLENKER Selbst wenn man frühzeitig sieht, wie der lemongrüne 18-Tonnen-Truck im Rückspiegel heranbraust, wird es manchmal brenzlig. Wie verhält man sich richtig in solch heiklen Situationen? Remo Schmid, Berufsfeuerwehrmann seit zwanzig Jahren und

FEUERWEHRROUTEN

Ab der Brandwache Manesse kann die Feuerwehr aus zehn verschiedenen Routen mit spezieller Steuerung wählen:

- > Üetlibergstrasse
- > Utobridge / Sihllochstrasse
- > Tunnel Enge
- > Stauffacherquai
- > Langstrasse
- > Zweierstrasse
- > Hohlstrasse / Hardbrücke
- > Badenerstrasse
- > Aemterstrasse
- > Goldbrunnenplatz



^Sorgt für freie Fahrt von Schutz & Rettung Zürich: Benno Knapp, Sachbearbeiter Verkehrssteuerung bei der Dienstabteilung Verkehr.

verantwortlich für die Ausbildung der Fahrer, weiss Rat. «Unsere Fahrer sind froh, wenn man zeigt, dass man sie gesehen hat.» Das kann per Blickkontakt geschehen oder indem man den Blinker stellt und so zu erkennen gibt, auf welche Seite man ausweichen will.

Und vor einem Rotlicht? Rot heisst «Halt!», doch hinten heulen die Sirenen. «Langsam übers Rotlicht hinaus vorziehen, um Platz zu machen – und auch hier blinken, um zu zeigen, wohin man ausweicht.» Wer dabei vom Rotlichtkasten geblitzt wird, muss sich keine Sorgen machen. Die Einsatzdienste notieren die Nummer des fraglichen Autos und melden sie der Polizei, damit nicht automatisch eine Busse geschickt wird.

NEUE TECHNIK WIRD GEPRÜFT Mit den flankierenden Massnahmen Westumfahrung Zürich wird die einstige Transitachse Schimmelstrasse, eine der wichtigsten Feuerwehrrouen in der Stadt, auf Gegenverkehr umgestellt. Dieses neue Verkehrsregime bedingt Anpassungen beim Programm «Steuerung Schutz & Rettung». Zugleich überlegen sich Schutz & Rettung und die Dienstabteilung Verkehr weitere Optimierungen. «Wir prüfen, ob die Fahrzeuge künftig dieselben Möglichkeiten zur Steuerung der Lichtsignale

nutzen können, wie sie der öffentliche Verkehr hat», sagt Benno Knapp. Ähnlich wie ein Tram oder ein Bus die Signale auf seiner Fahrstrecke beeinflusst, könnte sich künftig auch ein Rettungswagen oder ein Tanklöschfahrzeug selbst eine grüne Welle schalten. Bloss: Bus und Tram halten sich an vorgegebene Routen, während Einsatzfahrzeuge kreuz und quer durch die Stadt zu ihren Zielen brausen. Eine GPS-Navigationsausrüstung könnte bei der Steuerung helfen, doch «noch sind etliche Fragen offen», sagt Benno Knapp. Bald werde sich aber zeigen, welche Verbesserungen möglich sind.

Selbst wenn sich die verbesserte Signalsteuerung in Zukunft verwirklichen lässt, bleibt die Rücksichtnahme der übrigen Verkehrsteilnehmer auf die Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge essenziell, die laut Wachtmeister Remo Schmid über die Jahre immer mehr nachgelassen hat. So gerate eine uralte Regel leider immer mehr in Vergessenheit: Bei zweispuriger Verkehrsführung räumt man die Fahrbahn frei, indem man in der Mitte eine Gasse bildet. Vor allem auf Autobahnen ist es wichtig, die Gasse offen zu lassen. Oft folgen andere Einsatzfahrzeuge: ein Feuerwehrauto kommt selten allein!

