



Blaulicht und Wechselklanghorn – notwendig oder vermeidbar?

Ausgangslage

Die Blaulichtorganisationen der Stadt Zürich werden gelegentlich auf die Notwendigkeit des Einsatzes von Blaulicht und Wechselklanghorn angesprochen. Die Stadtpolizei Zürich gibt deshalb dieses Informationsblatt heraus.

Der Einsatz der besonderen Warnsignale ist im Strassenverkehrsgesetz und in ergänzenden Verordnungen gesetzlich geregelt. Das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat in entsprechenden Weisungen und einem Merkblatt die Gesetzeslage zusammengefasst und für die Praxis konkretisiert.¹ Die internen Weisungen der Blaulichtorganisationen in der Stadt Zürich decken sich mit diesen Weisungen.

In Zürich sieht man – wie in jeder grösseren Stadt – relativ häufig Fahrzeuge, welche mit Blaulicht und Wechselklanghorn unterwegs sind. Wo Menschen in grosser Anzahl leben und arbeiten, da passiert auch viel: Die Berufsfeuerwehr fährt jährlich rund 3'700 dringliche Einsätze und die Sanität ungefähr 10'000; die Polizei muss allein zu über 1'100 Verkehrsunfällen mit Körperverletzung und rund 3'300 Alarmmeldungen (Überfall, Einbruch) mit besonderen Warnsignalen ausrücken. Das sind täglich mindestens 50 Einsätze, bei denen die aufgebotenen Organisationen davon ausgehen müssen, dass ein rascher Einsatz erforderlich ist.

Verzicht auf das Wechselklanghorn

In Ziff. 2 des oben genannten UVEK-Merkblatts wird der Einsatz des Blaulichts ohne Wechselklanghorn beschrieben. Zusammengefasst ist dies lediglich im Stand zu Sicherungszwecken oder während der Fahrt in der Nacht zulässig. Während der Fahrt dürfen dann aber keine Vortrittsrechte beansprucht und die Verkehrsregeln nicht wesentlich verletzt werden.

Dies ist aber bei einer dringlichen Dienstfahrt meistens der Fall: Insbesondere in einer Stadt wie Zürich mit der gegebenen Strassen- und Verkehrsdichte werden diese Vortrittsrechte

praktisch dauernd beansprucht. Der Verzicht auf diese Vortrittsrechte steht somit im Widerspruch zum Auftrag der Besatzung des Dienstfahrzeuges, welche so schnell wie möglich an den Einsatzort zu gelangen hat.

In der Nacht sind zwar in der Regel deutlich weniger Fahrzeuge unterwegs als am Tag, trotzdem kann der Lenker des Einsatzfahrzeuges nicht erst dann die akustischen Warnsignale einschalten, wenn er andere Verkehrsteilnehmer konkret wahrnimmt. Bis das Signal ertönt und andere Verkehrsteilnehmer dieses hören, vergehen wichtige Sekunden. Z.B. bei Tempo 50 km/h entspricht eine 1 Sekunde einer Fahrstrecke von 14 Metern. Auch Lenker aus vortrittsbelasteten Querstrassen rechnen in der Regel nicht mit – lautlosen – Dienstfahrzeugen im dringlichen Einsatz. Gerade in der Nacht steigt zudem das Risiko, dass Lenker eingeschränkt fahrfähig sind oder die freie Strasse zum verbotenen Schnellfahren nutzen. Dringliche Dienstfahrten in der Nacht sind daher mit zusätzlichen Gefahren verbunden.

Fazit

Es kann auf den gleichzeitigen Einsatz akustischer und optischer Warnsignale also praktisch nicht verzichtet werden. Namentlich bei einem Unfall wird als Erstes geprüft, ob beide Warnsignale eingeschaltet wurden und damit das Einsatzfahrzeug bzw. dessen Lenker seine Vortrittsrechte wie vorgeschrieben angekündigt hat. Nur dann kann man anderen Unfallbeteiligten vorhalten, dass sie dieses aussergewöhnliche Vortrittsrecht hätten realisieren können und darauf hätten reagieren müssen.

Es ist der Stadtpolizei Zürich wie auch den anderen Blaulichtorganisationen der Stadt Zürich sehr bewusst, dass gerade in der Nacht das Wechselklanghorn für Anwohner störend sein kann. Nach Möglichkeit wird dieses daher auch ausgeschaltet. Wir bitten aber um Verständnis, dass ein grundsätzlicher Verzicht auf akustische Warnsignale nicht möglich, ja sogar verboten ist.

¹ Weblink (22.7.08):
http://www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/2005-06-06_475_d.pdf