

Empfehlungen der Arbeitsgemeinschaft der Leiterinnen und Leiter der Berufsfeuerwehren
und des deutschen Feuerwehrverbandes

Mobilitätswende (2022-01 aktualisiert 2025)



Überarbeitete Fassung vom 12.11.2025

Fachausschuss Vorbeugender Brand- und Gefahrenschutz
der deutschen Feuerwehren (FA VB/G)
c/o Branddirektion München
Ltd. BD Dipl.-Ing. (FH) Peter Bachmeier

E-Mail: bfm.vb-leitung.kvr@muenchen.de

Diese Fachempfehlung wurde im Auftrag des Fachausschuss VB/G der deutschen Feuerwehren erarbeitet von:

Fabian Hörmann Branddirektion München
Jérôme Fischer Branddirektion Frankfurt am Main
Florian Günther Branddirektion Frankfurt am Main
Jonas Schwering Branddirektion Frankfurt am Main

Vorwort

Mit dem vorliegenden Dokument wird den Mitwirkenden der Mobilitätswende eine Informations- und Planungshilfe bereitgestellt, die sowohl die Belange des Brandschutzes berücksichtigt als auch praxistaugliche Lösungen für die Anpassung an neue städtische Kontexte aufzeigt.

Im Zuge der Mobilitätswende und den damit verbundenen weitreichenden Eingriffen in bestehende Verkehrs- und Stadtstrukturen wird oft in eine brandschutztechnisch funktionierende und bauordnungsrechtlich genehmigte Bestands situation eingegriffen. Dabei liegt der Fokus auf dauerhaften Veränderungen im öffentlichen Raum, wie beispielsweise Umgestaltungen von Straßenführungen oder öffentlichen Plätzen.

Treten alle relevanten Akteure miteinander in Dialog, können Lösungsansätze zur Integration von Sicherheitsbedürfnissen in der Planung Berücksichtigung finden und bei Umgestaltungsmaßnahmen alle Interessenszweige ausreichend gewürdigt werden.

Die gesetzlichen Anforderungen zur Gewährleistung des Brandschutzes müssen weiterhin aufrechterhalten bleiben.

- Einhaltung gesetzlicher Hilfsfristen der Feuerwehr als kommunale Pflichtaufgabe
- Erreichbarkeit von Gebäuden und Einsatz von Hubrettungsfahrzeugen

Während dauerhafte Veränderungen im öffentlichen Raum einer umfassenden Planung bedürfen, können temporäre Maßnahmen, wie Baustellen oder Versammlungen, je nach spezifischen Gegebenheiten und in Abstimmung mit der jeweils zuständigen Brandschutzdienststelle differenziert betrachtet und bewertet werden.

Durch die Wahl geeigneter Planungsvarianten, die sowohl den Anforderungen der Mobilitätswende als auch den brandschutztechnischen Anforderungen gerecht werden, können diese Punkte trotz erheblicher Veränderungen weiterhin gewährleistet bleiben.

Eine frühzeitige Abstimmung mit der örtlich zuständigen Brandschutzdienststelle wird empfohlen, um projektspezifische Lösungen zu erarbeiten und die Sicherheit im urbanen Raum dauerhaft aufrechtzuerhalten.

1 Bedeutung des öffentlichen Straßenraumes aus feuerwehrtechnischer Sicht

1.1 Bedeutung von Hilfsfristen

Die Bundesländer haben im Rahmen des Brandschutzrechts spezifische Vorgaben zur zeitlichen Erreichbarkeit von Einsatzorten bei Bränden, Unfällen oder anderen Notfällen festgelegt. Diese Vorgaben werden als „Hilfsfristen“ bezeichnet, unterscheiden sich je nach Bundesland und dienen der Sicherstellung eines Mindeststandards im abwehrenden Brandschutz sowie in der allgemeinen Hilfeleistung.

Die Einhaltung dieser gesetzlichen Mindestanforderungen hängt unmittelbar von der Nutzbarkeit des öffentlichen Straßenraums für Feuerwehrfahrzeuge ab. Sie stellt zudem ein wesentliches Kriterium bei der Standortwahl von Feuerwehrhäusern dar. Verzögerungen durch bauliche oder verkehrsbedingte Veränderungen im Straßenraum können die Erfüllung des gesetzlichen Auftrags gefährden.

1.1.1 Klassifizierung von Straßen

Zur Sicherstellung der in Abschnitt 1.1 beschriebenen Schutzziele ist es erforderlich, dass Eingriffe in den öffentlichen Straßenraum – insbesondere mit Blick auf die Standortplanung von Feuerwehrhäusern – von der Feuerwehr geprüft werden. Dabei kommen je nach Maßnahme unterschiedliche Methoden zum Einsatz: von fachlichen Einschätzungen bis hin zu komplexen Verkehrssimulationen mit Prognosen zur Eintreffzeit.

Da in urbanen Gebieten zahlreiche Maßnahmen zu berücksichtigen sind, kann sich vorab eine Kategorisierung der Straßen anbieten. Diese kann die Differenzierung des Prüfaufwands erleichtern und eine abgestufte Bewertung je nach Bedeutung der Straßen für den Einsatz ermöglichen. Im Bedarfsfall kann eine Kategorisierung durch die örtlich zuständige Feuerwehr oder Brandschutzdienststelle erfolgen.

1.1.1.1 Einsatzrelevante Straßen

Die Feuerwehr kann ein Netz von einsatzrelevanten Straßen definieren, das jene Verbindungen umfasst, die für eine schnelle Erreichbarkeit des Einsatzgebiets von besonderer Bedeutung sind. Probleme bei der Einhaltung von Hilfsfristen können entstehen, wenn auf diesen Straßen im Vergleich zum heutigen Ist-Zustand Verzögerungen bei der Passierbarkeit zu vermuten sind oder wenn sie durch Baustellen, Störungen oder dauerhafte Umgestaltungen nicht wie vorgesehen nutzbar bleiben.

Zur Definition dieses Netzes können unterschiedliche Ansätze gewählt werden, etwa die Auswertung der Nutzungs frequenz von Einsatzfahrzeugen oder die Identifikation von Straßen, die in Randgebiete der Hilfsfristabdeckung führen. In beiden Fällen können Behinderungen mit einer Verlängerung der vorgesehenen Fahrzeiten verbunden sein.

Für diese besonders Einsatzrelevanten Straßen können daher strenge Bewertungen hinsichtlich möglicher Beeinträchtigungen sinnvoll sein. Eine frühzeitige Beteiligung der Feuerwehr in Genehmigungsverfahren, beispielsweise vor der Erteilung verkehrsrechtlicher Anordnungen, kann erforderlich sein.

1.1.1.2 Untergeordnete Erschließungsstraßen

Untergeordnete Erschließungsstraßen dienen der Anbindung von Gebäuden abseits der Hauptverkehrsachsen. Sie weisen häufig verkehrsberuhigende Elemente wie Geschwindigkeitsbegrenzungen, Verschwenkungen oder reduzierte Fahrbahnbreiten auf. Für diese Straßen ist nicht die Fahrgeschwindigkeit entscheidend, sondern die grundsätzliche Befahrbarkeit durch Einsatzfahrzeuge.

Hindernisse zur Verkehrsberuhigung, in Verbindung mit abgestellten Fahrzeugen oder anderen Objekten, können die Zufahrt erheblich erschweren. Daher können Anforderungen sinnvoll sein, die bei Planung und Änderungen berücksichtigt werden, um zumindest die grundsätzliche Passierbarkeit sowie die Erreichbarkeit von Gebäuden und ein angemessenes Sicherheitsniveau zu gewährleisten.

1.1.2 Sicherstellung gesetzlicher Aufgaben durch ehrenamtliche Einsatzkräfte

In vielen Kommunen wird der Brandschutz durch ehrenamtliche Kräfte der Freiwilligen Feuerwehr sichergestellt. Diese Einsatzkräfte befinden sich bei Alarmierung in der Regel nicht im Feuerwehrhaus, sondern müssen dieses zunächst über den öffentlichen Straßenraum erreichen. Eine schnelle und sichere Erreichbarkeit der Feuerwehrhäuser kann erforderlich sein, um Hilfsfristen einzuhalten. Diese Rahmenbedingungen sollten bei städtebaulichen Planungen, bei Umgestaltungen von Verkehrsflächen und bei temporären Verkehrsbehinderungen auf

Hauptanfahrtswegen berücksichtigt werden. Ebenso kann es sinnvoll sein, Parkflächen für anfahrende PKW / Krad sicherzustellen.

1.2 Grundsätzliche Erreichbarkeit von Einsatzstellen

Auch im Zuge der Mobilitätswende muss die Erreichbarkeit sämtlicher Gebäude für Feuerwehrfahrzeuge gewährleistet bleiben. Dies umfasst sowohl den allgemeinen Straßenraum als auch öffentliche Plätze, Parkanlagen und private Flächen wie Feuerwehrzufahrten. Neue Verkehrskonzepte sollten die gesetzlichen Anforderungen an den Brandschutz nicht unterschreiten; vielmehr bleibt die Aufrechterhaltung der Belange des Brandschutzes ein zentrales Ziel.

Bauliche Maßnahmen, die Fahrstreifen verengen oder entfallen lassen, können die Erreichbarkeit beeinträchtigen. Beispiele sind die Umwidmung von Fahrstreifen in Radverkehrsanlagen. Solche Planungen müssen die Belange der Feuerwehr berücksichtigen und sicherstellen, dass Einsatzfahrzeuge im Notfall ungehindert passieren können. Dies kann durch Schaffung von Alternativen zum Umfahren oder Ausweichen anderer Verkehrsteilnehmer nach §38 StVO ermöglicht werden.

Sieht eine Planung die dauerhafte Sperrung ehemaliger Verkehrswege für den motorisierten Individualverkehr (MIV) vor, kann eine Befahrung durch Einsatzfahrzeuge im Notfall weiterhin gewährleistet werden (sog. Sonderspuren, z.B. VZ 1026-33 *Einsatzfahrzeuge frei* zur Signalisierung der Eignung für Einsatzfahrzeuge). Eine derartige Nutzung kann auch auf Radverkehrsanlagen vorgesehen werden, sofern Ausweichmöglichkeiten für die anderen Verkehrsteilnehmer bestehen und das Lichtraumprofil für Einsatzfahrzeuge (Bemaßung gemäß Abstimmung mit zuständiger Brandschutzdienststelle) frei von Hindernissen ist. Des Weiteren sind geeignete Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten von / zu Fahrstreifen des MIV sowie eine ausreichende Traglast (vgl. [Pkt. 2](#)) erforderlich.

1.3 Erreichbarkeit feuerwehrtechnischer Einrichtungen

Bei der Gestaltung des öffentlichen Raums sind folgende Einrichtungen jederzeit sichtbar, zugänglich und funktionsfähig zu halten:

Einrichtungen an und in Gebäuden mit Bezug zum öffentlichen Raum

- Notausgänge (auch aus unterirdischen Anlagen wie Parkhäusern, Tunneln)
- Löschmitteleinspeisungen
- Brandmeldeanlagen
- Entrauchungsöffnungen von U- und S-Bahn-Tunneln und Straßentunneln
- Weitere bauordnungsrechtlich oder planfestgestellte Einrichtungen (z. B. zusätzliche Flucht- und Angriffswege)

Technische Infrastruktur im öffentlichen Raum

- Schalt- und Verteileranlagen (z. B. Strom, Gas, Wasser)
- Hydranten (Über- und Unterflur)
- Steuerungsanlagen der Verkehrstechnik
- Weitere sicherheitsrelevante Infrastruktur öffentlicher Netze

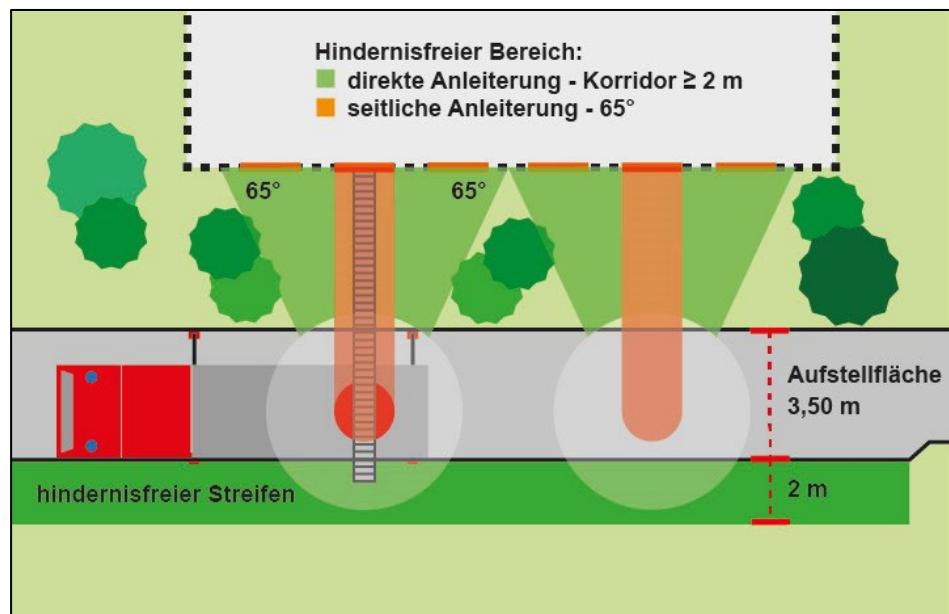
Eine Überbauung oder Einschränkung dieser Einrichtungen sollte nach Möglichkeit vermieden werden, da sie im Brand- oder Gefahrenfall zwingend erforderlich sein können. Es kann sinnvoll sein, ihre Belange frühzeitig in die Planungen einzubeziehen.

1.4 Einsatz von Hubrettungsgeräten der Feuerwehr

Neben der allgemeinen Erreichbarkeit ist die Zugänglichkeit höherer Gebäudegeschosse aufrechtzuerhalten. Bei Gebäuden ohne zweiten baulichen Rettungsweg oder mit brennbaren Außenwandbekleidungen ist in der Regel der Einsatz von Hubrettungsfahrzeugen vorgesehen. Die Musterrichtlinie „Flächen für die Feuerwehr“ sowie die DIN 14090 definieren hierfür grundsätzliche Anforderungen an Aufstellflächen, die hilfsweise auch im öffentlichen Raum angewendet werden können. Die Zugänglichkeit dieser Flächen ist dauerhaft aufrechtzuerhalten (Rechtsprechungen zur Thematik sind dem Anhang zu entnehmen).

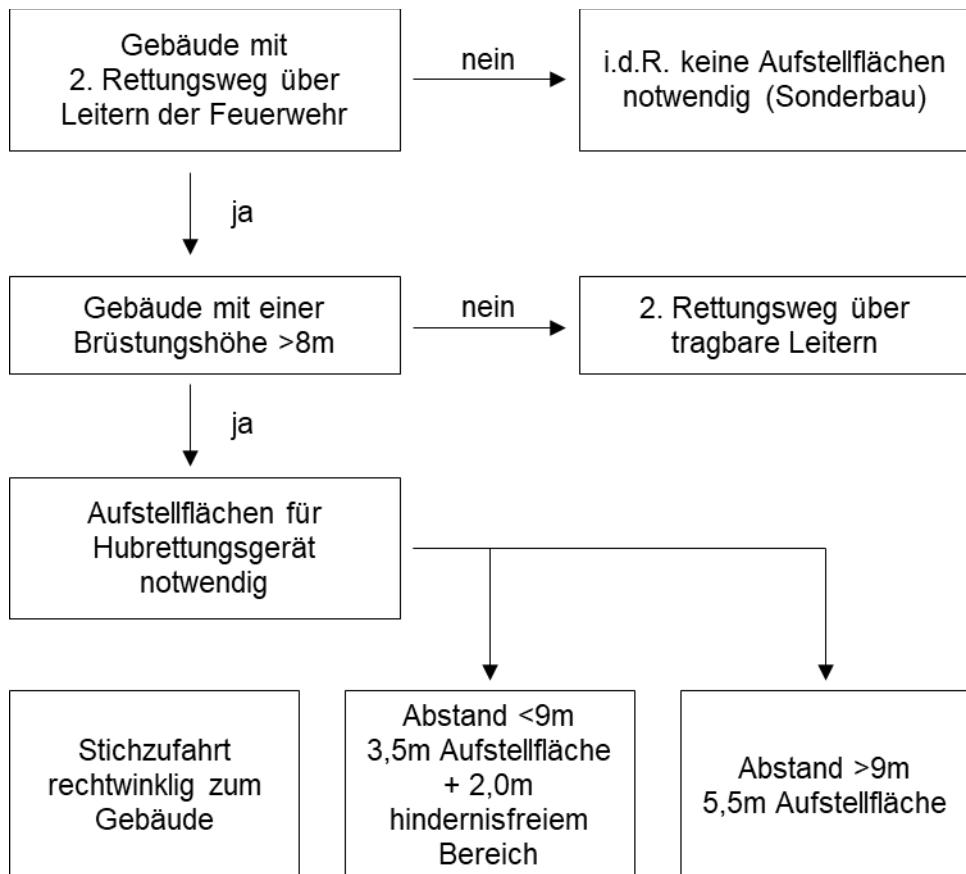
Dabei sind bestimmte Abstände zwischen Aufstellfläche und der anzuleiternden Stelle einzuhalten. Durch Neugestaltungen des Öffentlichen Raums können diese Abstände vergrößert werden, was die Anleiterbarkeit beeinträchtigt. Eine Lösungsmöglichkeit zur Aufrechterhaltung des Einsatzes von Hubrettungsfahrzeugen wäre, die Anleiterung unter Einhaltung der Richtlinie „Flächen für die Feuerwehr“ weiterhin zu gewährleisten – beispielsweise durch eine nachgewiesene Befahrbarkeit von Nebenflächen, durch geeignete Unterbrechungen oder durch eine

Planung unter Berücksichtigung der maximal möglichen Anleiterabstände von der öffentlichen Straße aus.



Aufstellflächen parallel zu Außenwänden, Abstand $>9\text{m}$ und $<12\text{m}$

Planungshilfe für die Beurteilung von Aufstellflächen im öffentlichen Verkehrsraum:



Zu beachten sind zusätzlich:

- Tragfähigkeit der Aufstellfläche (mind. 16 t Gesamtlast, 10 t Achslast)
- Freihaltung des Bereichs zwischen Aufstellfläche und anleiterbarer Stelle (frei von Bäumen, Masten, Oberleitungen etc.)

2 Anforderungen der Feuerwehr bezüglich städtebaulicher Neu- und Umgestaltungen

Die grundlegenden Mindestanforderungen für Straßen beinhalten:

- Mindestfahrbahnbreite von Erschließungsstraßen (Zweirichtungsverkehr) 5,50 m (vgl. RASt06),
- Tragfähigkeit von mindestens 16 t Gesamtlast und 10 t Achslast; mindestens entsprechend der Straßen-Bauklasse VI der Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 01) zur Sicherstellung der Belastung und Befahrbarkeit durch Einsatzfahrzeuge (vgl. DIN 14090),
- Schwellenhöhen von maximal 8 cm, insofern die Überfahrbarkeit durch Einsatzfahrzeuge erforderlich ist (vgl. DIN 14090),
- Einhaltung der Schleppkurven für Feuerwehrfahrzeuge (vgl. DIN 14090),
- Poller oder Hindernisse müssen so konstruiert sein, dass sie im Notfall ohne Beschädigung entfernt oder geöffnet werden können.

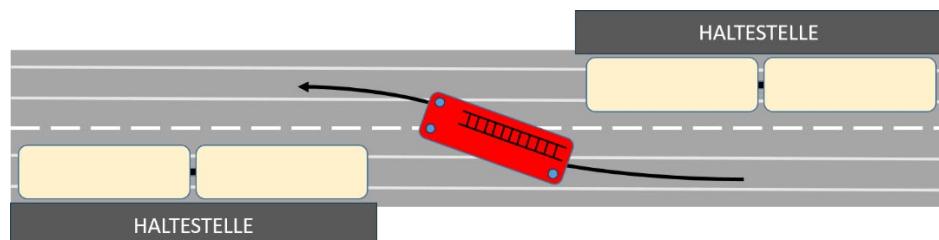
In einigen Fällen können besondere Anforderungen aufgrund der Art der Straße oder angrenzender Gebäude auftreten, die zusätzliche Maßnahmen erfordern.

2.1 Umgestaltung einzelner Straßenräume

2.1.1 Ausbau und Barrierefreiheit des ÖPNV

Der Ausbau des ÖPNV und die gesetzlich geforderte Barrierefreiheit von Haltestellen führen zu einem erheblichen Anpassungsbedarf im Straßenraum. Hierzu sollten die Belange des Brandschutzes frühzeitig berücksichtigt werden.

Ein möglicher Ansatz wäre, Haltestellen so zu gestalten, dass Einsatzfahrzeuge ungehindert passieren können – etwa durch separate Haltespuren oder versetzte Anordnungen bei zweispurigen Straßen. Höhenversätze zur Barrierefreiheit sollten Aufstellflächen für Hubrettungsfahrzeuge möglichst nicht einschränken. Gleiches kann für Wartehallen und Oberleitungen gelten, die keine Hindernisse für Rettungswege darstellen sollten.



Haltestellenversatz zur Ermöglichung der Durchfahrt von Einsatzfahrzeugen

Die Befahrbarkeit von Bahnkörpern durch Einsatzfahrzeuge kann eine sinnvolle Erweiterung des für Einsatzfahrzeuge zur Verfügung stehenden Verkehrsraumes sein und insbesondere in Kreuzungsbereichen eine schnelle Durchfahrt im Einsatz ermöglichen. Hierbei können enge Abstimmungen zwischen Feuerwehr und den zuständigen Verkehrsunternehmen sowie den Straßenbaulastträgern sinnvoll sein.

2.1.2 Ausbau der Radinfrastruktur

Im Rahmen der Mobilitätswende ist der öffentliche Raum so zu gestalten, dass er den Anforderungen des Radverkehrs entspricht, ohne die öffentliche Sicherheit, Ordnung und insbesondere die Belange des Brandschutzes zu beeinträchtigen. Radwege werden im urbanen Bereich häufig auf Flächen eingerichtet, die zuvor als Fahrspuren oder Parkstreifen dienten.

Die Belange des Brandschutzes müssen stets vorhabenbezogen geprüft werden. Eine pauschale Aussage über die Zulässigkeit bestimmter Radverkehrsanlagen ist nicht möglich. Die richtige

Wahl der Radverkehrsanlage kann dazu beitragen, sowohl die Belange der Radinfrastruktur als auch die des Brandschutzes in Einklang zu bringen.

Die Einhaltung der Belange des Brandschutzes umfasst insbesondere:

- die Sicherstellung der Hilfsfrist (vgl. [Pkt. 1.1](#)),
- den Einsatz von Hubrettungsgeräten, sofern erforderlich (vgl. [Pkt. 1.4](#)).

In der nachfolgenden Tabelle sind die häufigsten Varianten von Radverkehrsanlagen gegenübergestellt und die Eigenschaften sowie Vor- und Nachteile bezüglich der Belange der Feuerwehr aufgezeigt.

Alle Varianten der Radverkehrsanlagen sind möglich, wenn die Belange des Brandschutzes eingehalten werden.



Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge

Radverkehrsanlagen

Baulich getrennte Radfahrstreifen		Markierter Radfahrstreifen / Schutzstreifen
Trennung durch Bordstein	Trennung durch aufgesetzte Elemente	
		
<ul style="list-style-type: none"> • Schwellenhöhe $> 8 \text{ cm}$ • Keine Ausweichmöglichkeit für andere Verkehrsteilnehmer • Tragfähigkeit für Fahrzeuge der Feuerwehr häufig unzureichend / nicht erkennbar (vgl. Pkt. 2) • Ggf. Beeinträchtigung der Flächen für die Feuerwehr (vgl. Pkt. 1.4) <div style="text-align: center;">  </div> <p>Unter Berücksichtigung der Belange des Brandschutzes möglich</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Schwellenhöhe $\leq 8 \text{ cm}$ • bedingte Ausweichmöglichkeit für andere Verkehrsteilnehmer → <u>keine</u> Anordnung von Leitfahnen / flexiblen Pollern in potentiellen Staubereichen • Ggf. Beeinträchtigung der Flächen für die Feuerwehr (vgl. Pkt. 1.2 / Pkt. 1.3) • Ggf. Befahrbarkeit durch Einsatzfahrzeuge (vgl. Pkt. 1.2) <div style="text-align: center;">  </div> <p>häufig möglich</p>	<ul style="list-style-type: none"> • aus Sicht der Feuerwehr keine Beeinträchtigung <div style="text-align: center;">  </div> <p>immer möglich</p>

2.1.3 Begrünung des öffentlichen Raumes

Mobilitätswende und städtebauliche Anpassungen gehen oftmals Hand in Hand, vor allem dann, wenn notwendige Maßnahmen sinnvoll kombiniert werden können. Bei der Veränderung von Straßenquerschnitten wird vor allem in Städten auf den Erhalt oder mögliche Neu-Begrünung abgezielt.

So ist beispielsweise bei der Pflanzung von Bäumen im Rahmen städtebaulicher Neugestaltungen sicherzustellen, dass die Anleiterbarkeit angrenzender Gebäude durch die Feuerwehr gewährleistet bleibt, sofern erforderlich (vgl. [Pkt. 1.4](#)). Abstände zwischen Bäumen können so gewählt werden, dass anzuleiternde Stellen dauerhaft erreichbar bleiben. Anforderungen können im Vergleich zur Richtlinie ‚Flächen für die Feuerwehr‘ auf einen hindernisfreien 2m-Korridor reduziert werden.

Begrünungen des Untergrundes im Bereich von Feuerwehrzufahrten sowie Aufstell- und Bewegungsflächen für Feuerwehrfahrzeuge können so ausgeführt werden, dass diese Flächen auch nach einer Umgestaltung dauerhaft nutzbar bleiben. Dabei kann auf die Vorgaben der ‚Richtlinien für Planung, Bau und Instandhaltung von begrünbaren Flächenbefestigungen - Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e.V. FLL‘ verwiesen werden, einschließlich des damit verbundenen Pflege- und Unterhaltsaufwands.

2.2 Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

2.2.1 Allgemeine Maßnahmen

Während Maßnahmen zur Beruhigung des Verkehrs für den unmotorisierten Verkehr Vorteile bieten, stellen sie die Feuerwehr teils vor neue Herausforderungen. Gleichzeitig können diese Bereiche jedoch auch für Einsatzkräfte ähnliche Vorteile bieten wie für Fußgänger und Radfahrer. Durch die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) können Einsatzfahrzeuge möglicherweise schneller durch diese Zonen fahren, wenn geeignete Fahrbahngeometrien und Tragfähigkeiten erhalten bleiben oder hergestellt werden.

Wenn der Verkehr durch starre Durchfahrtssperren blockiert wird, müssen Einsatzfahrzeuge ggf. Umwege in Kauf nehmen oder die Sperren zunächst öffnen. Dies muss nicht grundsätzlich ein Problem darstellen, sofern die Anfahrt über alternative Routen innerhalb der Hilfsfrist weiterhin gegeben ist. Eine mögliche Lösung für dieses Problem sind automatisch versenkbare

Poller, die von heranfahrenden Einsatzfahrzeugen aktiviert werden können. Alternativ können bauliche Modalfilter eingesetzt werden, welche eine Überfahrung ohne Verzögerung ermöglichen.

Flexible Poller (Flexipoller) sind nicht für von Einsatzfahrzeugen befahrbare Durchfahrtssperren geeignet, da eine Beschädigung von Teilen am Fahrzeugboden nicht ausgeschlossen werden kann (siehe hierzu Anhang „Flexible Poller“).



Variante eines Modalfilters

2.2.2 Blockbildung / Superblocks / Sommerstraßen

Superblocks stellen innovative urbane Konzepte dar, welche den Verkehr auf zentrale Straßenräume verlagern, um so den Raum für Fußgänger, Radfahrer und Grünflächen zu vergrößern. Bei der Planung solcher verkehrsberuhigten Zonen muss die Erreichbarkeit für Einsatzfahrzeuge, insbesondere die Feuerwehr, sichergestellt bleiben. Es sind mehrere wichtige Aspekte zu beachten, die die Sicherheit und schnelle Zugänglichkeit im Notfall garantieren:

- Hilfsfrist (vgl. [Pkt. 1.1](#))
- Erreichbarkeit von Einsatzstellen (vgl. [Pkt. 1.2](#))
- Erreichbarkeit feuerwehrtechnischer Einrichtungen (vgl. [Pkt. 1.3](#))
- Einsatz von Hubrettungsgeräten der Feuerwehr (vgl. [Pkt. 1.4](#))

Anhänge

Beispiele aus der Rechtsprechung

Bestandsschutz zur Sicherstellung des zweiten Rettungswegs auf öffentlichen Grund

„Wird der zweite Rettungsweg über Rettungsgerät der Feuerwehr vom öffentlichen Straßenraum hergestellt, muss dieser faktisch für das Anleitern geeignet sein; die Richtlinie über die Flächen für die Feuerwehr kann zur Beurteilung herangezogen werden. Die Anforderungen an die Aufstellflächen legen Entwurfsverfasser bzw. Nachweisersteller unter Beteiligung der Brandschutzdienststelle fest. Es ist sinnvoll, die Straßenbaubehörde zu informieren, weil sie dann bei der Entscheidung über Straßeneinrichtungen oder Anträge auf Sondernutzungserlaubnis (z.B. Freischankflächen, Verkaufswagen, Ladesäulen, etc.) oder geplante Straßenumbauten auf die Aufstellflächen Rücksicht nehmen kann.“ [Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, AZ. 27-4112.424-1-7, mit Schreiben vom 05.09.2018]

Urteil zum Widerrufsvorbehalt einer Baugenehmigung

Anlass des umstrittenen Themas ist ein Widerrufsvorbehalt in einer Baugenehmigung. Für eine Wohnanlage mit zweitem Rettungsweg über anleiterbare Fenster zur Straße enthielt diese den Zusatz, dass der Bauantrag im vereinfachten Genehmigungsverfahren "stets widerruflich" genehmigt werde. Nach Art. 5 Abs. 2 BayBO seien Feuerwehraufstellflächen ständig freizuhalten. Für den Fall, dass sich eine Änderung der öffentlichen Straße ergebe, die zum Entfall des zweiten Rettungswegs führe, könne nach pflichtgemäßem Ermessen ein Widerruf der Baugenehmigung erfolgen. Der Widerruf diene damit dem Zweck, auf künftige Entwicklungen der Sachlage reagieren zu können, welche zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht hinreichend absehbar seien. Ein Anspruch auf unveränderte Beibehaltung des öffentlichen Straßenraums bestehe nicht. Gegen diesen Widerrufsvorbehalt hat die Klägerin Klage erhoben.

VG und VGH bestätigen, dass eine rechtliche Sicherung der Aufstellfläche im öffentlichen Straßenraum weder erforderlich noch rechtlich möglich ist.

Der Beschluss des VGH München vom 28.03.2022 lehnt den Widerrufsvorbehalt ab. Der Vorbehalt könne eine dauerhafte Sicherung der Freihaltung der nötigen Aufstellflächen nicht gewährleisten. Ausweislich der Begründung der Baugenehmigung wolle die Beklagte mit dem Widerrufsvorbehalt ausdrücklich sicherstellen, dass ihr nicht verwehrt werde, Änderungen in der Straßensituation herbeizuführen. Der Vorbehalt diene ausdrücklich nicht dazu, die Freihaltung der nötigen Aufstellflächen dauerhaft zu sichern, sondern bei einer Änderung der tatsächlichen Situation die Baugenehmigung zu widerrufen. Der Widerrufsvorbehalt diene somit nicht der Herstellung der Genehmigungsfähigkeit des Bauvorhabens, sondern erleichtere deren Wegfall. Demgegenüber stelle eine Anordnung gemäß Art. 54 BayBO aber ein milderes Mittel dar.

Ausweislich des Rundschreibens des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen,

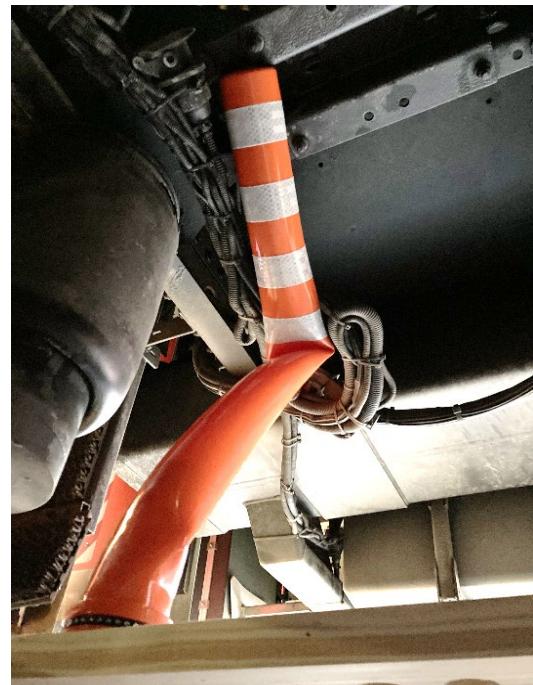
Bau und Verkehr vom 5. September 2018 sei für den zweiten Rettungsweg über das Rettungsgerät der Feuerwehr keine rechtliche Sicherung des öffentlichen Straßenraumes erforderlich. Dies sei stimmig, da sich eine für die Aufstellung der Rettungsfahrzeuge freizuhaltende Fläche regelmäßig auf die gesamte Länge der Straße erstrecken würde, an welcher das Gebäude anliegt. Eine öffentliche Straße sei per se zur Aufnahme des fließenden Verkehrs gedacht und daher grundsätzlich freizuhalten. Eine zusätzliche rechtliche Sicherung sei insoweit obsolet. Würde man der Rechtsauffassung der Beklagten folgen, würde bei vielen unmittelbar am öffentlichen Verkehrsraum anliegenden Gebäuden die baurechtliche Genehmigungsfähigkeit fehlen. Die Sicherung einer Aufstellfläche möge bei privaten Flächen etwa in Innenhöfen nötig sein. Allenfalls könne eine Freihaltung öffentlicher Verkehrsflächen durch eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung erforderlich sein, wenn in einem konkreten Einzelfall ausschließlich ganz bestimmte Bereiche der öffentlichen Verkehrsfläche, z.B. ein Parkstreifen, als Aufstellfläche geeignet wären. Auch das Erstgericht hat bereits die Entscheidung getroffen, dass der genehmigte Brandschutznachweis den zweiten Rettungsweg für einzelne Wohnungen über anleiterbare Fenster zur öffentlichen Straße hin vorsieht. Eine dezidierte Ausweisung von freizuhaltenden Aufstellflächen von Feuerwehr- und sonstigen Rettungsfahrzeugen auf der öffentlichen Straße ist schon nicht Inhalt des Brandschutznachweises oder gar der Baugenehmigung. Es sei auch nicht erkennbar, dass die Straßensituation unverändert beizubehalten wäre. Bei einer Änderung der Straßensituation müsse die Beklagte ggf. berücksichtigen, dass eine Anleiterbarkeit weiterhin gewährleistet wäre. Dies beträfe jedoch auch alle anderen an der betreffenden Straße liegenden Gebäude.

Flexipoller

Im Zuge der Verkehrswende werden zunehmend Radverkehrsanlagen durch montierte Leitschwellen und feste (nicht überfahrbare) oder flexible (bedingt überfahrbare) Bauteile signalisiert.

Die Überfahrt mit Einsatzfahrzeugen über vom Hersteller als „überfahrbar“ deklarierte Poller ist jedoch nicht zulässig. Unabhängig von der Länge der Elemente kann es zu kritischem Kontakt mit beweglichen Fahrzeugteilen (z. B. Lüfterrad) oder mit Brems- und Elektroleitungen kommen.

Der Verwendung von Flexipollern im Straßenraum kann aus Sicht der Feuerwehr nur in Einzelfällen zugestimmt werden.



Überfahrbarkeitstests der Feuerwehr
Frankfurt a. M.

Zulässig sind Flexipoller:

- zur Visualisierung einer Leitschwelle (unabhängig von der Länge),
- in Kurvenbereichen, sofern die Schleppkurven von Einsatzfahrzeugen eingehalten werden.

Unzulässig sind Flexipoller:

- in Bereichen mit hoher einsatztaktischer Bedeutung (einsatzrelevante Straßen),
- auf Zuwegungen im direkten Umfeld von Feuer- und Rettungswachen sowie Krankenhäusern,
- in Ausführungen unter 80 cm Länge.