

Fachempfehlung der Arbeitsgemeinschaft der Leiterinnen und Leiter der
Berufsfeuerwehren und des Deutschen Feuerwehrverbandes

Mobilitätswende

(2022-1)



10. November 2022

Fachausschuss Vorbeugender Brand- und Gefahrenschutz
der deutschen Feuerwehren (FA VB/G)
c/o Branddirektion München
An der Hauptfeuerwache 8
80331 München

Ltd. BD Dipl.-Ing. (FH) Peter Bachmeier
Telefon: 089 2353-40000
Telefax: 089 2353-40099
E-Mail: bfm.vb-leitung.kvr@muenchen.de

1 Vorwort

Mit dem vorliegenden Dokument wird den Mitwirkenden der Mobilitätswende eine Informations- und Planungshilfe bereitgelegt, welche sowohl Belange des Brandschutzes darstellt, aber auch Lösungen in Abhängigkeit des neu entstehenden städtischen Kontexts aufzeigt.

Im Rahmen dieser weitreichenden Planungseingriffe und den daraus resultierenden Maßnahmen der Mobilitätswende wird in eine brandschutztechnisch funktionierende und bauordnungsrechtlich dauerhaft genehmigte Bestandsituation eingegriffen.

Auch weiterhin müssen die nachstehenden, weitestgehend gesetzlichen Anforderungen zur Einhaltung des Brandschutzes gewährleistet bleiben:

1. Erreichbarkeit von Gebäuden
2. Einsatz von Hubrettungsfahrzeugen
3. Hilfsfrist

Durch die Auswahl einer der Situation und den Belangen des Brandschutzes gerechten Planungsvariante können die oben genannten 3 Punkte, trotz wesentlicher Veränderungen der urbanen Struktur weiterhin gewährleistet bleiben.

Für eine frühzeitige Einbindung und eine konkrete Betrachtung der jeweiligen Einzelmaßnahmen ist die Kontaktaufnahme mit der örtlich zuständigen Brandschutzdienststelle erforderlich.

Diese Empfehlung stellt eine Planungshilfe dar. Konkretisierung und weitergehende Lösungsmöglichkeiten sind mit der örtliche zuständigen Brandschutzdienststelle abzustimmen.

2 Zu betrachtende Belange des Brandschutzes bei der Mobilitätswende:

2.1 Erreichbarkeit der Gebäude mit Feuerwehr- und Rettungsfahrzeugen

→ Erschließung vom öffentlichen Grund muss weiterhin möglich sein



Feuerwehruzufahrten und Bewegungsflächen nach §5 MBO



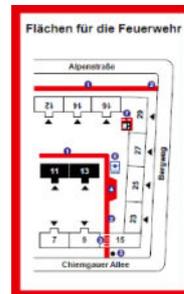
2.2 Einsatz von Hubrettungsfahrzeugen (Brandschutzkonzept) der Gebäude

→ Zweiter Rettungsweg nach Brandschutzkonzept über Leitern der Feuerwehr muss weiterhin sichergestellt werden

→ Erreichbarkeit von Holzfassaden der Gebäudeklasse 4 und 5



Feuerwehraufstellflächen nach §5 MBO und §33 MBO



2.3 Hilfsfrist (Zeitraum von der Notrufannahme bis zum Eintreffen Rettungsmittel)

→ Erreichbarkeit von Gebäuden muss innerhalb der (gesetzliche) Hilfsfrist möglich bleiben

RETTUNGSGASSE!



3 Gestaltung des öffentlichen Straßenraums und Auswirkung auf den Brandschutz



Keine bauliche Trennung **Positivbeispiel**

+ Auf Alarmfahrt können stauende Fahrzeuge auf z.B. Fahrradspuren ausweichen

- Bildung einer Rettungsgasse möglich
- Keine Verzögerung bei der Alarmfahrt
- gesetzliche Hilfsfristerfüllung nicht gefährdet

+ Abstand zwischen Anleiterstelle und Aufstellfläche entspricht dem aktuellen Zustand

- Zweiter Rettungsweg über Drehleiter auch weiterhin sichergestellt



Bauliche Trennung **Negativbeispiel**

- Fehlende Ausweichmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr bei herannahenden Rettungsfahrzeugen

- Keine Bildung einer Rettungsgasse
- Verzögerung bei der Alarmfahrt
- gesetzliche Hilfsfristerfüllung gefährdet
- Aufgrund fehlender Ausweichmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr ist es den Fahrzeugführern nicht möglich, der Aufforderung nach § 38 Abs. 1 Satz 2 StVO „Sofort freie Bahn zu schaffen“, wenn sich Fahrzeuge unter Verwendung des blauen Blinklichtes und des Einsatzhorns nähern, nachkommen zu können

- Abstand zwischen Anleiterstelle und Aufstellfläche ggf. zu groß

- Zweiter Rettungsweg über Drehleiter nicht mehr sichergestellt
- ggf. Regressanforderungen der Gebäudeeigentümer möglich



Nicht jede Straße/jede öffentliche Verkehrsfläche ist für die Einhaltung der Hilfsfrist relevant. Eine diesbezügliche Abstimmung mit der Brandschutzdienststelle ist erforderlich.

4 Veränderungen des öffentlichen Straßenraum

4.1 Straße allgemein

Aus Sicht der Feuerwehr sind Hauptverkehrsstraßen mit Zweirichtungsverkehr, die hilfswichtig sind, mit einer Breite von mind. 6,50 m zu planen. Unterschreitungen der Mindestmaße sind im Bereich von Erschließungsstraßen bis max. 5,50 m akzeptabel. Fahrbahnen mit Einrichtungsverkehr und einer Fahrbahnbreite von mindestens 3,5 m sind zu vermeiden. Hierbei orientieren sich die Feuerwehren an der RAST06.

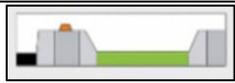
Anwendungsbereich	Fahrbahnbreite Hauptverkehrsstraßen	Fahrbahnbreite Erschließungsstraßen
Regelfall	6,50 m ^{*)}	4,50 m – 5,50 m
mit Linienbusverkehr	6,50 m ^{*)}	6,50 m
geringer Linienbusverkehr mit geringem Nutzungsanspruch ^{**)}	6,00 m	6,00 m
geringe Begegnungshäufigkeit Lkw-Verkehr	5,50 m (bei verminderter Geschwindigkeit)	–
große Begegnungshäufigkeit Bus- oder Lkw-Verkehr	7,00 m	–
Schutzstreifen für Radfahrer	7,50 m mit beidseitig 1,50 m Schutzstreifen 7,00 m mit beidseitig 1,25 m Schutzstreifen ^{***)} bei beengten Verhältnissen	

*) Bei diesem Maß sind in der Regel benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen vorzusehen.
 **) z. B. ausschließlich Erschließungsfunktion
 ***) nicht neben Parkstreifen mit häufigen Parkwechseln

Auszug RAST 06

4.2 Mögliche Radwegvarianten unter Berücksichtigung der Belange des Brandschutzes

Je nach Ergebnis der Prüfung hinsichtlich der Belange des Brandschutzes ergeben sich unterschiedliche Radwegvarianten:

Variante I	Variante II	Variante III*	Variante IV
baulicher Radweg	baulich geschützter Radweg auf Fahrbahnniveau	durch aufgesetzte Elemente geschützter Radweg	Radfahrstreifen
			

1. Nach Prüfung der Planung:
 - a. **Einhaltung** der Hilfsfrist ist möglich
 - b. **Einhaltung** der Richtlinie Flächen für die Feuerwehr ist gegeben

→ Die Schwellen/Trennelemente, unabhängig von der Größe, stellen für den Brandschutz keine Behinderung dar.

→ **Variante I – IV ohne Einschränkungen möglich**
2. Nach Prüfung der Planung:
 - a. **Einhaltung** der Hilfsfrist ist möglich
 - b. Einhaltung der Richtlinie Flächen für die Feuerwehr **nicht möglich**

→ Schwellen/Trennelemente mit einer Höhe von max. 8 cm sind denkbar, ein Befahren, Überfahren und ein Abstützen mittels Drehleiter im Radwegbereich ist möglich und der durch die Veränderung des öffentlichen Straßenraums zu groß werdende Abstand zwischen Aufstellfläche und anleitebaren Stellen ausreichend kompensiert. Ggf. ist eine detailliertere Betrachtung notwendig

→ **Varianten I – IV mit max. Schwellenhöhen von 8cm möglich**
3. Nach Prüfung der Planung:
 - a. Einhaltung der Hilfsfrist **gefährdet oder nicht erfüllt**
 - b. **Ggf.** Einhaltung der Richtlinie Flächen für die Feuerwehr **nicht möglich**

→ Schwellen/Trennelemente sind ungeeignet. Das zügige Bilden einer „Rettungsgasse“ sowie ggf. die Erreichbarkeit anleitebarer Stellen muss auch weiterhin gewährleistet werden.

→ **nur Variante IV möglich**
4. Weiterhin muss das Befahren von im Bestand vorhandenen Feuerwehrezufahrten unter Einhaltung der Richtlinie Flächen für die Feuerwehr von der öffentlichen Straße aus möglich sein.

*Aufgesetzte Trennelemente werden im Anhang beschrieben

4.3 Fahrradstraße

Das Thema Fahrradstraße nimmt in immer mehr Städten in Deutschland Einzug. Was für die Fahrradfahrer mehr Sicherheit und Komfort bei der Fortbewegung bedeutet, stellt die Feuerwehr und andere Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben vor neue, mehr oder weniger große Herausforderungen bzw. wortwörtlich Hindernisse. Gleichzeitig können Fahrradstraßen aber auch für Rettungskräfte die gleichen Vorteile bergen wie für die Radfahrer. Denn durch die Ausgrenzung von Kfz-Durchgangsverkehr kommen auch die Einsatzfahrzeuge auf der Alarmfahrt womöglich schneller durch diese Straßen.

Wird der Verkehr jedoch mit starren Durchfahrtssperren blockiert, müssten Einsatzfahrzeuge einen Umweg fahren bzw. diese Sperren erst schalten oder beiseiteschaffen. Eine Lösung für dieses Problem könnten automatisch versenkbare Poller sein, welche mittels Fernsteuerung von heranfahrenden Einsatzfahrzeugen



Einsatzfahrzeuge können ohne größere Verzögerung die Diagonalsperre passieren

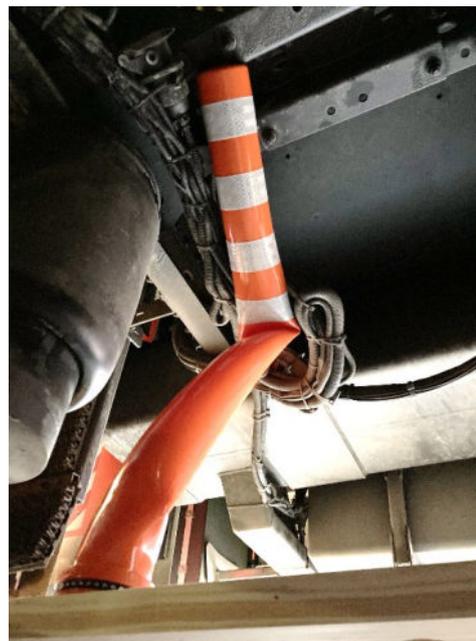
aktiviert werden. Oder aber man setzt gänzlich auf lediglich optisch und leicht baulich markierte Diagonalsperren, welche prinzipiell ohne Verzögerung überfahren werden können. Mittels Kameraüberwachung wird dann dafür gesorgt, dass der Individualverkehr dies eben nicht tun darf/kann. Sogenannte Flexipoller sind für Durchfahrtssperren, welche trotzdem noch von Einsatzfahrzeugen befahren werden können, nicht geeignet, da eine Beschädigung von Teilen



Diagonalsperre einer Fahrradstraße in Frankfurt am Main, Oeder Weg

am

Überfahrbarkeitstests der Feuerwehr Frankfurt a. M.



Überfahrbarkeitstests der Feuerwehr Frankfurt a. M.

5 Planungshilfe (2. Rettungsweg über Leitern der Feuerwehr)

Ist eine Aufstellfläche zum Anleitem mit einer Drehleiter der Feuerwehr erforderlich?

Die Notwendigkeit einer Aufstellfläche ist abhängig von der Höhe der an zuleitenden Fensterbrüstung und von der Nutzung des Gebäudes.

1. und 2. Rettungsweg baulich sichergestellt (i.d.R. Sonderbau)

JA

i.d.R. keine Aufstellfläche erforderlich

NEIN

Gebäude mit einer Fensterbrüstungshöhe über 8 m

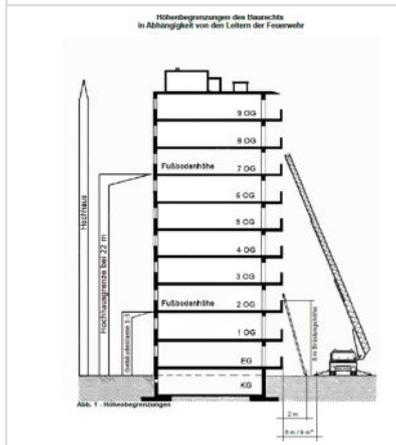
NEIN

Keine Maßnahmen erforderlich, da zweiter Rettungsweg i.d.R. über tragbare Leitern sichergestellt.

JA

Benötigter Platzbedarf zum Aufstellen einer Drehleiter?

Dieser ist abhängig von Abstand und Höhe der Fensterbrüstung



Benötigter Platzbedarf abhängig von der Höhe der Fensterbrüstung

Höhe der Fensterbrüstung	Abstand von Aufstellfläche bis Gebäude
$h > 18 \text{ m}$	3 m – 6 m
$h < 18 \text{ m}$	3 m – 9 m

JA

Platzbedarf gemäß Abbildung 1 und Abbildung 2
3,5 m Aufstellfläche + 2 m hindernisfreier Bereich

Sonderfall Abstand > 9 m

Höhe der Fensterbrüstung	Abstand von Aufstellfläche bis Gebäude
$h > 8 \text{ m}$	9 m – 12 m

JA

5,5 m Aufstellfläche jedoch technische Detailprüfung erforderlich; Abstimmung der Brandschutzdienststelle

Weitere Prüffragen

Behindern Bäume, Abspannungen von Straßenbahn oder Beleuchtung oder andere bauliche Hindernisse eine Anleiterung mittels Drehleiter?

JA

Abstimmung der Brandschutzdienststelle

Sind gesiegelte Feuerwehrezufahrten und Querungen mit einem Niveau unterschied größer 8 cm; sind im Verlauf baulicher Trennungen vorhanden?

JA

Die Feuerwehrezufahrt und auch die in der Richtlinie Flächen für die Feuerwehr vorhandenen Kurvenradien sowie Querungen sind freizuhalten.

Baurechtlich ist die Einhaltung der Richtlinie Flächen für die Feuerwehr (vgl. 5. Planungshilfe) notwendig. Unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und der Leistungsfähigkeit der Feuerwehr sind baurechtliche Abweichungen begründbar. Diese sind mit der örtlich zuständigen Brandschutzdienststelle zu klären.

6 Beispiele aus der Rechtseinschätzung

6.1. 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, Verkaufswägen, Ladesäulen, etc.) oder geplante Straßenumbauten auf die Aufstellflächen Rücksicht nehmen kann.“
[Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, AZ. 27-4112.424-1-7, mit Schreiben vom 05.09.2018]

6.2 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.

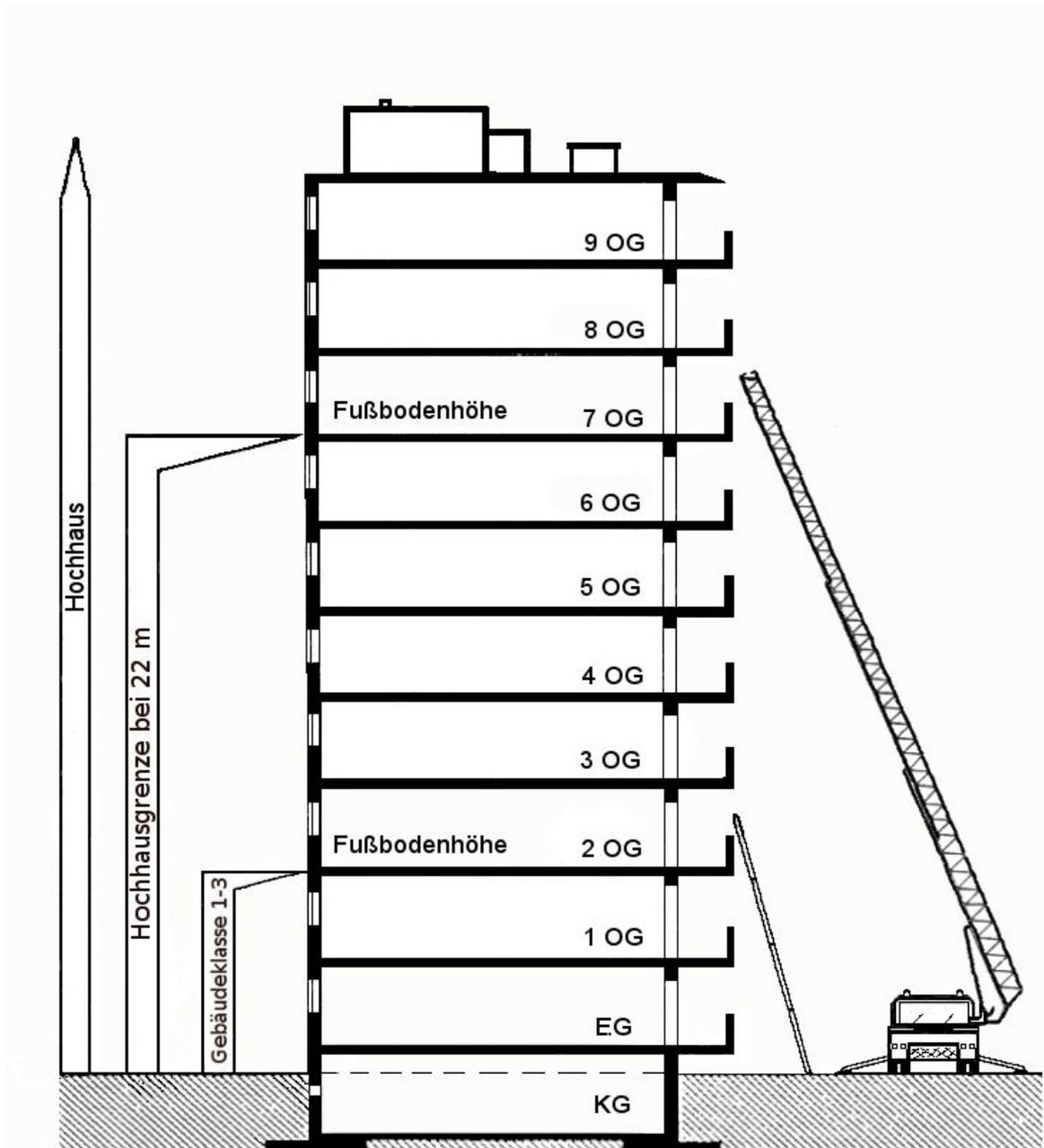
Ausweislich des Rundschreibens des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 5. September 2018 sei für den zweiten Rettungsweg über das Rettungsgerät der Feuerwehr keine rechtliche Sicherung des öffentlichen Straßenraumes erforderlich. Dies sei stimmig, da sich eine für die Aufstellung 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 betreffe jedoch auch alle anderen an der betreffenden Straße liegenden Gebäude.

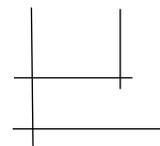
7 Anlagen

Baurechtliche Grenzen unter Berücksichtigung der Leitern der Feuerwehr



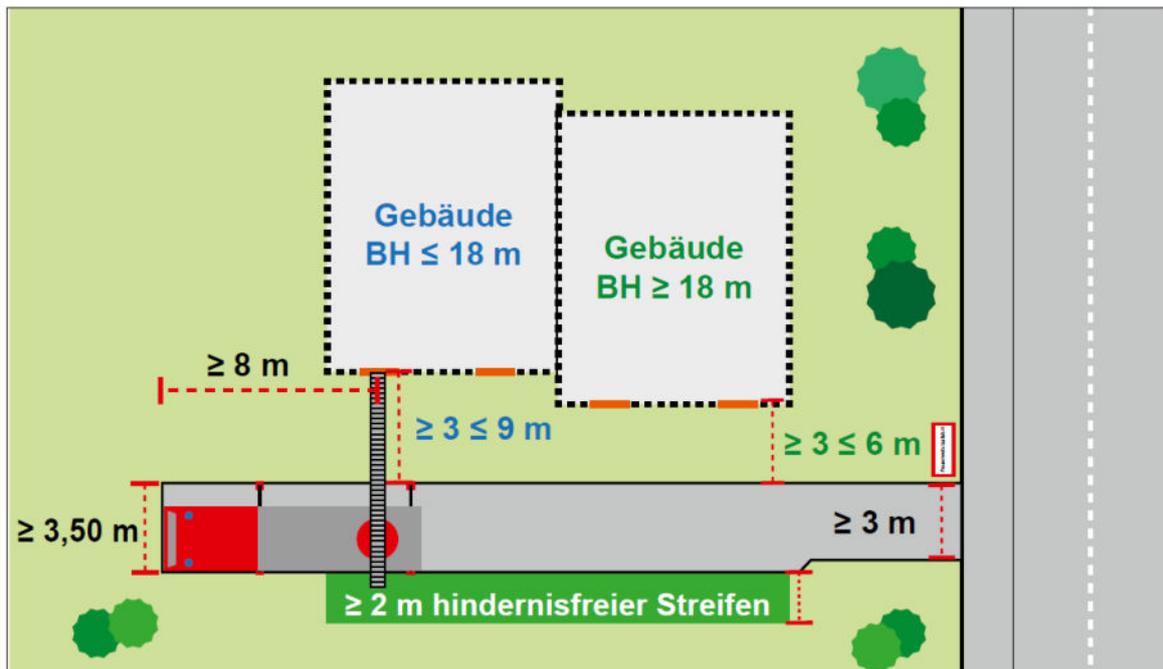
Tragbare Leitern 2 m

Hubrettungsfz. a*)

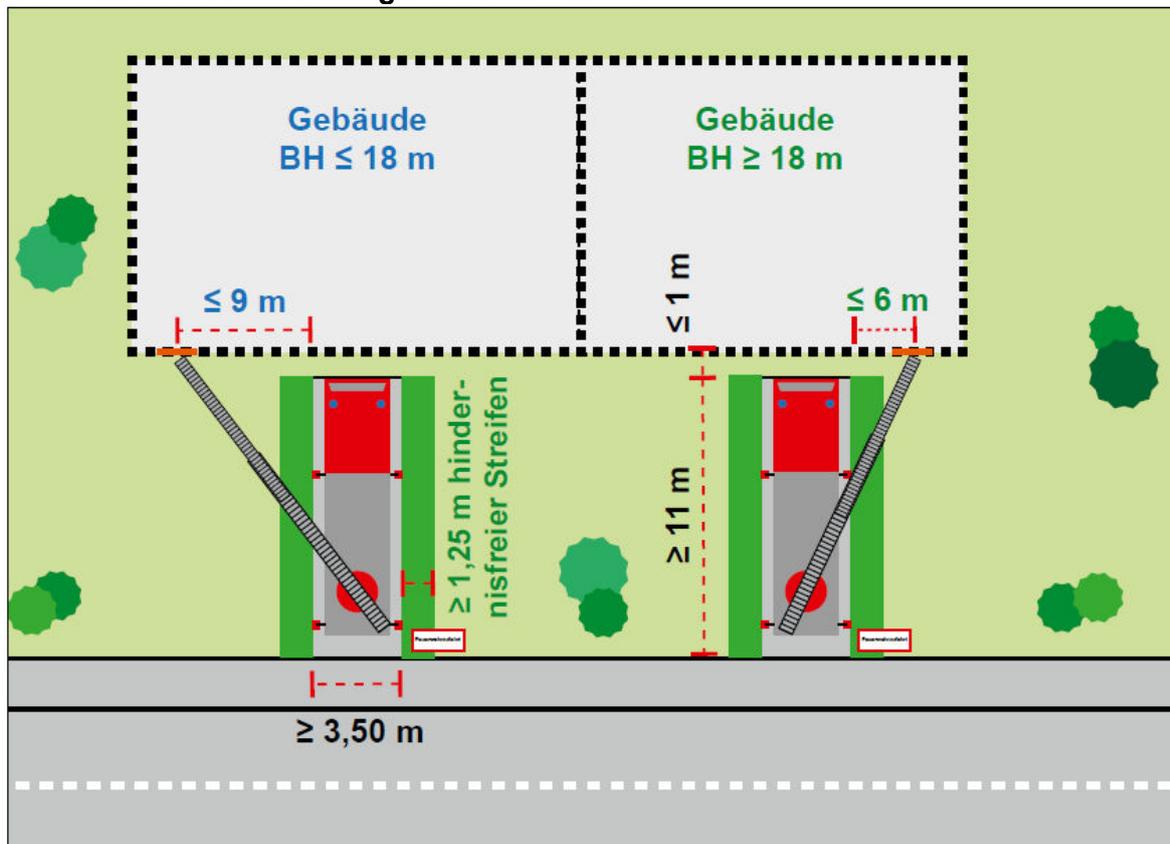


a*) Abhängig von der Brüstungshöhe (Bh):
< 18 m Brh. gilt. >3m und <9 m Abstand
> 18 m Brh. Gilt >3m und <6 m Abstand

Aufstellflächen parallel zu Außenwänden



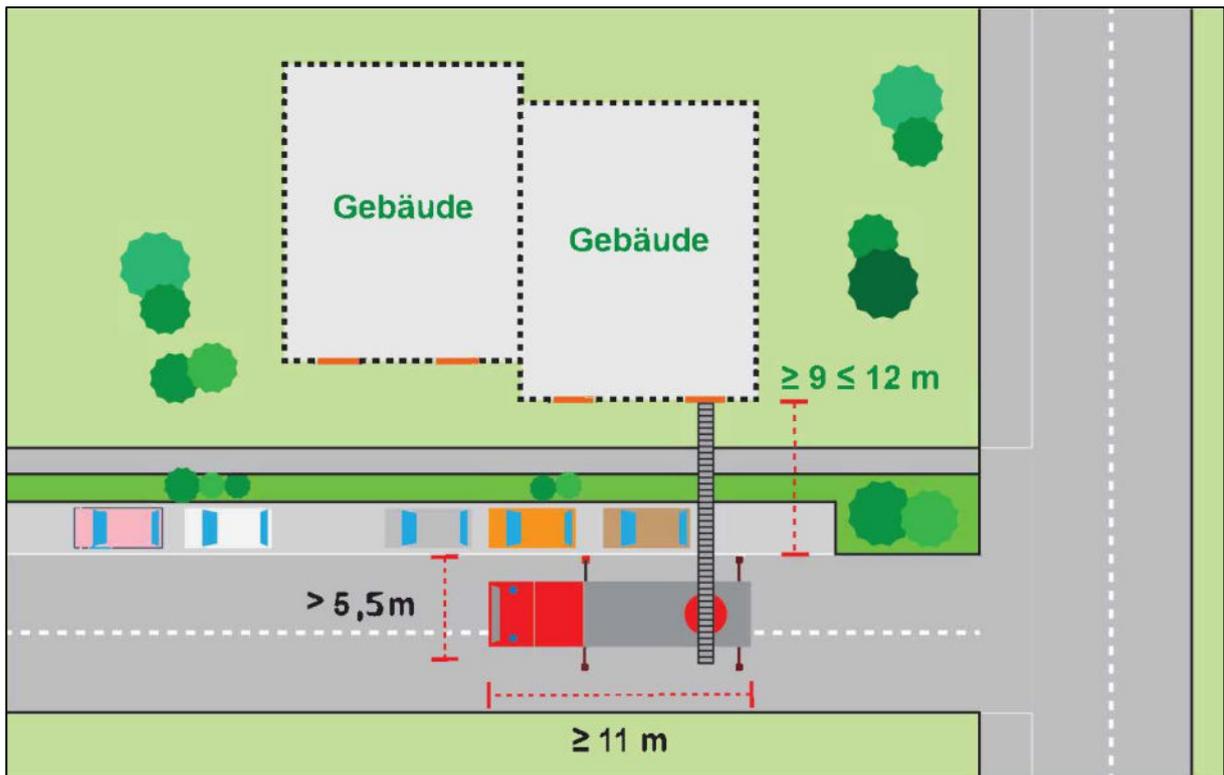
Aufstellflächen rechtwinklig zu Außenwänden



Richtlinie über Flächen der Feuerwehr

Analog Entwurf zur DIN 14090 in Abstimmung mit der Brandschutzdienststelle Abstand zur Fassade max. 2,5 m (statt max. 1 m) und bei Aufstellflächenbreite von 5,5 m auch Schwenkbreite bis 12 m (statt max. 6 bzw. 9 m).

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



In Abstimmung mit Brandschutzdienststelle bei Aufstellflächenbreite von 5,5 m auch Ausladung bis 12 m möglich.

Oberleitung



Die Anleitungung wird durch den Fahrdrabt erheblich behindert und ist durch die seitlichen Abspannungen unter Umständen nicht möglich.

Beispiel:



Komplexe innerstädtische Situation (gefangene Fahrbahn, Bäume, Oberleitungen, Trambahn)

Stufen und Schwellen

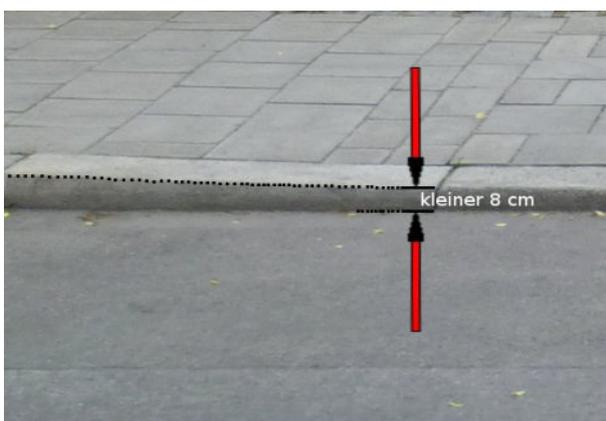
Stufen und Schwellen im Zuge von Zu- oder Durchfahrten dürfen nicht höher als 8 cm sein. Eine Folge von Stufen oder Schwellen im Abstand von weniger als 10 m ist unzulässig. Im Bereich von Übergängen dürfen keine Stufen sein.

Bordsteinabsenkung

Der Bordstein vor der Feuerwehruzufahrt muss nach den Bestimmungen des Art. 5 BayBO in Verbindung mit der Ziffer 4.2.8 der DIN 14090 abgesenkt werden.

Die Zufahrtsmöglichkeit von der öffentlichen Verkehrsfläche ist durch Absenken des Bordsteins deutlich zu machen.

Die Absenkung ist erforderlich, damit die Zufahrt mit Feuerwehrfahrzeugen schadlos möglich ist. Zudem ist eine Feuerwehruzufahrt für Verkehrsteilnehmer besser erkennbar.



Durch aufgesetzte Trennelemente geschützte Radwege

Grundsätzlich dienen die beschriebenen Trennelemente dem Abtrennen des Fahrradstreifens gegenüber der Fahrspur des motorisierten Individualverkehrs

<p>Flexi-Poller</p> 	<p>Flexipoller müssen klar und eindeutig von starren Pollern unterschieden werden können. Dies trifft sowohl für die Einsatzkräfte als auch den Individualverkehr zu.</p>	<p>Vom motorisierten Individualverkehr überfahrbar.</p>
<p>Leitschwelle und Leitboy</p> 	<p>Verhindert das Abbiegen an Stellen, wo es verbotenerweise gemacht wird.</p> <p>Problem: Verkehrsteilnehmer können hier bei durchgehender Installation nicht ausweichen und Platz für Einsatzfahrzeuge schaffen</p>	<p>Vom motorisierten Individualverkehr nicht überfahrbar</p>
<p>Fahrradstreifen-Separator</p> 	<p>Bei lückenhafter Installation oder Elementhöhen von max. 8 cm können die motorisierten Verkehrsteilnehmer dennoch auf den Fahrradstreifen ausweichen, um Einsatzfahrzeugen freie Bahn zu schaffen.</p>	<p>Durch den motorisierten Individualverkehr bei geeigneter Wahl des Trennsystems (Höhe max. 8 cm) überfahrbar</p>
<p>Kombinationen aus Pollern und Leitschwellen</p> 	<p>Kombinierte Systeme bestehend aus Leitschwellen, starren und festen Pollern, welche als ein Multifunktionales Trennsystem diverse Belange vereint.</p> <p>Flexible Poller können vor Feuerwehrezufahrten angebracht werden.</p>	<p>In Bereichen mit flexiblen Pollern durch den motorisierten Individualverkehr überfahrbar</p>

Flexipoller

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

Die betriebsgewöhnliche Überfahrt mit Einsatzfahrzeugen von laut Hersteller „überfahrbaren Pollern“ ist nicht zulässig. Unabhängig von der Pollerlänge kann es zu kritischem Kontakt mit bewegten Fahrzeugteilen (bsp. Lüfterrad) oder Brems- und Elektroleitungen kommen.

Die Definition betriebsgewöhnliche Überfahrt sind beispielsweise:

- Hauptverkehrsstraßen
- Zufahren Gewerbegebieten
- Liegenschaften mit Brandmeldeanlage
- Die Zufahrten zu ausschließlichen Wohnstraßen ohne grundsätzlichen Durchquerungscharakter werden als nicht betriebsgewöhnlich eingestuft.

Flexible Poller zulässig

- Einfahrten von Feuerwehrezufahrten
- Einsatz an Zufahrten zu ausschließlichen Wohngebieten ohne verbindenden Charakter.
- Flexipoller zur Visualisierung einer Leitschwelle. Alle Flexipoller-Längen sind zugelassen.

Flexible Poller (Diagonalsperre) unzulässig

- Einsatzgebiete mit hohem Einsatzaufkommen.
- Verwendung auf Straßen mit hoher einsatztaktischen Bedeutung (hilfsfristrelevant).
- Zuwegestrassen im direkten Umfeld zu Feuer- und Rettungswachen und Krankenhäusern
- Flexipoller unter 80 cm Länge dürfen in Diagonalsperren nicht verwendet werden.
- Flexipoller dürfen nicht in Kurvenbereichen¹ eingebaut werden.