



Quelle: Matthias Dietrich

Abb. 1: Normgerechte Hubrettungsfahrzeuge verfügen über ein großes Benutzungsfeld.

# Mythos: Drehleitern drehen nicht

In der Serie „Mythen des Brandschutzes“ betrachten Ralf Abraham, Willy Dittmar, Matthias Dietrich und weitere Autoren im Wechsel unterschiedliche Aspekte, um vorhandene rechtliche Möglichkeiten und Zuständigkeiten richtig auszulegen, zu interpretieren und Verständnis für die jeweils andere Haltung zu schaffen. Dieser Artikel befasst sich mit dem Mythos, dass Drehleitern nicht drehen.

Ralf Abraham, Matthias Dietrich

**G**erade bei Standardbauten und Dachgeschossausbauten ist die Frage, ob eine Personenrettung über Hubrettungsfahrzeuge möglich ist, häufig das entscheidende Kriterium für die Genehmigungsfähigkeit einer Baumaßnahme. So führen oft Baubestand und enge Straßenverhältnisse, zusammen mit der Aussage, dass Drehleitern nicht drehen würden, dazu, dass sich sowohl die

politisch gewollte, bezahlbare Nachverdichtung als auch die Durchbegrünung der Städte nicht umsetzen lässt. Auf der anderen Seite gibt es praxismgerechte Einzelfallbewertungen, nach denen enge Straßenverhältnisse nicht immer ein Hinderungsgrund und Schräganleitungen bei Parallelaufstellung durchaus möglich sind – die Schutzziele der LBOs also eingehalten werden können.

## Zum historischen Hintergrund

In Deutschland bestehen derzeit zwei Regelwerke zur Bemessung der erforderlichen Flächen für Hubrettungsfahrzeuge. So existiert neben den Muster-Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr (MRFIFw) [1] mit der DIN 14090 eine weitere technische Regel [2].

In nahezu allen Bundesländern wurden die MRFIFw als technische Baubestimmung eingeführt. Diese sind somit bei der Planung verbindlich zu beachten.

Hinsichtlich der Bemessung der Aufstellflächen gab es zunächst verschiedene (bauordnungsrechtliche) Vorgaben in den Durchführungsverordnungen und Verwaltungsvorschriften der Länder. Diese sollten behelfsmäßig nur so lange existieren, bis eine entsprechende Norm entwickelt worden ist.

Da die Fassungen der Norm jedoch (insbesondere hinsichtlich der Tonnage) nicht die Zustimmung der Landesgesetzgebung fanden und die Norm auch nicht den Wünschen der Landesgesetzgebung angepasst wurde, hat die Landesgesetzgebung schließlich eine eigene Richtlinie entwickelt und (in fast allen Bundesländern) als technische Baubestimmung eingeführt.





Abb. 2: Praxisgerechte Anleiterung

### MRFIFw oder DIN 14090?

Grundsätzlich stellt sich die Frage, ob die vorgenannten Maße der Muster-Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr und der DIN 14090 lediglich auf (privaten) Grundstücken oder auch im öffentlichen Verkehrsraum anzuwenden sind. Folgte man der Argumentation, dass die Vorgaben auch für die öffentliche Flächen gelten, so wären in sämtlichen Großstädten Zehntausende von bestehenden Wohnungen nicht mehr anleiterbar. Die Stilllegung ganzer Straßenzüge – oder sogar ganzer Stadtviertel – wäre auf dieser Grundlage einzufordern. Beschränkt man den Anwendungsbereich auf private Grundstücke, so stellt sich wiederum die Frage, warum Aufstellflächen auf privaten Flächen im Vergleich zu denen im öffentlichen Verkehrsraum derart anders bewertet werden. Auch diese Betrachtung führt somit letztlich nicht zum Ziel.

### Auswirkungen enger Auslegung

In der Praxis fällt insbesondere die Bereitstellung entsprechend bemessener Aufstellflächen für Hubrettungsfahrzeuge zunehmend schwer. Die Bildung von Parkplatzflächen für den ruhenden Verkehr, die Anordnung von Bäumen zur Begrünung unserer Städte, Oberleitungen von Straßenbahnen und Straßenbeleuchtung sowie Maßnahmen im Rahmen der Verkehrsberuhigung sorgen dafür, dass der Nachweis einer Anleiterung auf der Grundlage der vorgenannten Regelungen regelmäßig nicht gelingt. Damit scheitern zahlreiche Bauvorhaben am Nachweis des zweiten Rettungswegs, oder es wird die Anordnung von Notleiteranlagen oder Außentreppen gefordert.

Auch bei Bestandsgebäuden stehen derartige Probleme auf der Tagesordnung – schließlich wurden diverse Gebäude zu einem Zeitpunkt rechtmäßig errichtet, zu dem ein zweiter Rettungsweg noch gar nicht – oder zumindest nicht für jede Nutzungseinheit – nachgewiesen werden musste. Da gemäß gängiger Rechtsprechung regelmäßig eine konkrete Gefahr für Leib und Leben unterstellt wird, wenn der zweite Rettungsweg fehlt (und kein Sicherheitstrepfenraum zur Verfügung steht), hat dies für die Nutzer und Eigentümer erhebliche Auswirkungen.

Auf der anderen Seite fallen die Antworten gerade für die Parallelaufstellung im Straßenraum sehr unterschiedlich aus. Während einige Brandschutzdienststellen Ortstermine und Anleiterproben vereinbaren, um zu „prüfen, was geht“, schließen andere eine Schräganleiterung unter Berufung auf die MRFIFw bzw. die DIN 14090 kategorisch aus.

Anzeige

**Lindner**

[www.Lindner-Group.com](http://www.Lindner-Group.com)



### Lindner FIRESHIELD

Die feuerbeständige Revisionstür mit I 90-Klassifizierung sorgt für sicheren Zugang auch zu großformatigen Installationsschächten.

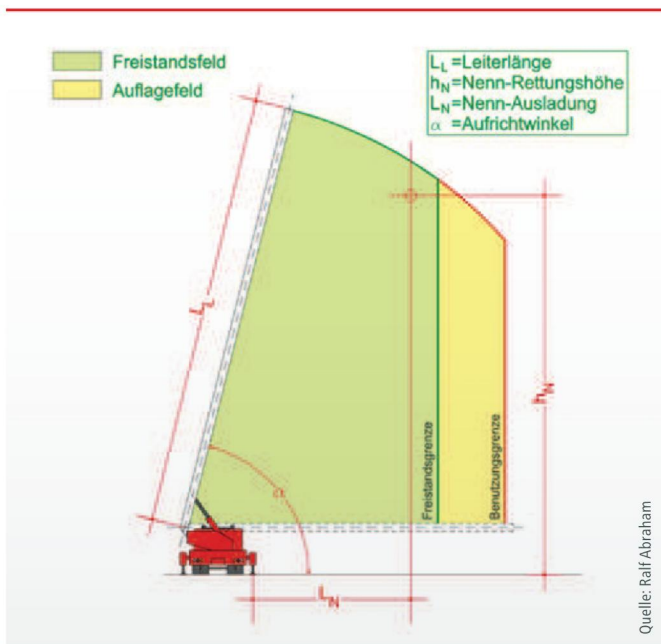


Abb. 3: Fachbegriffe gemäß DIN EN 14043

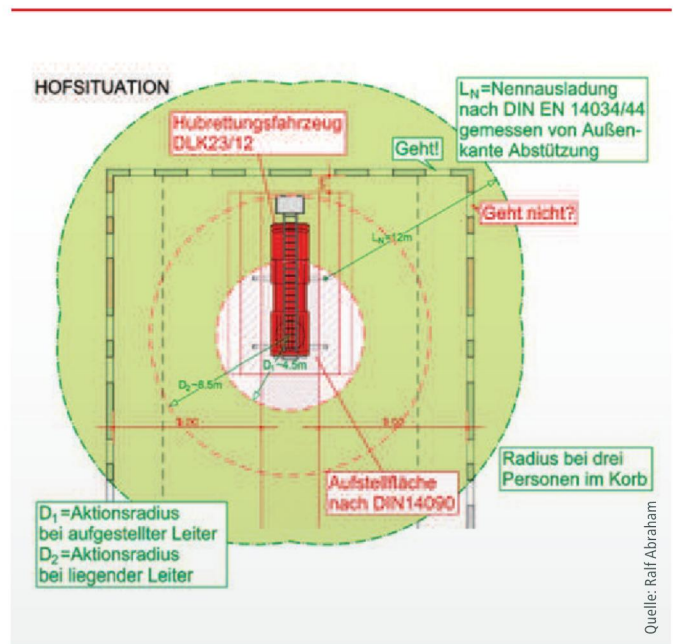


Abb. 4: Idealtypische Überlagerung der DIN 14090 mit der DIN EN 14034/44 anhand einer Hofsituation

## Praxisgerechte Bewertung

Bei genauerer Betrachtung der Muster-Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr und der DIN 14090 fällt auf, dass diese an einigen Punkten nicht den Gesetzmäßigkeiten der Physik bzw. den Kenngrößen herkömmlicher Hubrettungsfahrzeuge folgen. Dabei sticht hervor, dass bei einer Anleierung parallel zur Außenfassade angeblich nur ein rechtwinkliges Anleiten möglich sei: **Drehleitern also nicht drehen.** Dies entspricht jedoch nicht der physikalischen Realität. Diese realitätsfernen Vorgaben haben zur Folge, dass zahlreiche Brandschutzdienststellen bei der konkreten Bewertung der Anleiersituation nicht allein auf die vorgenannten Regelungen, sondern auf die Einsatzgrenzen der real zur Verfügung stehenden Hubrettungsfahrzeuge zurückgreifen. Eine solche praxisgerechte Einzelfallbewertung ist grundsätzlich zu begrüßen.

## DIN EN 14043 bzw. DIN 14044

Darüber hinaus gelten o.a. Regelwerke in Verbindung mit der Normenreihe für Hubrettungsfahrzeuge nach DIN 14701, ab 2006 ersetzt durch die DIN EN 14043 für vollautomatische Drehleitern und DIN EN 14044 für halbautomatische Drehleitern.

Danach ist die normenkonforme Nennausladung (L<sub>N</sub>), gemessen von der Außenkante der am weitesten ausgefahrenen Abstützung, anzusetzen. Somit kann ein Drehleiterwagen vom Typ DL 23/12 von Außenkante Stütze nach DIN EN 14043 bis zu 12 m weit ausladen, und zwar auf 360°. Veranschaulicht werden die realen Möglichkeiten von Hubrettungsfahrzeugen durch eine Grenz betrachtung, hier durch Überlagerung der DIN 14090 und der DIN EN 14043/44 am Beispiel einer normgerechten Hofaufstellung (siehe Abb. 4). In so einem Fall besteht zwar Konsens darüber, dass sämtliche Fenster an der Frontseite angeleiert werden können, gleichzeitig soll aber die Anleierung an den rechts und links angrenzenden Fassaden daran scheitern, dass normgerechte Drehleitern (mit Körben) nur für eine Senkrechtanleierung geeignet sind? Diese offensichtliche Ungleichbehandlung lässt sich nur dadurch erklären, dass in den entsprechenden ersten bauordnungsrechtlichen Vorschriften der 60er-Jahre zunächst ausschließlich eine Parallelanleierung vorgesehen war. Dies war plausibel, da zu diesem Zeitpunkt üblicherweise Kraftfahrdrehleitern ohne Rettungskorb vorgehalten wurden.

Dabei musste der Drehleiterpark bündig auf der Fensterbrüstung (oder einer anderen anzuleitenden Stelle) abgelegt werden. Erst mit Erstveröffentlichung der DIN 14090 („Flächen für die Feuerwehr auf Grundstücken“) im Jahr 1977 wurde die Frontalanleierung als gleichwertige Alternative in einer technischen Regel definiert [3]. Zu diesem Zeitpunkt hatten sich bereits entsprechende Hubrettungsfahrzeuge mit Rettungskörben durchgesetzt. Somit bestanden keine Bedenken, auch das schräge Anleiten an Gebäudefassaden zu gestatten. Es dauerte jedoch noch einige Jahre, bis diese Art der Anleierung auch in die Bauvorschriften der Bundesländer aufgenommen wurde. In Nordrhein-Westfalen findet sich die Frontalanleierung beispielsweise erst im Jahr 1984 in der Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung wieder [4]. Daher ist es nicht nachvollziehbar, dass bis zur heutigen Zeit bei einer Parallelanleierung lediglich die Fensterreihe in Höhe der Drehkranzmitte erreichbar sein soll, unterscheiden sich doch die Leistungsgrenzen moderner Hubrettungsfahrzeuge nicht von dem Prinzip der Frontalanleierung.





Abb. 5: ... und die Drehleiter dreht doch!

Technisch und einsatztaktisch wäre auch hier ein entsprechender Schwenkbereich problemlos zu realisieren (siehe Abb. 4). Vor diesem Hintergrund haben etliche Feuerwehren bereits eigene Empfehlungen entwickelt, wonach auch ein schräges Anleiten bei der Parallelanleiterung ermöglicht ist. Diese Auffassung teilt auch die Arbeitsgemeinschaft der Leiter der Berufsfeuerwehren in der Bundesrepublik Deutschland (AGBF). Die „Empfehlungen zur Ausführung der Flächen für die Feuerwehr“ der AGBF erlauben dies ausdrücklich [5]. Es stellt sich somit die Frage, warum die Richtlinien etwas unterbinden, was die Gremien der Feuerwehren als möglich und zulässig betrachten.

#### Zur Novellierung der MRFIW und der DIN 14090

Ein Vorschlag, um die physikalischen Möglichkeiten von Hubrettungswagen realitätsnäher zu beschreiben: Insbesondere beim Einsatz von Drehleitern mit Rettungskorb sollte die Parallelaufstellung, zumindest auf einer Breite von 9 m, also das schräge Anleiten, in die MRFIW und die DIN 14090 mit aufgenommen werden.

Bedenken der Feuerwehren, dass dies bei Hubrettungsfahrzeugen älterer Baureihen zu Problemen führen könnte, sind aus Sicht der Verfasser unbegründet, da bei anzuleitenden Stellen mit einer Höhe von mehr als 8 m eine Führung des zweiten Rettungswegs über Rettungsgeräte der Feuerwehr ohnehin nur zulässig ist, wenn die Feuerwehr über das erforderliche Rettungsgerät verfügt [6].

#### Fazit

Wie dargelegt, existieren keine physikalischen Hindernisse, die einer Schräganleiterung bei paralleler Aufstellung entgegenstehen, sodass die vom Gesetzgeber geforderte **Möglichkeit einer Personenrettung über Geräte der Feuerwehr** auch bei Baumbestand in den meisten Fällen gegeben ist. Darüber hinaus ist schon jetzt gängige Einsatzpraxis der Feuerwehren in Deutschland, mit einem Hubrettungsfahrzeug bedarfsabhängig auch bei Aufstellflächen parallel zur Gebäudefassade ein schräges Anleiten durchzuführen. ■

## Quellen

[1] Muster-Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr (MRFIW), Fassung Februar 2007, zuletzt geändert durch Beschluss der Fachkommission Bauaufsicht vom Oktober 2009.

[2] Normenausschuss Feuerwehren (FNFW) im Deutschen Institut für Normung: Flächen für die Feuerwehr auf Grundstücken, DIN 14090, Fassung Mai 2003.

[3] Normenausschuss Feuerwehren (FNFW) im Deutschen Institut für Normung: Flächen für die Feuerwehr auf Grundstücken, DIN 14090, Fassung Juni 1977.

[4] Ministerialblatt für das Land Nordrhein-Westfalen, Nummer 92, Gliederungsnummer 23 212, Seite 1 954: Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung – W BauO NRW vom 29. November 1984, Düsseldorf am 28. Dezember 1984.

[5] Arbeitsgemeinschaft der Leiter der Berufsfeuerwehren in der Bundesrepublik Deutschland, Arbeitskreis Vorbeugender Brand- und Gefahrenschutz: Empfehlungen (2012-3) zur Ausführung der Flächen für die Feuerwehr, Sitzungsergebnis vom Oktober 2012, aktualisiert am 17. April 2013.

[6] Musterbauordnung (MBO), Fassung November 2002, zuletzt geändert durch Beschluss der Bauministerkonferenz vom 25. September 2020.

## Autoren

Dipl.-Ing.  
**Ralf Abraham**

Architekt, Sachverständiger für vorbeugenden Brandschutz (EIPOS)



Dipl.-Ing.  
**Matthias Dietrich**

Brandinspektor, Prüfsachverständiger für den Brandschutz, Rassek & Partner

