



Foto: Feuerwehr Frankfurt am Main

Oberleitungen sind eine der zahlreichen möglichen Behinderungen, mit denen die Besatzungen von Drehleiterfahrzeugen im Einsatzfall umgehen müssen.

trägerische Sicherheit. Denn für geplante Stellproben wird häufig mit viel Vorlauf dafür gesorgt, dass zum geplanten Zeitpunkt z.B. keine geparkten Fahrzeuge (auch keine Falschparker) und keine Glas- oder Altpapiercontainer im Weg sind. Mit dem dann gerade verfügbaren Drehleiterfahrzeug wird anschließend die perfekte Position von Fahrzeug und Drehkranz eingenommen. Dieses Vorgehen ist realitätsfern. Abgesehen von den idealisierten Bedingungen kann auch niemand mit Sicherheit sagen, ob die kommenden Generationen von Drehleiterfahrzeugen nicht geringfügig andere Abmessungen oder Gewichte haben werden (z.B. durch die Einhaltung der Euro-Abgasnormen).

■ Drehleiterfahrzeuge der aktuellen Generation können zwar etwas mehr als 23/12, also 23 m Nennrettungshöhe bei 12 m Ausladung erreichen. Aber genau das ist unser Spielraum im Einsatzfall. Damit *jonglieren* wir, wenn wir eben nicht genau den richtigen Standort erreichen können und wenn wir nicht nur aus *einer* Nutzungseinheit Menschen retten müssen, sondern verschiedene Personen durch verschiedene Fenster. Oder wenn wir das Fahrzeug unter ungünstigen Witterungs- und Sichtbedingungen (Eis, Schnee, Nebel usw.) mal um einige Meter falsch positioniert haben. Diesen ohnehin sehr kleinen Handlungsspielraum brauchen wir, und es wäre sträflich, ihn bereits planerisch aufzubrechen.

Die Belange des zweiten Rettungsweges bei Dachgeschossausbauten sollten frühzeitiger, und zwar bereits in der Planungsphase, berücksichtigt werden. Häufig können Fenster, Dachgauben usw. dann so angeordnet werden, dass der zweite Rettungsweg über Rettungsgeräte der Feuerwehr sichergestellt werden kann. ■



Autor

Branddirektor Dipl.-Ing. Andreas Ruhs

Abteilungsleiter Vorbeugung und Planung der Branddirektion Frankfurt am Main; Mitglied in verschiedenen

Fachgremien der AGBF, der VFDB und Prüfungskommission der IHK zum öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen für vorbeugenden Brandschutz

Konflikt beim Dachausbau

Meinung: In Frankfurt am Main gibt es, wie in anderen deutschen Großstädten auch, einen starken Trend zur Schaffung zusätzlichen Wohnraums in Bestandsgebäuden. Häufig handelt es sich dabei um Dachgeschossausbauten in Mehrfamilienhäusern mit drei bis fünf Obergeschossen. Bei der Frage nach der Sicherstellung des zweiten Rettungsweges kommt es nicht selten zu Konflikten. **Andreas Ruhs**

Wir als Branddirektion Frankfurt am Main sind bei solchen Baumaßnahmen i.d.R. nur punktuell eingebunden: bei der konfliktträchtigen Frage nach der Sicherstellung des zweiten Rettungsweges über Rettungsgeräte der Feuerwehr. In einer Großstadt wie Frankfurt am Main ist der Einsatz von Hubrettungsgeräten wegen Baumbewuchses an den Straßen, Bäumen in den Vorgärten, Oberleitungen, Abspannungen für Straßenbeleuchtungen, Parkplatzflächen usw. häufig schwierig. Diesbezügliche Anmerkungen der Feuerwehr werden in Hessen im deregulierten verwaltungstechnischen Ablauf solcher Baumaßnahmen erst nach Erteilung der Baugenehmigung gewürdigt. Das führt nicht selten zu Konflikten zwischen Bauherrenvertretern und

der Feuerwehr, denn die Bauherren gehen oftmals davon aus, dass ihr Vorhaben mit Erteilung der Baugenehmigung final abgeklärt ist und auch so gebaut werden kann. Oft fordern die Bauherren in solchen Situationen Stellproben mit Hubrettungsfahrzeugen vor Ort. Wir als Branddirektion lehnen solche Stellproben aber aus folgenden Gründen grundsätzlich ab:

■ Die Feuerwehreinsatzfahrzeuge und ihre Besatzungen sind als wesentliche Bestandteile der Sicherstellung des abwehrenden Brandschutzes unter strategischen Gesichtspunkten in der gesamten Stadt verteilt und können nicht ständig für Stellproben *zweckentfremdet* werden.

■ Solche Stellproben suggerieren allen Beteiligten (inklusive der Feuerwehr) oft eine