

**IC 215273 B 006**

---

## Brandschutztechnische Stellungnahme

zu den Auswirkungen auf die bestehenden Gebäude entlang der geplanten  
Straßenbahntrasse

---

### **Neubau Straßenbahnabschnitt Binger Straße: Alicenplatz - Münsterplatz**

Binger Straße  
55116 Mainz

---

Bauherr: **Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH**  
Mozartstraße 8  
55118 Mainz

Auftraggeber: **Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH**  
Mozartstraße 8  
55118 Mainz

Objektplaner: **DB Engineering & Consulting GmbH Deutschland Südwest**  
EUREF Campus 14 Torgauer Straße 12-15  
10829 Berlin

Betreff: Brandschutztechnische Beratung

Hier: Brandschutztechnische Stellungnahme zur Genehmigungsplanung

Aufgestellt: 15.02.2023

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>REVISION</b>	<b>3</b>
<b>1 Anlass und Auftrag</b> .....	<b>3</b>
<b>2 Randbedingungen</b> .....	<b>4</b>
<b>3 Vorgehensweise</b> .....	<b>5</b>
<b>4 Grundlagen</b> .....	<b>5</b>
4.1 Streckenabschnitt „Münsterplatz – „Hintere Bleiche“ .....	5
4.2 Streckenabschnitt „Hintere Bleiche“ - Alicenplatz .....	6
4.3 Anforderungen an Rettungswege.....	6
4.4 Aufstellflächen für die Feuerwehr und Aufstellung der Feuerwehr .....	6
4.4.1 Anforderungen des Merkblatts Flächen für die Feuerwehr im Stadtgebiet Mainz .....	7
4.4.2 Mit der Feuerwehr Mainz abgestimmte Möglichkeiten für die Binger Str... 8	8
<b>5 Ermittlung notwendiger Feuerwehraufstellflächen und Zufahrten</b> .....	<b>10</b>
5.1 Grundlagen - Ortsbegehung und Einsicht von Bauakten .....	10
5.2 Position quer zur Straße / Fassade .....	11
5.2.1 Bahn- und Bushaltestellenbereich zwischen Münsterplatz und Straße „Hintere Bleiche“ .....	11
5.2.2 Fahrbereich zwischen Straße „Hintere Bleiche“ und Alicenplatz.....	15
5.3 Position entlang des Straßenverlaufs - Notwendige und mögliche Aufstellpositionen im Lageplan.....	21
<b>6 Erläuterungen zum Brandschutzplan mit Feuerwehraufstellflächen</b> .....	<b>21</b>
<b>7 Herstellung 2. Baulicher Rettungswege</b> .....	<b>23</b>
<b>8 Fazit</b> .....	<b>25</b>
<b>9 Anlagen</b> .....	<b>25</b>

## Revision

Rev.	Datum	Inhalt / Bemerkungen	Aufsteller
B 001	07.09.2021	B001 Entwurf brandschutztechnische Stellungnahme Straßenbahn Binger Str. Mainz	TSc
B 002	29.10.2021	Fortschreibung brandschutztechnische Stellungnahme	TSc
B 003	11.02.2022	Brandschutztechnische Einschätzung Varianten 5a-c	TSc
B 004	12.09.2022	Brandschutztechnische Stellungnahme	TSc
B 005	07.02.2023	Brandschutztechnische Stellungnahme	TSc
B 006	15.02.2023	Brandschutztechnische Stellungnahme mit Aktualisierung Feuerwehr-Übersichtsplan	TSc

### **1 Anlass und Auftrag**

Die Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH plant in Mainz den Neubau einer Straßenbahnstrecke in der Binger Straße zwischen dem Alicenplatz und dem Münsterplatz. Die Planung erstreckt sich durch die Errichtung eines neuen Masts bis in die Schillerstraße.

Die IBC Ingenieurbau-Consult GmbH wurde von der Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH beauftragt mögliche brandschutztechnische Auswirkungen auf die Gebäude entlang des geplanten Streckenabschnitts zu ermitteln, die durch die Straßenbahnlinie entstehen. Dazu wurde die Systematik der Sicherstellung der zweiten Rettungswege für die anliegenden Gebäude untersucht. An den notwendigen Stellen wurde überprüft, wie die Aufstellung von Hubrettungsfahrzeugen der Feuerwehr zur Sicherstellung von zweiten Rettungswegen, unter Berücksichtigung der neu geplanten Einrichtungen, weiterhin erfolgen kann.

Die vorliegende brandschutztechnische Bewertung soll den brandschutztechnischen Beitrag für die Genehmigung des betrachteten Streckenabschnitts, die nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens erteilt werden soll, bilden. Für dieses Verfahren werden hier die relevanten brandschutztechnischen Situationen erörtert, um den Trägern der öffentlichen Belange eine Entscheidungshilfe zu geben.

Grundlage für die Darstellung der vorliegenden Rettungswegesituation der anliegenden Gebäude stellt eine Begehung des Straßenzugs sowie eine Einsicht der Bauakten der betroffenen Gebäude durch IBC hinsichtlich der Aufteilung der Gebäude in Nutzungseinheiten und der jeweiligen Rettungswegesituation dar.

Das vorliegende Dokument B005 dient als Fortschreibung des Dokuments B004. Im Dokument B005 werden Anpassungen bei Aufstellflächen im Bereich der Binger Str.

berücksichtigt. Weiterhin wird die Darstellung auf den Bereich der Schillerstraße erweitert, in der ein neuer Mast errichtet werden soll. Das Dokument B004 baute auf den Dokumenten B001-B003 auf. Mit der Festlegung der Planungsvariante und den erfolgten internen Abstimmungen sowie den Abstimmungen mit der Feuerwehr Mainz, konnten darin die in der Planung bereits berücksichtigten und zwingend einzuhaltenden Rahmenbedingungen beschrieben werden.

## 2 Randbedingungen

Hinsichtlich der Planung sind zwei Bereiche der Binger Straße zu unterscheiden, die sich auch durch die Abschnitte vor und hinter der Straße „Hintere Bleiche“ ergeben. Im Bereich von der Straße „Hintere Bleiche“ bis zum Münsterplatz sollen Haltestellenbereiche mit Bahnsteig/Bussteig ausgebildet werden. Diese Bereiche unterscheiden sich sowohl baulich als auch hinsichtlich der brandschutztechnischen Bewertung vom geplanten Bereich zwischen der Straße „Hintere Bleiche“ und dem Alicenplatz, der keine Haltestellen beinhaltet.

Entsprechend dieser Streckenabschnitte wird der vorliegende Bericht in den einzelnen Kapiteln in zwei Abschnitte unterteilt.

Die notwendigen Feuerwehraufstellflächen in der Schillerstraße werden in der beigefügten Planunterlage dargestellt, jedoch nicht genauer beschrieben, da sich dort keine Änderungen an Fahrdrähten und Abspanndrähten ergeben, die Einfluss auf die Aufstellflächen für Feuerwehrfahrzeuge haben.

Als Grundlage standen zur Beurteilung folgende Planunterlagen und Dokumente zur Verfügung:

Planunterlagen:

- / U 1 / 1\_4\_OBE\_LP\_0\_01\_0\_040\_DBE\_-  
230202\_Lageplan\_Verkehrsanlagen\_Planung\_M500.pdf; Stand 02.02.2023
- / U 2 / 1\_4\_OBE\_LP\_0\_01\_0\_040\_DBE\_.dwg
- / U 3 / Abstimmungsgrundlage Flächen für die Feuerwehr (Schillerstraße 46-50),  
Bierbaum.Aichele.landschaftsarchitekten, 19.01.2018

Weitere Beurteilungsgrundlagen:

- / T 1 / Merkblatt Flächen für die Feuerwehr im Stadtgebiet Mainz, Stand 07/2015
- / U 4 / IC 215273 Aktennotiz N001 Abstimmungstermin Feuerwehr
- / U 5 / 210907 IC215273 B001 Rettungswegsystematik anliegende Gebäude
- / U 6 / 211029 IC215273 B002 Fortschreibung brandschutztechnische  
Stellungnahme
- / U 7 / Abstimmung per Videokonferenz am 19.01.2022 zwischen Holger Hagen  
(Feuerwehr Mainz) und Benjamin Nolte (IBC)

---

/ U 8 /      220211      IC215273      B003      Fortschreibung      Brandschutztechnische  
Stellungnahme: Hinweise zu Rettungswegen und Flächen für die Feuerwehr in  
der Binger Straße zu den Planungsvarianten Nr. 5a-c

### **3      Vorgehensweise**

Zur Analyse des zu betrachtenden Straßenabschnitts wurden die Planunterlagen verwendet sowie eine Ortsbegehung am 18.08.2021 und eine Einsicht der Bauakten am 12.10.2021 durchgeführt. Weiterhin wurden Abstimmungsgespräche mit der Feuerwehr Mainz geführt. Die Gesprächsinhalte sind in / U 4 / bzw. / U 7 / dokumentiert.

Auf Grundlage der Ortsbegehung und der Akteneinsicht wurden die in **Tabelle 2** enthaltenen Informationen zusammengestellt.

Anschließend wurden auf Grundlage von / T 1 / sowie den Abstimmungen mit der Feuerwehr Mainz ( / U 4 / , / U 7 / ) die erforderlichen Flächen für die Feuerwehr im Bereich der Binger Str. identifiziert und unter Abstimmung mit den weiteren Fachplanern festgelegt. Die notwendigen Aufstellflächen in der Schillerstraße konnten im Rahmen einer Ortsbegehung und den Angaben aus / U 3 / identifiziert werden. Die Ergebnisse sind in im beigefügten Feuerwehr-Übersichtsplan (Lageplan mit Brandschutzeintragungen) dargestellt.

### **4      Grundlagen**

Im Folgenden werden zunächst Grundlagen hinsichtlich der zu beurteilenden Bereiche sowie technische bzw. brandschutztechnische Grundlagen dargelegt, die zum Verständnis der darauffolgenden Überlegungen und Schlussfolgerungen notwendig sind.

#### **4.1      Streckenabschnitt „Münsterplatz – „Hintere Bleiche“**

Im Streckenabschnitt vom Münsterplatz bis zur Straße „Hintere Bleiche“ sind zwei Fahrspuren für die Straßenbahn vorgesehen. Zudem sollen Bahnsteig- bzw. Bussteigbereiche auf einer Länge von ca. 65 m auf beiden Seiten der Straße errichtet werden. Diese Bereiche unterscheiden sich hinsichtlich des Höhenniveaus von den dazwischenliegenden Straßenbereichen um ca. 20 cm, um ein schwellenfreies Einsteigen zu ermöglichen. Im Bahnsteigbereich sind weitere Einrichtungen, wie Ticketautomaten, überdachte Wartebereiche, usw. notwendig. Auch bei der Positionierung dieser Einrichtungen müssen brandschutztechnisch erforderliche Freiflächen berücksichtigt werden. Auf der nördlichen Straßenseite befindet sich das Gebäude der Sparkasse, welches mehrere bauliche Rettungswege aufweist und daher hinsichtlich des zweiten Rettungswegs nicht auf die Rettungsgeräte der Feuerwehr angewiesen ist. Der zweite Rettungsweg der Gebäude (Wohn- und Geschäftshäuser mit mehreren Obergeschossen) auf der südlichen Straßenseite wird in der vorliegenden Bestandssituation mit Hilfe der Rettungsgeräte der Feuerwehr sichergestellt.

## 4.2 Streckenabschnitt „Hintere Bleiche“ - Alicenplatz

In diesem Streckenabschnitt (Schnitte B-B) sollen zwei Fahrspuren für die Straßenbahn vorgesehen werden. Haltestellenbereiche sind in diesem Abschnitt nicht geplant.

In diesem Bereich der Binger Straße sind vorwiegend Gebäude mit 4-6 Obergeschossen vorhanden, die gewerblich und als Wohngebäude genutzt werden. Der zweite Rettungsweg der Nutzungseinheiten in den Gebäuden wird mit Hilfe von Rettungsgeräten der Feuerwehr sichergestellt. Eine Besonderheit hinsichtlich der Rettungswegsystematik stellt das Hochhaus im Westen des Bereichs dar, welches über zwei bauliche Rettungswege verfügt.

## 4.3 Anforderungen an Rettungswege

- Jede Nutzungseinheit mit einem oder mehreren Aufenthaltsräumen muss in jedem Geschoss über mindestens zwei voneinander unabhängige Rettungswege erreichbar sein.
- Der erste Rettungsweg aus nicht ebenerdigen Geschossen muss grundsätzlich über eine notwendige Treppe führen.
- Der zweite Rettungsweg kann über, mit Rettungsgeräten der Feuerwehr erreichbaren Stellen, sichergestellt werden.
- Bis zu einer Höhe der anleiterbaren Stelle (incl. Brüstungshöhe) von 8 m können tragbare Leitern der Feuerwehr als zweiter Rettungsweg dienen.
- Oberhalb von 8 m bis zu einer Höhe von 23 m kann das Hubrettungsfahrzeug der Feuerwehr angesetzt werden.
- Für die Aufstellung des Hubrettungsfahrzeugs sind im Regelfall Freiflächen entsprechend des Merkblatts Flächen für die Feuerwehr im Stadtgebiet Mainz (siehe 4.4.1 bzw. / T 1 /) notwendig.
- Der erste und der zweite Rettungsweg müssen unabhängig voneinander sein.

## 4.4 Aufstellflächen für die Feuerwehr und Aufstellung der Feuerwehr

Gemäß § 7 (4) LBauO sind zur Anleitung notwendige Aufstellflächen für die Feuerwehr vorzusehen. Diese sind ständig freizuhalten (§ 7 (5) LBauO).

Im Allgemeinen ergeben sich die weiteren Anforderungen an Flächen für die Feuerwehr aus dem Merkblatt „Flächen für die Feuerwehr im Stadtgebiet Mainz“ (siehe 4.4.1). Da in diesem speziellen Fall Sonderlösungen zur Sicherstellung der Rettungswege aufgrund der Bestandssituation nicht zu vermeiden sind, wurden einzelfallbezogene Abstimmungsgespräche mit der Feuerwehr Mainz geführt, um praxistaugliche Lösungen zu finden. Die abgestimmten Grundlagen werden in 4.4.2 beschrieben.

#### 4.4.1 Anforderungen des Merkblatts Flächen für die Feuerwehr im Stadtgebiet Mainz

Folgend werden die Eckpunkte aufgezeigt, die für die Planung und Ausführung von Feuerwehraufstellflächen und Zufahren gemäß des Merkblatts Flächen für die Feuerwehr im Stadtgebiet Mainz zu berücksichtigen sind.

- Zufahrten, Aufstellflächen und Bewegungsflächen sind so zu befestigen, dass sie von Feuerwehrfahrzeugen mit einer Achslast von bis zu 120 kN und einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 180 kN befahren werden können.
- Die lichte Breite der Zu- oder Durchfahrten muss mind. 3 m betragen, sofern diese Wege beidseitig nicht eingeschränkt sind; andernfalls ist eine Mindestbreite von 3,5 m erforderlich. In Kurven variiert die erforderliche Mindestbreite mit dem Kurvenradius.
- Folgende Tabelle 1 stellt die erforderlichen Mindestbreiten von Feuerwehrzu- und -durchfahrten in Kurvenbereichen dar

**Tabelle 1: Mindestbreiten von Feuerwehrzu- oder durchfahrten in Kurven**

<b>Außenradius der Kurve (in m)</b>	<b>Breite mindestens (in m)</b>
10,5 bis 12	5,0
Über 12 bis 15	4,5
Über 15 bis 20	4,0
Über 20 bis 40	3,5
Über 40 bis 70	3,2
Über 70	3,0

- Zufahrten dürfen längs geneigt sein. Im Übrigen sind die Übergänge der Neigungen mit einem Radius von mind. 15 m auszurunden.
- Aufstellflächen dürfen nicht mehr als 5 v. H. (quer) geneigt sein.
- Stufen und Schwellen im Zuge von Zu- oder Durchfahrten dürfen nicht höher als 8 cm sein. Folgen von Stufen oder Schwellen im Abstand von weniger als 10 m sind unzulässig. In Ausrundungen dürfen keine Stufen angeordnet sein.
- Für Aufstellflächen entlang von Außenwänden muss zusätzlich zur Mindestbreite von 3,50 m auf der gebäudeabgewandten Seite ein mindestens 2 m breiter hindernisfreier Geländestreifen vorhanden sein.
- Aufstellflächen müssen mit ihrer, der anzuleiternden Außenwand zugekehrten Seite, einen Abstand von mindestens 3 m zur Außenwand haben.
- Der Abstand der Aufstellflächen zur Außenwand darf höchstens 9 m und bei Höhen der anleiterbaren Stellen von mehr als 18 m höchstens 6 m betragen.
- Die Aufstellfläche muss insgesamt Mindestabmessungen von 11 m x 5,5 m (3,5 m Aufstellfläche + 2 m hindernisfreien Streifen) haben.
- Die Aufstellfläche muss mindestens 8 m über die letzte Anleiterstelle hinausreichen (Der Drehpunkt der Leiter befindet sich ca. 3m vom hinteren Ende des Fahrzeugs entfernt).
- Zwischen der anzuleiternden Außenwand und den Aufstellflächen dürfen sich keine, den Einsatz von Hubrettungsfahrzeugen erschwerenden, Hindernisse (z. B. bauliche Anlagen oder Bäume) befinden.
- Zufahrten, Durchfahrten, Aufstellflächen und Bewegungsflächen für Feuerwehrfahrzeuge (Flächen für die Feuerwehr) sind durch Hinweisschilder zu kennzeichnen und ständig freizuhalten; Fahrzeuge dürfen auf diesen Flächen nicht abgestellt werden.

#### 4.4.2 Mit der Feuerwehr Mainz abgestimmte Möglichkeiten für die Binger Str.

Die folgenden Stichpunkte wurden mit der Feuerwehr Mainz für den Anwendungsfall in der Binger Straße vereinbart und sind nicht auf andere Situationen übertragbar. Die Regelungen sind als Ergänzung zu den Regelungen aus /T 1/ anzusehen. Werden im folgenden keine Abweichungen von den Regelungen bzgl. der Aufstellflächen aus 4.4.1 beschrieben, so sind die Regelungen aus 4.4.1 bzw. /T 1/ maßgebend.

- Der Abstand zwischen Leiterpark der Drehleiter und der Oberleitung darf den Wert von 1 m nicht unterschreiten (ungünstigste anleiterbare Stelle ist maßgebend). Bei weniger als 1 m Abstand ist eine Abschaltungseinrichtung erforderlich, um mit einem Knopfdruck im Einsatzfall die Oberleitung im betroffenen Streckenabschnitt stromlos zu schalten. Dieser Lösungsansatz wird jedoch nicht empfohlen.
- Im Bereich der Haltestelle (Stadteinwärts/Südseite) müssen Aufstellflächen für die Feuerwehr vorgesehen und dauerhaft freigehalten werden. Im Abstand zwischen anzuleitender Fassade und der Aufstellfläche (mind. 3 m) dürfen keine Hindernisse vorhanden sein, die ein Anleitern behindern (z. B. Bäume, Masten der Oberleitung, Straßenlaternen, etc.) Hier sind in Abhängigkeit der tatsächlichen anleiterbaren Stellen die freizuhaltenden Bereiche zu definieren;
- In der 3,5 m breiten Aufstellfläche für die Feuerwehr sowie dem 2 m breiten hindernisfreien Streifen sind keinerlei Hindernisse (z. B. Wartehaus, Sitzbänke, Anzeigetafeln, Schaukästen, Fahrkartenautomaten, etc.) zulässig.
- Durch die Schaffung eines zweiten baulichen Rettungswegs für einzelne Gebäude im Bestand können weitere Bereiche definiert werden, in dem Einrichtungen der Haltestelle möglich sind (durch einen 2. baulichen Rettungsweg wird das Hubrettungsfahrzeug nicht mehr benötigt). Die Mindestbreite der Feuerwehrezufahrt bzw. Durchfahrt im Haltestellenbereich beträgt aber auch in diesem Abschnitt weiterhin 3 m. Im Bestand kann der zweite Rettungsweg durch den Einbau einer Notleiteranlage nach DIN erfolgen, solange alle darauf angewiesenen Wohnungen einen direkten Zugang zur Notleiter erhalten und der Fluchtweg über die Notleiter unabhängig vom Treppenraum zur öffentlichen Verkehrsfläche führt. Eine Verbindung der beiden Rettungswege ist nicht zulässig;
- Innerhalb der befestigten Aufstellfläche (Breite 3,5 m) dürfen Schwellen/Kanten mit einer Höhe von maximal 5 cm vorhanden sein. Die Abstützung der Drehleiter funktioniert bis zu einem gewissen Grad auch bei zwei unterschiedlichen Höhenniveaus. Es ist darauf zu achten, dass der Höhenversatz nach einem Meter auf der gebäudezugewandten Seite erfolgt, sodass die Reifen des Hubrettungsfahrzeugs auf einem Höhenniveau stehen.
- Die geplanten Abspanndrähte und die dadurch entstehenden Felder zwischen diesen Spanndrähten haben einen direkten Einfluss auf den Feuerwehreinsatz. Anleiterbare Stellen sollen zusammengefasst werden und in den jeweiligen Feldern zwischen den Spanndrähten liegen.
- Um Aufstellflächen zusammenzufassen, darf die Aufstellung der Fahrzeuge und damit die Anleiterung auch entgegen der Fahrtrichtung geplant werden
  - o Es ist dazu ein Feuerwehr-Übersichtsplan für den Straßenzug zu erstellen, worin die Aufstellflächen und die jeweilige Anfahrrichtung dargestellt sind.
  - o Für die einzelnen Gebäude (postalische Adresse) darf jeweils nur eine Anfahrrichtung geplant werden.
  - o Feuerwehrpläne für die einzelnen Geschosse der Gebäude werden nicht gefordert.

## 5 Ermittlung notwendiger Feuerwehraufstellflächen und Zufahrten

### 5.1 Grundlagen - Ortsbegehung und Einsicht von Bauakten

Am 18.08.2021 wurde eine Ortsbegehung im Bereich der Binger Straße durchgeführt. Die Schillerstraße wurde am 21.12.2022 begangen. Die ortsspezifischen Bedingungen wurden aufgenommen. Potenzielle Hindernisse für einen Feuerwehreinsatz sowie die sonstigen baulichen Rahmenbedingungen im Straßenzug wurden betrachtet.

Dabei wurden im Bereich der Binger Straße im ersten Schritt die Grundlagen ermittelt, mit denen eine erste Abschätzung vorgenommen werden konnte, ob, wie viele und an welcher Stelle Anleiterstellen für die Feuerwehr zur Sicherstellung des zweiten Rettungswegs notwendig sind. Dazu wurde, soweit möglich, von außen ermittelt, wie viele Nutzungseinheiten sich in den Gebäuden befinden und ob der zweite Rettungsweg baulich oder über Rettungsgeräte der Feuerwehr sichergestellt wird. Weiterhin wurde möglichst die Höhenlage der höchstgelegenen Anleiterstelle jedes Gebäudes aufgenommen. Bäume und sonstige Hindernisse vor den Fassaden wurden aufgenommen.

Die Begehung der Binger Straße diente als Grundlage für die folgende Akteneinsicht, um abschätzen zu können, welche Akten eingesehen werden müssen. Im Bereich der Schillerstraße konnte auf vorhandene Feuerwehrpläne zurückgegriffen werden.

Die Ergebnisse der Ortsbegehung im öffentlichen Raum und die Ergebnisse der Akteneinsicht der Bauakten der anliegenden Gebäude sind in **Tabelle 2** zusammengefasst.

Aus den Erkenntnissen der Ortsbegehung und der Akteneinsicht lässt sich festhalten, dass die vorhandenen Bäume teilweise ein Anleitern mittels Hubrettungsfahrzeug Bereits in der Bestandssituation ohne Straßenbahn stark behindern.

#### **Bäume behindern teilweise im Bestand den 2. Rettungsweg**

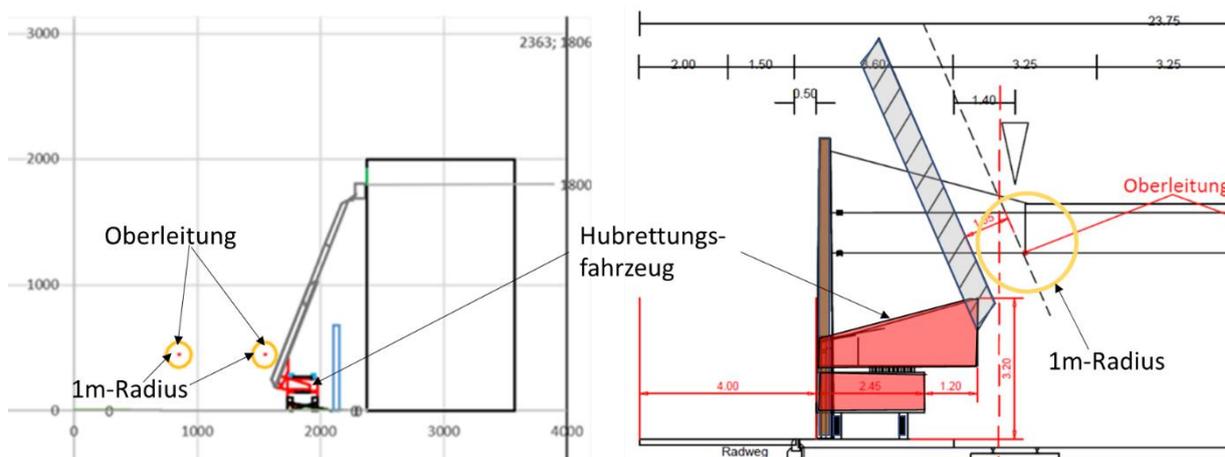
Hier müssen unabhängig vom Straßenbahnneubau Lösungen zur Sicherstellung des zweiten Rettungswegs gefunden werden (z. B. Rückschnitt der Bäume).

## 5.2 Position quer zur Straße / Fassade

In diesem Abschnitt wird beschrieben in welchen Bereichen Aufstellflächen für die Anleiterung mit dem Hubrettungsfahrzeug notwendig sind. Weiterhin werden mögliche Positionen für die Aufstellung der Fahrzeuge hinsichtlich des Abstands zur Fassade betrachtet. Maßgebende Kriterien dabei sind:

- Zulässige Aufstellbereiche gem. Hinweisen der Feuerwehr Mainz (3-9 m von der Fassade entfernt)
- Breite der Aufstellfläche (1 m zur Abstützung + 2,5 m Fahrzeugbreite + 2 m Hindernisfreier Streifen = 5,5 m Gesamtbreite)
- Verlauf der Fahrleitungen
- Übergangsbereich Bahnsteig zu Fahrbahn: Teile der Aufstellfläche (Fläche für Abstützung + Fahrzeugbreite) können nicht im Bereich des Höhenversatzes zwischen Bahnsteig bzw. Bussteig und Fahrbahn angeordnet werden.

Die Aufstellflächen müssen so vorgesehen werden, dass bei der Anleiterung keine Gefahr für die Einsatzkräfte durch die Oberleitungen der Straßenbahn entstehen. Ein Mindestabstand der Leiter des Hubrettungsfahrzeugs von der Oberleitung von 1 m wird als risikogerecht angesehen (durch Feuerwehr Mainz bestätigt / U 4 /). Die Aufstellung des Fahrzeugs im Schnitt ist schematisch in der folgenden **Abbildung 1** dargestellt.



**Abbildung 1 Schematische Darstellung im Schnitt Anleiterung mit Oberleitung**

### 5.2.1 Bahn- und Bushaltestellenbereich zwischen Münsterplatz und Straße „Hintere Bleiche“

Es werden nur auf der südlichen Straßenseite Aufstellflächen für die Feuerwehr benötigt (siehe Tabelle 2). Aufgrund der Höhenlage der Anleiterstellen ist auch das Hubrettungsfahrzeug notwendig. Das Gebäude in der Binger Str. mit der Hausnummer 2-4, das sich komplett über die gegenüberliegende Straßenseite erstreckt, weist mehrere bauliche Rettungswege auf und ist nicht auf die Leitern der Feuerwehr angewiesen.

#### Bahnsteigbereich

Die Aufstellflächen vor dem Bahnsteigbereich auf der Straße vorzusehen ist nicht möglich, da die Oberleitungen ein Hindernis bei der Anleiterung darstellen. Das

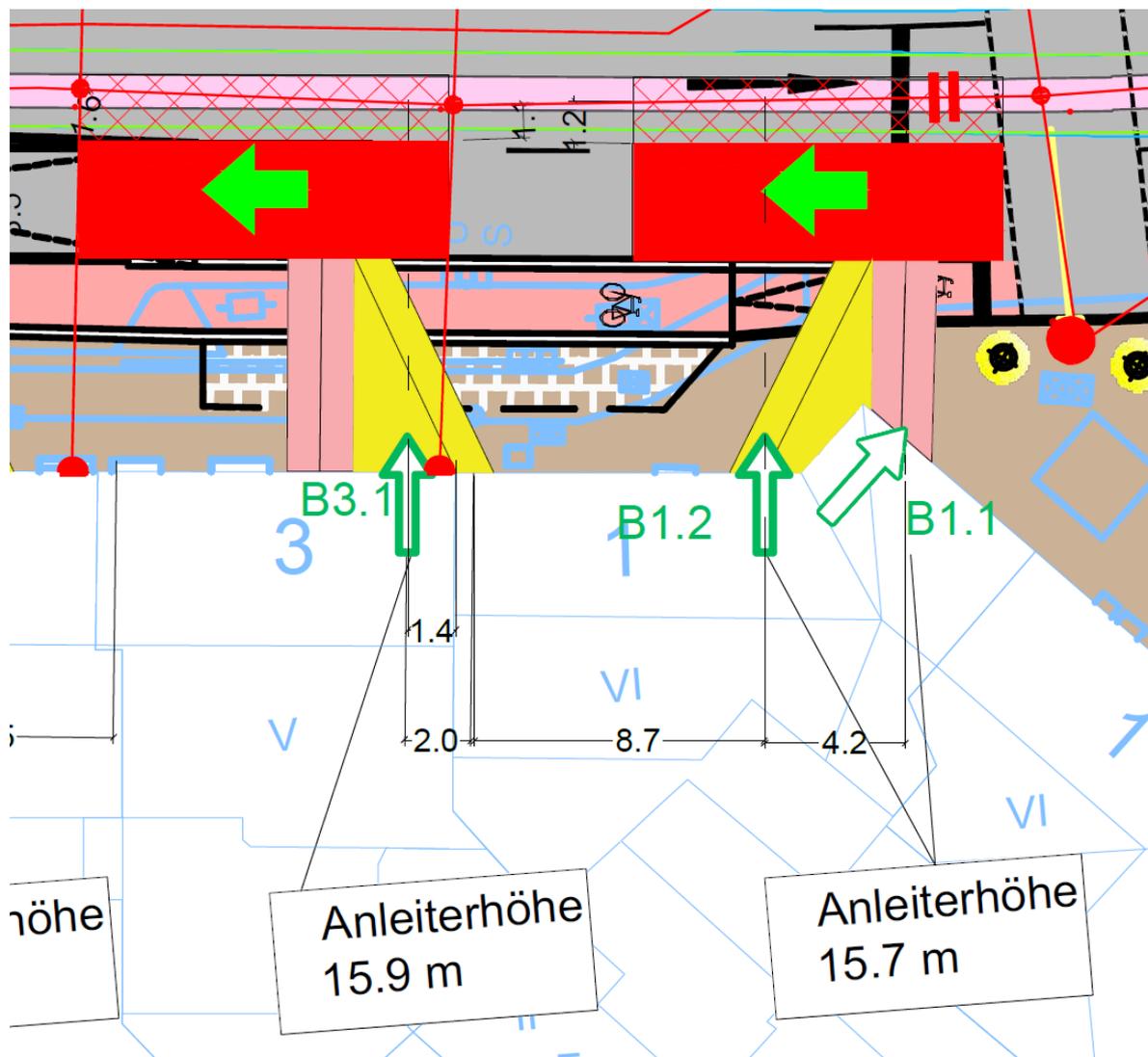
Hubrettungsfahrzeug kann aus technischen Gründen nicht im Bereich des Höhenversatzes zwischen Straße und Bahnsteig aufgestellt werden (nur eine Schwelle von ca. 5 cm kann vernachlässigt werden, siehe / U 4 /). Im Bahnsteigbereich muss und kann die Aufstellung des Hubrettungsfahrzeugs in allen Varianten auf dem Bahnsteigniveau (auf der Zeitinsel und dem Radweg) erfolgen. Der 2 m breite hindernisfreie Streifen kann über den Höhenversatz hinausragen. Ein Mindestabstand des Beginns der Aufstellfläche zur Fassade von 3 m ist gemäß des Merkblatts Flächen für die Feuerwehr im Stadtgebiet Mainz einzuhalten. Durch die darin berücksichtigte Fläche zur Abstützung des Fahrzeugs ergibt sich ein Abstand des Fahrzeugs von mindestens 4 m zu den Gebäuden.

Die Aufstellflächen können daher in diesem Mindestabstand (3 m) zu den Gebäudefassaden vorgesehen werden oder in einem größeren Abstand, falls dann weiterhin ein Abstand von 5,5 m (3,5 m Aufstellfläche + 2 m Freisteifen) bis zu Oberleitung vorhanden ist. Der Abstand zwischen Fassade und dem Beginn der Aufstellfläche darf maximal 9 m betragen. Die Bereiche zwischen den Aufstellflächen müssen geradlinig befahrbar sein, sodass alle Aufstellflächen jederzeit erreicht werden können.

### Bushaltestelle

Im Bereich der Bushaltestelle ist die zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite von der Bussteigkante bis zur Oberleitung von minimal ca. 4,4 m aufgrund des einzuhaltenden Abstands zur Oberleitung formal nicht ausreichend zur Aufstellung des Hubrettungsfahrzeugs. Die Aufstellung müsste teilweise auf dem Haltestellenbereich bzw. auf dem Radweg erfolgen, was aufgrund des Höhenversatzes zwischen Fahrbahn und Haltestelle nicht möglich ist. Auf den Höhenversatz kann aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Barrierefreiheit nicht verzichtet werden.

Betroffen von dieser Konstellation sind die Anleiterstellen der Gebäude mit den Hausnummer 1 und 3. Die Höhe der höchsten und damit aufgrund des Anstellwinkels der Leiter die kritischste der drei Anleiterstellen beträgt ca. 15,9 m (Anleiterstelle B3.1, Hausnummer 3).



**Abbildung 2 Lage der geplanten Feuerwehraufstellflächen für die Gebäude in der Binger Straße 1 und 3**

Die beschriebene Anleitung wurde mit den vor Ort gegebenen Rahmenbedingungen geometrisch untersucht. Die Untersuchungen ergaben, dass die Anleitung mit den folgenden Parametern:

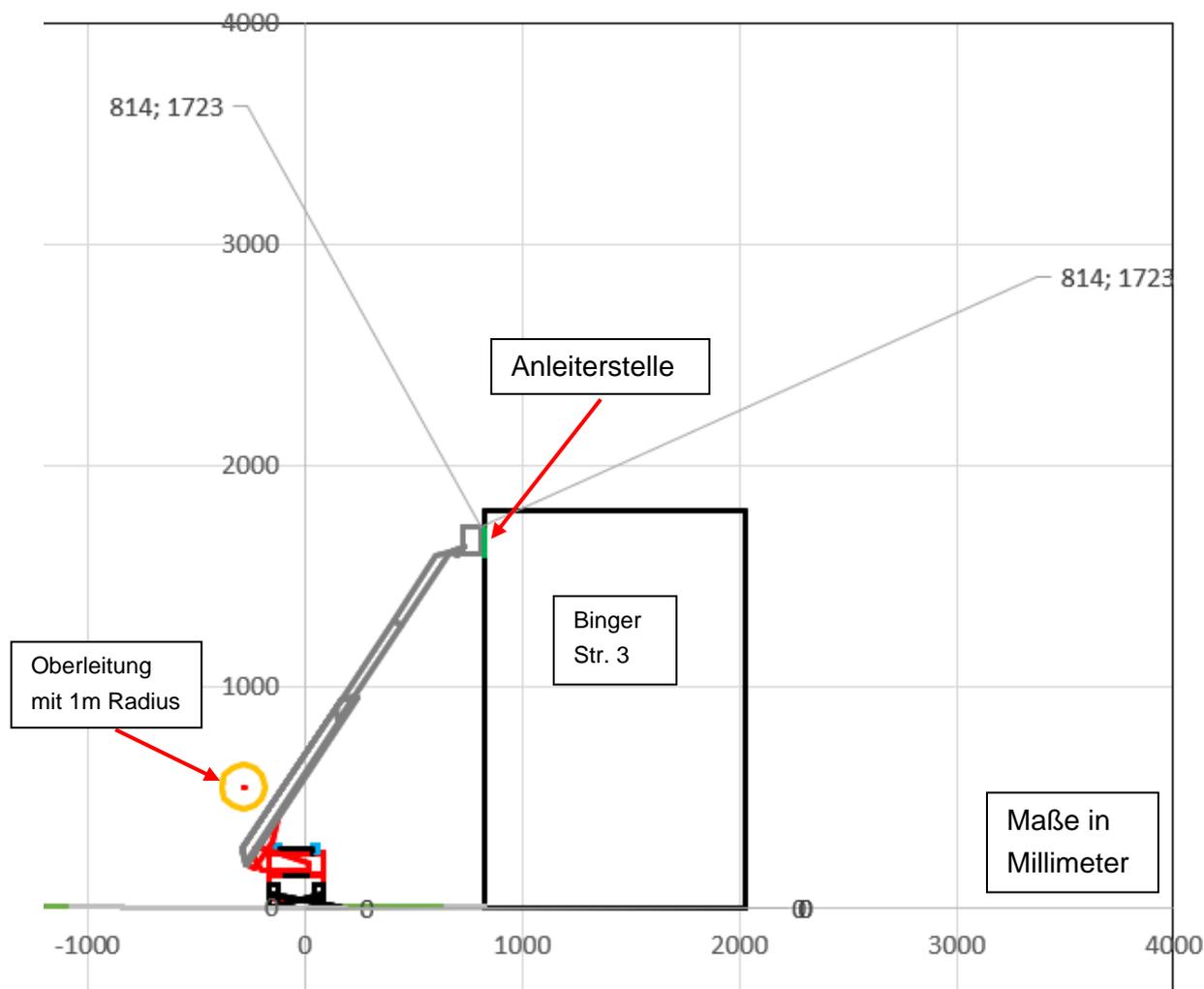
- Abstand der Aufstellfläche zur Fassade 6,8 m
- Abstützbreite 1m (daher Abstand des Fahrzeugs von der Fassade 7,8m)
- Entfernung der Oberleitung vom Ende der Aufstellfläche ca. 0,90 m (damit innerhalb des formal erforderlichen 2 m breiten Hindernisfreien Streifen gelegen)
- Höhe der Oberleitung 5,50m (Bezugspunkt Straßenniveau)
- Höhe der Anleiterstelle 15,9m

möglich ist, auch wenn der in /T 1/ beschriebenen hindernisfreie Streifen durch eine Oberleitung in einer Höhe von 5,50 m nach einer Breite von 0,90 m eingeschränkt wird.

Mit der weiteren Planung hat sich die geometrische Situation geringfügig geändert, sodass der Abstand zwischen der Aufstellfläche und der Fassade auf ca. 6,40 m verringert wird, dafür allerdings der Hindernisfreie Streifen erst nach einer Breite von ca. 1,1 m

eingeschränkt wird. Diese Situation wurde geometrisch überprüft. Die Prüfung ergab, dass sie Anleiterung auch unter den geringfügig veränderten Randbedingungen möglich ist.

Die folgende Abbildung 3 zeigt das Ergebnis der geometrischen Prüfung.



**Abbildung 3 Ergebnis der geometrischen Prüfung der Anleiterbarkeit Binger Straße 1 und 3**

Damit sind auch Anleiterstellen mit einer geringeren Höhenlage bei einer Oberleitung im beschriebenen Abstand erreichbar. Gleiches gilt für Anleiterstellen auf gleicher Höhenlage bei einem größeren Abstand der Oberleitung von der Fassade.

#### Allgemeines

Insgesamt ergibt sich somit das Erfordernis eines Mindestabstands zwischen anzuleitender Fassade und der Oberleitung von 8,50 m, wenn das Hubrettungsfahrzeug entsprechend den Vorgaben aus / T 1 / im Mindestabstand von 3 m zur Fassade aufgestellt werden soll.

Die Möglichkeit kritischerer Abstände sind nur nach einer Einzelfallprüfung der speziellen Situation unter Berücksichtigung der Höhenlage der Anleiterstellen nachweisbar bzw. im

Rahmen der zuvor beschriebenen abgestimmten Rahmenbedingungen (Bereich Bushaltestelle) möglich.

Sind die Aufstellflächen auf dem Höhenniveau des Bahnsteigs gelegen, sind diese durch den Höhenversatz nicht direkt von der Straße erreichbar. Eine Zufahrt (entsprechend den Vorgaben aus / T 1 /) zu den Aufstellflächen muss geschaffen werden. Im Bereich der kreuzenden Straße „Hintere Bleiche“ kann eine Zufahrt zum benötigten Freisteifen mit Aufstellflächen geschaffen werden. Die Zufahrt für die Feuerwehr soll im Bereich der Aufstellflächen in einem möglichst gleichbleibenden Abstand zur Fassade möglichst geradlinig auf dem Bahnsteigniveau bis zum Münsterplatz führen. Dort kann eine Abfahrt für die Feuerwehr zum Kreuzungsbereich errichtet werden. Bei den Höhenänderungen sind die Vorgaben des Merkblatts Flächen für die Feuerwehr im Stadtgebiet Mainz einzuhalten. Alle Flächen, die befahren werden, müssen die ebenfalls dort genannten Anforderungen an die Belastbarkeit erfüllen. Im Bereich der Zufahrt und der Aufstellflächen dürfen sich keine Hindernisse befinden. Zwischen den Aufstellflächen bzw. außerhalb der Flächen in Richtung der Fassaden ist die Platzierung von Hindernissen möglich, sofern diese die Anleitung nicht behindern. Die zur Anleiterung notwendigen Freiflächen sind im beigefügten Brandschutzplan dargestellt.

Zum Erreichen der unteren Geschosse sind Freiflächen zur Aufstellung der tragbaren Leitern der Feuerwehr notwendig. Diese müssen in diesem Fall nicht gesondert gekennzeichnet werden, da diese durch die Gehwege bzw. Radwege vorhanden sind und im Bereich der Aufstellflächen für das Hubrettungsfahrzeug liegen.

### 5.2.2 Fahrbereich zwischen Straße „Hintere Bleiche“ und Alicenplatz

In diesem Bereich befinden sich auf beiden Straßenseiten Gebäude, die für die Sicherstellung der zweiten Rettungswege der Nutzungseinheiten, auf die Leitern der Feuerwehr angewiesen sind. Aufgrund der Höhenlage der Anleiterstellen ist auch hier das Hubrettungsfahrzeug notwendig. Die Aufstellung und Abstützung der Fahrzeuge müssen wegen des Verlaufs der Oberleitungen zum Teil auch auf den Radwegen und Grünstreifen vorgesehen werden. Dies hat zur Folge, dass sich **der Radweg und auch die Grünstreifen in den betroffenen Bereichen auf dem gleichen Höhenniveau wie die Straße befinden muss** (eine Schwelle von 5 cm kann vernachlässigt werden) und für die **Belastung durch ein Hubrettungsfahrzeug** -entsprechend den Vorgaben des Merkblatts Flächen für die Feuerwehr im Stadtgebiet Mainz - **ausgelegt** werden müssen. Soll ein größerer Höhenunterschied im Bereich von Aufstellflächen zwischen Radweg und Fahrbahn geplant werden, ist eine weitere Abstimmung mit der Feuerwehr erforderlich.

Die Aufstellflächen müssen frei von Hindernissen gehalten werden. Gleiches gilt für die Anleiterkorridore und Schwenkbereiche der Leitern zwischen den Aufstellflächen und den Fassaden der anzuleiernden Gebäude.

Die Ausführungen zum Haltestellenbereich können hinsichtlich des notwendigen Abstands von der Fassade auf den Fahrbereich übertragen werden. Es ergibt sich somit auch für diesen Bereich das Erfordernis eines Mindestabstands zwischen anzuleiernder Fassade und der Oberleitung von 8,50 m, wenn das Hubrettungsfahrzeug im

Mindestabstand von 3 m zur Fassade aufgestellt werden soll. Größere Abstände von bis zu 9 m zwischen Fassade und Aufstellfläche sind möglich.

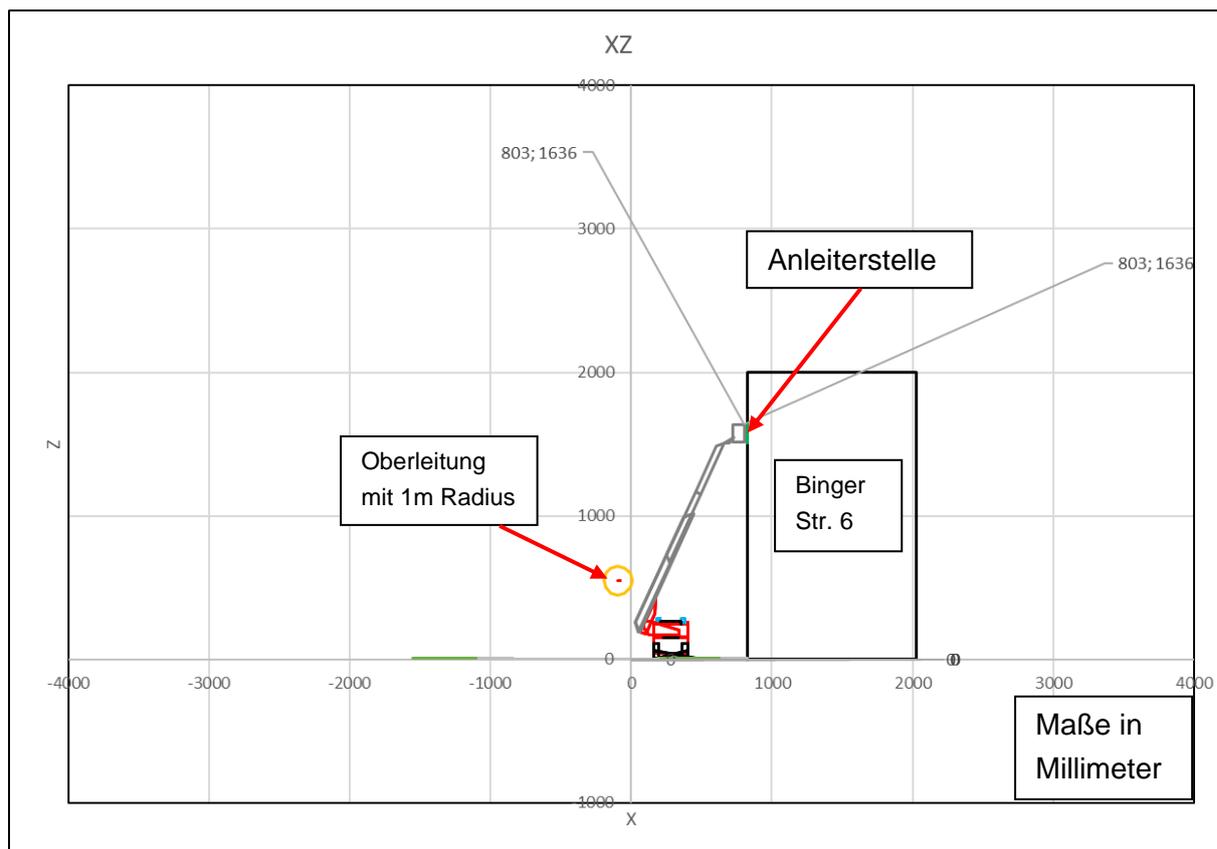
Die Freibereiche der betrachteten Aufstellflächen werden auch in diesen Fällen durch die Fahrleitungen in einer Höhe von 5,50 m eingeschränkt.

Für die Anleiterstellen B8.1, B8.2, B10.1 und B10.2 (siehe Brandschutzplan) ist aufgrund der vorangegangenen geometrischen und praktischen Prüfungen an den Anleiterstellen im Bushaltestellenbereich (siehe 5.2.1) keine weitere Untersuchung notwendig. Die Anleiterungen sind unter den gegebenen Randbedingungen möglich, da die Höhenlage der betrachteten Anleiterstellen, bei maximal gleicher Einschränkung des hindernisfreien Streifens, geringer ist.

Gesondert betrachtet wurde die Anleitersituation bei der Anleiterstelle der Binger Str. 6.

- Die Aufstellung erfolgt schräg in Bezug auf die Anleiterstelle
  - o Abstand der Aufstellfläche im Bereich des Drehpunkts der Leiter zur Fassade ca. 3,2 m
  - o Abstützbreite 1m (daher Abstand des Fahrzeugs im Bereich des Drehpunkts der Leiter von der Fassade 4,2m)
  - o Entfernung der Oberleitung vom Ende der Aufstellfläche minimal 1,8m bzw. im Bereich des Drehpunkts der Leiter > 2 m.
- Höhe der Oberleitung 5,50m (Bezugspunkt Straßenniveau)
- Höhe der Anleiterstelle 15,2m

Die folgende Abbildung 4 zeigt das Ergebnis der geometrischen Prüfung

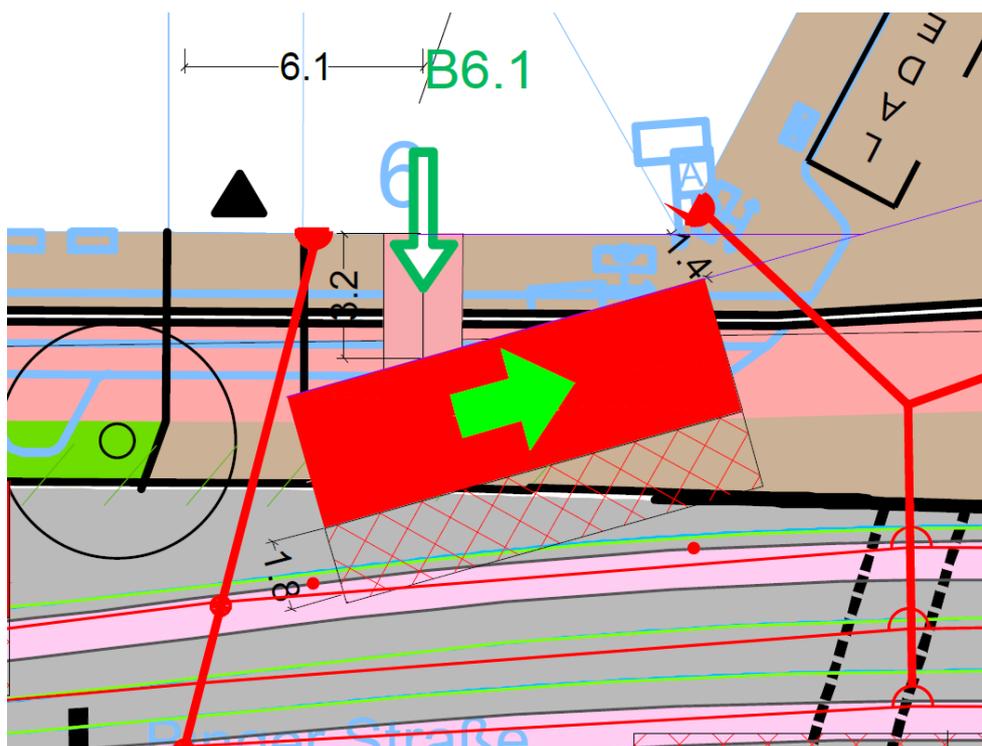


**Abbildung 4 Ergebnis der geometrischen Prüfung der Anleiterbarkeit Binger Straße 6**

Die Feuerwehraufstellfläche zur Anleitung der Anleiterstelle B6.1 (siehe Brandschutzplan) weist die Besonderheit auf, dass die Aufstellung des Hubrettungsfahrzeugs nicht parallel zur Fassade erfolgt. Die Anleitung ist allerdings dennoch möglich, da kein kritischerer Winkel zwischen Leiter und Fassade entsteht, wie dies auch bei der zuvor beschriebenen Andienung von mehreren Anleiterstellen in einem Anleiterkorridor der Fall ist. Bei der vorliegenden Anleitung ergibt sich ein Winkel von ca.  $15^\circ$  zwischen Feuerwehrfahrzeug und Drehleiter.

Die Anleitung ist damit möglich.

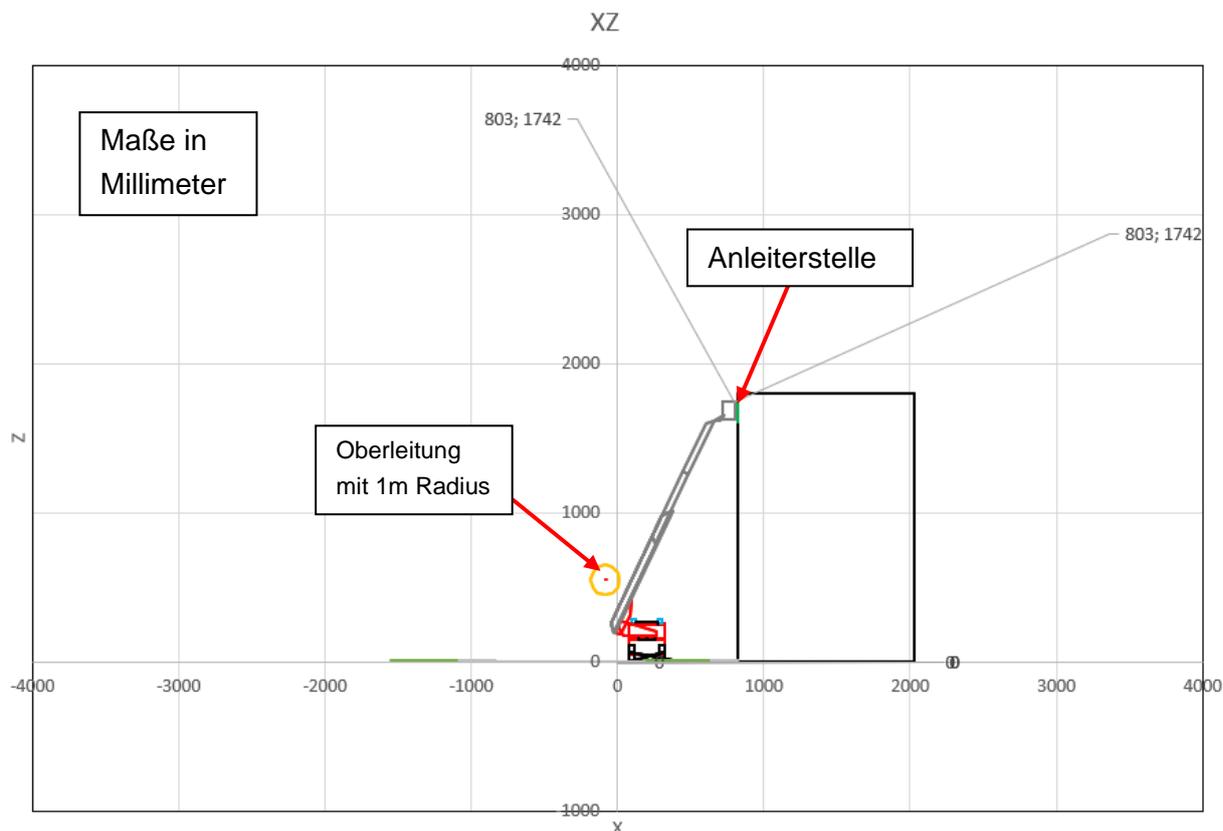
Damit sind auch Anleiterstellen mit einer geringeren Höhenlage bei einer Oberleitung im beschriebenen Abstand erreichbar. Gleiches gilt für Anleiterstellen auf gleicher Höhenlage bei einem größeren Abstand der Oberleitung von der Fassade.



**Abbildung 5 Feuerwehraufstellfläche Binger Str. 6 schräg zur Fassade**

Die Anleiterstellen H1.1 und B15.1 (siehe Brandschutzplan) weisen eine größere Höhenlage als die bereits untersuchte Anleiterstelle (siehe 5.2.1). Die geometrische Prüfung mit den folgenden Randbedingungen

- Abstand der Aufstellfläche zur Fassade 4 m
- Abstützbreite 1 m (daher Abstand des Fahrzeugs von der Fassade 5m)
- Minimale Entfernung der Oberleitung vom Ende der Aufstellfläche 1,6 m (damit innerhalb des formal erforderlichen 2 m breiten hindernisfreien Streifen gelegen)
- Höhe der Oberleitung 5,50m (Bezugspunkt Straßenniveau)
- Höhe der Anleiterstelle 16,1 m



**Abbildung 6 Ergebnis der geometrischen Prüfung der Anleiterbarkeit Binger Straße 15 und Hintere Bleiche 1**

Die Anleiterstelle A2.1 (siehe Brandschutzplan) weist ebenfalls eine größere Höhenlage als die der bereits untersuchten Anleiterstellen (siehe oben und 5.2.1). Die geometrische Prüfung mit den folgenden Randbedingungen

- Abstand der Aufstellfläche zur Fassade 6,4 m
- Abstützbreite 1 m (daher Abstand des Fahrzeugs von der Fassade 7,4m)
- Minimale Entfernung der Oberleitung vom Ende der Aufstellfläche 1,4 m (damit innerhalb des formal erforderlichen 2 m breiten hindernisfreien Streifen gelegen)
- Höhe der Oberleitung 5,50m (Bezugspunkt Straßenniveau)
- Höhe der Anleiterstelle 16,7 m

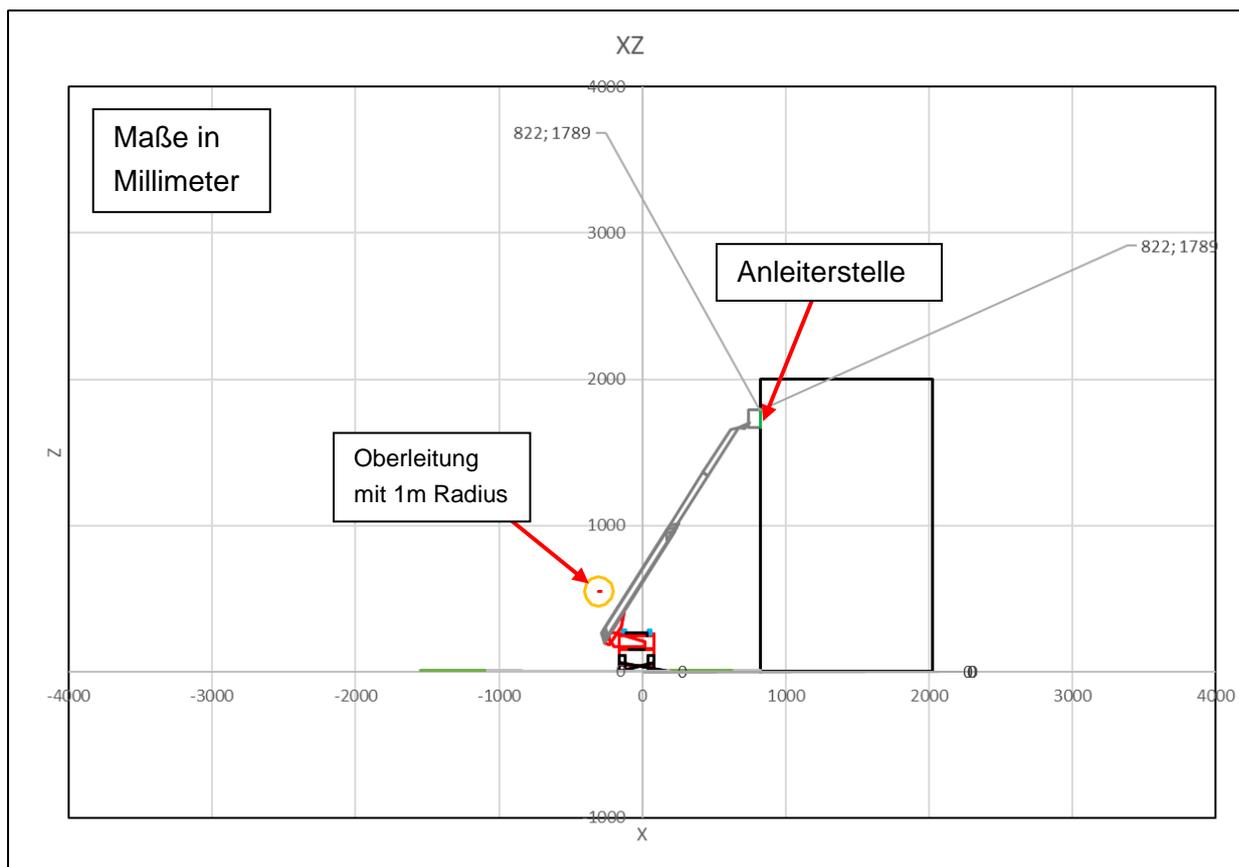


Abbildung 7 Ergebnis der geometrischen Prüfung der Anleiterbarkeit Alicenplatz 2

### 5.3 Position entlang des Straßenverlaufs - Notwendige und mögliche Aufstellpositionen im Lageplan

Zur Ermittlung der möglichen Aufstellpositionen und damit der notwendigen Aufstellflächen für die Feuerwehr wurden die notwendigen Anleiterstellen der einzelnen Gebäude im Straßenabschnitt identifiziert.

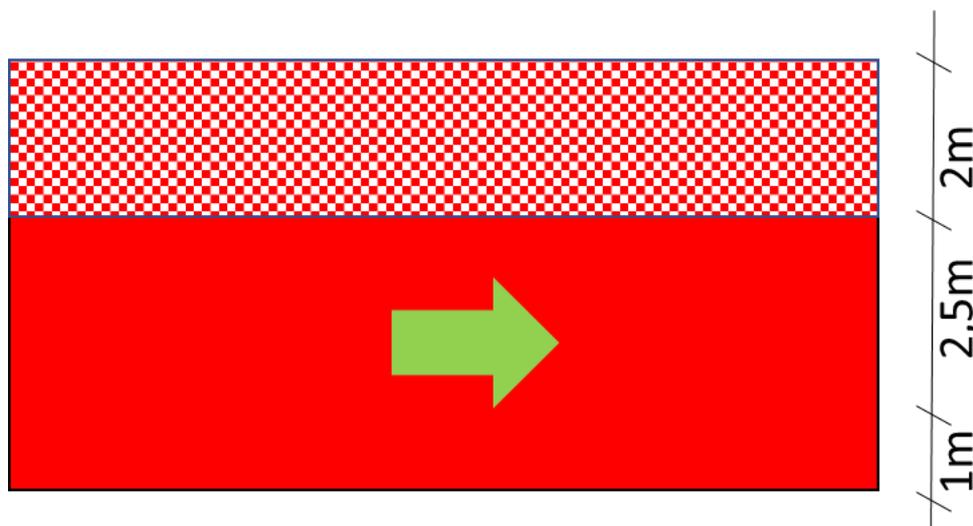
- Die vorhandenen Bäume wurden in der Betrachtung vernachlässigt. Die Bäume sind nach bisherigem Kenntnisstand nicht erhaltenswert. Im Rahmen der Planung sollen neue Bäume vorgesehen werden.
- Für die anliegenden Gebäude ist für jede Nutzungseinheit in jedem Geschoss eine Anleiterstelle notwendig, die von der zugeordneten Aufstellflächen für das Hubrettungsfahrzeug mit der Leiter des Fahrzeugs erreicht werden kann.
- Die genauen Anleiterstellen der Nutzungseinheiten wurden in Abhängigkeit von den geplanten Mastpositionen und dem Verlauf der Abspanndrähte festgelegt bzw. gegenseitig angepasst, sodass die Aufstellung des Hubrettungsfahrzeugs und die Leiterbewegung zum Erreichen der Anleiterstellen ermöglicht wird. Die vorgesehenen Anleiterstellen für die Gebäude sind in **Tabelle 2** markiert und werden durch die Positionen der Anleiterstellen in den Brandschutzplänen in der Anlage widergespiegelt.
- Die Aufstellflächen können teilweise mit und teilweise gegen die Fahrtrichtung angefahren werden. Die Aufstellflächen für eine einzelne Hausnummer sind jedoch immer in der gleichen Fahrtrichtung zu erreichen.
- Die Aufstellung des Hubrettungsfahrzeugs muss teilweise im Bereich von Rampen (zu und von der Zeitinsel) erfolgen. Die Rampen dürfen daher eine maximale Steigung von 5% aufweisen.

**Die benötigten Aufstellflächen sind im beiliegenden Brandschutzplan mit der Zuordnung zu den jeweiligen Anleiterstellen dargestellt.**

## 6 Erläuterungen zum Brandschutzplan mit Feuerwehraufstellflächen

Im Brandschutzplan sind die einzelnen Anleiterstellen mit dem jeweiligen Anfangsbuchstaben der Straße, der jeweiligen Hausnummer und einer jeweils fortlaufenden Nummer für die Anleiterstelle gekennzeichnet. Weiterhin ist zu den Anleiterstellen jeweils die höchste Höhenlage angegeben.

Die Stellfläche für das Hubrettungsfahrzeug (mit der Fläche für die benötigte Abstützung) ist als rote Fläche im Plan darstellt. Der weiterhin benötigte hindernisfreie Freistreifen mit einer Breite von 2 m ist rot schraffiert dargestellt. Die jeweilige Fahrtrichtung des Hubrettungsfahrzeugs für die Aufstellflächen ist mit einem grünen Pfeil auf den Aufstellflächen angegeben. Anleiterstellen, die nicht direkt auf der Fahrbahn oder im Bereich einer Feuerwehrezufahrt angeordnet sind, werden mit schrägen Übergangsbereichen (siehe Anleiterstellen H1 und B15.1) zugänglich gemacht.

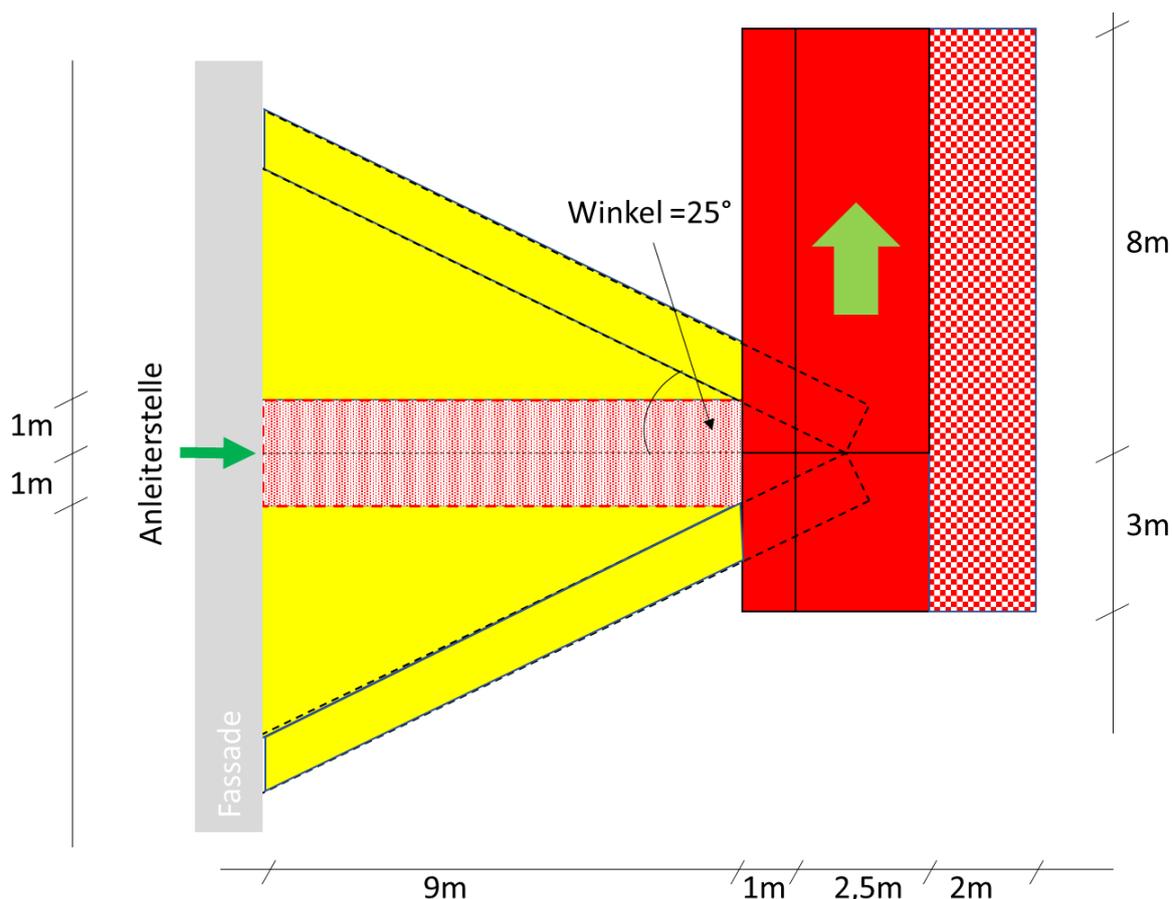


**Abbildung 8 Aufstellfläche für das Hubrettungsfahrzeug**

Der freizuhaltende Anleiterkorridor ist in den Plänen hellrot dargestellt und ist im Regelfall senkrecht zur Feuerwehraufstellfläche 3 m vom Fahrzeugende entfernt angeordnet und weist eine Breite von 2 m auf. Dieser Korridor wird für die Rettung mit dem Korb an der Leiter des Hubrettungsfahrzeugs benötigt.

Weiterhin wird für einige Anleiterstellen, die im erreichbaren Schwenkbereich der Drehleiter liegen, ein Anleiterkorridor gelb dargestellt. Anleiterstellen, die innerhalb des Anleiterkorridors liegen, können angeleitet werden, ohne die Aufstellposition des Hubrettungsfahrzeugs zu ändern. Der Anleiterkorridor stellt einen Schwenkbereich der Drehleiter von 25° auf jede Seite dar und erreicht seine maximale Ausdehnung somit bei einem Abstand der Aufstellfläche von 9 m zur Fassade. Bei kleineren Abständen der Aufstellung wird der Bereich an der Fassade, der mit der Aufstellung abgedeckt werden kann, kleiner.

Diese Art der Anleitung bei paralleler Aufstellung zur Fassade erfolgt in Anlehnung an die Vorgaben zur Anleitung senkrecht zur Fassade.



**Abbildung 9 Darstellung Anleiterkorridor mit Schwenkbereich**

## **7 Herstellung 2. Baulicher Rettungswege**

Für die Gebäude in der Binger Str. mit den Hausnummern 1, 3, 5, 7, 9, 11 und 13 sollte anhand der vorliegenden Daten eingeschätzt werden, bei welchen der Gebäude voraussichtlich die Möglichkeit besteht, einen 2. Baulichen Rettungsweg für die Nutzungseinheiten zu realisieren. Möglich ist dazu der Bau einer Außentreppe oder einer Notleiter.

Der bzw. die zweiten baulichen Rettungswege müssen von allen Nutzungseinheiten unabhängig vom ersten Rettungsweg erreicht werden können. Der Bau von Treppen oder Notleiteranlagen in Richtung der Binger Str. ist aus Städtebaulichen Gründen und sonstigen Einschränkungen an der Fassade nicht zielführend. Der zweite bauliche Rettungsweg ist daher in die Hinterhöfe der Gebäude zu führen. Die Einrichtung eines zweiten baulichen Rettungswegs ist daher nur möglich, wenn der jeweilige Hinterhof unabhängig vom ersten baulichen Rettungsweg (Treppenraum des Gebäudes) zum öffentlichen Bereich hin verlassen werden kann.

Folgende Ersteinschätzungen können Anhand der vorliegenden Grundrisse aus der Akteneinsicht getroffen werden.

---

### Hausnummer 1:

Ausgang aus Innenhof auf der Bilhildisstraße auf Grundlage der vorhandenen Unterlagen denkbar. Möglichkeit muss vor Ort überprüft werden. Evtl. Wegerecht erforderlich.

### Hausnummer 3:

Anscheinend besteht keine Möglichkeit den Hof ohne Durchgang durch Nutzungseinheiten bzw. den Treppenraum zu verlassen. Auf Grundlage der vorhandenen Unterlagen ist kein 2. baulicher Rettungsweg realisierbar.

### Hausnummer 5:

Anscheinend besteht keine Möglichkeit den Hof ohne Durchgang durch Nutzungseinheiten bzw. den Treppenraum zu verlassen. Auf Grundlage der vorhandenen Unterlagen ist kein 2. baulicher Rettungsweg realisierbar.

### Hausnummer 7:

Verlassen des Hinterhofs ist über die Hofzufahrt möglich. Der Treppenraum des Gebäudes mündet allerdings auch in der Hofzufahrt. Aus brandschutztechnischer Sicht ist diese Lösung denkbar. Eine Abstimmung mit der Feuerwehr ist allerdings erforderlich.

### Hausnummer 9:

Verlassen des Hinterhofs ist über die Hofzufahrt möglich. Mögliche Position für Treppe / Notleiter müsste genauer betrachtet werden. Evtl. könnten nicht alle Parkplätze im Hinterhof erhalten werden.

### Hausnummer 11:

Verlassen des Hinterhofs ist über die Hofzufahrt möglich. Anschluss einer Außentreppe an beide Nutzungseinheiten scheint schwierig. Mögliche Position für eine Treppe / Notleiter im Hof muss aufgrund der vorhandenen Parkmöglichkeiten genauer betrachtet werden.

### Hausnummer 13:

Anhand der vorhandenen Planunterlagen ist kein vom Treppenraum unabhängiger Ausgang aus dem Hinterhof erkennbar. Die Errichtung eines zweiten baulichen Rettungswegs scheint daher nicht möglich.

### Zusammenfassung:

Die beschriebenen Einschätzungen sind als vorläufig zu betrachten. Für eine genauere Einschätzung müssten nach einer weiteren Konkretisierung, wo ein zweiter baulicher Rettungsweg hergestellt werden soll, einzelne Gebäude begangen werden, um eine verlässlichere Aussage treffen zu können.

## 8 Fazit

Die vorliegende Planung kann aus brandschutztechnischer Sicht weitergeführt werden. Die brandschutztechnischen Rahmenbedingungen sind derart gegeben, dass durch die geplante Baumaßnahme die Rettung über Rettungsgeräte der Feuerwehr, bei Gebäuden deren Nutzer darauf angewiesen sind, möglich bleibt.

Daher bestehen aus brandschutztechnischer Sicht keine Bedenken, wenn die beschriebenen Bedingungen eingehalten werden und die im Feuerwehr-Übersichtsplan dargestellten Aufstellflächen für die Feuerwehr bereitgestellt und freigehalten werden sowie erreichbar sind.

Teilweise werden die Bedingungen durch die geplanten Maßnahmen verbessert, da derzeit Einschränkungen einiger Anleiterstellen durch vorhandene Bäume bestehen.

Der Feuerwehr-Übersichtsplan mit den Informationen für die Feuerwehr Mainz hinsichtlich der Aufstellflächen ist mit der Feuerwehr abzustimmen und der Feuerwehr zu übergeben.

Für die Zeit der Bauphase sind Maßnahmen zur Sicherstellung der Rettungswege zu entwickeln und mit der Feuerwehr Mainz abzustimmen.

Aufgestellt am 15.02.2023



Dr.-Ing. Thomas Scherer  
Brandschutzingenieur

Dipl.-Ing. (FH) Benjamin Nolte

Prüfsachverständiger für Brandschutz, von der obersten Bauaufsicht Rheinland-Pfalz anerkannt.

## 9 Anlagen

- Anlage A: Tabelle 2 mit Informationen zum Gebäudebestand in der Binger Straße bzw. in der Straße „Hintere Bleiche“ und „Alicenplatz“.
- Anlage B: Feuerwehr-Übersichtsplan mit Darstellung der Aufstellflächen nach postalischer Adresse

## Anlage A

In der nachfolgenden Tabelle sind die Ergebnisse aus einer Ortsbegehung im öffentlichen Raum und der Einsicht der Bauakten der Gebäude zusammengefasst.

Es konnte festgestellt werden, wie die Nutzungseinheiten in den Gebäuden aufgeteilt sind. Daraus konnte die Anzahl und die Lage notwendiger Anleiterstellen als zweiter Rettungsweg für die Gebäude abgeleitet werden.

Die Tabelle enthält Angaben zur Anzahl und Art der im Gebäude vorhandenen Nutzungseinheiten sowie der Anzahl der benötigten Anleiterstellen sowie die Höhenläger der jeweils höchstgelegenen Anleiterstelle.

Da in den Gebäuden aufgrund der Grundrisse der Nutzungseinheiten teilweise unterschiedliche Anleiterstellen gewählt werden können sind die gewählten Anleiterstellen in den Abbildungen der Gebäudefassaden in **Tabelle 2** gelb markiert sowie nummeriert. Die Anleiterstellen wurden in Abstimmung mit der Planung der Masten zur Befestigung der Abspanndrähte bzw. den Befestigungspunkten an den Fassaden gewählt. Die entsprechende Nummerierung findet sich ebenfalls im Brandschutzplan, sodass die erforderlichen Aufstellflächen für das Hubrettungsfahrzeug den einzelnen Gebäuden und Anleiterstellen eindeutig zugeordnet werden können.

**Tabelle 2 Informationen zum Gebäudebestand im betrachteten Straßenabschnitt**

Münsterplatz							
Beschreibung	Ansicht	Adresse	Straßenverlauf Stadtauswärts	Adresse	Bild	Beschreibung	
EG + 4/5		Binger Str. 2-4		Binger Str. 1			UG + EG + 5 + DG
Bankgebäude							"UG - Keller EG - Geschäfte, OG 1 bis OG 5 zwei Wohneinheiten pro Geschoss DG -Abstell- und Waschraum "
Drei Treppenräume + umlaufender Flur. In allen Geschossen von allen Nutzungseinheiten mehrere Treppenräume erreichbar.				1.RW: baulicher RW Treppe 2.RW: zwei Anleiterstellen 1. Balkon Richtung Binger Straße 2. ein Fenster Richtung Münsterstraße			

<p>Keine Anleiterstellen notwendig</p> <p>Rettungswegsituation durch FW Mainz bestätigt / U 4 /</p>						<p>Höhe höchste Anleiterstelle ca. 16,1 m</p>
				<p>Binger Str. 3</p>		<p>UG + EG + 4 + DG</p>
						<p>"UG - Keller EG – Geschäftsflächen OG 1 bis OG 3 - 1 Wohneinheit pro Geschoss OG 4 und DG - Maisonette Wohnung"</p>

						"1.RW: baulicher RW bzw. Treppen 2.RW: 1 Anleiterstelle Fenster Zimmer 4 Richtung Binger Straße "
						Höhe höchste Anleiterstelle 15,7 m
						Eine notw. Anleiterstelle
				Binger Str. 5		UG + EG + 4 + DG
						"UG - Keller EG - Geschäftflächen OG 1 Bis OG 3 - 1 Wohneinheit pro Geschoß OG 4 und DG - Maisonette Wohnung "
						"1.RW: baulicher RW bzw. Treppen 2.RW: 1 Anleiterstelle Fenster Zimmer 1 Richtung Binger Straße "
						Annahme: Höhe höchste



					2 notw. Anleiterstellen pro Geschöß
				Binger Str. 9	UG + EG + 4 + DG
					"UG – Keller und Heizraum EG– Ladefläche und 3 Parkplätze OG 1 bis OG 4 – 2 Wohneinheiten pro Geschöß DG– Trockenraum und eine Wohneinheit"
					1.RW: baulicher RW bzw. Treppen 2.RW: 2 Anleiterstellen Zwei Fenster Richtung Binger Straße
					Annahme: Höhe höchste Anleiterstelle ca. 16 m
					2 notw. Anleiterstelle pro Geschöß über 8m
				Binger Str. 11	UG + EG + 4 + DG
					EG - Geschäftflächen



						UG - Keller DG - Abstellraum und eine Wohnung 1.OG bis 4.OG - 2 Wohneinheiten pro Geschoss
						"1.RW: baulicher RW bzw. Treppen 2.RW: 2 Anleiterstellen Zwei Fenster Richtung Binger Straße "
						Annahme: Höhe höchste Anleiterstelle ca. 16 m

						2 notw. Anleiterstellen
				Binger Str. 13		UG + EG + 4 + DG
						"DG - Trockenraum EG bis 1OG eine Wohnung pro Geschoss, 2.OG bis 4.OG zwei Wohnungen pro Geschoss"
						"1.RW: baulicher RW bzw. Treppen

						2.RW: 2 Anleiterstellen Zwei Fenster Richtung Binger Straße "
						Höhe höchste Anleiterstelle ca. 15,4 m
						2 notw. Anleiterstellen
Hintere Bleiche						
UG + EG + 5 + DG		Binger Str. 6		Hintere Bleiche 4		EG + 5 + DG
EG bis OG 5 – 2 Wohneinheiten pro Geschöß Richtung Binger Straße				Anleiterstellen in „Hinterer Bleiche“ gelegen.		" EG – eine Wohneinheit und Garage OG 1 bis OG 5- Zwei Wohneinheiten pro Geschoss DG – eine Wohnung und Abstellräume"

"1.RW: baulicher RW Treppe 2.RW: zwei Anleiterstellen 1. ein Fenster Richtung Binger Straße 2. ein Fenster Richtung hintere Bleiche "					"1.RW: bauliche RW bzw. Treppen 2.RW: 2 Anleiterstellen Zwei Fenster Richtung Hintere Bleiche "	
Höhe höchste Anleiterstelle ca. 16,5 m					Höhe höchste Anleiterstelle 16,6 m	
Eine Anleiterstelle zur Binger Str. notwendig					keine notw. Anleiterstellen in der Binger Str.	
				Hintere bleiche		
UG + EG + 5 + DG		Binger Str. 8		Hintere Bleiche 1		UG + EG + 5 + DG

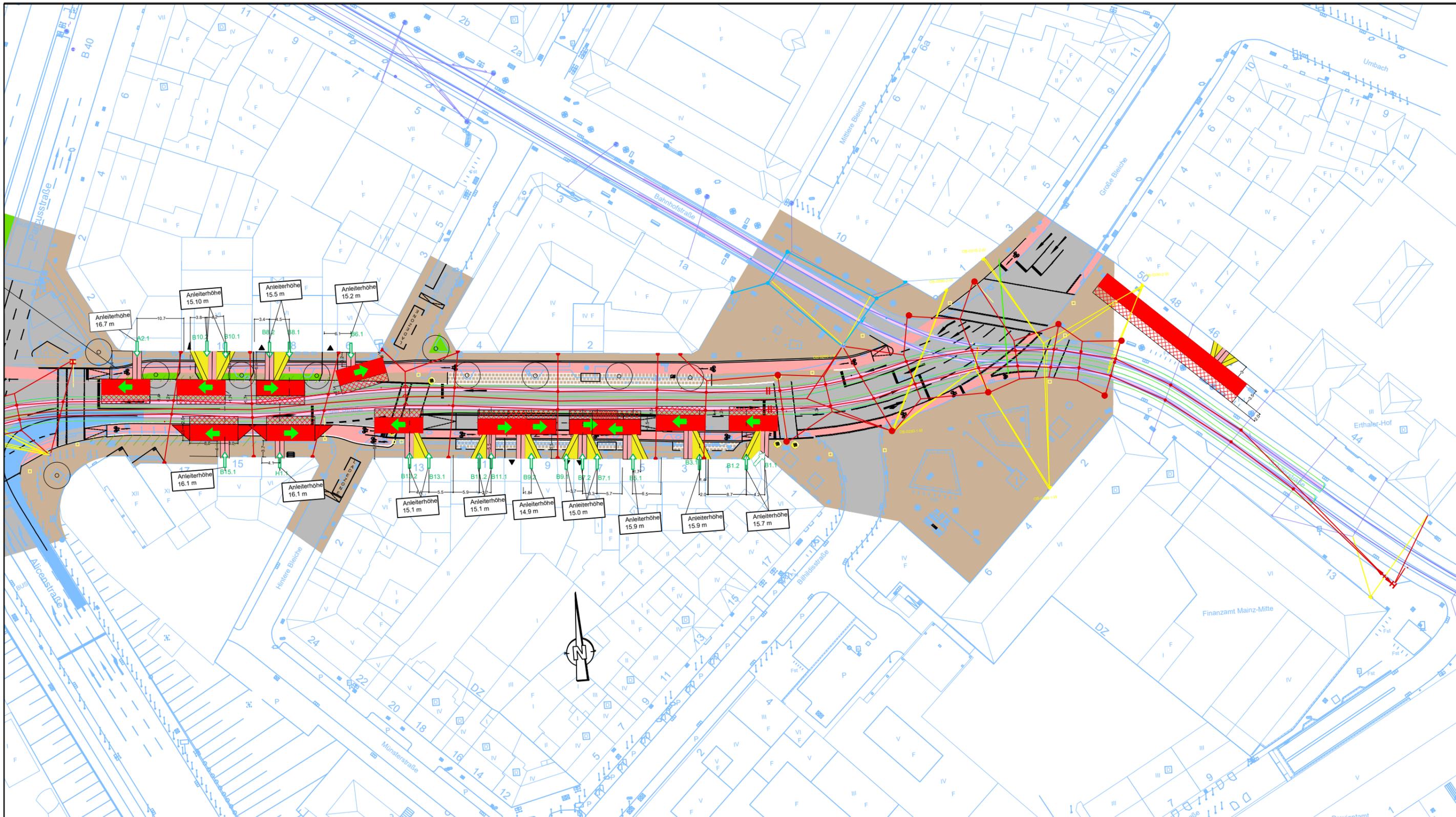
<p>"UG – Tiefgarage EG, Zwischengeschoss und OG 1&amp;2– Gewerbefläche OG 3 bis OG 4 – zwei Wohneinheiten pro Geschoss DG – keine Nutzungseinheit"</p>					<p>OG 1 bis OG 5 – 2 Wohneinheiten pro Geschoss</p>
<p>"1.RW: baulicher RW bzw. Treppen 2.RW: 2 Anleiterstelle Zwei Fenster Richtung Binger Straße "</p>					<p>"1.RW: baulicher RW bzw. Treppen 2.RW: 2 Anleiterstellen Ein Fenster Richtung Binger Straße ein Fenster Richtung hintere Bleiche "</p>
<p>Höhe höchste Anleiterstelle ca. 18 m</p>					<p>Höhe höchste Anleiterstelle ca. 16,5 m</p>
<p>zwei notw. Anleiterstellen in Richtung Binger Str.</p>			<p>Eine Anleiterstelle in Straße „Hintere Bleiche“.</p>		<p>Eine notw. Anleiterstelle zur Binger Str.</p>
<p>UG + EG + 5 + DG</p>		<p>Binger Str. 10</p>	<p>Binger Str. 15</p>		<p>UG + EG + 4 + DG</p>
<p>"EG- eine Wohneinheit,</p>			<p>Es lagen keine Grundrisse zu den</p>		<p>Aufgrund des Grundrisses des</p>

<p>Garage und Hof, DG-Abstellraum und Waschraum, OG1 bis OG 5 - 2 Wohneinheiten pro Geschoss"</p>			<p>Geschossen, bis auf das Dachgeschoss vor!</p>		<p>Dachgeschosses: Annahme: 5 Wohnungen, 1 Gewerbeeinheit</p>
<p>"1.RW: baulicher RW Treppe 2.RW: zwei Anleiterstellen Balkon und ein Fenster Richtung Binger Straße "</p>					<p>1.RW: baulicher RW bzw. Treppe 2.RW: 1 Anleiterstelle</p>
<p>Höhe höchste Anleiterstelle ca. 15 m t</p>					<p>Höhe höchste Anleiterstelle ca. 17 m</p>
<p>2 notw. Anleiterstellen</p>		<p>Baum im Plan maßstäblich falsch eingetragen.</p>			<p>1 notw. Anleiterstelle in der Binger Str.</p>
			<p>Binger Str. 17</p>		<p>UG + EG + 4 + DG</p>
			<p>Anbau</p>		<p>Hochhaus: Büro und Wohnflächen</p>
					<p>zwei bauliche Rettungswege (Treppenraum + Außentreppe).</p>

						Keine Rettungsgeräte der Feuerwehr erforderlich.
						Rettungswegsituation durch Feuerwehr Mainz bestätigt. / U 4 /
UG + EG + 5 + DG		Alicenplatz 2 -4		Binger Str. 17		EG + 10/11
"UG- Keller und Elektroverteilung EG bis OG 1 – Gewerbeeinheiten OG 2 - Drei Wohneinheiten pro Geschoss OG 3 bis OG 4 – Gewerbeeinheit und zwei Wohneinheiten pro Geschoss OG 5 - Drei Wohneinheiten DG – eine Gewerbeeinheit				Hochhaus		

und zwei Wohneinheiten "					
"1.RW: baulicher RW Treppe 2.RW: zwei Anleiterstellen Ein Fenster Richtung Binger Straße ein Fenster Richtung Alicenplatz"					Zwei baul. Rettungswege/ Sicherheitstreppe
Annahme: Höhe höchste Anleiterstelle ca. 16,7 m t					Keine Anleiterstellen notwendig
1 notw. Anleiterstelle in Richtung Binger. Str.					Rettungsweg-situation durch FW Mainz bestätigt / U 4 /
<b>Alicenplatz</b>					





**LEGENDE**

-  ANFAHRRICHTUNG FEUERWEHR
-  FEUERWEHRAUFSTELLFLÄCHE MIT HINDERNISFREIEM STREIFEN
-  4m-ÜBERGANGSBEREICH
-  LEITERKORRIDOR MIT SCHWENKBEREICH LEITER (FREI VON HINDERNISSEN)

<b>S-BAHN BINGER STR.</b>		
<b>FEUERWEHRPLAN</b>		
PROJEKTNUMMER	IC-215273	GESCHOSS LAGEPLAN
BEARBEITUNGSDATUM	15.02.2023	BEARBEITER TSc / SAI
DATEIBEZEICHNUNG	Z-01 - 215273 - B 004	PLANSTAND 30.01.2023