

Der Deutschen liebstes Kind

Betrachtet man die jüngsten Entwicklungen der Rechtsprechung im Bereich des vorbeugenden Brandschutzes, so macht es den Eindruck, als würden hier gerade die Zügel deutlich angezogen. Als besonders drastisches Beispiel kann in diesem Zusammenhang die gerichtlich bestätigte Auffassung einiger Bauaufsichten in Nordrhein-Westfalen herausgestellt werden, die eine abweichende Größe von Rettungswegfenstern von 1 bis 2 cm selbst bei bestandsgeschützten Gebäuden als konkret lebensgefährlich bewertet hatten. Diesem Irrweg konnte letztlich nur durch einen verbindlichen Erlass des Bauministeriums ein Ende bereitet werden.

Es scheint, als genügen inzwischen geringe brandschutztechnische Defizite, um mit einer entsprechenden Begründung eine konkrete Gefahr zu konstruieren und auf dieser Grundlage eine Nutzungsuntersagung zu rechtfertigen. Dabei verschiebt sich gerade die Grenze zwischen einer allgemeinen und abstrakten Gefahr hin zur konkreten Gefahr. Es wird jedoch häufig übersehen, dass jedes Gebäude i.d.R. nur die bauordnungsrechtlichen Bestimmungen zum Zeitpunkt seiner Errichtung widerspiegeln kann. Da sich das Bauordnungsrecht ständig fortentwickelt, ist es grundsätzlich nur eine Frage der Zeit, bis ein Gebäude über Abweichungen von den aktuellen brandschutztechnischen Vorschriften verfügt. Es ist zweifellos nicht einfach, die scharfe Grenze zwischen dem bloßen Abweichen von einer aktuellen Vorschrift und der Grenze zur konkreten Lebensgefahr für die Gebäudenutzer zu definieren.

Vergleich Sicherheit im Straßenverkehr

Gerne beziehe ich mich im dargestellten Kontext auf der Deutschen liebstes Kind: das Auto. Auch bei ihm hat sich die Sicherheitstechnik in den vergangenen Jahren rasant entwickelt. Moderne Neufahrzeuge verfügen über ein umfangreiches Sortiment an aktiven und passiven Sicherheitssystemen. Trotzdem ist es selbstverständlich, dass ältere Fahrzeuge trotz entsprechend reduzierter Sicherheitseinrichtungen weiterhin am Straßenverkehr teilnehmen dürfen.



Sowohl ältere Gebäude als auch ältere Kraftfahrzeuge weisen geringere Sicherheitsstandards auf, als dies heute der Fall ist.

Diese Fahrzeuge stellen unbestritten für die Insassen, aber auch für andere Verkehrsteilnehmer eine erhöhte Gefährdung dar, als dies bei modernen Fahrzeugen der Fall ist. Trotzdem gelten für Neu- und Altfahrzeuge die Vorgaben der Straßenverkehrsordnung – bis hin zu den Geschwindigkeitsvorgaben. Niemand würde ernsthaft auf die Idee kommen, allen Fahrzeugen, die nicht über die neuesten Sicherheitssysteme verfügen, die Betriebserlaubnis zu entziehen oder unverhältnismäßige Nachrüstungen zu verlangen. In Anbetracht der großen Zahl an Verkehrstoten und der vergleichsweise geringen Zahl an Brandtoten ist es daher sehr verwunderlich, dass Bauaufsichten und Gerichte zunehmend dazu tendieren, bereits ein geringes Abweichen von den aktuellen bauordnungsrechtlichen Brandschutzbestimmungen als konkret gefährlich zu bewerten.

Zeitpunkt der Gebäudeerrichtung sollte entscheiden

Ich möchte noch auf einen weiteren interessanten Unterschied zwischen Kraftfahrzeugen und Gebäuden hinweisen: Die technischen Hauptuntersuchungen der Kraftfahrzeuge erfolgen – wie selbstverständlich – auf der Grundlage der technischen Regeln zum Zeitpunkt der Zulassung des Fahrzeugs. Sogar das Fehlen eines Sicherheitsgurts stellt keinen Mangel dar, wenn es zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens des Fahrzeugs noch keine verbindliche Vorschrift war.

Es stellt sich daher die Frage, warum die wiederkehrende Prüfung der sicherheitstechnischen Anlagen und Einrichtungen häufig nicht auf der Grundlage der technischen Regeln zum Zeitpunkt der Errichtung des Gebäudes, sondern nach den aktuellen Regelwerken erfolgt.

Die seit Jahrzehnten bewährte Abgrenzung zwischen einer allgemeinen abstrakten Gefahr und einer konkreten Gefahr hat es uns ermöglicht, der Bevölkerung einerseits ein hinreichendes Brandschutzniveau zu garantieren und andererseits das Kulturgut unserer gewachsenen Altbaustrukturen zu erhalten. Ich stelle mir die Frage, wie unser Land in einigen Jahren aussehen mag, wenn die Verschiebung der Grenze hin zur konkreten Gefahr weiterhin mit unverminderter Geschwindigkeit erfolgt. ■

Dipl.-Ing. Matthias Dietrich Mitglied in der VdBP

Kontakt

VdBP Vereinigung der Brandschutzplaner e. V.
c/o PHIplan
Anton-Böck-Straße 34
81249 München
info@vdbp.de
www.vdbp.de

