

Feuerwehraufzüge

Allgemeine Anforderungen an Feuerwehraufzüge

Dieses Merkblatt gibt Hinweise für die Errichtung von Feuerwehraufzügen in Hamburg, welche die gültigen rechtlichen und technischen Regelwerke ergänzen bzw. weiter spezifizieren.

1. Rechtsgrundlagen und Normen

Die baulichen Anforderungen ergeben sich aus den §§ 3, 17, 37 und 51 der Hamburgischen Bauordnung (HBauO) sowie aus dem Bauprüfdienst 1/2008 „Anforderungen an den Bau und Betrieb von Hochhäusern“.

Die Normenreihe DIN EN 81 regelt die technischen Anforderungen an Aufzüge, insbesondere die DIN EN 81 Teil 72 „Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Aufzügen, besondere Anwendungen für Personen- und Lastenaufzüge, Teil 72 – Feuerwehraufzüge –, Deutsche Fassung EN 81-72:2020-11 bzw. in der jeweils gültigen Fassung.

2. Vorbemerkung

Hochhäuser stellen die Feuerwehr im Einsatz vor besondere Herausforderungen. Zur Bewältigung dieser Herausforderungen werden Hochhäuser u. a. mit Feuerwehraufzügen ausgestattet, welche voll ausgerüsteten Feuerwehrleuten und ihrem Gerät ein zügiges Erreichen des Einsatzgeschosses und damit die Unterstützung wirksamer Löscharbeiten und der Menschenrettung ermöglichen. Zum Weiterbetrieb eines Aufzuges in einem Gebäude im Brandfall benötigt der Feuerwehraufzug einheitliche Schutz-, Kontroll- und Signaleinrichtungen, die im Folgenden beschrieben bzw. spezifiziert werden.

3. Begriffsbestimmung

Ein Feuerwehraufzug ist ein Aufzug, der vorwiegend für die Nutzung durch Personen bestimmt ist. Der Aufzug ist ausgestattet mit zusätzlichen Schutz-, Kontroll- und Signaleinrichtungen, die es ermöglichen, ihn unter der unmittelbaren Kontrolle der Feuerwehr im Brandfall zu nutzen.

Wesentliche Merkmale eines Feuerwehraufzuges sind:

- ein eigenständiger Fahrshacht
- ein Aufzugsvorraum in jedem Geschoss
- Haltestellen in jedem Geschoss
- die Rauchfreihaltung von Fahrshacht und Aufzugsvorräumen durch Druckbelüftung
- eine Sicherheitsstromversorgung, damit auch bei Ausfall der allgemeinen Stromversorgung eine ausreichend lange Funktionsfähigkeit des Aufzuges gewährleistet ist
- Bedieneinrichtungen für den Feuerwehrbetrieb
- eine offene Gegensprechanlage zwischen Fahrkorb und Zugangsebene
- Einrichtungen zur Selbst- und Fremdrettung der Einsatzkräfte aus dem Fahrkorb
- eine ortsfeste Schachtleiter
- Sichtöffnungen in den Aufzugstüren
- eine Brandfallsteuerung

4. Technische Anforderungen

4.1 Feuerwehrscharter und Schließungen

Der Feuerwehrscharter ist in der Feuerwehruzugangsebene außerhalb des Schachtes angeordnet und dafür vorgesehen, der Feuerwehr eine vorrangige Benutzung zu ermöglichen (s. Anlage 1). Der Feuerwehrscharter ist in einer Höhe von 1,4 m - 2,0 m über dem Fußboden anzuordnen, dabei darf der seitliche Abstand zur Fahrachttür 2,0 m nicht überschreiten.

Die Betätigung des Feuerwehrscharters in der Feuerwehruzugangsebene (Aktivierung der sog. Phase I), des Feuerwehrscharters im Fahrkorbtableau (Aktivierung der sog. Phase II), der Notausstiegsklappe sowie eines etwaigen Leiterdepots und/oder einer Deckenverkleidung, müssen alle mit einer einheitlichen Schließung erfolgen.

Die Betriebsstellungen der beiden Feuerwehrscharter in der Feuerwehruzugangsebene und dem Fahrkorbtableau müssen bistabil sein und eindeutig mit „1“ und „0“ gekennzeichnet werden. In der Stellung „1“ ist die jeweilige Phase aktiviert. Alternativ kann der Einschaltzustand mit einer LED quittiert werden (s. auch Anlage 2). Der Schlüssel zur Aktivierung der Phase I am Feuerwehrscharter in der Feuerwehruzugangsebene muss in Position „1“ und „0“ abziehbar sein.

Der Schlüssel zur Bedienung des Feuerwehraufzuges muss in einem Feuerwehrscharterdepot 1 (sog. FSD-B) gemäß VdS 2105 unmittelbar neben dem Feuerwehrscharter bereitgehalten werden. Er darf nicht in einem Feuerwehrscharterdepot 3 (sog. FSD-A) deponiert werden.

Alternativ zur Verwendung eines Schließzylinders können alle Schließpunkte mit einem Entriegelungsdreikant nach EN 81-20:2020, 5.3.9.3 versehen sein. Ist zur Bedienung der Schließpunkte ein Notentriegelungsschlüssel mit einer Länge von mehr als 0,20 m notwendig, gilt dieser als Spezialwerkzeug und muss der Feuerwehr an der Anlage in geeigneter Weise zur Verfügung stehen. Bitte halten Sie hierzu Rücksprache mit der Feuerwehr. Die Notwendigkeit der Länge eines speziellen Dreikantschlüssels ergibt sich, wenn die Differenz zwischen 2m und der Deckenhöhe > 0,20 m ist. Die Länge des für die Feuerwehr vorzuhaltenden Notentriegelungsschlüssels muss dann mindestens der Deckenhöhe abzüglich 2,00 m entsprechen. Die Handhabung von speziellen Dreikantschlüsseln muss unter Einsatzbedingungen praktisch möglich sein.

Sofern ein Überdrehen von Schließungen möglich ist, müssen alle Schließ- und Öffnungspunkte eine Drehbegrenzung (Anschlag) haben, die ein Wiederverschließen bei einer 360° Drehung verhindert bzw. eine eindeutige Identifikation des Schließ- oder Schaltzustandes ermöglicht.

4.2 Fahrkorbtableau

Das Fahrkorbtableau eines Feuerwehraufzuges muss folgende Elemente bereitstellen (siehe Anlage 2), wobei Sensortasten nicht zulässig sind:

- Schlüsselscharter für Feuerwehrfahrt mit zwei Stellungen
- Eindeutige Kennzeichnung des Schlüsselscharters
- Türsteuerungstasten „Tür AUF“ und „Tür ZU“
- Eingabemöglichkeit für Fahrbefehle
- Mikrofon und Lautsprecher für Gegensprechanlage
- Transparent „FEUERWEHRFAHRT“ / Piktogramm nach DIN EN 81-72 Anhang G, Bild G.1.

4.3 Bedieneinrichtung Notbetrieb

Eine Bedieneinrichtung für den Notbetrieb wird seitens der Feuerwehr Hamburg nicht mehr gefordert. Bitte klären Sie in eigener Zuständigkeit die Zulässigkeit des Verzichts eines Einbaus dieser

Einrichtung im Abgleich mit der gültigen Baugenehmigung Ihres Objektes, da dessen baurechtliche Notwendigkeit ggf. aus dem Bauprüfdienst 01/2008 hergeleitet wurde.

Der Einbauort (Geschoss) des Tableaus für Notfälle und Prüfungen, bzw. die Lage des Triebwerksraums, ist auf einem Schild in der Haupt-Zugangsebene anzugeben. Die Gestaltung des Schildes lehnen Sie bitte an die DIN 4066 an (schwarze Schrift auf weißem Grund, Schild rot umrandet, keine Vorgabe an die Größe).

4.4 Sprechverbindung

Durch die Ausführung des Fahrschachtes und des Fahrkorbes ist eine Sprechverbindung mit Handsprechfunkgeräten nahezu unmöglich. Zwischen der Hauptzugangsstelle des Feuerwehraufzuges und dem Fahrkorb ist eine gesicherte Sprechverbindung in Form einer Gegensprechanlage zu installieren. Die Sprechstellen im Fahrkorb und an der Hauptzugangsstelle sind grundsätzlich als offene Sprechstellen ohne Linientasten und ohne Sprech Tasten mit getrennter Anordnung von Mikrofon und Lautsprecher auszuführen. In der Zugangsebene kann eine Sprech Taste akzeptiert werden. Weitere Sprechstellen sind zulässig.

Sprechverbindungen sind so auszuführen, dass auch bei anstehender und auftretender Lärmbelastung eine ausreichende Sprachverständlichkeit gewährleistet wird (siehe auch 4.7).

Sofern für das Gebäude eine BOS-Digitalfunkanlage gefordert wurde, ist auch der Fahrschacht mit auszuleuchten. Die Versorgungswerte sind im Messprotokoll der Funk-Fachfirma mit aufzuführen. Die Notwendigkeit einer aufzugeigene Sprechverbindung bleibt hiervon unberührt.

4.5 Verschluss der Notklappe

Der Verschluss der Notklappe muss in den Sicherheitskreis des Aufzuges eingebunden sein. Dabei ist der gewollte Verschluss der Notklappe zu überwachen. Nach dem Wiederschließen der Notklappe und Betätigung des elektrischen Schalters, darf die Wiederinbetriebnahme gemäß DIN EN 81-72, 5.4.1.3 nur durch einen zielgerichteten Eingriff erfolgen. Ein zielgerichteter Eingriff besteht aus Sicht der Feuerwehr bspw. in der Betätigung eines neuen Fahrkorbinnenrufes.

4.6 Aktivierung der Druckbelüftungsanlage

Die Druckbelüftungsanlage, welche im Brandfall die Feuerwehraufzugsvorräume und deren Fahrschächte von Rauch freihalten soll, muss beim Auslösen der Brandmeldeanlage automatisch in Betrieb gesetzt werden. Zusätzlich muss die RDA direkt, also ohne Umweg über BMA/GLT, bei der Inbetriebnahme des Feuerwehraufzuges (d.h. bei Aktivierung der Phase 1 am Feuerweherschalter) eingeschaltet werden.

4.7 Auslegung der Druckbelüftungsanlage

Bei druckbelüfteten Schächten müssen folgende Punkte bei der Auslegung des Druckbelüftungssystems berücksichtigt werden:

- Die Lufteinströmgeschwindigkeit in den Schacht wird zur Vermeidung des Schwingens von Hängekabeln oder anderer Ausgleichseinrichtungen minimiert.
- Befindet sich der Aufzug in der Phase 2, darf der durch die Druckbelüftung entstehende Geräuschpegel in 0,5 m Entfernung vom Mikrofon im Fahrkorb, in der Feuerwehrezugangsebene und am Tableau für Notfälle und Prüfungen maximal 80 dB(A) betragen.
- Die Druckbelüftung darf das Öffnen und Schließen der Fahrkorb- und Schachttüren nicht beeinträchtigen.

Die Auslegung der Druckbelüftungsanlage muss gemäß MVV TB, Anhang 14 unter Berücksichtigung des Bauprüfdienstes BPD 1/2008 „Anforderungen an den Bau und Betrieb von Hochhäusern“ erfolgen.

4.8 Offenhalten von Türen in Aufzugsvorräumen

Werden aus betrieblichen Gründen die Türen der Feuerwehraufzugsvorräume (sichere Bereiche) offen gehalten, sind sie mit bauaufsichtlich zugelassenen Feststellanlagen auszustatten. Diese Einrichtungen zum Offenhalten von Feuerschutzabschlüssen sind jedoch nur zulässig, wenn alle Vorräumtüren

- bei Auslösung der BMA,
- bei einer Unterbrechung der Stromzufuhr der Feststellanlagen und
- bei einem Ausfall oder einer Abschaltung der BMA

automatisch geschlossen werden. Die Türen der Aufzugsvorräume müssen auch unter Einwirkung von Druckbelüftungsanlagen und Windeinflüssen noch sicher schließen.

4.9 Sicherheitsstromversorgung

Die elektrischen und Lüftungstechnischen Anlagen für Feuerwehraufzüge und deren Vorräume müssen eine Sicherheitsstromversorgung haben. Bei Ausfall der allgemeinen Stromversorgung muss ein Weiterbetrieb für mindestens acht Stunden gewährleistet sein. Die DIN VDE 0100 Teil 560 „Auswahl und Errichtung elektrischer Betriebsmittel – Einrichtungen für Sicherheitszwecke“ ist zu beachten.

4.10 Fahrschacht- und Fahrkorbtüren

Die verglasten Sichtöffnungen der Fahrschacht- und Fahrkorbtüren mit einer Mindestfläche von 600 cm², gemäß Nr. 6.1.2.1 des Bauprüfdienstes 1/2008, müssen mindestens eine Breite haben, die jeweils der vierfachen Gesamttürstärke entspricht.

4.11 Ortsfeste Schachtleiter

Im Fahrschacht müssen gemäß Nr. 6.1.2.2 des Bauprüfdienstes 1/2008 ortsfeste Leitern so angebracht sein, dass ein Übersteigen vom Fahrkorbdach zur Leiter und von der Leiter zu den Fahrschachttüren möglich ist. Die Fahrschachttüren müssen ohne Hilfsmittel vom Schacht aus geöffnet werden können. Damit die Einsatzkraft sich mit einer Hand an der Schachtleiter sichern kann, muss die Öffnung der Fahrschachttür vom Fahrschacht aus mit einer Hand und ohne Werkzeuge möglich sein.

In Einzelfällen vermögen ortsfeste Schachtleitern einen sicheren Ausstieg aus dem Fahrschacht nicht zu gewährleisten. Derartige Konstellationen können sich bspw. daraus ergeben, dass ein Lastenaufzug mit entsprechenden Ausmaßen gleichzeitig die Funktion des Feuerwehraufzuges erfüllt. Wenn bei der Planung absehbar ist, dass eine einhändige Öffnung der Fahrschachttüren und ein sicheres Aussteigen aus dem Schacht von der Schachtleiter aus nicht möglich sind, nehmen Sie zwecks alternativer Lösungen bitte frühzeitig Kontakt zur Feuerwehr auf.

5. Aufzugssteuerung

Die Aufzugssteuerung nach DIN EN 81-72 ist vollständig umzusetzen. Für den Normalbetrieb ist die VDI-Richtlinie 6017 zu beachten.

6. Kennzeichnung von Feuerwehraufzügen

6.1 Kennzeichnungen Feuerwehruzugangsebene

Der äußere Zugang zu Feuerwehraufzügen ist mit einem Hinweisschild nach DIN 4066 in der Größe 74 mm x 210 mm zu kennzeichnen. Sofern sich die Lage des Feuerwehraufzuges hinter der äußeren Zugangstür nicht auf den ersten Blick erschließt, sind weitere identische Hinweisschilder – ggf. ergänzt um Richtungspfeile - anzubringen. Bei mehreren Feuerwehraufzügen in einem Gebäude ist der Schriftzug „Feuerwehraufzug“ um die entsprechende Bezeichnung zu ergänzen (Bspw. „Feuerwehraufzug 3“). Die Nomenklatur muss mit den Bezeichnungen im Feuerwehrplan identisch sein und orientiert sich idealerweise an den Benennungen der zugehörigen Treppenräume.

6.2 Kennzeichnungen in den Geschossen

Feuerwehraufzüge sind in allen Geschossen mit einem Schild nach DIN EN 81 Teil 72, Anhang G „Piktogramm für den Feuerwehraufzug“ mindestens in der Größe 100 mm x 100 mm zu kennzeichnen. Die Kennzeichnung darf nicht auf den Schachttüren angebracht werden. Es wird empfohlen, die Kennzeichen innerhalb der Laibung oder auf der Zarge des Zuganges zum Aufzug anzubringen.

Sofern der Aufzugsvorraum des Feuerwehraufzuges nicht gleichzeitig der Vorraum des Sicherheitstreppenraumes ist, ist der Zugang zum Aufzugsvorraum ebenfalls mit diesem Schild zu kennzeichnen.

In den Aufzugsvorräumen müssen Geschossangaben so angebracht sein, dass sie durch die Sichtöffnung der Fahrschacht- und Fahrkorbtür erkennbar sind.

Die Fahrschachttüren des Aufzugsschachts sind von der Schachtseite her ebenfalls mit einer Geschossangabe zu versehen. Farbe, Größe und Kontrast dieser Geschosskennzeichnungen sind so zu wählen, dass sich die Ziffer des nächsthöheren Geschosses vom Fahrkorbdach aus – auch in der entferntesten Position – deutlich ablesen lässt.

6.3 Kennzeichnungen im Fahrkorb

Auf dem Fahrkorbblett sind der Feuerwehrscharter und die Wahl Taste für die Feuerwehruzugangsebene mit einem Schild nach DIN EN 81 Teil 72, Anhang G „Piktogramm für den Feuerwehraufzug“, mindestens in der Größe 20 mm x 20 mm zu kennzeichnen. Alle weiteren Schließpunkte für die Feuerwehr, z.B. Leiterdepot im Fahrkorb, Notklappe oder Entriegelung einer abgehängten Decke, sind ebenfalls entsprechend zu kennzeichnen und zusätzlich mit (Dreh-)richtungsbeschriftungen oder ggf. Hinweisen auf die Handhabung zu versehen.

6.4 Kennzeichnungen auf dem Fahrkorbdach

Auch für die Betätigungseinrichtung der Notklappe und ggf. den Entriegelungsmechanismus einer abgehängten Decke von oberhalb des Fahrkorbes gilt die Kennzeichnung aller Schließ- und Öffnungspunkte mit dem Piktogramm nach DIN EN 81-72 mit zusätzlicher (Dreh-)richtungsbeschriftung / ggf. Hinweisen auf die Handhabung. Auf Grund der sehr hohen Staublast in Aufzugfahr-schächten und der schlechteren Sichtbedingungen verwenden Sie hier – wo möglich – bitte die „Piktogramme für den Feuerwehraufzug“ in der Größe 100mm x 100mm.

6.5 Kennzeichnung der Entriegelung der Fahrschachttüren

Die Entriegelung der Fahrschachttüren ist an jeder Fahrschachttür auf der Innenseite mit einer einfachen Grafik in unmittelbarer Nähe zum Entriegelungsmechanismus zu kennzeichnen. Zusätz-

lich ist der Entriegelungsmechanismus mit einem Schild nach DIN EN 81 Teil 72, Anhang G „Piktogramm für den Feuerwehraufzug“ oder durch eine farbliche Hervorhebung in rot (bspw. der entsprechenden Riegelrolle oder des Zugseils zur Entriegelung) zu kennzeichnen.

7. Selbst- oder Fremddrettung von im Fahrkorb eingeschlossenen Feuerwehrleuten

Es müssen Zugangsmöglichkeiten vorhanden sein, die ein vollständiges Öffnen der Notklappe (ggf. einschließlich der Deckenverkleidung) sowohl vom Fahrkorbinneren als auch von der Fahrkorbdecke aus ermöglichen. Dort, wo eine abgehängte Decke angebracht ist, muss diese einfach zu öffnen oder abzunehmen sein. Zur Vermeidung von Verletzungen müssen Maßnahmen gegen das Risiko eines unkontrollierten Fallens abgehängter Decken nach dem Lösen ergriffen werden. Größe und Anordnung des Notausstieges in Kombination mit der Leiter im Fahrkorbinneren, müssen den Ausstieg eines/einer voll ausgerüsteten Feuerwehrangehörigen ermöglichen. Es ist zu beachten, dass das gemäß DIN EN 81-72 geforderte lichte Öffnungsmaß der Notklappe auch mit eingestellter Leiter vorhanden sein muss!

Die Notausstiegsklappe darf nach Ihrer Öffnung nicht wieder selbsttätig zufallen.

Für den Fall der Fremddrettung von außen/oben, darf der Zugang über die Notklappe zum Fahrkorbinneren nicht durch Einbauten oder Beleuchtung behindert werden. Dort, wo eine abgehängte Decke angebracht ist, muss diese von außen/oben ohne Werkzeuge oder Hilfsmittel einfach zu öffnen sein.

Die Abfolge und Durchführung der Fremd- und Selbstrettung muss für Einsatzkräfte ohne spezifische Kenntnis der Aufzugsanlage schlüssig und praktikabel sein. Hierbei ist zu beachten, dass alle Tätigkeiten unter erweiterter persönlicher Schutzausrüstung (z.B. Atemschutz, Handschuhe) durchgeführt werden. Demgemäß müssen alle Schließ- bzw. Öffnungspunkte deutlich gekennzeichnet sein (s.o.). Ggf. ist die Kennzeichnung um zusätzliche Bedienhinweise zu ergänzen.

8. Löschwassermanagement

Die wirksamste Maßnahme zur Gewährleistung eines störungsfreien Betriebes des Feuerwehraufzuges im Falle des Einsatzes größerer Löschwassermengen besteht in der Verhinderung des Eintrittes von Löschwasser in den Aufzugschacht durch geeignete bauliche Maßnahmen wie Aufkantungen oder Entwässerungskanäle vor den Schachtzugängen.

Lässt sich das Eindringen von Wasser in den Aufzugschacht nicht verhindern, ist sicherzustellen, dass in der Schachtgrube kein Anstieg des Wassers über den vollständig zusammengedrückten Puffer für den Fahrkorb erfolgt und/oder der Wasserspiegel in der Schachtgrube Einrichtungen erreicht, deren Durchnässung eine Fehlfunktion des Feuerwehraufzuges auslösen könnte.

Überlegungen zum erforderlichen Leistungsvermögen etwaiger Entwässerungspumpen und der Sicherstellung ihrer kontinuierlichen Verfügbarkeit im Brandfall sind Teil der Gebäudeplanung, da dort alle Informationen bezüglich Schachtgrundfläche, höchstzulässigem Wasserstand in Abhängigkeit zur Aufzugfläche sowie u.U. getroffene Maßnahmen zur Verminderung des Wassereintrages bekannt sind.

Solange keine geeigneten Vorgaben aus einer technischen Regel, einer sachverständigen Stelle, Norm oder vergleichbaren Quellen vorliegen, wird es aus Sicht der Feuerwehr Hamburg als ausreichend erachtet, wenn eine Schachtentwässerungspumpe das Durchflussvolumen eines Wandhydranten (200l/min) zu fördern vermag.

9. Änderungen bei bestehenden Gebäuden

Bei Änderungen in bestehenden Gebäuden (z.B. Ertüchtigung bestehender Aufzüge zu Feuerwehraufzügen bzw. Einbau neuer Feuerwehraufzüge) mit Abweichungen von den aktuellen Vorschriften, sind diese stets im Vorwege mit der Feuerwehr abzustimmen.

Grundvoraussetzungen für den Betrieb eines Feuerwehraufzuges sind folgende Punkte:

- Gegensprechanlage zwischen Fahrkorb und Feuerwehrezugangsebene
- Einheitliche Schließung und Kennzeichnung
- Eine Notstromversorgung des Feuerwehraufzuges
- Eine Beleuchtung des Schachtes während der Feuerwehrfahrt (ebenfalls notstromversorgt)
- Wandhydranten im frei zugänglichen Bereich der Geschosse mit Sicherheitsstromversorgung
- Möglichkeit der Fremd- und Selbstrettung (Notausstiegsklappe, Leiter im Fahrkorb, bewegliche oder ortsfeste Leiter im Schacht u.s.w.)
- Steuerung entsprechend aktueller DIN-EN 81-72
- Mindestens eine Öffnung zur Rauchableitung im Aufzugschacht gemäß HBauO

10. Funktionstest vor Inbetriebnahme und bei wesentlichen Änderungen

Der Feuerwehr Hamburg ist vor der erstmaligen Inbetriebnahme eines Feuerwehraufzuges die Möglichkeit zu einem Funktionstest zu geben. Dies gilt auch für die Wiederinbetriebnahme nach wesentlichen Änderungen:

Feuerwehr Hamburg
Abteilung Vorbeugender Brand- und Gefahrenschutz
- Feuerwehraufzüge -
Westphalensweg 1
20099 Hamburg
Telefon: 040 42851-4405
E-Mail: fwa@feuerwehr.hamburg.de

11. Prüfung auf Funktionsfähigkeit und Betriebssicherheit

Im Rahmen des Funktionstests durch die Feuerwehr kann die Interaktion der unterschiedlichen, für das Gesamtsicherheitssystem eines Feuerwehraufzuges aber elementaren Gewerke, wie Sicherheitsstromversorgung, Brandmeldeanlage, Überdrucklüftungsanlagen etc., nicht geprüft werden. Für diese sicherheitstechnischen Gewerke bestehen Prüfgrundsätze nach der Verordnung über Prüfungingenieurinnen und Prüfungenieure, Prüfsachverständige und Technische Prüfungen (Prüfverordnung – PVO).

Aufzugsanlagen gehören zu den überwachungsbedürftigen Anlagen (siehe u.a. HBauO §38). Die arbeitsschutzrechtlichen Prüfgrundlagen für überwachungspflichtige Anlagen sind in der Betriebssicherheitsverordnung geregelt.

Die Prüfungen sind mit dem Ziel durchzuführen, den sicheren Betrieb der Aufzugsanlage zu gewährleisten. Zur Prüfung gehören auch alle aufzugsexternen Sicherheitseinrichtungen, die für die sichere Benutzung der Aufzugsanlage erforderlich sind.

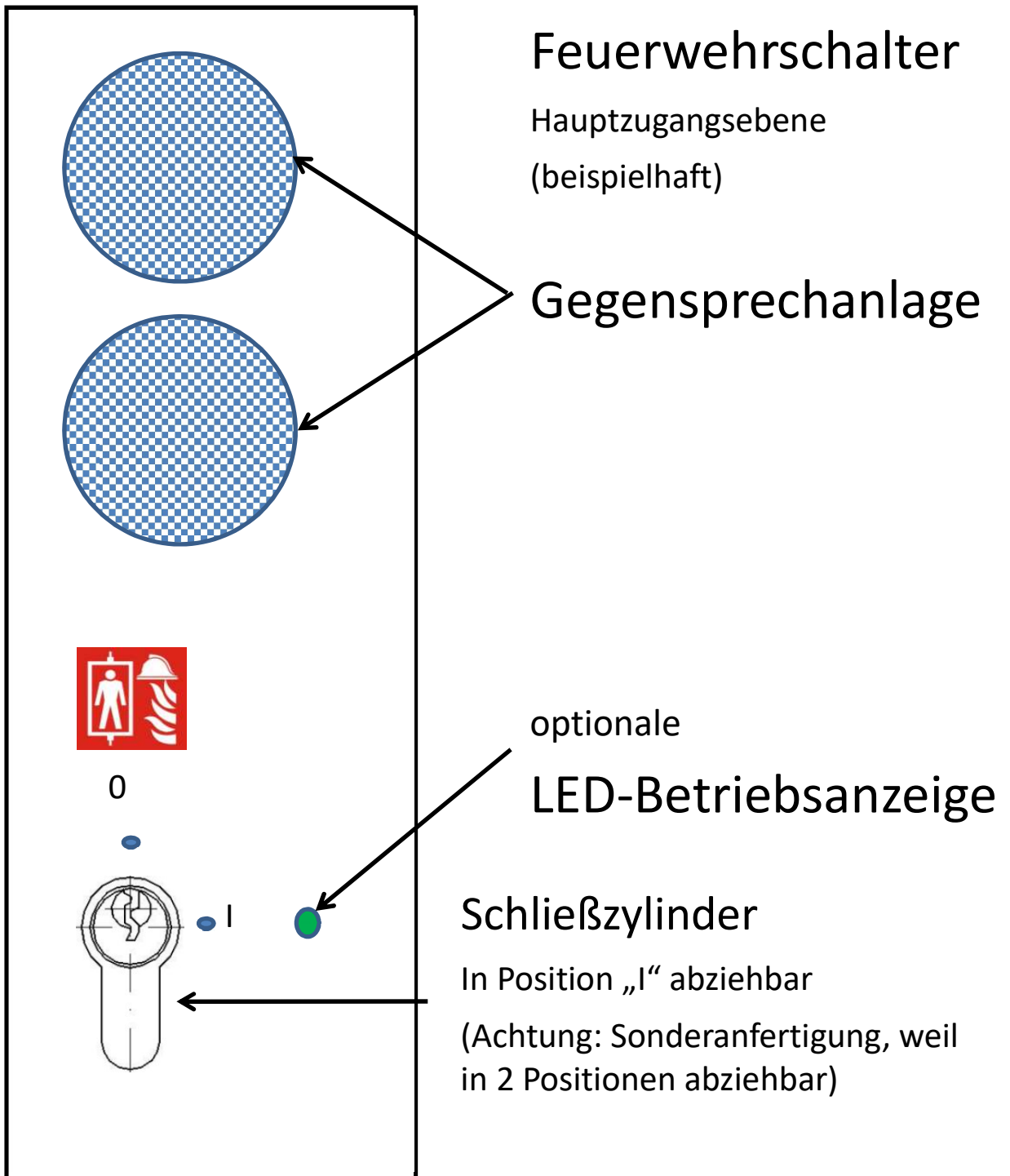
Die Wirksamkeit der Schutzmaßnahmen ist vor der erstmaligen Inbetriebnahme und wiederkehrend zu prüfen. Hierbei ist der Anhang 3 („Anforderungen an Prüfungen von Feuerwehraufzügen“) der Technische Regeln für Betriebssicherheit (TRBS) 1201 Teil 4 zu beachten. Die Aufzugsanlagen

sind regelmäßig von in Hamburg zugelassenen Überwachungsstellen (ZÜS) prüfen zu lassen. Die Prüffrist der Hauptprüfung darf 2 Jahre nicht überschreiten. In der Mitte des Prüfzeitraumes sind Zwischenprüfungen durchzuführen.

Aufgrund der Funktion des Feuerwehraufzuges als Arbeitsgerät der Feuerwehr und seines einsatztaktischen Stellenwertes, ist der Feuerwehr Hamburg die Gelegenheit zur Teilnahme an der Prüfung zu geben.

Bitte machen Sie sich bewusst, dass der mängelfreie Betrieb des Feuerwehraufzuges im Einsatzfall zu Ihren Betreiberpflichten gehört und dass das Funktionieren der Sicherheitseinrichtungen für die eingesetzten Feuerwehrleute überlebenswichtig ist.

Für alle Fragen im Zusammenhang mit der Prüfung von Feuerwehraufzügen steht die Feuerwehr Hamburg, Vorbeugender Brand- und Gefahrenschutz, Ihnen und den von Ihnen beauftragten Sachverständigen gerne zur Verfügung. Es ist in unserem gemeinsamen Interesse, dass die sichere Funktion des Feuerwehraufzuges bei einem Schadenfall in Ihrem Objekt gewährleistet ist und somit wirksame Rettungs- und Brandbekämpfungsmaßnahmen der Feuerwehr ermöglicht werden.



Anlage 2

