

DAfA-Diskussionspapier **zur** **Beschaffenheit von Feuerwehraufzügen**

(verabschiedet 21.11.2019)

1 Ziel dieses Diskussionspapiers

In diesem DAfA-Diskussionspapier werden die Punkte adressiert, die im Hinblick auf die Beschaffenheit von Feuerwehraufzügen verbesserungsbedürftig sind. Mit diesem Papier soll insbesondere die Diskussion mit allen beteiligten Kreisen, insbesondere den Vertretern der Länder, der Baubehörden und der Feuerwehren, angeregt werden.

Das Papier hat als Grundlage, die grundsätzliche Funktion des Feuerwehraufzuges, Feuerwehrpersonal in die Nähe des Brandherdes zu bringen – es beinhaltet nicht die Evakuierung von im Gebäude befindlichen Personen. Es berücksichtigt dabei das vorhandene Regelwerk. Es adressiert allerdings auch Positionen, die ggf. abweichend von dem vorhandenen Regelwerk aus Sicht des DAfA zweckmäßig erscheinen.

2 Positionen zur Beschaffenheit von Feuerwehraufzügen

2.1 Ortsfeste Leitern

2.1.1 Ausgangslage

Die in der Musterhochhausrichtlinie aufgestellte Forderung nach einer durchgängigen Leiter im Schacht (6.1.2.2) wurde nicht nur im Vorfeld der Erarbeitung der Richtlinie deutlich seitens der Mitglieder des DAfA kritisiert. Die aktuelle Praxis zeigt, dass die Umsetzung der Richtlinie in diesem Punkt äußerst unterschiedlich in den Ländern und von den Feuerwehren gehandhabt wird, auch wenn ein leichter Trend zu einer verstärkten Anwendung dieser Forderung festgestellt werden kann.

Die aktuelle Praxis zeigt aber auch, dass man dort, wo die Forderung umgesetzt werden musste, erkennen kann, dass die Kritikpunkte nach wie vor berechtigt sind.

Der sinnvolle Zweck einer ortsfesten Leiter über die gesamte Schachthöhe mit oder ohne Standpodesten ist nach wie vor nicht zu erkennen. Seitens der Feuerwehren wird auch geäußert, dass eine solche Leiter als fragwürdig angesehen wird, da es mit wenigen Ausnahmen (z. B. Haltestellenabstand > 7m) immer nur gilt, eine Haltestelle zu überbrücken. Darüber hinaus hat eine durchgehende Leiter den Nachteil, dass eine einfache Erreichbarkeit der Türverriegelung nur bei Verwendung von Teleskoptüren sinnvoll ist.

Ortsfeste Leitern über die gesamte Schachthöhe werden auch aus Aspekten einer missbräuchlichen Benutzung als gefährlich angesehen, insbesondere dann, wenn sich Personen von Wartungsunternehmen auf der Leiter befinden (Absturzgefahr) oder der Aufzug bei Nutzung der Leiter weiter funktionsfähig ist.

2.1.2 DAfA-Position

Zur Selbstbefreiung der Feuerwehrleute oder zur Befreiung von außen ist eine ortsfeste Leiter an der Schachtwand über die gesamte Schachthöhe nicht erforderlich. Deshalb sollte die Forderung nach einer ortsfesten Leiter über die gesamte Schachthöhe sowohl in der MHHR als Forderung entfallen.

Die Selbstbefreiung kann in der Regel sichergestellt werden, außerhalb des Fahrkorbes eine Leiter mitgeführt wird.

Die Länge der Leiter ist abhängig von der Position der Notentriegelung, sowie dem Haltestellenabstand. Bevorzugt ist eine Entriegelungsmöglichkeit in Höhe der Türschwelle.

Ortsfeste Leitern sollten wegen ihres Unfallpotentials nur abschnittsweise dort verwendet werden, wo aufgrund großer Haltestellenabstände keine andere Lösung möglich ist.

2.2 Reduzierte obere Schutzräume

2.2.1 Ausgangslage

Der Verzicht bzw. die Reduzierung der Größe von oberen Schutzräumen bei Aufzügen ist derzeit als Ausnahmefall möglich. Auch für Feuerwehraufzüge besteht grundsätzlich diese Möglichkeit, wenngleich nach Auffassung des DAfA dieser Sonderfall bei der Erarbeitung der Norm EN 81-72 nicht berücksichtigt wurde.

2.2.2 DAfA-Position

Unabhängig davon ist der DAfA der Auffassung, dass reduzierte Schutzräume gerade bei Feuerwehraufzügen zusätzliche Risiken (z.B. bei Nutzung der Ausstiegsluke) ergeben.

Der DAfA hält eine Reduzierung von oberen Schutzräumen bei Feuerwehraufzügen für ungeeignet.

Nur in besonderen Fällen (z.B. Denkmalschutz) können reduzierte Schutzräume unvermeidbar sein.

2.3 Sichtöffnungen in Schacht- und Fahrkorbtüren

2.3.1 Ausgangslage

Die Musterhochhausrichtlinie fordert u. a. für Feuerwehraufzüge eine fest verglaste Sichtöffnung in Schacht- und der Fahrkorbtüren (6.1.2.1). Als Grund für diese Regelung wurde das Erkennen von Personen "im Vorbeifahren" bzw. von Rauch bzw. Feuer an der Haltestelle, in der sich der Brandherd befindet, angegeben. Aufgrund der Praxis fast aller Feuerwehren, die Brandetage nicht anzufahren, erscheint der erste Grund weggefallen zu sein. Darüber hinaus lassen einzelne Feuerwehren zu, dass die Beobachtung des brandgeschützten Vorraums auf hier wartende Personen auch durch andere technische Maßnahmen (z. B. Kameras in Verbindung mit der in der MHHR geforderten Gegensprechanlage) sichergestellt werden kann, da durch das Sichtfenster, je nach Fahrgeschwindigkeit, Größe und Grundriss des Vorraums dieser, gemäß dem Schutzziel der MHHR nicht vollumfänglich einsehbar ist. Insofern besteht für Sichtöffnungen in den Aufzugstüren keine Notwendigkeit.

In der Praxis führt diese Sichtöffnung zu großer Verunsicherung aller Beteiligten, da die derzeitige Länder- und Feuerwehrpraxis ausgesprochen unterschiedlich ist.

2.3.2 DAfA-Position

2.3.2.1 Der DAfA hält die Forderung nach verglasten Sichtöffnungen für entbehrlich und empfiehlt, auf diese, nach Abstimmung mit den baurechtlichen Genehmigungsbehörden unter Ersatzmaßnahme nach 2.3.2.2 zu verzichten.

2.3.2.2 Der DAfA empfiehlt als Ersatzmaßnahme, die nach MHHR geforderte Gegensprechanlage, um eine Videoüberwachung, zur vollumfänglichen Überwachung der Vorräume zu erweitern.

2.3.2.3 Der DAfA hält in jedem Falle eine bundeseinheitliche Praxis im Hinblick die Beobachtung des brandgeschützten Vorräume für dringend geboten.

2.4 Notklappe (Größe und sicherheitstechnische Einbindung)

2.4.1 Ausgangslage

Die Notklappe in dem Fahrkorbdach hat die Aufgabe und Funktion, dem Feuerwehrpersonal die Möglichkeit zur Selbstbefreiung oder Fremddrettung zu bieten. Es muss sichergestellt werden, dass der Ausstieg/Einstieg mit den am/im Fahrkorb vorhandenen Leitern sicher durchgeführt werden kann.

Bei einer Störung am FW-Aufzug, die zum Stillstand führt, verlassen die FW-Leute den Fahrkorb (Selbstbefreiung oder Fremddrettung) und der Aufzug bleibt stehen.

2.4.2 DAfA-Position:

2.4.2.1 Sobald die Notklappe einmal geöffnet ist, darf der Aufzug grundsätzlich nicht wieder von der Feuerwehr in Betrieb genommen werden - auch nicht über Rückholsteuerung.

2.4.2.2 Die Notklappe muss grundsätzlich wieder geschlossen werden können, um z. B. die Leiter aufstellen zu können – dabei muss eine Fahrt des Fahrkorbs verhindert werden. Die Wiederinbetriebnahme des Aufzuges darf nur wissentlich durch einen zielgerichteten Eingriff erfolgen.

2.5 Fahrkorbdeckenausgestaltung

2.5.1 Ausgangslage

Aufgrund gestalterischer Anforderungen wird bei Feuerwehraufzügen immer wieder mit abgehängten Decken gearbeitet, die das Öffnen und den Aus- bzw. Einstieg über die Notklappe erschweren.

2.5.2 DAfA-Position

Der DAfA unterstützt die Forderung der EN 81-72, dass durch abgehängte Decken die Zugänglichkeit der Notklappe nicht beeinträchtigt werden darf (in beide Richtungen). Hierbei ist zu beachten, dass das im Fahrkorb bei Abklappen der Decke ein Maß von mindestens 1,6m über Boden einzuhalten ist.

Der DAfA empfiehlt, hierzu mit der örtlichen Feuerwehr Kontakt aufzunehmen und ggf. auf die Abhängung von Decken bei Feuerwehraufzügen zu verzichten.

2.6 Druckluftbelüftung

2.6.1 Ausgangslage

Die Druckbelüftung des Fahrschachtes im Brandfall kann u. U. dazu führen, dass aufgrund der Geräuschemission der Druckbelüftung die Verständigungsmöglichkeiten über die Sprechrichtungen in den Fahrkorb hinein und aus ihm heraus stark eingeschränkt sind. Dies stellt ein erhebliches Risiko für das Feuerwehrpersonal dar, das im Brandfall den Feuerwehraufzug benutzt.

Die Druckbelüftung kann überdies dazu führen, dass im Schacht befindliche Komponenten (Hängekabel, Positioniersysteme usw.) ihre Position verändern und zu Störungen und Ausfall des FW-Aufzuges führen können.

2.6.2 DAfA-Position

2.6.2.1 Auf Grund von Wechselwirkungen der Druckbelüftung mit den anderen Funktionen des FW-Aufzuges (Druckverhältnisse bei geöffneten und geschlossenen Türen, Schachtrauchabzug, Einbauteile des Aufzuges, Funktionsfähigkeit der Türen). sind Koordinationen zwischen den Gewerken sowie der Brandschutzdienststelle /Feuerwehr und der Bauaufsicht erforderlich.

2.7 Bedienbarkeit/Steuerung von Feuerwehraufzügen

2.7.1 Ausgangslage

Die Musterhochhausrichtlinie fordert eine Bedieneinrichtung für den Notbetrieb im Triebwerksraum oder über ein separates Bedienpanel in der Feuerwehruzugangsebene beim TWRL (6.1.3.5). Neben dieser uneinheitlichen Vorgehensweise ist diese Regelung bezüglich der Feuerwehruzugangsebene unklar, insbesondere in Verbindung mit dem Begriff „Notbetrieb“.

2.7.2 DAfA-Position

2.7.2.1 Der Dafa empfiehlt die Bedieneinrichtung für den „Notbetrieb“ wie folgt mindestens auszustatten:

- Hauptschalter
- Standanzeige
- Rückholsteuerung

Falls auf dem/den Tableau(s) für Notfälle und Prüfungen die vorgenannten Einrichtungen vorhanden sind kann dieses in der Feuerwehruzugangsebene installiert werden.

2.7.2.2 Die Wiederinbetriebnahme eines ausgefallenen Feuerwehraufzuges darf nur durch Fachkundige durchgeführt werden

2.7.2.3 Es wird davon ausgegangen, dass die Feuerwehrleute sich aus dem ausgefallenen Aufzug über die dafür vorgesehenen Einrichtungen selbst befreien.