



## Gemeinsamer Arbeitskreis Technik und Ausrüstung

AK-Vorsitzender  
GBI Harald Heinen  
Hüttenstr. 61  
53925 Kall  
Tel. 02441 / 888-58  
hheinen@kall.de

**Niederschrift über die Sitzung des gemeinsamen Arbeitskreises Technik und Ausrüstung der AGBF NRW und des VdF NRW am 16.11.10 in den Räumen der Hauptfeuer- und Rettungswache Mülheim.**

**Beginn: 11:00 Uhr, Ende 15:50 Uhr.**

Teilnehmer:	GBI Heinen Ltd. BD Fischer BD Reckert BD Cimolino Ltd. BD Klein BOAR Kühling BAR Krawietz BAR Foschepoth BAR Flätten Ltd. BD Zimmermann OBR Dewulf	FW Kall, LFV RP Köln FW Solingen, AGBF FW Münster, AGBF FW Düsseldorf, AGBF FW Mülheim, AGBF FW Paderborn, LFV RP Detmold Kreis Steinfurt, LFV RP Münster FW Münster, AK AGW FW Bonn, AGBF FW Duisburg, AGBF IDF NRW	bis Top 5
Entschuldigt:	BOI Walbrodt BOAR Arndt OBR Schubert	FW Dinslaken, LFV RP Düsseldorf FW Menden, LFV RP Arnsberg FW Ratingen	
Gäste:	OBR Kroll H. Rotert BOIA Vahrenhorst	FW Bielefeld Diplomand FW Münster Daimler AG, z.Zt. FW Düsseldorf	

### **Top 1 Begrüßung**

Der Vorsitzende Herr Heinen eröffnet um 11:00 Uhr die Sitzung. Er dankt der Feuerwehr Mülheim für die Bereitstellung der Räumlichkeiten.

### **Top 2 Genehmigung der Niederschrift der letzten Sitzung vom 21.06.2010**

Das Protokoll der letzten Sitzung wird genehmigt, es werden jedoch einige Punkte ergänzt.

Ergänzung zu Top 11 „Steckverbindungen nach IP 67“:

Herr Reckert berichtet, dass sich der FNFV NA 031-02-02 für die Normung von IP 67-Steckverbindungen ausgesprochen hat und die Fachgruppe Feuerwehr und Hilfeleistung der DGUV sich anschließen wird. Erörtert wurde, ob es realistisch ist, dass handelsübliche Geräte für die Feuerwehr mit Steckverbindungen der geforderten Schutzart IP 67 ausge-

rüstet werden. Zurzeit können diese nicht geliefert werden. Daher wäre die eigenständige Änderung der Steckverbindung die einzige Möglichkeit, der Forderung zu entsprechen. Herr Cimolino weist darauf hin, dass zwingend die rechtliche Grundlage zu prüfen ist, inwieweit durch diese Änderung am Gerät die Produkthaftung und Garantie beeinflusst wird. Herr Reckert wird in der nächsten Sitzung über Praxiserfahrungen berichten.

Es wird auch über den Einsatz des Personenschutzschalters PRCD-S diskutiert, der bei fremden Netzen einzubauen ist. Es wird vom AK vorgeschlagen, dass Herr Burkhardt von der Unfallkasse NRW einen Artikel für den „Feuerwehrmann“ verfasst.

Ergänzung zu Top 6 „Gebrauchsprüfungen durch das TK“:

Es wird erneut darauf hingewiesen, dass die Gebrauchsprüfungen beim TK durch die Kreise abgerufen werden müssen. Dies funktioniert inzwischen gut. Eine besondere Lage liegt personalbedingt im Regierungsbezirk Detmold vor.

Ergänzung zu Top 9 „Schnittschutzkleidung“:

Die Info zu diesem Thema wurde noch nicht erstellt werden. Herr Fischer wird die Ergebnisse von Herr Huppertz, der zwischenzeitlich nicht mehr in Köln tätig ist, weiterleiten, damit diese als Diskussionsgrundlage genutzt werden können.

### **Top 3 Aktualisierung der Mitgliederliste**

Die aktualisierte Mitarbeiterliste ist als Anlage 1 dieser Niederschrift beigefügt.

Der Antrag auf Neuaufnahme von Herrn Kroll (Abt-Leiter Technik BF Bielefeld) und Herrn Reeker (Abt.-Leiter Technik BF Wuppertal) und die Mandatsänderung bei der BF Münster (Herr Bieber anstelle von Herrn Reckert) wird der AGBF mit einem positiven Votum des AK-Technik zur Beschlussfassung vorgelegt.

### **Top 4 EG Fahrzeuggenehmigungsverordnung**

Zu diesem Punkt liegen keine neuen Erkenntnisse vor (s. Protokolle vom 21.09.09, 15.03.10 und 21.06.10).

### **Top 5 Erlass Hubrettungsfahrzeuge (Anlage 2)**

Der Teleskopgelenkmast wird immer häufiger als Ersatz für die Drehleiter eingesetzt. Seit es die 16 t Belastungsgrenze der Feuerwehrbewegungsflächen in der VV zur BauO nicht mehr gibt, fehlt ein wichtiges Argument für die Drehleiter. Ein Empfehlungspapier basierend auf dem „Hessenpapier“ des AK Technik wird kritisch diskutiert. Herr Cimolino wird einen Extrakt schreiben.

### **Top 6 Besichtigung der Hauptfeuer- und Rettungswache Mülheim**

Die Besichtigung wird für Interessierte auf Grund der zeitlichen Verfügbarkeit einiger Mitglieder auf das Ende der Veranstaltung verlegt.

**Top 7      Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO zur Konturmarkierung nach DIN 14502-3**

Herr Fischer berichtet über den Entwurf von Herrn Schubert (s. Anlage 3). Herr Cimolino bittet um Änderung der Formulierung zur Streifenmarkierung im Heckbereich unter Punkt 3 „... von der Fahrzeugmitte aus im Winkel von 45 Grad nach außen/ unten verlaufend...“. Gemeint ist der Winkel von 45 Grad zur Fahrzeugmitte und nicht eine in der Fahrzeugmitte beginnende Applikation. Wünschenswert wäre außerdem eine Erweiterung der Ausnahmegenehmigung auf die Rettungsdienstfahrzeuge.

Herr Dewulf schickt den geänderten Textvorschlag zur endgültigen Abstimmung an Herr Schubert, Herr Cimolino und Herr Fischer und leitet diesen dann bis zum 30.11.2010 an das Ministerium weiter.

**Top 8      Beschaffungsvorhaben des Landes NRW: Wasserfördersysteme**

Herr Cimolino berichtet über eine Anfrage des Landes zu Wasserförderungssystemen (System HFS). Es soll ggfs. ein Beschaffungsvorhaben des Landes geben. Der AK Technik würde dies unterstützen. Das Thema soll weiter verfolgt werden. Herr Dewulf sichert eine Beteiligung des AK-Technik zu, sofern es zu einer Landesbeschaffung kommt.

**Top 9      Leiterklammer**

Es steht kein Modell der Leiterklammer zur Ansicht zur Verfügung, daher wird der Top verschoben. Herr Heinen versucht ein Modell für die nächste Sitzung zu organisieren.

**Top 10     Prüfpflicht für Regale; DIN EN 15635:2009-08**

Seit Einführung der BGR 234 besteht die Notwendigkeit zur Prüfung von bestimmten Regalsystemen, wie z.B. Fachbodenregale, Kragarmregale, Durchlauf- und Einfahrregale, sowie mehrgeschossigen Regaleinrichtungen. Die Prüfung soll nach Bedarf, mindestens jedoch einmal jährlich durch einen Sachkundigen stattfinden. Herr Cimolino hat einen Entwurf zur Umsetzung der Anforderungen in Düsseldorf verfasst und stellt diesen dem AK Technik zur Verfügung (s. Anlage 4).

**Top 11     Digitalfunk – Funkrufnamen**

Die OPTA-Richtlinie beschränkt die Bezeichnung auf 8 Zeichen. Von den mitwirkenden Fachkreisen wird empfohlen dafür eine Fahrzeugkurzbezeichnung im Klartext zu verwenden und diese auch im Funkgerät zu sprechen.

Die 1. und 3. Teilkennzahl bleiben erhalten. Die Liste der Klartextkurzbezeichnungen des AK LuK wird überarbeitet. Das Ergebnis ist eine Excel-Tabelle, die den AK-Mitgliedern zur Verfügung gestellt wird.

**Top 12     Diplomarbeit fluorfreie Schaummittel**

Herr Rotert stellt die Ergebnisse seiner Diplomarbeit vor, die von Herr Foschepoth betreut wurde. Die FW Münster wird in Folge nur noch ein Schaummittel verwenden: Moussol-FF. Diskutiert wurde, dass ein Schaummittel nicht für beide Brandklassen gleichermaßen gut geeignet sein kann. In wie weit ein filmbildendes Schaummittel auch als Netzmittel sinnvoll eingesetzt werden kann, wurde bislang unzureichend untersucht. Herr Cimolino schlägt vor, dass hierzu umfangreichere Tests gemacht werden sollten. Denkbar wäre eine Versuchsreihe mit einer definierten Menge verschiedener Feststoffe (Pellets, Torf, Papier, ...), die mit verschiedenen Schaummitteln bei definierter Aufbringung gelöscht werden. Ein entsprechender Forschungsauftrag soll gestellt werden, da zurzeit noch Themen gesucht werden.

### **Top 13    Verschiedenes**

- a) Herr Kroll berichtet, dass MAN in ihrem Multifunktionslenkrad keinen Airbag verbauen. MAN soll daher in Bielefeld von Ausschreibungen ausgeschlossen werden. MAN argumentiert, dass durch die Verstellbarkeit des Lenkrades der Einsatz eines Airbags nicht sinnvoll ist. Es liegt eine TÜV-Untersuchung vor, die diese Aussage bestätigt. Herr Kroll wird die Präsentation dem AK zur Verfügung stellen.
  
- b) Als Themenvorschlag für die nächste Sitzung bringt Herr Foschepoth den Top „Maskenreinigung“ ein. Dazu soll ein Mitarbeiter der Fa. Auer referieren.
  
- c) Herr Dewulf bietet an, den Prototypen des veränderten LKW Betreuung mit Ladebordwand in der nächsten Sitzung vorzustellen.
  
- d) Herr Flatten stellt die Frage, inwieweit die Teilnehmer Kenntnis über Umwidmungen einzelner Fahrzeuge des Bundes in Landesfahrzeuge haben. Dies wird von einigen Teilnehmern des Arbeitskreises bestätigt.
  
- e) Herr Kroll berichtet über den Ansatz Fahrzeuge mit Weitwarnblitzleuchten auszustatten. Herr Cimolino weist darauf hin, dass dies zwar sinnvoll aber auf Feuerwehrfahrzeugen unzulässig ist. Es wäre aus Sicht des AK wünschenswert, wenn die Situation in Bezug auf Heck-/Rückwärtswarnanlagen in einem landeseinheitlichen Erlass geregelt würde.

### **Top 14    Ort und Datum der nächsten Sitzung**

Die nächste Sitzung findet am 15.03.2011, 11.00 Uhr in Rheine statt.

Verfasser  
BOIA Vahrenhorst

gez.  
Heinen  
Vorsitzender

**Entwurf in Anlehnung an**  
**Ausnahmegenehmigung gemäß § 70 Absatz 1 Nr.2**  
**Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO)**  
**von den Vorschriften des § 49 a Absatz 1 Satz 1 StVZO**  
**und § 53 Absatz 10 Nr. 3**

**des Landes Nordrhein-Westfalen**

Zur Verbesserung der Wahrnehmbarkeit von Einsatzkraftfahrzeugen der Feuerwehren einschließlich der Krankenkraftwagen der Feuerwehr ergeht folgende Regelung.

Als Krankenkraftwagen der Feuerwehr gelten hier Fahrzeuge im Sinne der DIN EN 1846-1 „Feuerwehrfahrzeuge - Nomenklatur und Bezeichnung“ (Pkt. 6.4).

Als Einsatzkraftfahrzeuge der Feuerwehren einschließlich der Krankenkraftwagen der Feuerwehr gelten im folgenden Fahrzeuge, die zum Führen von Sondersignal in Form blauen Blicklichts nach § 52 Abs. 3 StVZO in Verbindung mit Einsatzhorn nach § 55 Abs. 3 berechtigt sind.

### **1. Farbgebung**

Die Farbgebung richtet sich nach DIN 14502-3 „Feuerwehrfahrzeuge - Teil 3: Farbgebung und besondere Kennzeichnungen“ in der jeweils gültigen Fassung. Die Grundfarbe ist demnach entweder Feuerrot (RAL 3000), (Tages-) Leuchtrot (RAL 3024) oder Leuchthellrot (RAL 3026) nach Farbbregister RAL 841-GL.

Gemäß § 70 Abs. 1 Nr.2 StVZO erteile ich hiermit die erforderliche Ausnahmegenehmigung, damit Einsatzkraftfahrzeugen der Feuerwehren einschließlich der Krankenkraftwagen der Feuerwehr abweichend von den Bestimmungen des § 49 a Absatz 1 StVZO auch in den Farben:

RAL 3024	<b>((Tages-) Leuchtrot)</b>
RAL 3024 / 9010	<b>((Tages-) Leuchtrot/Weiß),</b>
RAL 3026	<b>(Leuchthellrot) oder</b>
RAL 3026 / 9010	<b>(Leuchthellrot/ Weiß)</b>

nach Farbbregister RAL 841-GL zugelassen werden zu dürfen. Die Farbgebung kann durch Lackierung oder durch Folien erfolgen.

Nach DIN 14502-3 muss die äußere Farbgebung der Karosserie allseitig jeweils zu mindestens 75% der anrechenbaren Fläche in der Grundfarbe ausgeführt sein.

**Da die in Absatz 3 beschriebenen Applikationen wesentlich zur Verbesserung der Tages- und Nachtsichtbarkeit beitragen, können sie bei der Ermittlung der Flächenanteile an Stelle der Grundfarbe angerechnet werden.**

## 2. Kontur- und Streifenmarkierungen

Gemäß § 70 Abs. 1 Nr. 2 StVZO erteile ich hiermit die erforderliche Ausnahmegenehmigung, damit Einsatzkraftfahrzeugen der Feuerwehren einschließlich der Krankenkraftwagen der Feuerwehr abweichend von den Bestimmungen des § 53 Absatz 10 Nr. 3 StVZO auch ungeachtet der Fahrzeugmaße mit einer Kontur- oder Streifenmarkierung nach DIN 14502-3 versehen sein dürfen. Alternativ sind auch Streifen- oder Konturmarkierungen in fluoreszierend gelbem Reflexmaterial zulässig.

Wenn die vorhandenen Flächen ein Anbringen von retroreflektierenden Streifen in der nach ECE-R 104 vorgegebene Mindestbreite von 50 mm nicht ermöglichen, darf die Streifenbreite auf das Maß von 25 mm reduziert werden.

## 3. Zusätzliche Applikationen gemäß DIN 14502-3

Gemäß § 70 Abs. 1 Nr. 2 StVZO erteile ich hiermit die erforderliche Ausnahmegenehmigung, dass Einsatzkraftfahrzeugen der Feuerwehren einschließlich der Krankenkraftwagen der Feuerwehr abweichend von den Bestimmungen des § 49 a StVZO Abs. 1 mit zusätzlichen Applikationen gemäß DIN 14502-3 wie folgt ausgestattet sein dürfen:

Bei Fahrzeugen mit der Grundfarbe Feuerrot (RAL 3000), Leuchtrot (RAL 3024) oder Leuchthellrot (RAL 3026)

- Heckbereich:  
Streifenmarkierung, mit nach außen weisenden Streifen in einer Breite von 100 mm Breite des einzelnen Streifens, im Winkel von 45 Grad nach außen/unten verlaufend, abwechselnd zur jeweiligen Grundfarbe in der Farbe fluoreszierend gelb (retroreflektierend) oder weiß (retroreflektierend) oder als Farbkombinationen rot (reflektierend) / fluoreszierend gelb (reflektierend) bzw. rot (reflektierend) / weiß (reflektierend).  
Zulässig ist sowohl "Meterware", als auch eine vollflächige rückwärtige Folienbeklebung.
- Frontbereich:  
An der Fahrzeugvorderseite ist zusätzlich auch das Anbringen des Schriftzuges „FEUERWEHR“ vorzugsweise in Spiegelschrift in **fluoreszierend gelb (retroreflektierend) oder weiß (retroreflektierend) zulässig.**
- Fahrzeugseiten:  
Streifenapplikation, horizontal in Höhe der Gürtellinie der Fahrzeuge und/oder „FEUERWEHR“ bzw. „☉112“ in **fluoreszierend gelb (retroreflektierend) oder weiß (retroreflektierend).**

### Nebenbestimmungen:

In allen Fällen dürfen die Höchstwerte für die spezifische Rückstrahlung der für die Applikationen verwendeten Materialien die Maximalwerte für die Klasse „C“ nach ECE-R 104 nicht überschreiten.

### Geltungsdauer und Widerrufsvorbehalt

Die o.g. Ausnahmegenehmigungen werden unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs erteilt.



Institut der Feuerwehr NRW, Postfach 4967, 48028 Münster

- Elektronische Post -

Ministerium für Inneres und Kommunales  
des Landes Nordrhein-Westfalen

- Referat 73 -  
Haroldstraße 5

40213 Düsseldorf

nachrichtlich: Referat 74

**Stellungnahme zum Entwurf einer Ausnahmegenehmigung gemäß  
§ 70 Absatz 1 Nr. 2 der Straßenverkehrs-Zulassungsverordnung  
(StVZO):**

**Verbesserung der Wahrnehmbarkeit von Feuerwehrfahrzeugen**

Ihre Anforderung einer Stellungnahme durch das Technische  
Kompetenzzentrum des Instituts der Feuerwehr NRW vom 08.09.2010  
Aktenzeichen 73 - 52.07.01

**Anlage: Änderung des o. g. Entwurfs**

Aus technischer Sicht stimme ich dem o.g. Entwurf grundsätzlich zu.

Im Folgenden schlage ich diverse Änderungen vor, um diesen an den  
aktuellen Stand der Technik im Land NRW anzupassen.

Die Änderungsvorschläge wurden im angefügten Dokument  
eingearbeitet.

Die Berücksichtigung der nachstehenden Ausführungen führt aus  
technischer Sicht vorrangig zur

- Verringerung des Unfallrisikos für alle Verkehrsteilnehmer,
- verbesserten Sicherheit der Einsatzkräfte,
- Minimierung von Sachschäden an Fahrzeugen,
- Anpassung an den Stand der Technik,
- Verwaltungsvereinfachung.

Datum: 28. November 2010

Seite 1 von 7

Aktenzeichen 22 – 82.10  
bei Antwort bitte angeben

Herr Dewulf  
Telefon 0251 3112-711

Herr Bernzen  
Telefon 0251 3112-712

Telefax 0251 3112-710  
tk@idf.nrw.de

Dienstgebäude und  
Lieferanschrift:  
Wolbecker Str. 237  
48155 Münster  
Telefon 0251 3112-0  
Telefax 0251 3112-104  
poststelle@idf.nrw.de  
www.idf.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:  
Buslinien 11, 22, R22, R32,  
N84, Hauptbahnhof Münster  
(Bussteig A) bis Haltestelle  
„Lohausweg“

## 1. Allgemeines

Erfahrungsgemäß reichen die optischen und akustischen Sondersignale nicht aus, um haltende Einsatzfahrzeuge gegenüber den übrigen Verkehrsteilnehmern rechtzeitig und deutlich kenntlich zu machen.

Derzeit sollen hierzu nach dem aktuellen Stand der Technik (DIN 14502-3) optional Leuchtfarben, reflektierende oder fluoreszierende Elemente verwendet werden. Diese zählen allerdings gemäß StVZO zu den lichttechnischen Einrichtungen an Fahrzeugen und unterliegen damit weiteren Vorschriften, welche die o.g. Ausstattungen nur mittels Ausnahmen bei Einsatzfahrzeugen ermöglichen. Bei Anwendung einer Ausnahme ist allerdings immer zu berücksichtigen, dass ein bekanntes und standardisiertes „Signalbild“ im Sinne des § 35 StVO erhalten bleibt und bekannte, logische Zusammenhänge innerhalb der Einsatzabarbeitung nicht berührt werden.

Als Beispiel sei hier eine mögliche, schräge Kennzeichnung an den Seiten eines Fahrzeuges genannt. Diese Kennzeichnung entspricht gewöhnlich nicht dem üblichen Signalbild, da der Verkehrsteilnehmer das Heck eines Fahrzeuges erwartet. Des Weiteren wird bei Einsatzfahrzeugen der Feuerwehr, spätestens beim Einsatz und Öffnen der Geräteräume, die schräge Kennzeichnung außer Kraft gesetzt. Dies kann bei Einsatzfahrzeugen z.B. bei Löschfahrzeugen mit Heckklappe, die mittlerweile auch als Stand der Technik angesehen werden, ebenfalls zu einer Einschränkung führen, wobei das übliche Signalbild für den Verkehrsteilnehmer hierbei nicht eingeschränkt wird.

Diese Rahmenbedingungen machen es für die Beteiligten zum Einen sehr schwer eine Auswahl zu treffen und zum Anderen muss jeder Antrag einzeln gestellt und bearbeitet werden. Dies führt m. E. zu einem unnötigen Verwaltungsaufwand und bei Anwendung der Neuregelung zu einer Verwaltungsvereinfachung.

## **2. Begründung**

### **Zu Absatz 1**

Die Bezeichnung „Feuerwehrfahrzeuge“ zeigt aus meiner Sicht keinen hinreichend definierten Begriff auf und entspricht nicht der geltenden Erlasslage des sog. „Blaulichterlasses“ - Ausrüstung und Verwendung von Kennleuchten für blaues Blinklicht (Rundumlicht) und von Warnvorrichtungen mit einer Folge von Klängen verschiedener Grundfrequenz (Einsatzhorn) an Einsatzkraftfahrzeugen der Feuerwehren, der Einheiten und Einrichtungen der Gefahrenabwehr und des Rettungsdienstes (Gem. RdErl. d. Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung – III B 2 - 21-31/2010-, d. Innenministeriums – 73 – 52.07.01 - u. d. Ministeriums für Gesundheit, Soziales, Frauen und Familie – III 8-0713.2.6.2/1 - v. 5.3.2004).

Aus diesem Grund empfehle ich die Übernahme der Formulierung „Einsatzkraftfahrzeuge der Feuerwehren“ müssen zum Führen von Sondersignal in Form blauen Blicklichts nach § 52 Abs. 3 StVZO in Verbindung mit Einsatzhorn nach § 55 Abs. 3 berechtigt sein.

In dieser Definition entfallen aus dem Bereich Fahrzeuge der Feuerwehren lediglich die sog. „Verdeckten Ausführungen“, diverse Mannschaftstransportwagen u.ä. deren Kennzeichnung im Rahmen einer Ausnahmegenehmigung ohnehin keinen Sinn ergeben würde.

Sämtliche Fahrzeuge der Hilfsorganisationen und des Rettungsdienstes entfallen somit an dieser Stelle ebenfalls.

Damit die Fahrzeuge des Regelrettungsdienstes erfasst werden können, sollte der Begriff „Krankenkraftwagen der Feuerwehr“ ebenfalls definiert werden, um auch die mögliche Beklebung dieser Fahrzeuge im o. g. Erlass zu erfassen. Die Definition im Sinne der DIN EN 1846-1 „Feuerwehrfahrzeuge - Nomenklatur und Bezeichnung“ (Pkt. 6.4). beschränkt den Fahrzeugtyp auf Fahrzeuge, die von „Feuerwehrpersonal betrieben werden“. Somit kommen hier nur solche in Betracht, die im sog. Regelrettungsdienst betrieben werden. Weitere Fahrzeuge

von Rettungswachen, die von einer Hilfsorganisation gestellt werden sind hier nicht gemeint, da dies zu Irritationen im Hinblick auf weitere vorgehaltene Fahrzeuge der Organisation führt.

Die Fahrzeuge der Einheiten und Einrichtungen der Gefahrenabwehr entfallen völlig. Ich halte dies nicht für sachgerecht, da hierdurch eine unterschiedliche Behandlung im Gegensatz zum „Blaulichterlass“ erfolgen würde. Des Weiteren ist auch bei diesen Fahrzeugen davon auszugehen, dass sie im Einsatz als Einzelfahrzeuge im Verkehrsraum eingesetzt werden können.

Derzeit kann allerdings die DIN 14502-3 in Verbindung mit der EN 1846 nur für Einsatzkraftfahrzeuge der Feuerwehren angewendet werden. Eine Regelung in Anlehnung wäre allerdings denkbar.

Speziell für Rettungsdienstfahrzeuge der Hilfsorganisationen würde aber eine solche Regelung dem Erlass „Zulassung und Normung von Fahrzeugen des Rettungsdienstes sowie deren Farbgebung“ RdErl. d. Ministeriums für Frauen, Jugend, Familie und Gesundheit (am 1.1.2003 MGSFF) v. 25.9.2002 - III B 4 - 0713.2/0713.2.6.1“ in Ziffer 4.4 widersprechen. In diesem Punkt weise ich aufgrund der Zuständigkeit auf eine mögliche Beteiligung des „Ministerium für Gesundheit, Emanzipation, Pflege und Alter“ des Landes Nordrhein-Westfalen“ hin.

Zusammenfassend ergibt sich somit die beigefügte Formulierung.

## **Zu 1. ) „Farbgebung“**

Im folgenden Absatz wird die Norm DIN 14502-3 „Feuerwehrfahrzeuge - Teil 3: Farbgebung und besondere Kennzeichnungen“ (*Ausgabedatum: 2009-02*) herangezogen für die Farbgestaltung der Feuerwehrfahrzeuge. Diese hat jedoch zunächst grundsätzlich keine rechtliche Verbindlichkeit bei der Beschaffung eines Feuerwehrfahrzeuges durch eine Kommune bzw. durch einen Kreis. Sie stellt ausschließlich eine sog. „Anerkannte Regel der Technik“ dar. Grundsätzlich ist das Abweichen von der o.g. Norm nicht empfehlenswert aber denkbar. Somit kann sie aus meiner Sicht im Rahmen eines Erlasses allenfalls empfehlenden Charakter besitzen.

Des Weiteren ist es sinnvoll bei der Angabe von Farbtypen das jeweilige Farbregister (RAL 841-GL) anzugeben.

## **Zu 2.) „Kontur- und Streifenmarkierungen“**

Die Definition „Fahrzeuge“ bezieht sich auf den obigen Absatz. Die Anlehnung an ECE-R 104 kann aus meiner Sicht entfallen. An dieser Stelle sollte ein Hinweis auf DIN 14502-3 erfolgen. Hier ist an entsprechender Stelle ein Verweis auf die o.g. Regelung vorhanden.

Die beschriebene Regelung der Streifenbreite zwischen 25 mm bzw. 50 mm sollte aus meiner Sicht ausschließlich auf ein notwendiges Maß von 25 mm reduziert werden. Somit entfallen verschiedene Breitenstufen. Das (Längs)Schneiden von Streifenbreiten ist zu vermeiden, da dieses die Struktur des Materials an den Aussenkanten zerstört. Resultierende Schmutzeinschlüsse reduzieren ggf. die Haltbarkeit sowie die Warnwirkung der Markierung.

Der letzte Absatz muss auf den aktuellen technischen Stand angepasst werden. In § 53 StVZO sind die Farben „gelb“ und „weiß“ ohnehin als zulässig definiert. Die angepasste Formulierung ist im beigefügten Textvorschlag eingearbeitet.

### **Zu 3. ) „Zusätzliche Applikationen gemäß DIN 14502-3“**

Im zweiten Absatz wurden die drei zulässigen Grundfarben (RAL 3000, RAL 3024 bzw. RAL 3026) nun zusammengefasst, um sämtliche möglichen Fallbeispiele insgesamt behandeln zu können.

Front-, Heckbereich und Fahrzeugseiten werden im Folgenden einzeln betrachtet, weil eine grundsätzliche Konturmarkierung (Umrissmarkierung) bereits unter Pkt. 2 behandelt wurde. Es werden ausschließlich Zusatzapplikationen betrachtet.

Im Spiegelstrich „Heckbereich“ ist die Breite des Streifens auf 100 mm festzulegen. Hier gilt der Bezug auf DIN 30710 “Sicherheitskennzeichnung von Fahrzeugen und Geräten“ (Ausgabedatum: 1990-03) als anerkannte Regel der Technik. Darum kann der Folgesatz entfallen.

Im Spiegelstrich „Frontbereich“ ist der Schriftzug „Feuerwehr“ in Großbuchstaben („FEUERWEHR“) sowie vorzugsweise in Spiegelschrift vorzusehen. Insofern ist dieser analog zur neuen Fahrzeugausstattung der Polizei in NRW und für den Verkehrsteilnehmer im Rückspiegel erkennbar.

Im Spiegelstrich „Fahrzeugseiten“ ist der Schriftzug „Feuerwehr“ in Großbuchstaben („FEUERWEHR“) und der Schriftzug „112“ mit einem Telefonzeichen („☎“) analog zur Ausstattung der Polizei zu versehen. Das alleinige Aufbringen der Zahlenkombination kann möglicherweise zu Irritationen führen.

Eine zusätzliche, waagerechte Streifenapplikation in Höhe der Gürtellinie der Fahrzeuge verändert das übliche „Signalbild“ nicht. Des Weiteren entspricht diese Verfahrensweise auch dem o.g. Erlass „Zulassung und Normung von Fahrzeugen des Rettungsdienstes sowie deren Farbgebung“ in dem ein solcher Streifen, abhängig von der dort beschriebenen Grundfarbe in leuchtrot, glänzend, Farbe RAL 3024 vorgesehen ist.

### **3. Zusammenfassung**

Die beabsichtigte Regelung wird aufgrund der besseren Erkennbarkeit zukünftig zu einer Verringerung des Unfallrisikos aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere aber zu einer verbesserten Sicherheit der Einsatzkräfte und damit zur Minimierung von Personen- und Sachschäden beitragen.

Eine Korrektur der oben erwähnten Erlasse wäre wünschenswert, um die beabsichtigte Regelung auch auf die Einsatzkraftfahrzeuge der Einheiten und Einrichtungen der Gefahrenabwehr auszuweiten und anzupassen. Des Weiteren wird eine grundsätzliche Vereinheitlichung im Erscheinungsbild der Feuerwehren und des Rettungsdienstes, einschl. der Einheiten und Einrichtungen der Gefahrenabwehr realistisch erscheinen, wenn die oben erwähnten Erlasse angepasst werden.

Der beigefügte Entwurf ist im Vorfeld mit dem Arbeitskreis „Technik und Ausrüstung“ (Fachausschuss: Technik und Ausrüstung AGBF/VDF NRW) besprochen worden.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dr. Rodewald



## 1 – Problembeschreibung

### 1.1 – BGR 234 und DIN EN 15635

Bereits seit Einführung der BGR 234 bestand die Notwendigkeit zur Prüfung von bestimmten Regalsystemen, wie z.B. Fachbodenregale, Kragarmregale, Durchlauf- und Einfahrregale, sowie mehrgeschossigen Regaleinrichtungen.

Die Prüfung sollte gemäß BGR 234 nach Bedarf, mindestens jedoch einmal jährlich durch einen Sachkundigen stattfinden.

Mit der Neueinführung der *Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV)* im Jahr 2002 wurde eine Gefährdungsbeurteilung (gem. §3 BetrSichV), sowie eine regelmäßige Prüfung (gem. §10 BetrSichV) von Arbeitsmitteln durch eine befähigte Person im Sinne des §2 Abs.7 BetrSichV bzw. der *TRBS 1203 – befähigte Personen* erstmals gesetzlich gefordert.

Als Arbeitsmittel gilt dabei praktisch nahezu alles, mit dem der Arbeitnehmer/Mitarbeiter tätig wird, dazu zählen auch Regalsysteme.

Der Entwicklung im Hinblick auf regelmäßige Gefährdungsbeurteilung etc. folgend wurde zum 01.08.2009 die *DIN EN 15635, Ortsfeste Regalsysteme aus Stahl – verstellbare Palettenregale – Leitlinien zum sicheren Arbeiten* in Kraft gesetzt, welche neben der BGR 234 als „anerkannte Regel der Technik“ gilt.

In ihr wird neben einer wöchentlich durchzuführenden Sichtprüfung durch einen Sicherheitsbeauftragten auch eine sog. Experteninspektion gefordert, die jährlich durchgeführt werden muss.

Aufmerksam auf die oben beschriebene Problematik wurde die FW Düsseldorf, namentlich BD Cimolino durch ein Schreiben eines Herstellers von Regalsystemen, der der FW Düsseldorf eine Prüfung der vorhandenen Regalsysteme durch einen „geprüften Regalinspekteur“ vorschlug.

Der Verfasser wurde daraufhin mit der hier niedergeschriebenen Recherche beauftragt.

### 1.2 – Regalinspekteur

Bei dem in o.g. Schreiben genannten „geprüften Regalinspekteur“ handelt es sich um eine von der Industrie geschaffene Qualifikation, welche die Aufgaben einer fachkundigen Person im Sinne der DIN EN 15635 wahrnehmen soll, da er die hierfür erforderlichen Kenntnisse in einem Lehrgang erworben hat.

Die DIN EN 15635 selbst enthält keine Angaben zu der notwendigen Qualifikation der fachkundigen Person, nur eben diese, dass sie fachkundig sein muss.

Die Erforderlichkeit eines „geprüften Regalinspektors“ als befähigte Person, bzw. fachkundige Person wird daher durch den Verfasser angezweifelt.

Soll jedoch ein Mitarbeiter der FW Düsseldorf (siehe Pkt. 2.1) auf dem Gebiet der Regalprüfung fort- bzw. ausgebildet werden, so ist der „Regalinspekteur“ als Fachkundenachweis durchaus zu empfehlen.



### 1.3 – befähigte Person

Eine befähigte Person im Sinne des §2 Abs. 7 BetrSichV ist „eine Person, die durch ihre Berufsausbildung, ihre Berufserfahrung und ihre zeitnahe berufliche Tätigkeit über die erforderlichen Fachkenntnisse zur Prüfung der Arbeitsmittel verfügt.“

Auch hier, bzw. in der zugehörigen *Technischen Regel für Betriebssicherheit (TRBS) 1203 – befähigte Personen (Ausgabe März 2010)* finden sich also keine Angaben darüber, dass zwingend ein „geprüfter Regalinspekteur“ erforderlich ist, um die jährliche Prüfung durch eine fachkundige Person durchzuführen.

Jedoch fordert die TRBS 1203 in Anhang 2 in den Punkten Berufserfahrung, sowie zeitnahe berufliche Tätigkeit u.a. die Erfüllung folgender Punkte für die Eignung als befähigte Person:

- nachgewiesene Zeit im Berufsleben und praktisch mit den zu prüfenden Arbeitsmitteln umgegangen,
- durch Teilnahme an Prüfungen von entsprechenden Arbeitsmitteln Erfahrungen über die Durchführung der Prüfung gesammelt.
- Tätigkeit im Umfeld der anstehenden Prüfung wie auch eine angemessene Weiterbildung.
- Durchführung von mehreren Prüfungen pro Jahr.

### 1.4 – Sicherheitsbeauftragter

Gemäß DIN EN 15635 muss vom Betreiber der Regalanlagen eine für die Lagersicherheit verantwortliche Person – auch bezeichnet als *Beauftragter für Lagersicherheit*, bzw. Sicherheitsbeauftragter – bestimmt werden. Diese Person wird zwar in der DIN als „Sicherheitsbeauftragter“ bezeichnet, ist jedoch nicht gleichzusetzen mit dem Sicherheitsbeauftragten gemäß BGV A1 „Grundsätze der Prävention“.

Diese Person zeichnet sich insoweit für die Sicherheit des Lagersystems verantwortlich, als das sie Maßnahmen festlegt, um einen sicheren Betriebszustand aufrecht zu erhalten, sowie die wöchentlichen Kontrollen an den Regalen durchführt.

Er ist ferner dafür verantwortlich, dass die wöchentlichen Inspektionen mit ihrem Ergebnis schriftlich fixiert werden.

## 2 – Lösungsansätze

### 2.1 – jährliche Prüfung durch fachkundige Person

Für die jährliche Inspektion der der FW Düsseldorf zugehörigen Lagersysteme sind zunächst zwei Lösungsansätze denkbar.

#### Lösungsansatz 1:

Die FW Düsseldorf, bzw. die Technische Arbeitssicherheit der Stadt Düsseldorf bildet eine Fachkraft für Arbeitssicherheit entsprechend der in der TRBS 1203 und DIN EN



15635 geforderten Richtlinien aus, d.h. die betreffende FASi besucht eine Schulung zum sog. „Regalinspekteur“, es sei denn, sie kann die notwendige Fachkunde bzw. Befähigung bereits nachweisen.

Nach Besuch dieses Lehrganges kann die betreffende Person die wiederkehrenden Prüfungen selbst durchführen.

Der Stadt Düsseldorf würden so lediglich Kosten für die Schulung des Mitarbeiters entstehen, da er die Prüfungen während seiner Regelarbeitszeit durchführen würde.

### Lösungsansatz 2:

Die FW Düsseldorf kauft sich eine externe Ingenieursleistung ein, d.h. eine externe befähigte Person führt die Prüfungen für die Stadt Düsseldorf durch.

Denkbar wäre z.B. eine Zusammenarbeit mit der TÜV Rheinland Industrie Service GmbH&Co.KG oder dem Hersteller der Regalsysteme. Da jedoch verschiedene Regalsysteme bei der FW Düsseldorf Anwendung finden, wird sich die Zusammenarbeit mit den Regalherstellern als schwierig gestalten, daher wäre die Zusammenarbeit mit einer externen Stelle zu empfehlen.

Diese Lösung wäre allerdings mit unverhältnismäßig höheren Kosten verbunden, als Lösungsansatz Nr.1.

## **2.2 – wöchentliche Inspektion**

Die wöchentliche Inspektion – gleichzusetzen mit einer Sichtprüfung – kann durch die Sicherheitsbeauftragten der betreffenden Wachen, bzw. Werkstattbereiche wahrgenommen werden. Durch 37/43 ist hier eine einfach konzipierte Checkliste zu erarbeiten, die durch die Sicherheitsbeauftragten auszufüllen und zu unterschreiben ist.

Eine Vorlage des DRK Landesverbandes Baden-Württemberg liegt dem Verfasser bereits vor, mit Zustimmung des Verfassers könnte die Checkliste an die Bedürfnisse der FW Düsseldorf angepasst werden.

Auf die Checkliste, sowie auf die Pflicht zur wöchentlichen Inspektion, kann bei einer gesonderten Veranstaltung für alle Sicherheitsbeauftragten der FW Düsseldorf hingewiesen werden, bzw. in die Benutzung eingeführt werden.

Die Sicherheitsbeauftragten gem. BGV A1 werden in der zu erstellenden Gefährdungsbeurteilung als „Beauftragter für Lagersicherheit“ benannt.

## **2.3 – Gefährdungsbeurteilung**

Die gem. BetrSichV durchzuführende Gefährdungsbeurteilung sollte im Rahmen der ersten jährlichen Inspektion durchgeführt werden und schriftlich dokumentiert werden.



Feuerwache / Arbeitsbereich / Abteilung:	
Bearbeiter:	Datum:
<p>Die folgende Checkliste stellt eine Handlungshilfe zum Thema „Sicherer Betrieb von Lagereinrichtungen“ dar. Sollte eine der folgenden Fragen ihren Lagerbereich nicht betreffen, kann diese ersatzlos gestrichen werden. Wird eine Frage mit <input checked="" type="checkbox"/> <b>nein</b> oder <input checked="" type="checkbox"/> <b>teilweise</b> beantwortet, sind Maßnahmen zu treffen.</p> <p>Nach der wöchentlichen Inspektion ist die Checkliste in Kopie an 37/43 zu schicken, bei Schäden ist 37/43 ebenfalls telefonisch unter 20423 zu informieren.</p>	

<b>1 – Aufbau</b>		
1.1 Stehen Regale auf festem, ebenem Boden und sind standsicher aufgebaut, oder verankert?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> teilweise <input type="checkbox"/> nein	Es wird empfohlen, jedes Regal zu verankern! Standsicher sind Regale, deren Höhe nicht mehr als das 5-fache der Standbreite beträgt
1.2 Sind frei im Raum stehende Regale mit Streben stabilisiert, oder an der Decke befestigt?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> teilweise <input type="checkbox"/> nein	
1.3 Sind Ecken und Kanten der Lagereinrichtungen verletzungsfrei ausgeführt?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> teilweise <input type="checkbox"/> nein	
1.4 Verfügen die Regale besonders im Bereich von Durchfahrten, Einfahrten über einen Anfahrtschutz?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> teilweise <input type="checkbox"/> nein	Bei Regalen, bei denen nur von Hand eingelagert wird, nicht erforderlich. Anfahrtschutz muss separate Verankerung besitzen!
1.5 Sind Traversen gegen ungewolltes Aushängen gesichert?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> teilweise <input type="checkbox"/> nein	Nur wenn vom Hersteller vorgesehen. Betriebs- bzw. Aufbauanleitung beachten.
1.6 Sind Schränke gegen Umkippen gesichert?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> teilweise <input type="checkbox"/> nein	Zum Beispiel: Befestigung an der Wand, Verankerung im Boden.
1.7 Sind Bedienungsgänge ausreichend dimensioniert, auch für die Benutzung von Hubstaplern und ähnlichem Gerät?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> teilweise <input type="checkbox"/> nein	Breite von Verkehrswegen min. 1,25 m, bei Befahren mit Stapler o.ä. zusätzlich 0,5m Sicherheitsabstand zu beiden Seiten, Bediengänge bei Handlager: 0,75m
<b>2 – tägl. Betrieb</b>		
2.1 Ist das zul. Maximalgewicht pro Lagerplatz, d.h. je Schublade, Palettenplatz o.ä. angeschrieben?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> teilweise <input type="checkbox"/> nein	Bei Fachlasten > 200kg und Feldlasten > 1000kg verpflichtend!
2.2 Sind geeignete Hilfsmittel zur sicheren Entnahme von Lagergut (z.B. Leitern, Tritte) vorhanden?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> teilweise <input type="checkbox"/> nein	



2.3 Werden Gegenstände so eingelagert, dass ein Heraus- bzw. Herabfallen ausgeschlossen ist?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> teilweise <input type="checkbox"/> nein	
3 - Beschädigungen		
3.1 Sind die Konstruktionselemente der Lagereinrichtungen frei von Korrosionsschäden und/oder anderen Defekten?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> teilweise <input type="checkbox"/> nein	Art der Beschädigung:
3.2 Sind Regalteile beschädigt und/oder geschwächt?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> teilweise <input type="checkbox"/> nein	<b>Bei Beschädigung:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Bauteil entlasten</li><li>• betroffenes Regalsystem sperren!</li></ul>
4 – Organisation		
4.1 Besteht ein Lagerkonzept?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> teilweise <input type="checkbox"/> nein	Das Lagerkonzept bestimmt folgendes: <b>Was</b> wird eingelagert? <b>Wo</b> wird eingelagert? <b>Wie</b> wird eingelagert?
4.2 Werden Mitarbeiter bei Neueintritt und in regelmäßigen Abständen über die Gefahren und Schutzmaßnahmen im Lagerbereich unterwiesen?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> teilweise <input type="checkbox"/> nein	Unterweisungen sind schriftlich zu dokumentieren.
4.3 Steht den Mitarbeitern die für Lagerarbeiten notwendige PSA in ausreichendem Umfang zur Verfügung?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> teilweise <input type="checkbox"/> nein	
4.4 Wird die Befolgung der getroffenen Regelungen durch den Vorgesetzten kontrolliert?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> teilweise <input type="checkbox"/> nein	

Literaturhinweise:

BGR 234 „BG-Regel: Lagereinrichtungen und –geräte“  
DIN EN 15635 „Anwendung und Wartung von Lagereinrichtungen“



Ministerium für Inneres und Kommunales NRW, 40190 Düsseldorf

Bezirksregierung Arnsberg  
Dezernat 22

nachrichtlich:

Bezirksregierungen  
Detmold  
Düsseldorf  
Köln  
Münster

Institut der Feuerwehr  
Nordrhein-Westfalen

12. August 2010

Seite 1 von 3

Aktenzeichen

(bei Antwort bitte angeben)

73 - 52.07.01 HAB

OAR Kozlowsky

Telefon 0211 871-2493

Telefax 0211 871-162493

kozlowsky@im.nrw.de

**Feuerschutz**

Hubarbeitsbühnen

Ihr Bericht 22.01.02.01 vom 3.8.2010;  
Hubarbeitsbühne der Gemeinde Erndtebrück

Hubrettungsfahrzeuge für Feuerwehren, d. h. Drehleiter ohne Korb (DL),  
Drehleiter mit Korb (DLK), Gelenkmast (GM), Teleskopmast (TM) und  
Hubarbeitsbühnen (HAB), sind nach den mir vorliegenden Unterlagen,  
beispielhaft beginnend mit

- DIN 14701 Teil 1 April 1978 und April 1989,
- prDIN EN 1777:1994 (Deutsche Fassung) bzw. DIN EN 1777,  
Entwurf März 1995,
- prDIN EN 1777:2007 (Deutsche Fassung) bzw. DIN EN 1777,  
Entwurf Oktober 2007 und
- DIN EN 1777:2010-06 bzw. EN 1777:2010 (D)

durchgängig, jedoch wechselnd an den Stellen „Anwendungsbereich“,  
„Zweck“ oder „Begriffe“, definiert als „... **zur Brandbekämpfung, zur  
Rettung [von Menschen] [und] / oder zum Schutz von Personen,  
...vorgesehen [...]**“. Sie sind in DIN 14011:2010-06, Begriffe aus dem  
Feuerwehrwesen, 3.4.1.11 bis 3.4.1.13 dargestellt.

Dienstgebäude und

Lieferanschrift:

Haroldstr. 5, 40213 Düsseldorf

Telefon 0211 871-01

Telefax 0211 871-3355

poststelle@mik.nrw.de

www.mik.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:

Rheinbahnlinien 704, 709, 719

Haltestelle: Poststraße



Insofern ist das Zitieren des Europäischen Norm-Entwurfes (prEN), im Schreiben des Instituts der Feuerwehr (IdF) vom 2.4.2009, dritter Absatz, nur noch dadurch zu ergänzen, dass nach Ablauf des Einspruchsverfahrens in der heute geltenden Norm ausdrücklich der Begriff „**Rettung**“ [...] **von Personen**, aufgenommen wurde.

Die genannten Normen beschreiben unter anderem Sicherheitsanforderungen an diese Geräte. Abweichungen von diesen Eigenschaften verbieten sich nicht nur nach der geltenden Norm, sondern auch im Sinne der EG-Maschinenrichtlinie in der jeweils geltenden Fassung.

Soweit mir bekannt ist, hat der Träger des Feuerschutzes erklärt, die Mängelliste des Technischen Kompetenzzentrums des IdF vom 8. 9. 2009 des in Rede stehenden Hubrettungsfahrzeugs sei bzw. werde forderungsgerecht abgearbeitet. Ich gehe zudem davon aus, dass beim Einsatz von Hubrettungsfahrzeugen die »UVV Feuerwehren« eingehalten werden.

Damit sind dem Grunde nach die genannten Fahrzeuge bzw. Geräte als Rettungsgeräte der Feuerwehr im Sinne des Baurechts zu sehen. Dass abweichende Leistungsmerkmale der Geräte dieser Eigenschaft bei Gebäuden im Einzelfall entgegen stehen, ändert nichts an deren grundsätzlicher Eignung.

Die anfangs aufgezählten Fahrzeuge weisen unterschiedliche Leistungsmerkmale auf.

Das Baurecht trifft hier weder begriffliche Unterscheidungen noch stellt es detaillierte Anforderungen. Eintreffzeiten, Rüstzeiten oder Rettungsraten sind feuerwehrfachliche Vorgaben.



Die Unterhaltung einer „...den örtlichen Verhältnissen **entsprechenden leistungsfähige[n] Feuerwehr...**“, und damit auch die Auswahl einer geeigneten Ausstattung, obliegt dem Träger des Feuerschutzes.

Seite 3 von 3

Sollten im Einzelfall - am konkreten Objekt - Zweifel an der Eignung eines Hubrettungsfahrzeugs zur Sicherstellung des zweiten Rettungsweges nach Maßgabe baurechtlicher Vorschriften bestehen, können diese ggf. durch eine praktische Überprüfung ausgeräumt werden.

Dieses Schreiben ergeht im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr.

Hinweis für die Bezirksregierung Arnsberg:

Zur Frage im vierten Absatz Ihres Berichts äußere ich mich in einem Einzelerlass, der Ihnen mit gleicher Post zugeht.

Im Auftrag

(Kozlowsky)