

# DEUTSCHES INSTITUT FÜR BAUTECHNIK

Anstalt des öffentlichen Rechts

10829 Berlin, 1. September 2006

Kolonnenstraße 30 L

Telefon: 030 78730-269

Telefax: 030 78730-320

GeschZ.: III 32-1.6.2-43/06

## Allgemeine bauaufsichtliche Zulassung

**Zulassungsnummer:**

Z-6.2-1531

**Antragsteller:**

OTIS GmbH & Co. OHG  
Otisstraße 33  
13507 Berlin

**Zulassungsgegenstand:**

Waagrecht bewegte, einseitig öffnende, zweiblättrige  
Fahrschacht-Teleskop-Schiebetür "PRIMA"  
als Abschluss in Fahrschachtwänden  
der Feuerwiderstandsklasse F90

**Geltungsdauer bis:**

30. Juni 2011

Der oben genannte Zulassungsgegenstand wird hiermit allgemein bauaufsichtlich zugelassen. \*  
Diese allgemeine bauaufsichtliche Zulassung umfasst zehn Seiten und 20 Anlagen.



\* Diese allgemeine bauaufsichtliche Zulassung ersetzt die allgemeine bauaufsichtliche Zulassung Nr. Z-6.2-1531 vom 14. Februar 2000, verlängert in der Geltungsdauer durch Bescheid vom 13. März 2001. Der Gegenstand ist erstmals am 25. Juni 1996 allgemein bauaufsichtlich zugelassen worden.

## I. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

- 1 Mit der allgemeinen bauaufsichtlichen Zulassung ist die Verwendbarkeit bzw. Anwendbarkeit des Zulassungsgegenstandes im Sinne der Landesbauordnungen nachgewiesen.
- 2 Die allgemeine bauaufsichtliche Zulassung ersetzt nicht die für die Durchführung von Bauvorhaben gesetzlich vorgeschriebenen Genehmigungen, Zustimmungen und Bescheinigungen.
- 3 Die allgemeine bauaufsichtliche Zulassung wird unbeschadet der Rechte Dritter, insbesondere privater Schutzrechte, erteilt.
- 4 Hersteller und Vertreiber des Zulassungsgegenstandes haben, unbeschadet weitergehender Regelungen in den "Besonderen Bestimmungen", dem Verwender bzw. Anwender des Zulassungsgegenstandes Kopien der allgemeinen bauaufsichtlichen Zulassung zur Verfügung zu stellen und darauf hinzuweisen, dass die allgemeine bauaufsichtliche Zulassung an der Verwendungsstelle vorliegen muss. Auf Anforderung sind den beteiligten Behörden Kopien der allgemeinen bauaufsichtlichen Zulassung zur Verfügung zu stellen.
- 5 Die allgemeine bauaufsichtliche Zulassung darf nur vollständig vervielfältigt werden. Eine auszugsweise Veröffentlichung bedarf der Zustimmung des Deutschen Instituts für Bautechnik. Texte und Zeichnungen von Werbeschriften dürfen der allgemeinen bauaufsichtlichen Zulassung nicht widersprechen. Übersetzungen der allgemeinen bauaufsichtlichen Zulassung müssen den Hinweis "Vom Deutschen Institut für Bautechnik nicht geprüfte Übersetzung der deutschen Originalfassung" enthalten.
- 6 Die allgemeine bauaufsichtliche Zulassung wird widerruflich erteilt. Die Bestimmungen der allgemeinen bauaufsichtlichen Zulassung können nachträglich ergänzt und geändert werden, insbesondere, wenn neue technische Erkenntnisse dies erfordern.



## II. BESONDERE BESTIMMUNGEN

### 1 Zulassungsgegenstand und Anwendungsbereich

#### 1.1 Zulassungsgegenstand

1.1.1 Die allgemeine bauaufsichtliche Zulassung gilt für die Herstellung der waagrecht bewegten, einseitig öffnenden, zweiblättrigen Fahrschacht-Teleskop-Schiebetür, "PRIMA" genannt, und ihre Anwendung als Abschluss in Fahrschachtwänden der Feuerwiderstandsklasse F 90 (nach DIN 4102-5)<sup>1</sup>.

1.1.2 Fahrschachttüren dieser Bauart verhindern im Fahrschacht die Übertragung von Feuer und Rauch in andere Geschosse. Voraussetzung dafür ist, dass der Fahrschacht wirksam entlüftet wird. Die Größe der Rauchabzugsöffnungen richtet sich nach den bauaufsichtlichen Vorschriften. Im allgemeinen wird ein Querschnitt von 2,5 vom Hundert der Grundfläche des Fahrschachts, mindestens jedoch von 0,1 m<sup>2</sup>, verlangt.

#### 1.2 Anwendungsbereich

1.2.1 Die Fahrschachttüren dürfen die in der Tabelle angegebenen lichten Durchgangsmaße weder unter- noch überschreiten.

Die zugehörigen Wandöffnungen dürfen die in der Tabelle angegebenen Maße weder unter- noch überschreiten.

Typenbezeichnung	lichter Durchgang Breite x Höhe [mm]	Wandöffnung Breite x Höhe [mm]
"PRIMA"	min. 700 x 2000	min. 750 x 2025
	max. 900 x 2100	max. 1750 x 2530

1.2.2 Die Fahrschachttür darf in folgende feuerbeständige Wände eingebaut werden:

- Wände aus Mauerwerk nach DIN 1053-1<sup>2</sup> aus Steinen der Steinfestigkeitsklasse 12 und Normalmörtel der Mörtelgruppe II, Wanddicke  $\geq 115$  mm, oder
- Wände aus Beton nach DIN 1045<sup>3</sup> mindestens der Festigkeitsklasse B 15 oder nach DIN 1045-1<sup>4</sup> mindestens der Festigkeitsklasse C 12/15, Wanddicke  $\geq 100$  mm.

### 2 Bestimmungen für das Bauprodukt

#### 2.1 Eigenschaften und Zusammensetzung

##### 2.1.1 Allgemeines

Die Fahrschachttüren müssen den Bestimmungen dieser allgemeinen bauaufsichtlichen Zulassung, den Angaben der Anlagen 1 bis 20 und den "Konstruktionsmerkmalen für die Überwachung"<sup>5</sup> entsprechen.

Die Fahrschachttüren bestehen im Wesentlichen aus zwei Türblättern und dem Türrahmen.

- |   |  |   |
|---|--|---|
| 1 | DIN 4102-5:1977-09   | Brandverhalten von Baustoffen und Bauteilen; Feuerschutzabschlüsse, Abschlüsse in Fahrschachtwänden und gegen Feuer widerstandsfähige Verglasungen; Begriffe, Anforderungen und Prüfungen |
| 2 | DIN 1053-1:1996-11   | Mauerwerk; Berechnung und Ausführung  |
| 3 | DIN 1045:1988-07   | Beton und Stahlbeton; Bemessung und Ausführung  |
| 4 | DIN 1045-1:2001-07   | Tragwerke aus Beton, Stahlbeton und Spannbeton; Bemessung und Konstruktion  |
| 5 | Die "Konstruktionsmerkmale für die Überwachung" sind beim DIBt hinterlegt. |   |



Wahlweise darf die Fahrschachttür mit einem zusätzlichen Kopfteil, einer Eingangseinfassung oder einer Türrahmeneinfassung ausgestattet sein.

An der Zugangsseite der Fahrschachttür darf eine so genannte Wartungs- und Notbefreiungseinheit angeordnet sein.

Die Türblätter müssen teleskopartig nach einer Seite öffnen.

### 2.1.2 Türblätter

Die Türblätter bestehen aus 1,5 mm dickem Stahlblech oder Edelstahl, das an beiden Längsseiten U-förmig abgekantet ist (prinzipielle Darstellung siehe Anlagen 5 und 6). Die Türblattstärken betragen jeweils an der Schließkante 42,0 mm und an der Bandkante 26,0 mm. An der Bandkante jedes Türblatts muss ein Abdeckwinkel aus 1,2 mm dickem Stahl- oder Edelstahlblech angenietet sein. Dieser Winkel ist Bestandteil der Überdeckung zwischen dem Türblatt und dem Türrahmen (Einzelheiten siehe Anlage 3).

Die unteren Kanten der Türblätter sind Z-förmig abgekantet auszuführen. Als Sicherung gegen Herausheben der Türblätter sind die Abkantungen in die Führungsnut der profilierten Antrittsschwelle hineinzuführen (prinzipielle Detaildarstellung siehe Anlage 4). In den Abkantungen müssen je zwei Ausschnitte für die Führungsstücke aus Hartgummi vorhanden sein.

Die Türblätter sind innenseitig mit einer insgesamt 22,0 mm dicken Einlage als Verbundplatte<sup>6</sup> zusammengesetzt aus gepresster Steinwolle<sup>6</sup> (Brandverhalten: Klasse A1 – DIN EN 13501-1<sup>7</sup>), mit einer mindestens einseitigen Beschichtung aus Mineral-Glaswolle<sup>6</sup> (Brandverhalten: Klasse A1 – DIN EN 13501-1<sup>7</sup>), auszufüllen und werden mittels vorzusehender, 1,5 mm dicker Stahlwinkel gehalten.

Die Aufhängung der Türblätter erfolgt durch je einen, an die Oberkante des Türblattes angeschraubten, 2,5 mm dicken Rollenhänger aus Stahlblech, der als Aufnahme der Laufrollen, der Seilverbindungsstücke sowie der bewegten Teile des Türverschlusses dient (Einzelheiten/prinzipielle Darstellung siehe Anlagen 2 und 4). Die Rollenhänger sind an den unteren Enden Z-förmig abzukanten, um so eine Überdeckung mit dem Oberteil des Türrahmens zu bilden (siehe Anlage 4). Die Formgebung der Laufschiene zusammen mit der Überdeckung muss konstruktiv so ausgebildet sein, dass die Türblätter gegen ein Herausheben gesichert sind. Details dazu sind in den hinterlegten "Konstruktionsmerkmalen für die Überwachung" enthalten.

Ein Schließgewicht, das an einem der Rahmenseitenteile geführt wird, muss die Türblätter über eine Seilverbindung in Schließstellung halten.

Die Türblätter müssen bezüglich ihres konstruktiven Aufbaus und ihrer Eigenschaften den Konstruktionen entsprechen, die bei den Zulassungsprüfungen verwendet wurden<sup>8</sup>.

### 2.1.3 Türrahmen

Der Türrahmen besteht im Wesentlichen aus einem Schwellenträger, zwei Rahmenseitenteilen und einem Rahmenoberteil. Alle Teile müssen miteinander verschraubt sein.

Der Schwellenträger (prinzipielle Darstellung siehe Anlagen 2 und 4) besteht aus einem 1,5 mm dicken abgekanteten Stahlblech mit einer darauf montierten Antrittsschwelle aus Leichtmetall. Als Notbegrenzung für die Türblätter bei einem Wegschmelzen der Antrittsschwelle im Brandfall ist eine an dem Schwellenträger angeschraubte oder angenietete Schürze aus 1,5 mm dickem Stahlblech vorzusehen.



<sup>6</sup> Die Materialangaben sind beim DIBt hinterlegt.

<sup>7</sup> DIN EN 13501-1:2002-06 Klassifizierung von Bauprodukten und Bauarten zu ihrem Brandverhalten, Teil 1: Klassifizierung mit den Ergebnissen aus den Prüfungen zum Brandverhalten von Bauprodukten

<sup>8</sup> Der konstruktive Aufbau und die maßgeblichen Herstellungsbedingungen der Türblätter sind beim Deutschen Institut für Bautechnik hinterlegt.

Die Seitenteile des Rahmens (Darstellungen siehe Anlagen 2 bis 4) bestehen aus 1,2 mm dickem Stahl- oder Edelstahlblech. Sie müssen an den Längsseiten U-förmige sowie an den Ober- und Unterseiten rechtwinklige Abkantungen haben. Das schmale Seitenteil ist schachtseitig durch ein 0,8 mm dickes Stahlblech abzuschließen.

Falls der Rahmen der Fahrschachttür seitlich nicht durch die Fahrschachtwand abgedeckt ist, sind die Rahmenseitenteile innenseitig mit einer insgesamt 22,0 mm dicken Verbundplatte<sup>6</sup>, bestehend aus gepresster Steinwolle<sup>6</sup> (Brandverhalten: Klasse A1 – DIN EN 13501-1<sup>7</sup>) mit einer mindestens einseitigen Beschichtung aus Mineral-Glaswolle<sup>6</sup> (Brandverhalten: Klasse A1 – DIN EN 13501-1<sup>7</sup>), zu versehen (Darstellung siehe Anlage 3) und werden mittels vorzusehender, 1,5 mm dicker Stahlwinkel gehalten.

Das Rahmenoberteil (prinzipielle Details siehe Anlagen 2 sowie 7 bis 10) muss aus einem mehrfach abgekanteten 1,5 mm dicken Stahl- oder Edelstahlblechprofil bestehen. An den Enden müssen, durch jeweils 7 Durchsetzfugeverbindungen ("Clinchen"), 2,5 mm dicke Stahlbügel befestigt sein, die als Befestigungspunkte für die Laufschiene und für die Seilumlenkrollen dienen. Die Laufschiene besteht aus einem Aluminium-C-Profil. Alle Seilbefestigungsteile müssen aus Stahl, die Seilklemmen aus Aluminium bestehen. Am Rahmenoberteil ist eine Notentriegelung und der feststehende Teil des Türverschlusses anzubringen.

Falls das Rahmenoberteil der Fahrschachttür nicht durch die Fahrschachtwand abgedeckt ist, muss innenseitig am Oberteil eine Dämmung aus 8,0 mm dicken Silikat-Brandschutzbauplatten<sup>6</sup> (Baustoffklasse DIN 4102-A)<sup>9</sup>, eingelegt sein. Winkel aus 1,5 mm dickem Stahlblech müssen die Dämmungseinlagen in Ihrer Position halten.

#### 2.1.4 Zusätzliches Kopfteil

Am Oberteil darf wahlweise ein zusätzliches Kopfteil angeordnet sein (prinzipielle Ausführung siehe Anlage 10). Das Kopfteil besteht aus einem kastenförmig abgekanteten, 1,5 mm dicken Stahlblech, das an den Enden durch 0,5 mm dicke Bleche geschlossen ist. Das Profil muss mit Steinwolle<sup>6</sup> (Brandverhalten: Klasse A1 – DIN EN 13501-1<sup>7</sup>) ausgefüllt und mit einem 1,5 mm dicken Blech geschlossen sein.

#### 2.1.5 Eingangseinfassung

Wenn die Maueröffnung kleiner als die äußeren Abmessungen des Türrahmens ist, darf im Türöffnungsbereich der Fahrschachttür wahlweise eine so genannte "Eingangseinfassung" als umlaufender Rahmen, Ausführung wahlweise als "Typ SF" oder "Typ MRF", im Wesentlichen bestehend aus abgekanteten Profilen aus Stahl oder Edelstahl, angeordnet werden (prinzipielle Ausführung siehe Anlagen 13 und 14). Bei der Ausführung als "Typ SF" hat der Rahmen einen umlaufenden Steg von 20,0 mm Breite als Begrenzung für den Putz bzw. das Mauerwerk. Bei der Ausführung als "Typ MRF" hat der Steg seitlich eine Breite von 160,0 mm, am Kopfteil von 20,0 mm. Die Profile müssen eine Dicke von 1,0 mm haben. Die Eingangseinfassung muss in die Türöffnung gestellt und am Oberteil und den Seitenteilen mit Niete befestigt sein.

#### 2.1.6 Türrahmeneinfassung

Wenn die Maueröffnung größer als die äußeren Abmessungen des Türrahmens ist, darf die Fahrschachttür wahlweise mit einer äußeren, umlaufenden Türrahmeneinfassung ausgeführt werden (Prinzipdarstellung siehe Anlagen 11 und 12). Die Einfassung muss aus drei 1,2 mm dicken Abkantprofilen aus Stahl- oder Edelstahlblech bestehen. Die Profile müssen mit Dübeln seitlich und oben in der Öffnung der Fahrschachtwand befestigt sein und das Oberteil sowie die Seitenteile der Fahrschachttür nach dessen Montage überlappen. Die seitlichen Einfassungen müssen zusätzlich an je 3 Punkten durch Clips mit Schrauben am Oberteil bzw. an den Seitenteilen befestigt sein.

<sup>9</sup> DIN 4102-1:1998-05



### 2.1.7 Wartungs- und Notbefreiungseinheit

Im Bereich an einer der Öffnungskanten der Vorderseite der Fahrschachttüren darf eine so genannte "Wartungs- und Notbefreiungseinheit" angeordnet sein (prinzipielle Ausführung siehe Anlagen 19 und 20). Sie muss aus einem Gehäuse bestehen, das durch eine nach vorn öffnende Tür geschlossen ist. Gehäuse und Tür müssen aus 1,2 mm oder 1,5 mm dickem, abgekanteten Stahlblech hergestellt sein. Sie müssen durch Scharniere miteinander verbunden sein und sich durch ein Schloss verriegeln lassen. Alle diese Teile müssen aus Stahl sein.

Im geschlossenen Zustand muss das Gehäuse die folgenden Abmessungen haben:

Höhe H:	- H <sub>min</sub> = 1998 mm	und	- H <sub>max</sub> = 2100 mm,
Breite B:	- B <sub>min</sub> = 160 mm	und	- B <sub>max</sub> = 195 mm,
Tiefe T:	- T <sub>min</sub> = 85 mm	und	- T <sub>max</sub> = 135 mm.

In der Wartungs- und Notbefreiungseinheit sind elektronische, elektrische und mechanische Bauteile und Vorrichtungen für die Wartung sowie die Sicherstellung der Evakuierung von im Fahrkorb eingeschlossenen Personen installiert.

Die Masse der brennbaren Baustoffe in dem Gehäuse darf 7,5 kg nicht übersteigen.

Die Befestigung der Wartungs- und Notbefreiungseinheit muss durch 6 am Portal der Fahrschachttür angebrachte Formniete erfolgen, in die das Gehäuse über entsprechende Durchbrüche eingehängt wird.

Für die Durchführung der erforderlichen elektrischen Leitungen muss unter dem Gehäuse im Fußboden eine ca. 120,0 mm breite und ca. 80,0 mm tiefe Aussparung vorhanden sein, die nach der Installation der Leitungen durch eine mindestens feuerhemmende Kabelabschottung (Feuerwiderstandsklasse S 30 nach DIN 4102-9)<sup>10</sup> oder mit mineralischem Mörtel verschlossen wird. Details dazu sind in den hinterlegten "Konstruktionsmerkmalen für die Überwachung" enthalten.

Wahlweise darf auf der anderen Seite des Durchganges ein dekoratives Vorsatzteil in den Abmessungen des Gehäuses der Wartungs- und Notbefreiungseinheit ausgeführt werden und durch ein Aufsatzteil ergänzt werden. Als Aufsatzteil muss ein allseitig geschlossener Kasten (Höhe: 25,0 mm bis 50,0 mm) aus 1,2 mm oder 1,5 mm dickem Blech verwendet werden, der formschlüssig mit der Wartungs- und Notbefreiungseinheit und mit dem Vorsatzteil verbunden ist (prinzipielle Darstellung siehe Anlage 20).

An der Wartungs- und Notbefreiungseinheit oder am dekorativen Vorsatzteil dürfen Bedien- und Anzeigeelemente für den Aufzug (Rufknöpfe, Positionsanzeiger, Fahrtrichtungsanzeiger) angeordnet sein. Zur Kabeldurchführung dürfen höchstens 3 Durchbrüche 7,0 mm x 14,0 mm vorhanden sein.

### 2.1.8 Überdeckung

Die Türblätter mit ihren Anbauteilen müssen ein Dichtungslabyrinth untereinander, zu den Seitenteilen und dem Rahmenoberteil bilden.

Die Mindestüberdeckungsmaße betragen:

- zwischen den Türblättern im geschlossenen Zustand: 20,0 mm
- zwischen langsamen Türblatt und Seitenteil, im geschlossenen Zustand: 20,0 mm,
- zwischen den Türblättern und Rahmenoberteil: 6,0 mm.

Die Überdeckung zwischen den Türblättern und der Schürze muss mindestens 14,0 mm betragen.

### 2.1.9 Luftspalte

Der Luftspalt an der Schließkante des schnellen Türblatts darf höchstens 4,0 mm und der Luftspalt zwischen den Türblättern und Antrittsschwelle darf höchstens 6,0 mm betragen.

<sup>10</sup>

DIN 4102-9:1985-12

Brandverhalten von Baustoffen und Bauteilen; Kabelabschottungen; Begriffe, Anforderungen und Prüfungen



Die Einzugsspalte zwischen schnell und langsam laufenden Türblatt sowie langsam laufenden Türblatt und dem Türrahmen dürfen höchstens 6,0 mm betragen.

Innerhalb der Labyrinthdichtungen zwischen schnell und langsam laufenden Türblatt sowie zwischen langsam laufenden Türblatt und dem Seitenteil darf, bezogen auf die Querschnittsebene des Labyrinths, kein durchgehender Luftspalt vorhanden sein.

#### 2.1.10 Verkleidung

Die Türblätter, die Seitenteile, das Oberteil und das zusätzliche Kopfteil dürfen mit einem 0,8 mm dicken Blech aus Edelstahl oder Messing verkleidet sein. Die Verkleidung muss mit doppelseitigem Klebeband und mit Nieten befestigt sein. Bei den Türblättern muss mindestens je ein Niet oben und unten angebracht sein (Details siehe Anlagen 17 und 18).

#### 2.1.11 Ausschnitte für Bedien- und Signalelemente

Seitenteile, zusätzliches Kopfteil und Eingangseinfassung dürfen mit Ausschnitten für Bedien- und Signalelemente versehen sein, die schachtseitig mit einem Schutzkasten abgedeckt sein müssen.

#### 2.1.12 Nietverbindungen

Für alle Nietverbindungen müssen ausschließlich Stahlniete verwendet werden.

### 2.2 Herstellung und Kennzeichnung

#### 2.2.1 Herstellung der Fahrschachttür

Bei der Herstellung der Fahrschachttür sind die Bestimmungen von Abschnitt 2.1 einzuhalten.

Nach dem Zusammenbau nicht mehr zugängliche Stahlteile sind mit einem dauerhaften Korrosionsschutz, nach dem Zusammenbau zugängliche Stahlteile mit einem mindestens drei Monate ab Liefertermin wirksamen Grundschutz zu versehen. Auf den zusätzlichen Korrosions- und Grundschutz (Anstriche) kann verzichtet werden, wenn verzinkte Feinbleche der Zinkauflagegruppe Z 275 N A nach DIN EN 10142<sup>11</sup> verwendet werden.

#### 2.2.2 Kennzeichnung

Die Fahrschachttür und der Lieferschein der Fahrschachttür oder die Anlage zum Lieferschein oder die Verpackung oder der Beipackzettel müssen vom Hersteller mit dem Übereinstimmungszeichen (Ü-Zeichen) nach den Übereinstimmungszeichen-Verordnungen der Länder gekennzeichnet werden. Die Kennzeichnung darf nur erfolgen, wenn die Voraussetzungen nach Abschnitt 2.3 zum Übereinstimmungsnachweis erfüllt sind.

Die Kennzeichnung an der Fahrschachttür muss durch ein Schild aus Stahlblech erfolgen, das folgende Angaben - dauerhaft lesbar - enthalten muss:

- Waagerecht bewegte, einseitig öffnende, zweiblättrige Fahrschacht-Teleskop-Schiebetür "PRIMA" als Abschluss in Fahrschachtwänden der Feuerwiderstandsklasse F 90
- Übereinstimmungszeichen (Ü-Zeichen) mit
  - Name des Herstellers
  - Zulassungsnummer: Z-6.2-1531
  - Bildzeichen oder Bezeichnung der Zertifizierungsstelle
- Herstellwerk
- Herstellungsjahr:

Das Schild muss dauerhaft befestigt werden. Wahlweise dürfen diese Angaben an gleicher Stelle in das Stahlblech der Fahrschachttür eingeprägt werden.



11

DIN EN 10142

Kontinuierlich feuerverzinktes Blech und Band aus weichen Stählen zum Kaltumformen; Technische Lieferbedingungen; Ausgabe 1995-08



## 2.3 Übereinstimmungsnachweis

### 2.3.1 Allgemeines

Die Bestätigung der Übereinstimmung der Fahrschachttür mit den Bestimmungen dieser allgemeinen bauaufsichtlichen Zulassung und den Angaben in den "Konstruktionsmerkmalen für die Überwachung"<sup>5</sup> muss für jedes Herstellwerk mit einem Übereinstimmungszertifikat auf der Grundlage einer werkseigenen Produktionskontrolle und einer regelmäßigen Fremdüberwachung der Fahrschachttür nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen erfolgen.

Für die Erteilung des Übereinstimmungszertifikats und für die Fremdüberwachung einschließlich der dabei durchzuführenden Produktprüfungen hat der Hersteller der Fahrschachttüren eine hierfür anerkannte Zertifizierungsstelle sowie eine hierfür anerkannte Überwachungsstelle einzuschalten.

Dem Deutschen Institut für Bautechnik ist von der Zertifizierungsstelle eine Kopie des von ihr erteilten Übereinstimmungszertifikats zur Kenntnis zu geben.

### 2.3.2 Werkseigene Produktionskontrolle

In jedem Herstellwerk der Fahrschachttür ist eine werkseigene Produktionskontrolle einzurichten und durchzuführen; es ist jeweils ein für die werkseigene Produktionskontrolle Verantwortlicher zu benennen. Unter werkseigener Produktionskontrolle wird die vom Hersteller vorzunehmende kontinuierliche Überwachung der Produktion verstanden, mit der dieser sicherstellt, dass die von ihm hergestellten Bauprodukte den Bestimmungen dieser allgemeinen bauaufsichtlichen Zulassung und den Angaben in den "Konstruktionsmerkmalen für die Überwachung"<sup>5</sup> entsprechen. Art und Umfang der werkseigenen Produktionskontrolle sind mit der Fremdüberwachungsstelle abzustimmen.

Die werkseigene Produktionskontrolle soll mindesten die im Folgenden aufgeführten Maßnahmen einschließen:

- Beschreibung und Überprüfung der Ausgangsmaterialien und der Bestandteile
- Zu Beginn jeder Fertigungsserie jeden Typs ist die erste Fahrschachttür auf Übereinstimmung zu prüfen
- Bei großen Fertigungsserien ist eine Prüfung an jedem Fertigungstag durchzuführen
- Bei Kleinserien und Einzelanfertigungen ist diese Prüfung mindestens an jeder 30. Fahrschachttür durchzuführen

Die Ergebnisse der werkseigenen Produktionskontrolle sind aufzuzeichnen. Die Aufzeichnungen müssen mindestens folgende Angaben enthalten:

- Bezeichnung des Bauproduktes bzw. des Ausgangsmaterials und der Bestandteile
- Art der Kontrolle oder Prüfung
- Datum der Herstellung und der Prüfung des Bauprodukts bzw. des Ausgangsmaterials oder der Bestandteile
- Ergebnis der Kontrollen und Prüfungen und, soweit zutreffend, Vergleich mit den Anforderungen
- Unterschrift des für die werkseigenen Produktionskontrolle Verantwortlichen

Die Aufzeichnungen sind mindestens fünf Jahre aufzubewahren und der für die Fremdüberwachung eingeschalteten Überwachungsstelle vorzulegen. Sie sind dem Deutschen Institut für Bautechnik und der obersten Bauaufsichtsbehörde auf Verlangen vorzulegen.

Bei ungenügendem Prüfergebnis sind vom Hersteller unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen zur Abstellung des Mangels zu treffen. Fahrschachttüren, die den Anforderungen nicht entsprechen, sind so zu handhaben, dass Verwechslungen mit übereinstimmenden ausgeschlossen werden. Nach Abstellung des Mangels ist - soweit technisch möglich und zum Nachweis der Mängelbeseitigung erforderlich - die betreffende Prüfung unverzüglich zu wiederholen.





### 2.3.3 Fremdüberwachung

In jedem Herstellwerk der Fahrschachttür ist die werkseigene Produktionskontrolle durch eine Fremdüberwachung regelmäßig zu überprüfen, mindestens jedoch zweimal jährlich.

Im Rahmen der Fremdüberwachung ist eine Erstprüfung der Fahrschachttüren durchzuführen, und es können auch Proben für Stichprobenprüfungen entnommen werden. Dabei ist die Einhaltung der in Abschnitt 2.2 für die Fahrschachttüren festgelegten Anforderungen zu überprüfen. Die Probenahme und Prüfungen obliegen jeweils der anerkannten Fremdüberwachungsstelle.

Im Rahmen der Fremdüberwachung ist auch zu überprüfen, dass die Mineralfaserplatten und Silikat-Brandschutzbauplatten nur verwendet werden, wenn für diese der jeweils geforderte Übereinstimmungsnachweis vorliegt.

Die Ergebnisse der Zertifizierung und Fremdüberwachung sind mindestens fünf Jahre aufzubewahren. Sie sind von der Zertifizierungsstelle bzw. der Überwachungsstelle dem Deutschen Institut für Bautechnik und der obersten Bauaufsichtsbehörde auf Verlangen vorzulegen.

## 3 Bestimmungen für die Ausführung

### 3.1 Angrenzende Bauteile

Die zur Aufhängung und Führung der Fahrschachttüren erforderlichen Teile müssen an feuerbeständigen Wänden nach Abschnitt 1.2.2 befestigt werden.

### 3.2 Wandbefestigung

#### 3.2.1 Befestigung vor der Wandöffnung (prinzipielle Darstellung siehe Anlage 7)

Im Sturzbereich ist der Türrahmen mit mindestens 2 Winkeln aus 4,0 mm dickem Stahlblech mit mindestens 2 Bolzen M12 an der Schachtwand zu verankern.

Bei Ausführung mit einem zusätzlichen Kopfteil (siehe Abschnitt 2.1.4) ist der Türrahmen im Sturzbereich mit mindestens jeweils 2 Winkeln aus 5,0 mm und aus 3,0 mm dickem Stahlblech an der Schachtwand zu befestigen (prinzipielle Darstellung siehe Anlage 10).

An der Unterseite der Fahrschachttür muss der Schwellenträger durch eine Strebe aus 3,0 mm dickem Stahlblech verstärkt sein und über 2 Winkel aus 6,0 mm dickem Stahlblech mit je 2 Bolzen M12 an der Schachtwand befestigt werden.

Für den Einbau in Wänden aus Mauerwerk müssen durchgehende Bolzen mit Ankerplatten verwendet werden. Für den Einbau in Betonwänden dürfen wahlweise Dübel oder Hakenkopfschrauben in einbetonierten Ankerschienen verwendet werden. Die verwendeten Dübel oder Ankerschienen müssen allgemein bauaufsichtlich zugelassen sein.

#### 3.2.2 Einbau innerhalb der Wandlaibung (prinzipielle Darstellung siehe Anlagen 8 und 9)

Im Sturzbereich ist der Türrahmen mit mindestens 2 Winkeln aus 4,0 mm dickem Stahlblech mit mindestens 2 Bolzen M12 in der Schachtwand zu verankern.

Bei Ausführung mit einem zusätzlichen Kopfteil (siehe Abschnitt 2.1.4) ist der Türrahmen im Sturzbereich mit mindestens jeweils 2 Winkeln aus 5,0 mm und aus 3,0 mm dickem Stahlblech an der Schachtwand zu befestigen (prinzipielle Darstellung siehe Anlage 10).

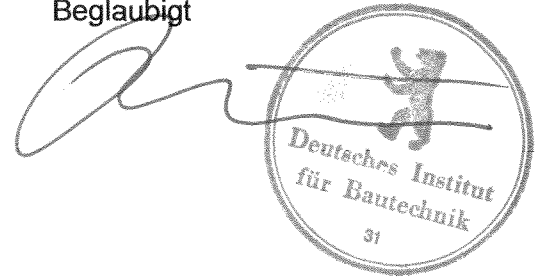
Die Befestigung des unteren Schwellenträgers erfolgt in einer entsprechenden Aussparung längs des unteren Schachtsockels innerhalb der Wandöffnung. Für die Befestigung des Schwellenträgers an der Unterseite der Fahrschachttür werden 2 Varianten unterschieden: Typ "I" (Anlage 8) und Typ "II" (Anlage 9). Bei Typ "I" ist der Schwellenträger mit mindestens 3 Bolzen M12 an der Schachtwand zu befestigen. Bei Typ "II" ist der Schwellenträger mit mindestens 2 Bolzen M12 an der Schachtwand zu verankern.

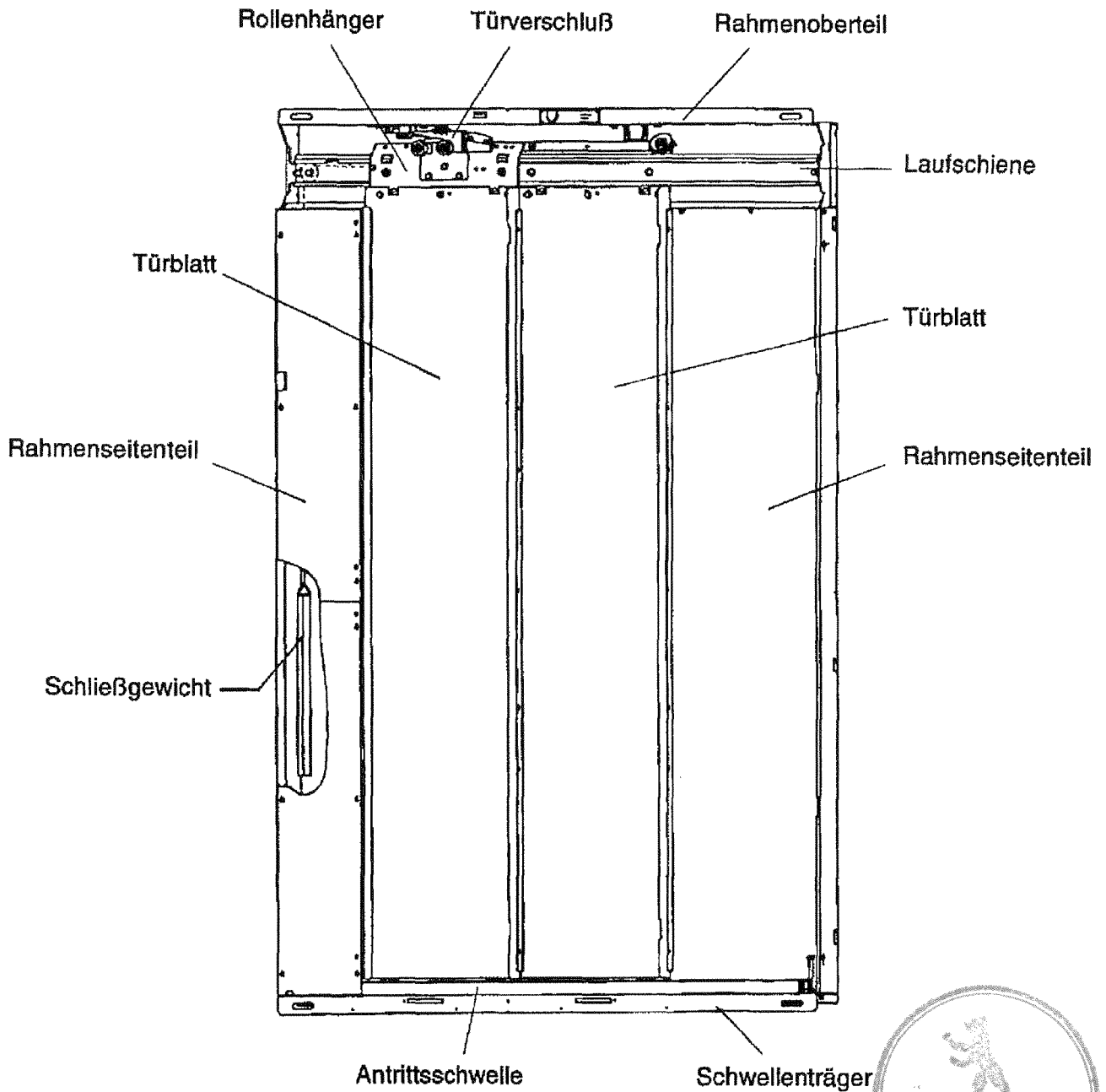


Für den Einbau in Wänden aus Mauerwerk müssen durchgehende Bolzen mit Ankerplatten verwendet werden. Für den Einbau in Betonwänden dürfen wahlweise Dübel oder Hakenkopfschrauben in einbetonierten Ankerschienen verwendet werden. Die verwendeten Dübel oder Ankerschienen müssen allgemein bauaufsichtlich zugelassen sein.

Bolze

Beglaubigt



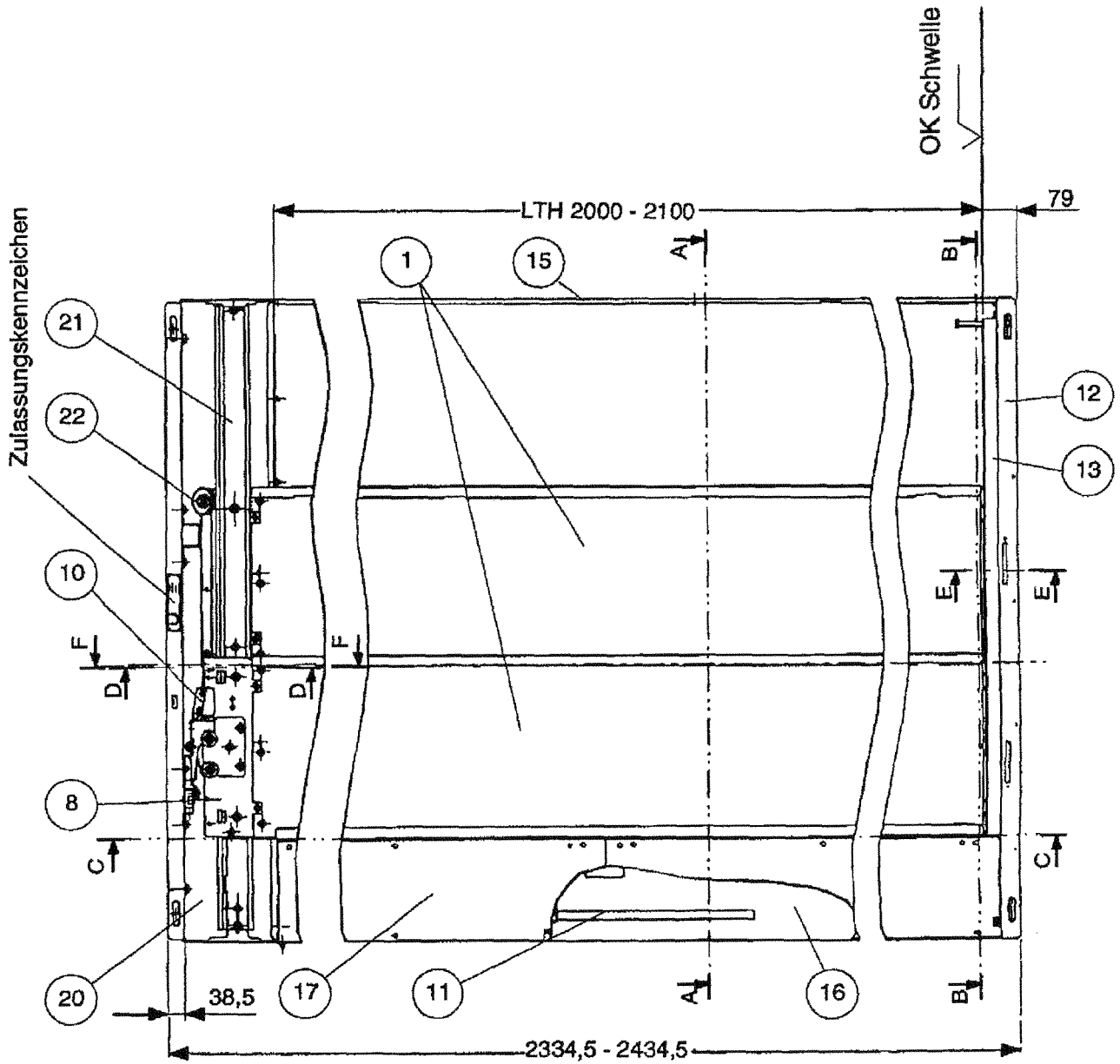


Darstellung ohne zusätzliches Kopfteil

Waagrecht bewegte, einseitig öffnende, zweiblättrige  
 Fahrschacht-Teleskop-Schiebetür Typ "PRIMA"  
 als Abschluß in Fahrschachtwänden der Feuerwiderstandsklasse F 90  
 - Ansicht von der Schachtseite -

Anlage 1  
 zur allg. bauaufsichtlichen  
 Zulassung  
 Nr. Z-6.2-1531  
 vom 01.09.2006

File: PRIMA-DIBt\_Anschl\_TLD\_3.DWG



LTH = Lichte Türhöhe

Positionsliste siehe Anlage 15-16

Darstellung ohne zusätzliches Kopfteil

Maße in mm

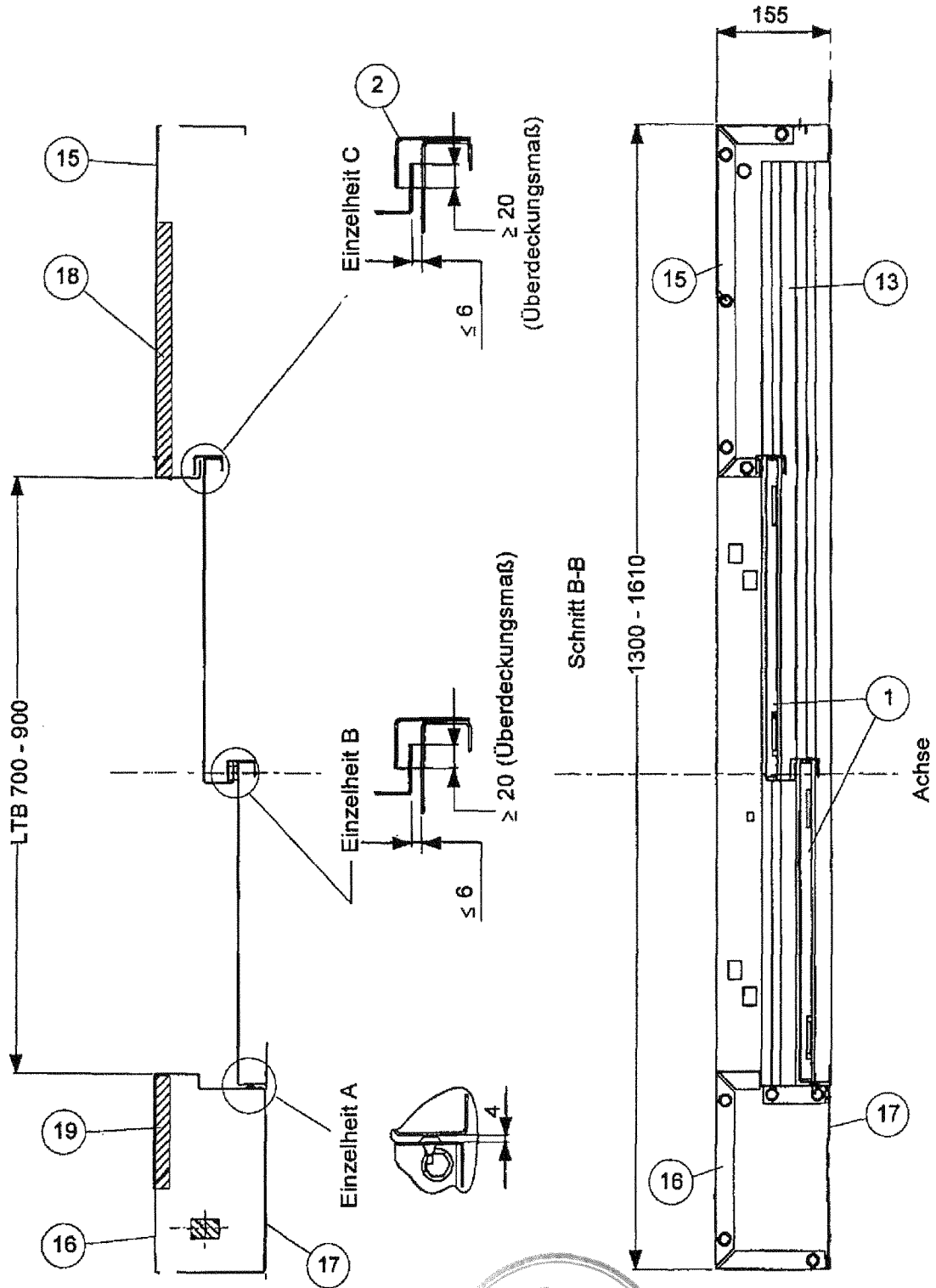


Waagrecht bewegte, einseitig öffnende, zweiblättrige  
 Fahrschacht-Teleskop-Schiebetür Typ "PRIMA"  
 als Abschluß in Fahrschachtwänden der Feuerwiderstandsklasse F 90

- Ansicht von der Schachtseite -

Anlage 2  
 zur allg. bauaufsichtlichen  
 Zulassung  
 Nr. Z-6.2-1531  
 vom 01.09.2006

Schnitt A-A



LTB = Lichte Türbreite

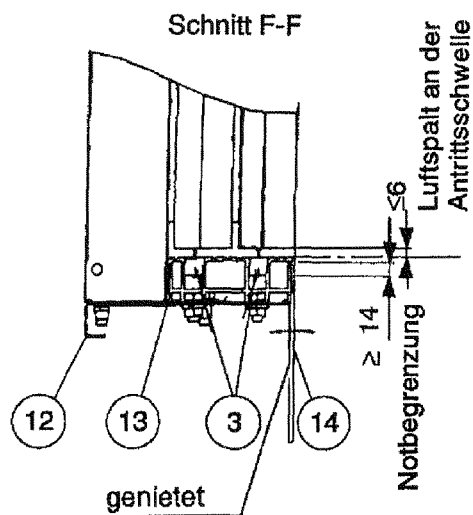
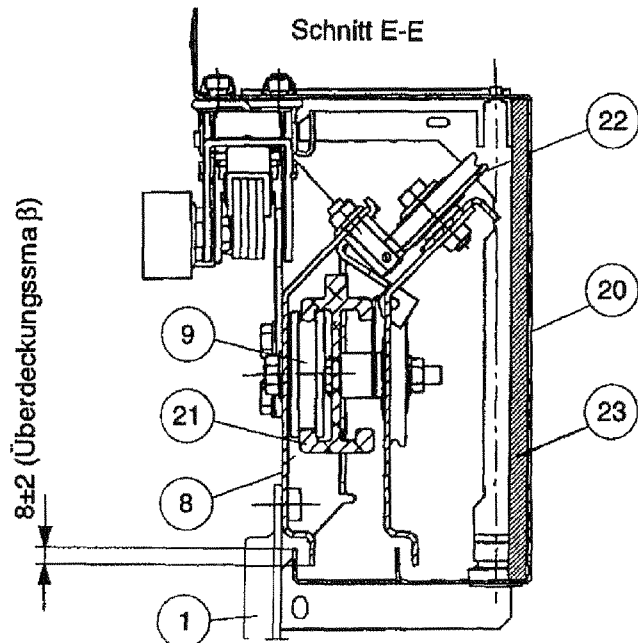
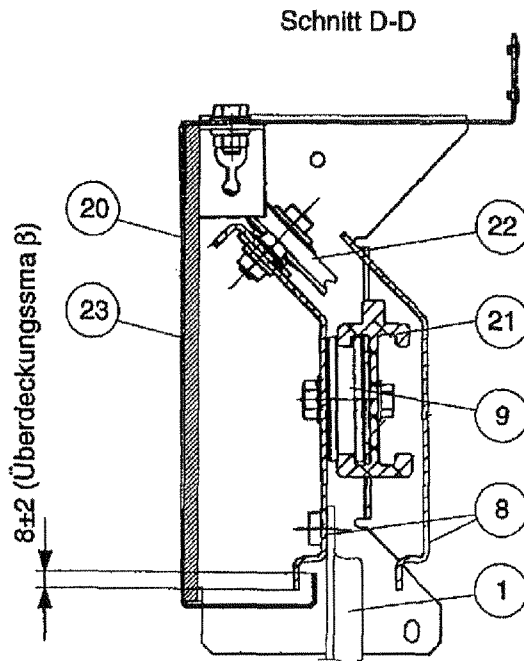
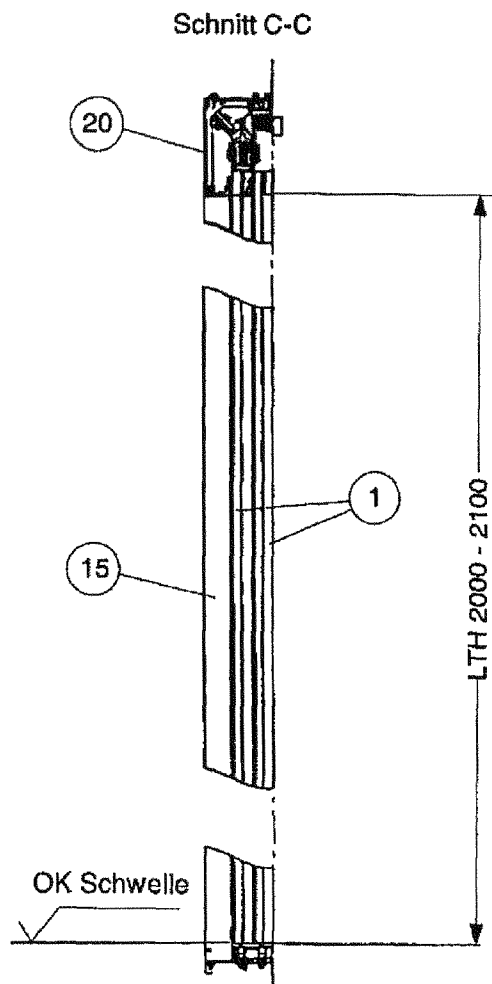
Positionsliste siehe Anlage 15-16



Maße in mm

Waagrecht bewegte, einseitig öffnende, zweiblättrige  
 Fahrtschacht-Teleskop-Schiebetür Typ "PRIMA"  
 als Abschluß in Fahrtschachtwänden der Feuerwiderstandsklasse F 90  
 - Längsschnitt; Überdeckungen und Luftspalt -

Anlage 3  
 zur allg. bauaufsichtlichen  
 Zulassung  
 Nr. Z-6.2-1531  
 vom 01.09.2006



LTH = Lichte Türhöhe

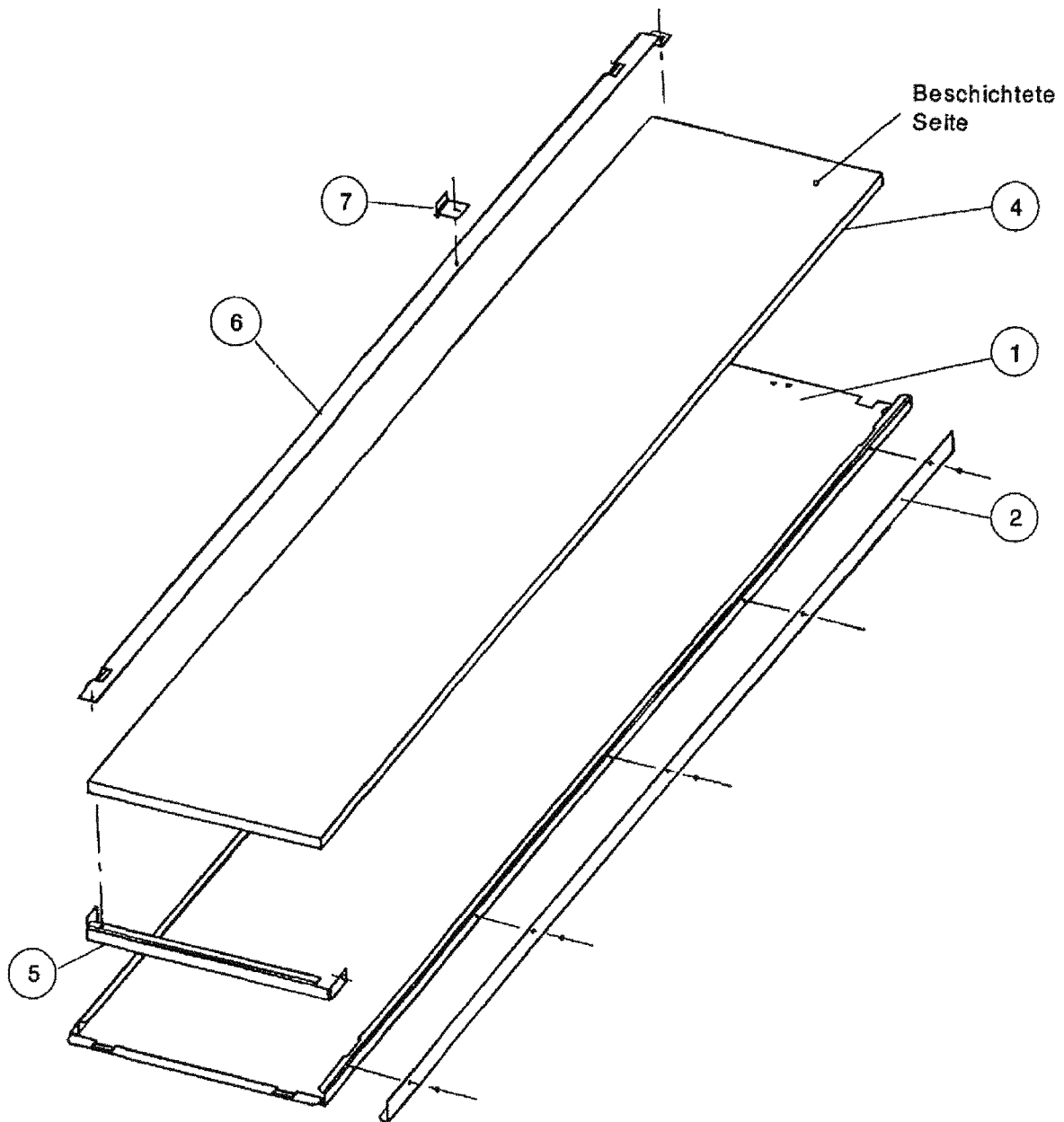
Positionsliste siehe Anlage 15-16



Maße in mm

Waagrecht bewegte, einseitig öffnende, zweiblättrige  
 Fahrtschacht-Teleskop-Schiebetür Typ "PRIMA"  
 als Abschluß in Fahrtschachtwänden der Feuerwiderstandsklasse F 90  
 - Querschnitt; Überdeckungen und Luftspalt -

Anlage 4  
 zur allg. bauaufsichtlichen  
 Zulassung  
 Nr. Z-6.2-1531  
 vom 01.09.2006

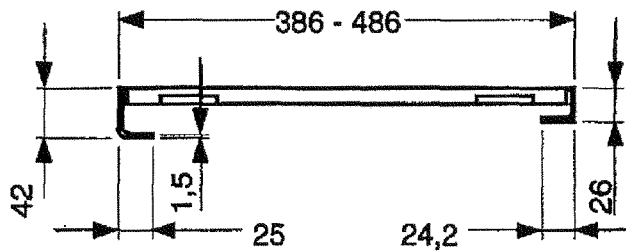
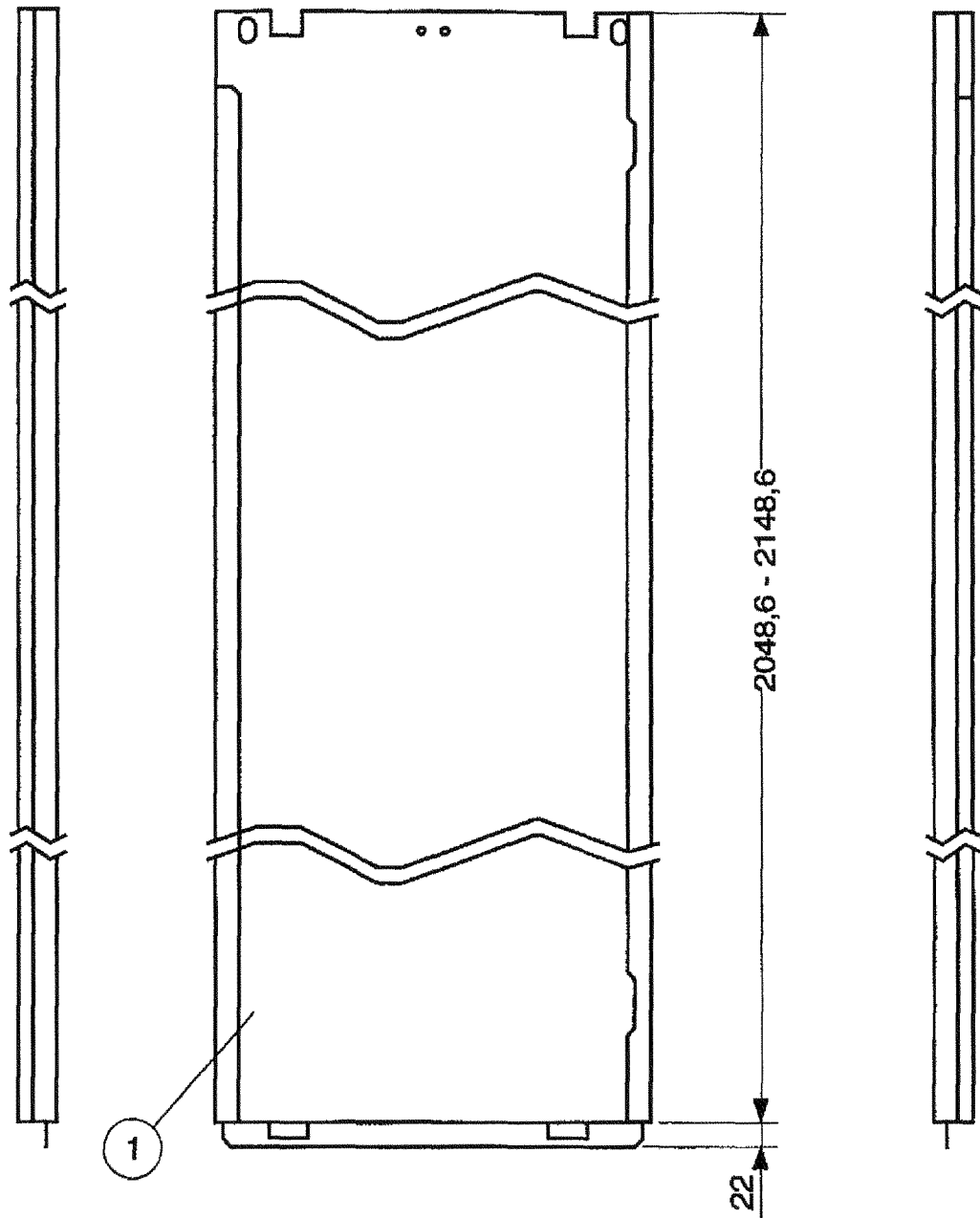


Positionsliste siehe Anlage 15-16

Waagrecht bewegte, einseitig öffnende, zweiblättrige  
 Fahrstuhl-Teleskop-Schiebetür Typ "PRIMA"  
 als Abschluß in Fahrstachtwänden der Feuerwiderstandsklasse F 90  
 - Türblatt -

Anlage 5  
 zur allg. bauaufsichtlichen  
 Zulassung  
 Nr. Z-6.2-1531  
 vom 01.09.2006



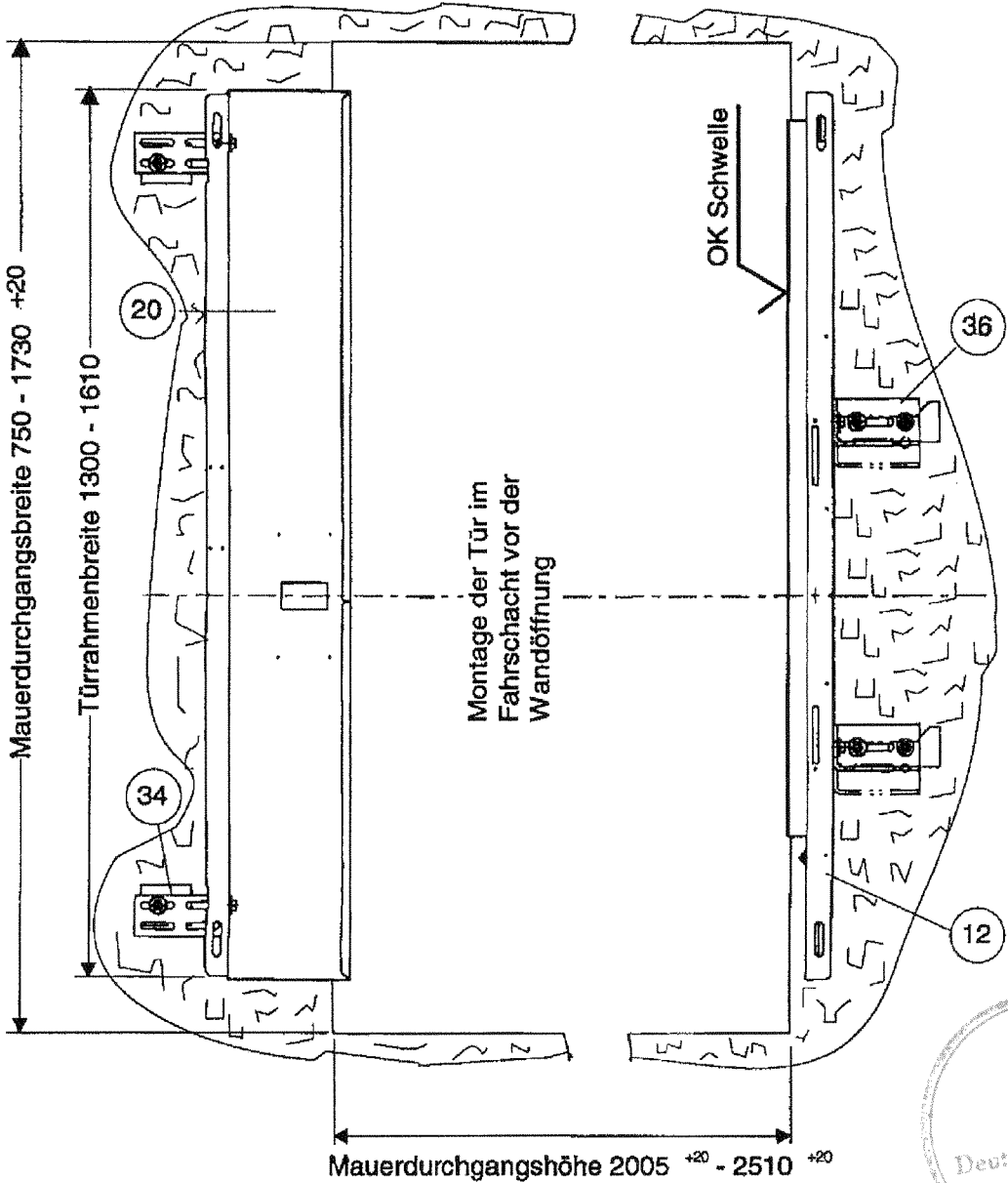
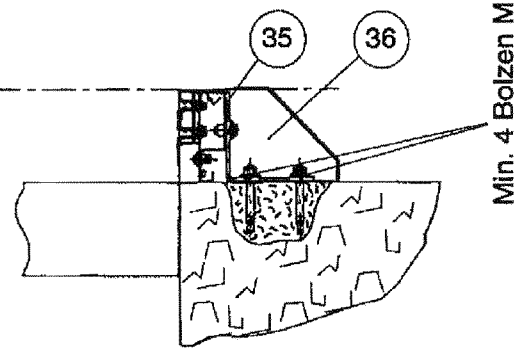
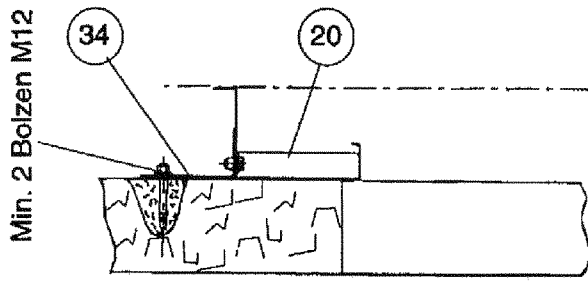


Positionsliste siehe Anlage 15-16

Maße in mm

Waagrecht bewegte, einseitig öffnende, zweiblättrige  
 Fahrschacht-Teleskop-Schiebetür Typ "PRIMA"  
 als Abschluß in Fahrschachtwänden der Feuerwiderstandsklasse F 90  
 - Türblatt -

Anlage 6  
 zur allg. bauaufsichtlichen  
 Zulassung  
 Nr. Z-6.2-1531  
 vom 01.09.2006



Positionsliste siehe Anlage 15-16

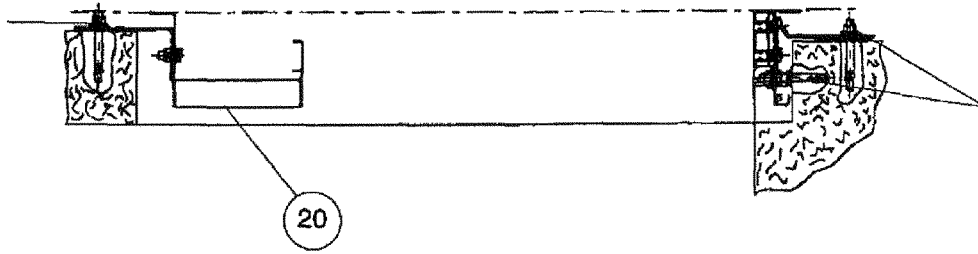
Maße in mm

Waagrecht bewegte, einseitig öffnende, zweiblättrige  
 Fahrschacht-Teleskop-Schiebetür Typ "PRIMA"  
 als Abschluß in Fahrschachtwänden der Feuerwiderstandsklasse F 90  
 - Einbau und Wandbefestigung -

Anlage 7  
 zur allg. bauaufsichtlichen  
 Zulassung  
 Nr. Z-6.2-1531  
 vom 01.09.2006

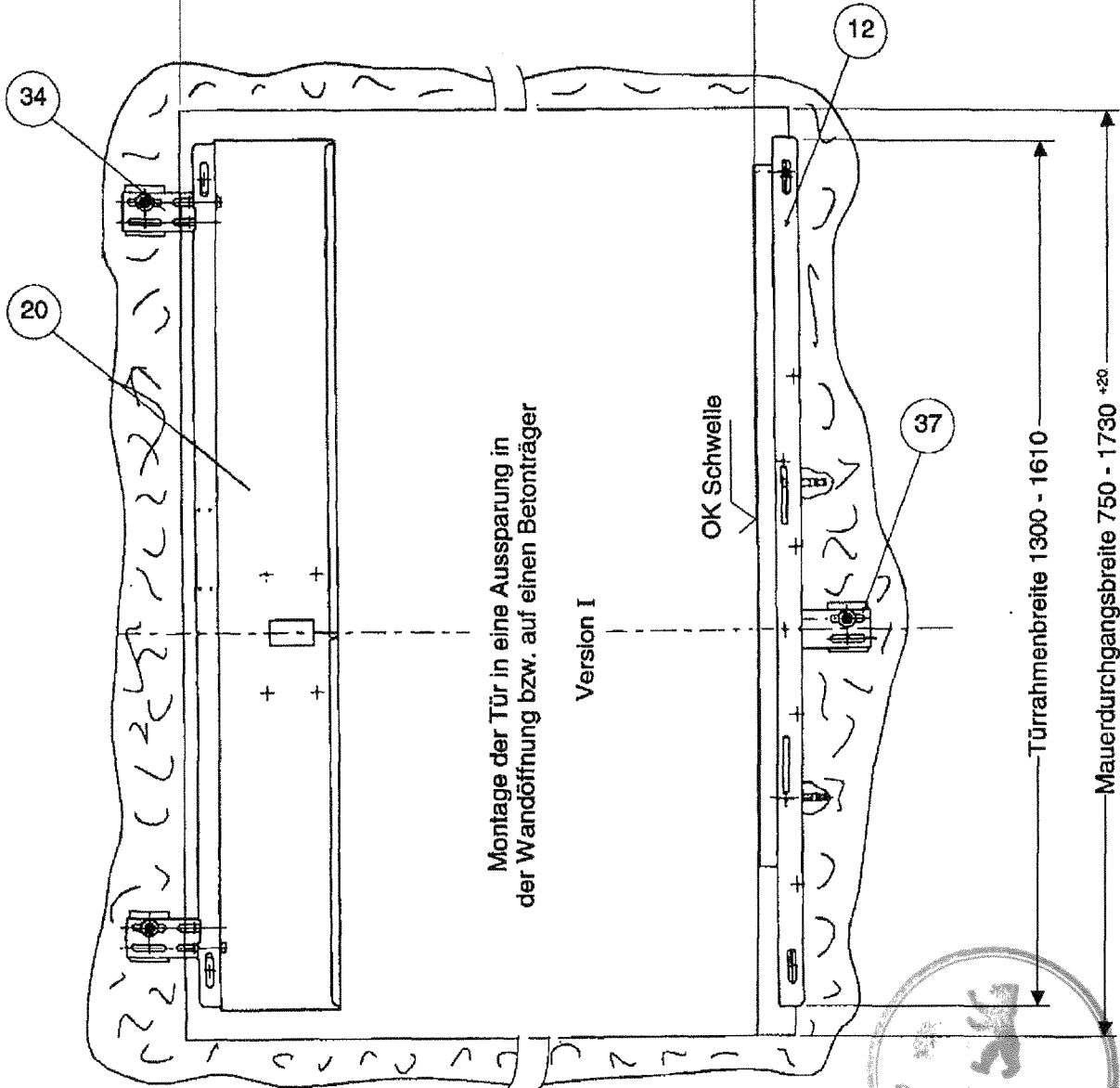
File : PRIMA\_DRST\_ANL07\_TLD\_3.DWG

Min. 2 Bolzen M12



Min. 3 Bolzen M12

Mauerdurchgangshöhe 2005 <sup>+20</sup> 2510 <sup>+20</sup>



Montage der Tür in eine Aussparung in der Wandöffnung bzw. auf einen Betonträger

Version I

OK Schwelle

Türrahmenbreite 1300 - 1610  
Mauerdurchgangsbreite 750 - 1730 <sup>+20</sup>



Positionsliste siehe Anlage 15-16

Maße in mm

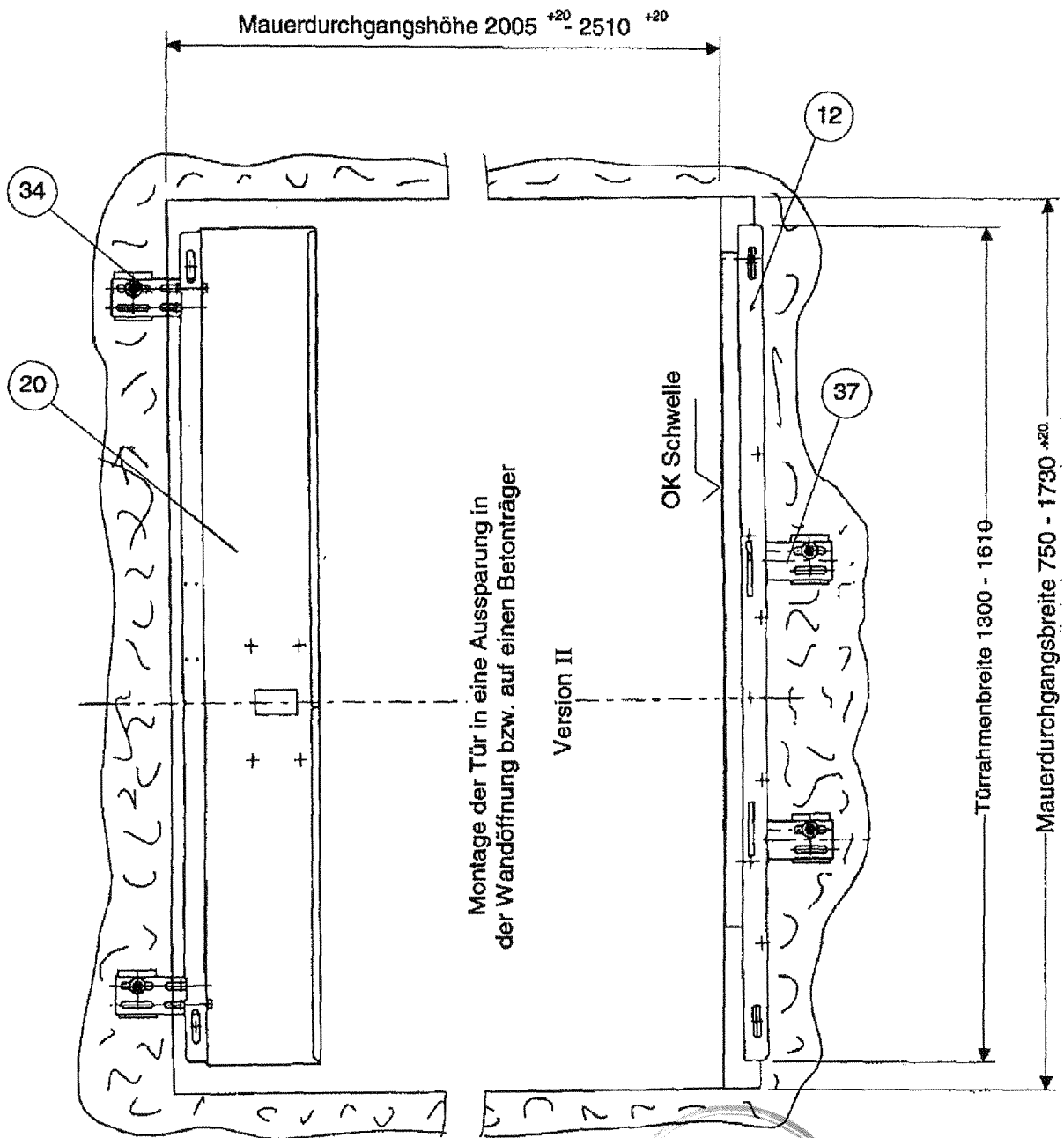
File: PRIMA\_DIBT\_ANL08\_TLD\_3.DWG

Waagrecht bewegte, einseitig öffnende, zweiblättrige  
 Fahrschacht-Teleskop-Schiebetür Typ "PRIMA"  
 als Abschluß in Fahrschachtwänden der Feuerwiderstandsklasse F 90  
 - Einbau und Wandbefestigung -

Anlage 8  
 zur allg. bauaufsichtlichen  
 Zulassung  
 Nr. Z-6.2-1531  
 vom 01.09.2006

Min. 2 Bolzen M12

Min. 2 Bolzen M12



Positionenliste siehe Anlage 15-16

Maße in mm

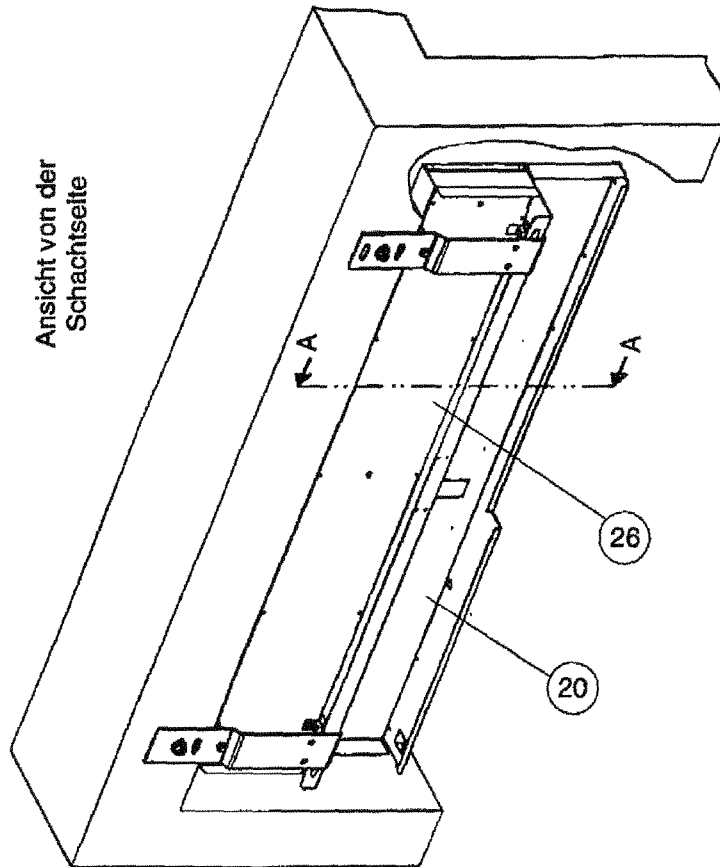


31

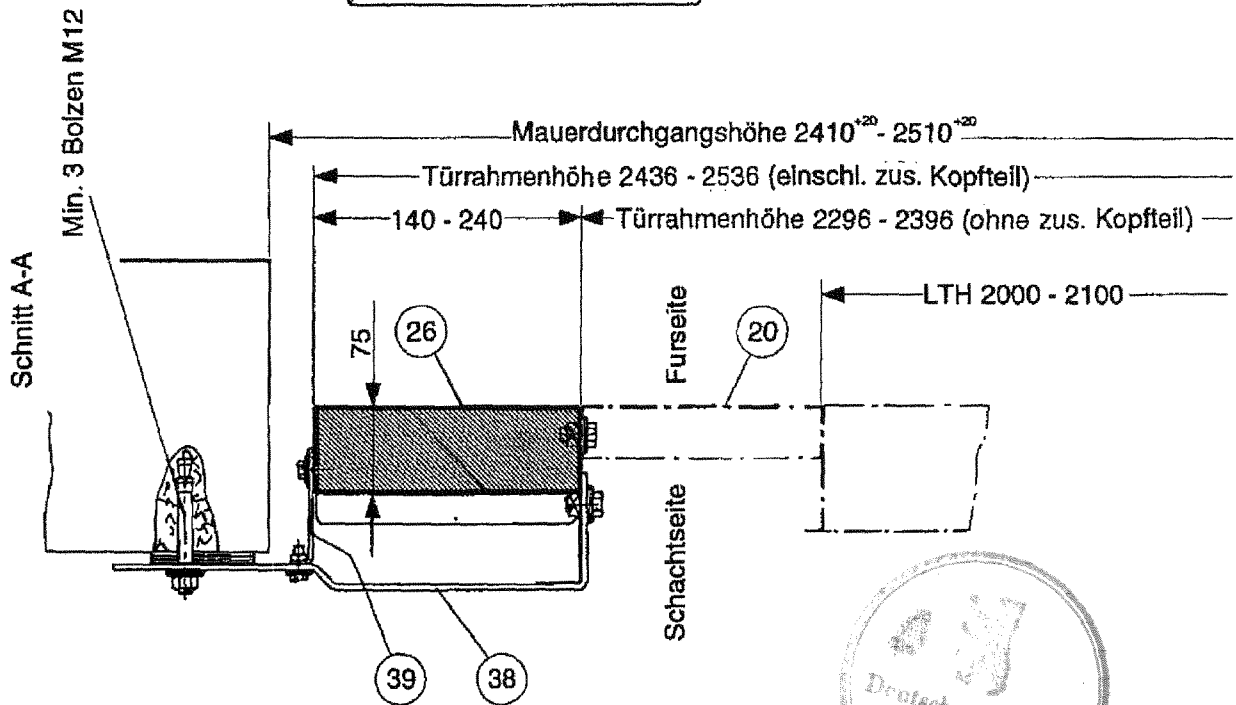
Waagrecht bewegte, einseitig öffnende, zweiblättrige  
 Fahrschacht-Teleskop-Schiebetür Typ "PRIMA"  
 als Abschluß in Fahrschachtwänden der Feuerwiderstandsklasse F 90

- Einbau und Wandbefestigung -

Anlage 9  
 zur allg. bauaufsichtlichen  
 Zulassung  
 Nr. Z-6.2-1531  
 vom 01.09.2006



Ansicht von der  
Schachtseite



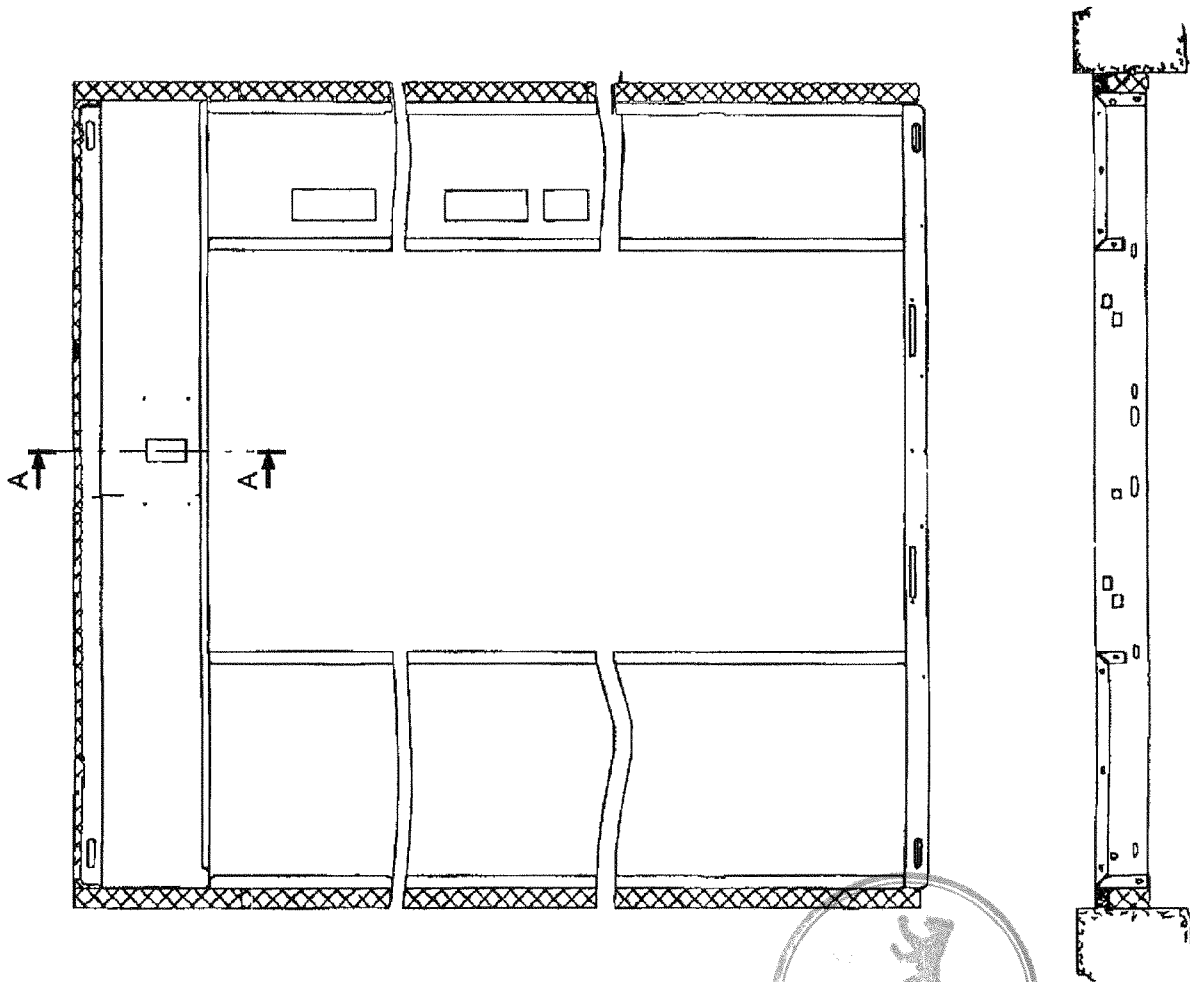
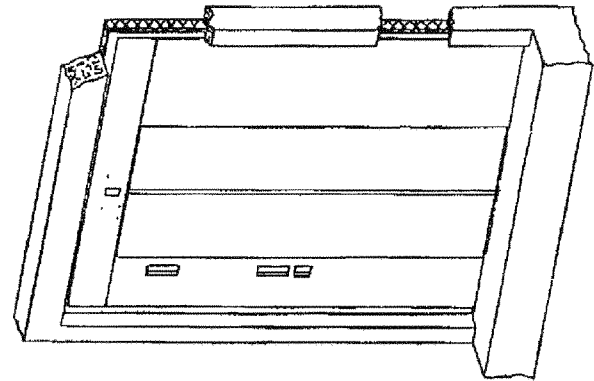
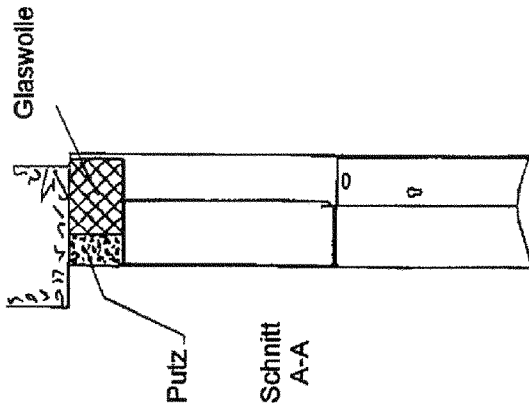
LTH = Lichte Türhöhe

Positionenliste siehe Anlage 15-16

Maße in mm

Waagrecht bewegte, einseitig öffnende, zweiblättrige  
 Fahrschacht-Teleskop-Schiebetür Typ "PRIMA"  
 als Abschluß in Fahrschachtwänden der Feuerwiderstandsklasse F 90  
 - Zusätzliches Kopfteil -

Anlage 10  
 zur allg. bauaufsichtlichen  
 Zulassung  
 Nr. Z-6.2-1531  
 vom 01.09.2006

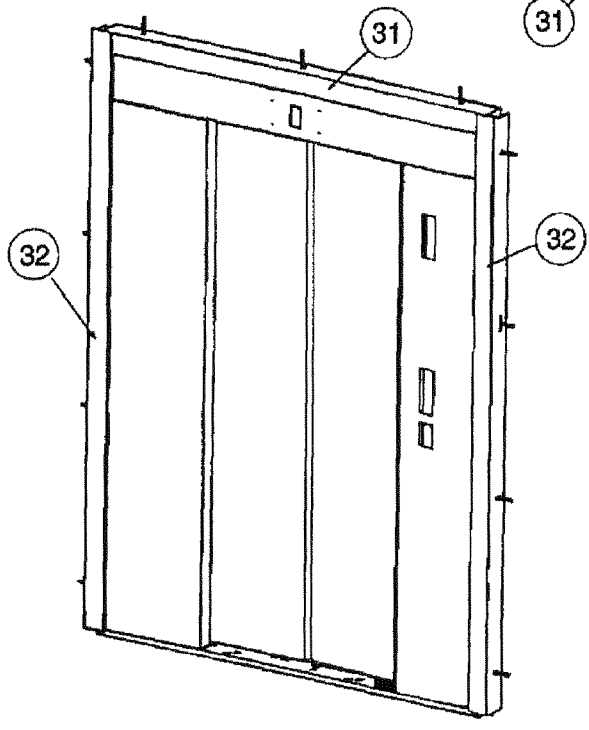
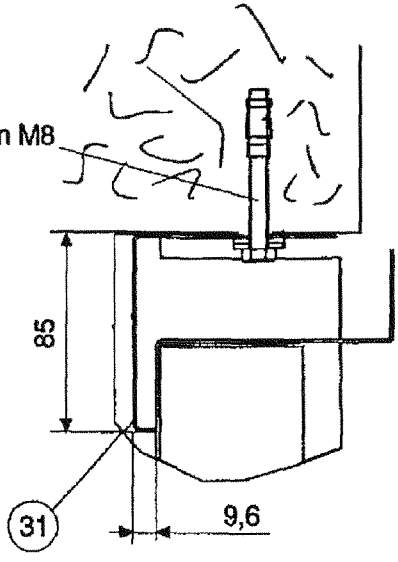
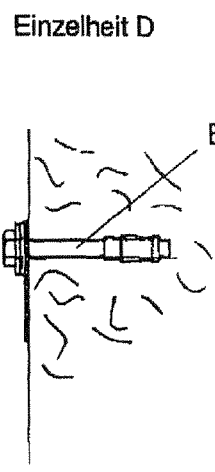
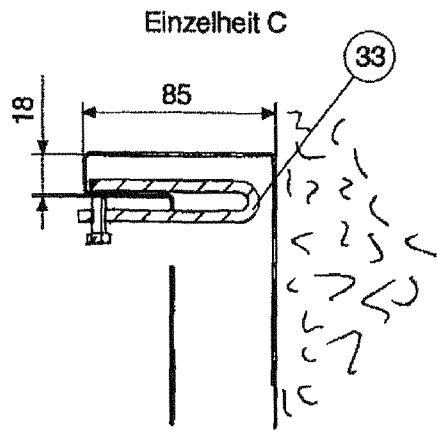
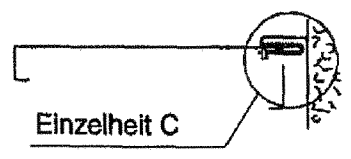
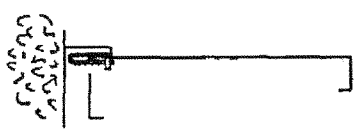
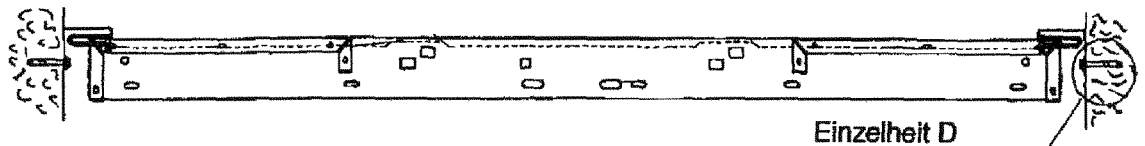


Positionsliste siehe Anlage 15-16

Maße in mm

Waagrecht bewegte, einseitig öffnende, zweiblättrige  
 Fahrschacht-Teleskop-Schiebetür Typ "PRIMA"  
 als Abschluß in Fahrschachtwänden der Feuerwiderstandsklasse F 90  
 - Montage ohne zusätzliche Türrahmeneinfassung -

Anlage 11  
 zur allg. bauaufsichtlichen  
 Zulassung  
 Nr. Z-6.2-1531  
 vom 01.09.2006



Positionsleiste siehe Anlage 15-16

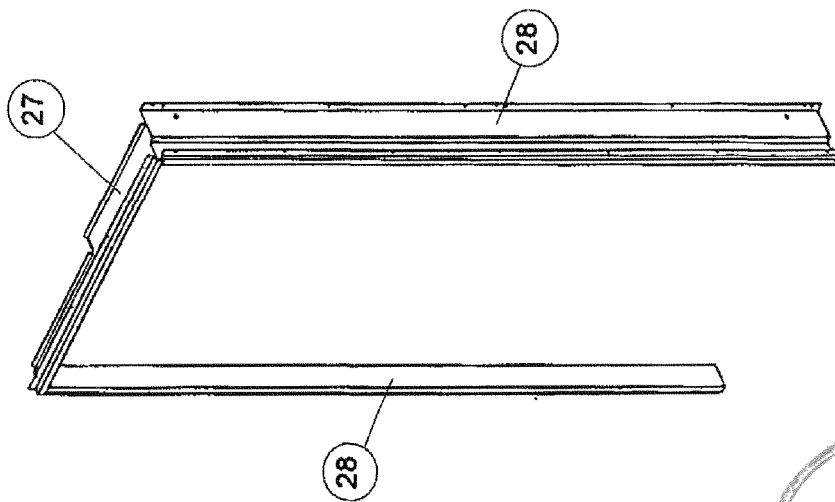
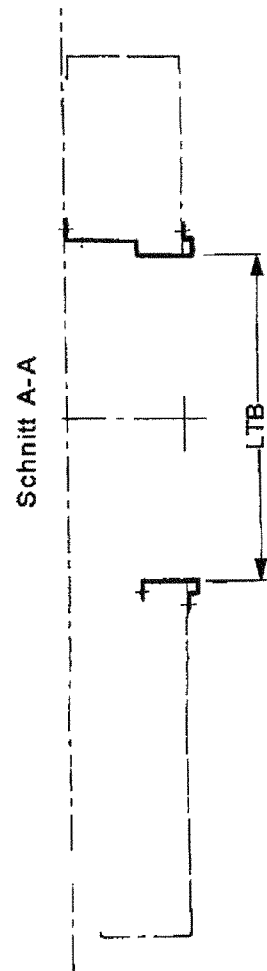
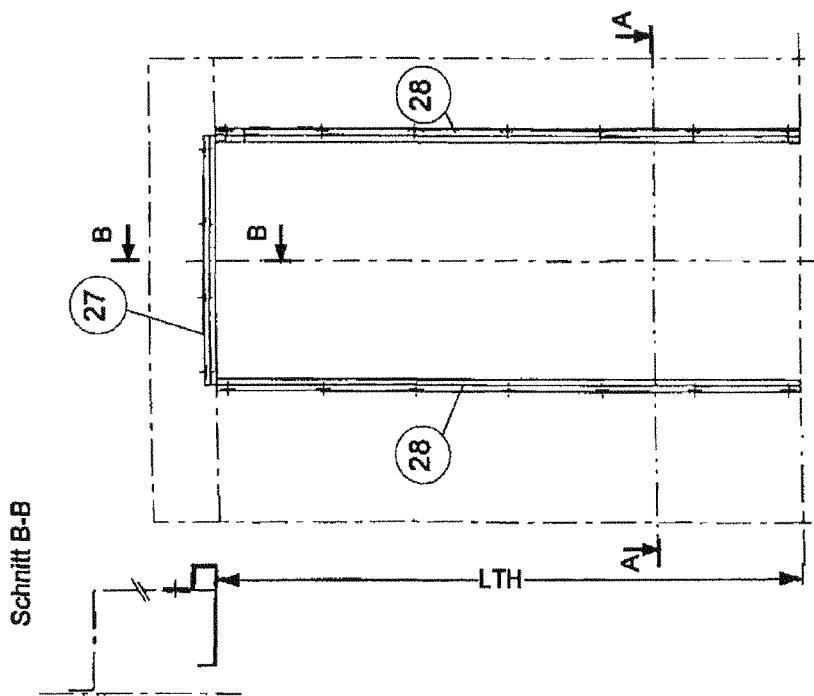
Maße in mm

Waagrecht bewegte, einseitig öffnende, zweiblättrige  
 Fahrstuhl-Teleskop-Schiebetür Typ "PRIMA"  
 als Abschluß in Fahrstuhlwänden der Feuerwiderstandsklasse F 90  
 - Montage mit Türrahmeneinfassung -

Anlage 12  
 zur allg. bauaufsichtlichen  
 Zulassung  
 Nr. Z-6.2-1531  
 vom 01.09.2006

Fig. : PRIMA\_DIBT\_ANL12\_TLB\_3.DWG





LTB = Lichte Türbreite  
LTH = Lichte Türhöhe

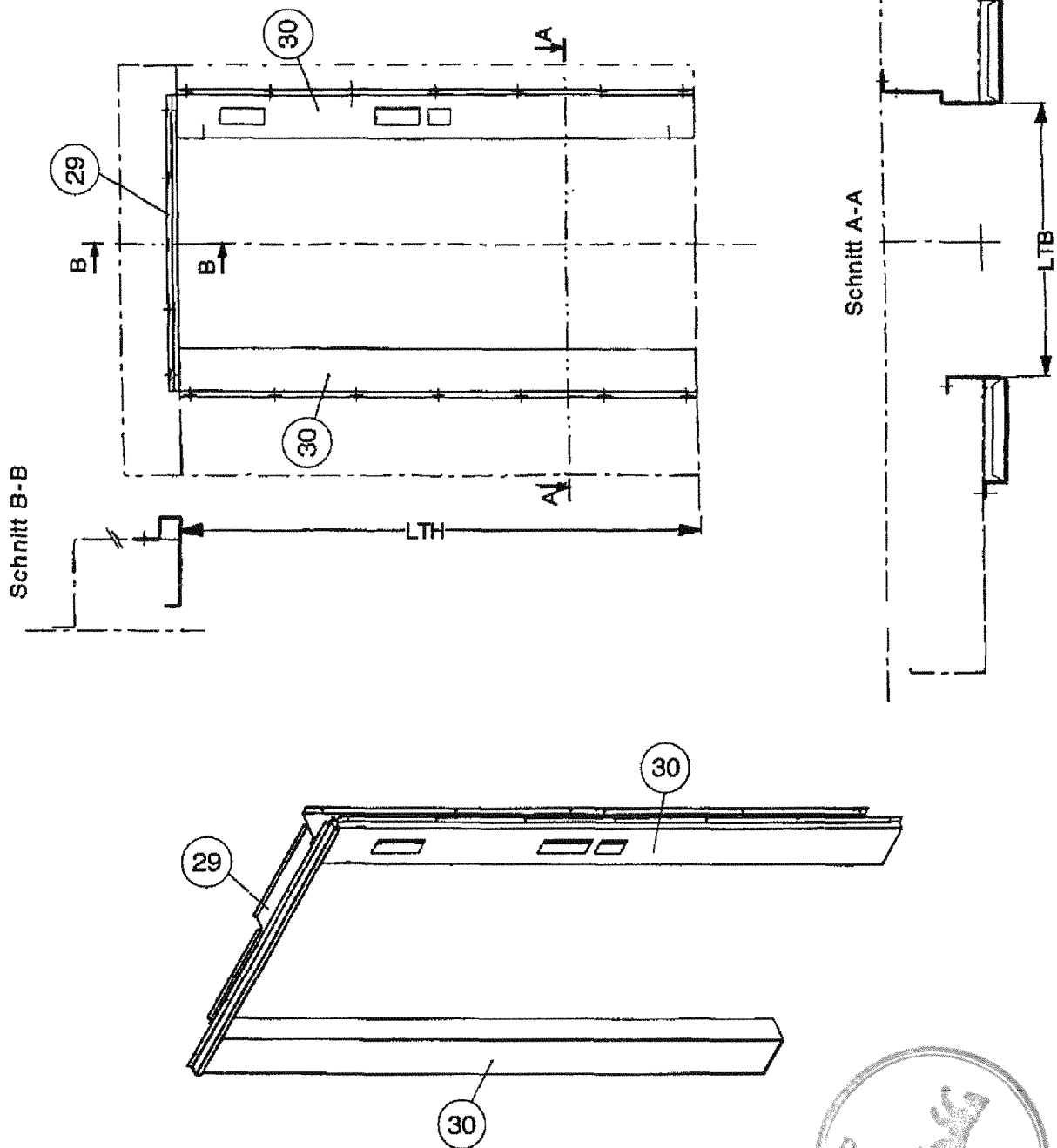
Positionsliste siehe Anlage 15-16

Maße in mm



Waagrecht bewegte, einseitig öffnende, zweiblättrige  
Fahrschacht-Teleskop-Schiebetür Typ "PRIMA"  
als Abschluß in Fahrschachtwänden der Feuerwiderstandsklasse F 90  
- Eingangseinfassung SF -

Anlage 13  
zur allg. bauaufsichtlichen  
Zulassung  
Nr. Z-6.2-1531  
vom 01.09.2006



LTB = Lichte Türbreite  
 LTH = Lichte Türhöhe

Positionsliste siehe Anlage 15-16

Maße in mm



Waagrecht bewegte, einseitig öffnende, zweiblättrige  
 Fahrstuhl-Teleskop-Schiebetür Typ "PRIMA"  
 als Abschluß in Fahrstuhlwänden der Feuerwiderstandsklasse F 90  
 - Eingangseinfassung MRF -

Anlage 14  
 zur allg. bauaufsichtlichen  
 Zulassung  
 Nr. Z-6.2-1531  
 vom 01.09.2006

POS.	BEZEICHNUNG	WERKSTOFF	ANLAGE
1	Türblatt	Stahlblech 1,5 mm	2,3,4,5,6,21
2	Abdeckwinkel	Stahlblech 1,2 mm	3,5,21
3	Führungsstück	Hartgummi	4
4	Dämmung	Steinwolle, 22 mm Dichte : 145 kg/m <sup>3</sup> Einseitig mit Mineral- Glaswolle beschichtet (OTIS Spez. FAA3)	5,21
5	Winkel	Stahlblech 1,5 mm	5,21
6	Winkel	Stahlblech 1,5 mm	5,21
7	Winkel	Stahlblech 1,5 mm	5
8	Rollenhänger	Stahlblech 2,5 mm	2,4
9	Laufrolle	Stahl kunststoffummantelt	4
10	Türverschluß	Baugruppe	2
11	Schließgewicht	Stahl	2,4
12	Schwellenträger	Stahlblech 1,5 mm	2,4,7,8,9
13	Antrittsschwelle	Aluminium	2,3,4
14	Schürze	Stahlblech 1,5mm	4
15	Rahmenseitenteil	Stahlblech 1,2 mm	2,3,4
16	Dämmung	Steinwolle, 22 mm Dichte : 145 kg/m <sup>3</sup> einseitig mit Mineral-Glaswolle beschichtet (OTIS Spez. FAA3)	3
20	Rahmenoberenteil	Stahlblech 1,5 mm	2,4,7,8,9,10
21	Laufschiene	Aluminium	2,4
22	Seilumlenkrolle	Stahl	2
23	Dämmung	Silikat-Brandschutzplatte 8,0 mm, min. 660 kg/m <sup>3</sup> (Otis Spez. F08)	4
26	Zus. Kopfteil	Stahlblech, mit Steinwolle gefüllt Dichte : 144 kg/m <sup>3</sup>	10



Waagrecht bewegte, einseitig öffnende, zweiblättrige  
 Fahrschacht-Teleskop-Schiebetür Typ "PRIMA"  
 als Abschluß in Fahrschachtwänden der Feuerwiderstandsklasse F 90

- Positionsliste -

Anlage 15  
 zur allg. bauaufsichtlichen  
 Zulassung  
 Nr. Z-6.2-1531  
 vom 01.09.2006

POS.	BEZEICHNUNG	WERKSTOFF	ANLAGE
27	Eingangs-	Stahlblech 1,0 mm	13
28	einfassung (SF)	Stahlblech 1,0 mm	13
29	Eingangs-	Stahlblech 1,0 mm	14
30	einfassung (MRF)	Stahlblech 1,0 mm	14
31	Türrahmen-	Stahlblech 1,2 mm	12
32	einfassung	Stahlblech 1,2 mm	12
33	Clip	Stahl	12
34	Winkel	Stahlblech 4,0 mm	7,8,9
35	Strebe	Stahlblech 3,0 mm	7
36	Winkel	Stahlblech 6,0 mm	7
37	Winkel	Stahlblech 4,0 mm	8,9
38	Winkel	Stahlblech 5,0 mm	10
39	Winkel	Stahlblech 3,0 mm	10

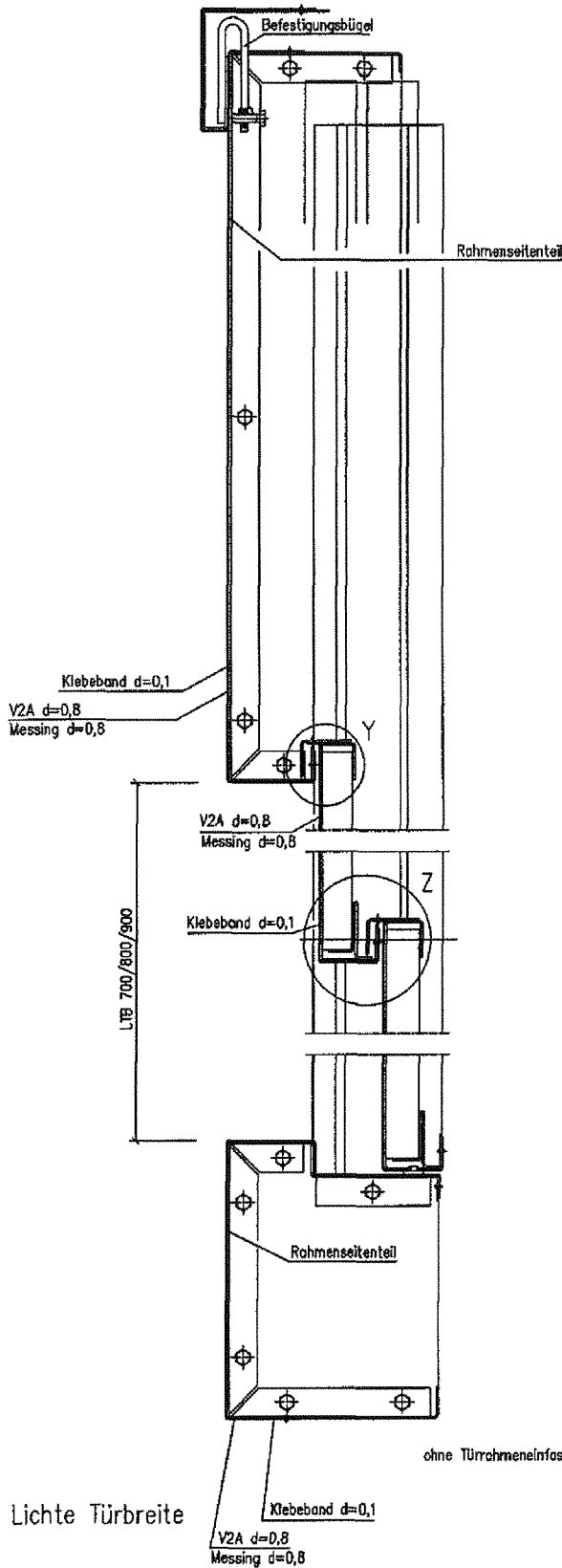


Waagrecht bewegte, einseitig öffnende, zweiblättrige  
 Fahrschacht-Teleskop-Schiebetür Typ "PRIMA"  
 als Abschluß in Fahrschachtwänden der Feuerwiderstandsklasse F 90

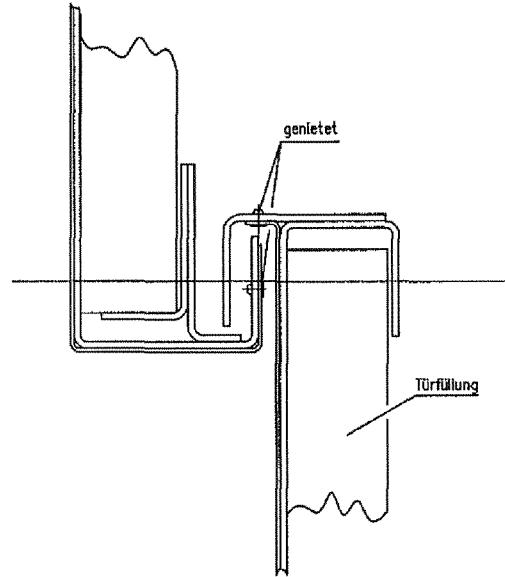
- Positionsliste -

Anlage 16  
 zur allg. bauaufsichtlichen  
 Zulassung  
 Nr. Z-6.2-1531  
 vom 01.09.2006

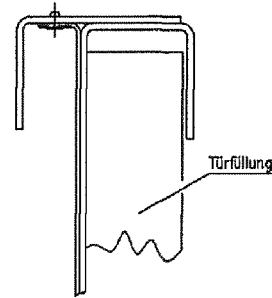
mit Türrohmeinfassung



Einzelheit Z



Einzelheit Y

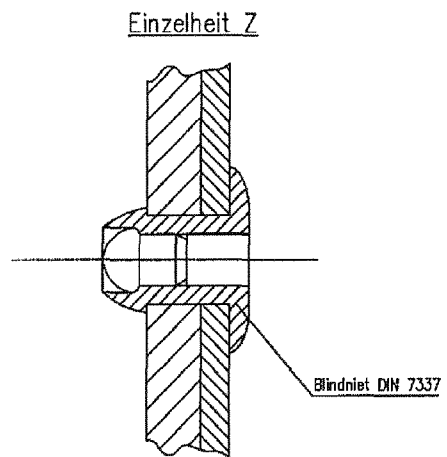
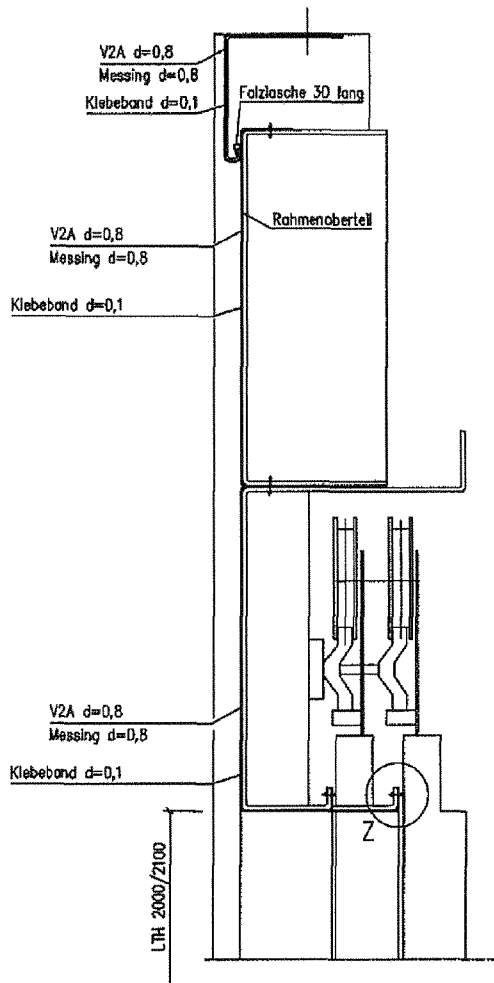


Maße in mm

File : PRIMA\_DIBI\_ANL17\_TLD\_3.DWG

Waagrecht bewegte, einseitig öffnende, zweiblättrige  
 Fahrtschacht-Teleskop-Schiebetür Typ "PRIMA"  
 als Abschluß in Fahrtschachtwänden der Feuerwiderstandsklasse F 90  
 - Edelstahlverkleidung; Einzelheiten -

Anlage 17  
 zur allg. bauaufsichtlichen  
 Zulassung  
 Nr. Z-6.2-1531  
 vom 01.09.2006



LTH = Lichte Türhöhe

Maße in mm

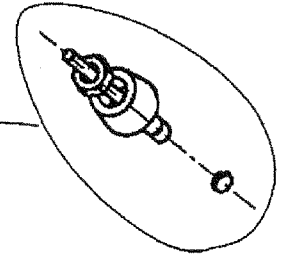
Waagrecht bewegte, einseitig öffnende, zweiblättrige  
 Fahrschacht-Schiebetür Typ "PRIMA"  
 als Abschluß in Fahrschachtwänden der Feuerwiderstandsklasse F 90  
 - Edelstahlverkleidung; Einzelheiten -

Anlage 18  
 zur allg. bauaufsichtlichen  
 Zulassung  
 Nr. Z-6.2-1531  
 vom 01.09.2006

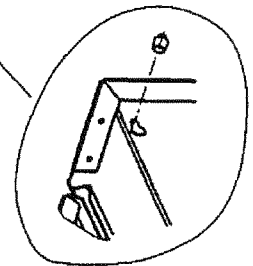
Fahrschachttür PRIMA

Zusätzliches Kopfteil

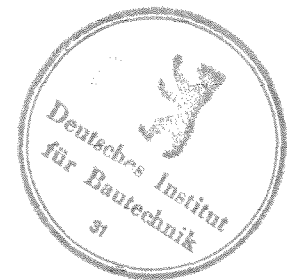
Formniet :



Befestigung :



Wartungs- und Notbefreiungseinheit



Waagrecht bewegte, einseitig öffnende, zweiblättrige  
Fahrschacht-Teleskop-Schiebetür Typ "PRIMA"  
als Abschluß in Fahrschachtwänden der Feuerwiderstandsklasse F 90  
- Wartungs- und Notbefreiungseinheit -

Anlage 19  
zur allg. bauaufsichtlichen  
Zulassung  
Nr. Z-6.2-1531  
vom 01.09.2006

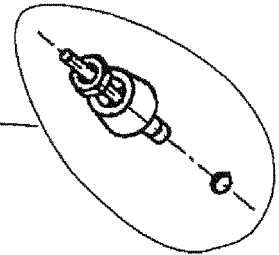


Fahrschachttür PRIMA

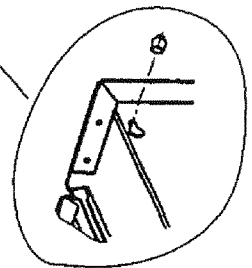
Zusätzliches Kopfteil

Dekoratives Aufsatzteil

Formniet :

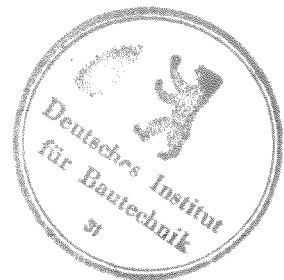


Befestigung :



Wartungs- und Notbefreiungseinheit

Dekoratives Vorsatzteil



Waagrecht bewegte, einseitig öffnende, zweiblättrige  
Fahrschacht-Teleskop-Schiebetür Typ "PRIMA"  
als Abschluß in Fahrschachtwänden der Feuerwiderstandsklasse F 90  
- Wartungs- und Notbefreiungseinheit mit dekorativen Zusatzteilen -

Anlage 20  
zur allg. bauaufsichtlichen  
Zulassung  
Nr. Z-6.2-1531  
vom 01.09.2006