

Deutscher Ausschuss für Aufzüge (DAfA)

Interpretationen der DAfA-Hotline Stand 06.01.2006

Deutscher Ausschuss für Aufzüge
(DAfA)

Geschäftsstelle
Verband Deutscher Maschinen-
und Anlagenbau e.V.

**Fachverband
Aufzüge und Fahrtreppen**

Lyoner Straße 18
D-60528 Frankfurt am Main

Telefon +49 69 66 03-13 22
Telefax +49 69 66 03-16 65

E-Mail auf@vdma.org

Internet www.vdma.org

DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG

Anhang I 4.8

Anfrage Nr. **01/2000**

Norm: EN 81-1

Ziffer 8.17.3 Satz 1

Datum der Anfrage: 23.10.2000

Norm: EN 81-2

Ziffer 8.17.3 Satz 1

Datum der Antwort: 20.03.2001

Anfrage

Beleuchtung der Kabine

Der Fahrkorb muss innen ausreichend beleuchtet werden, sobald er benutzt wird oder wenn eine Tür geöffnet wird.

Daraus läßt sich u. E. aber nicht ableiten, daß bei ausgeschalteter bzw. defekter Fahrkorbbeleuchtung und/oder fehlender Stromversorgung, gleichzeitig die Steuerung ausgeschaltet sein muß bzw. keine Kommandos mehr angenommen werden dürfen.

Antwortvorschlag des Einreichers

Das Schutzziel der AufzR, Anh. I, 4.8 wird dadurch erreicht,

- daß kein Unbefugter den Schalter für die Beleuchtung der Kabine betätigen kann¹ und
- befugte Personen darüber instruiert sind, daß sie nicht nur das Kabinenlicht, sondern gleichzeitig auch den Hauptschalter mit ausschalten².

Ansonsten handelt es sich um eine unberechtigte Handlung, die nicht durch zusätzliche Maßnahmen verhindert werden muss.

Solange das Kabinenlicht nicht außerhalb der Betriebsräume der Aufzugsanlage geschaltet werden kann, gilt diese Forderung als erfüllt.

Hotline-Empfehlung

Ja, jedoch ist der Schalter für das Kabinenlicht entsprechend zu kennzeichnen.

Vorschlag: Kabinenlichtschalter

Bei Betätigung muss auch die Anlage stillgesetzt werden. Bei hydraulisch angetriebenen Aufzügen muss das Abschalten des Fahrkorblichtes über den außerhalb des Triebwerk-

raumes angeordneten Lichtschalter unmittelbar die Rücksendung in die unterste Halte stelle einleiten. Der außerhalb des Triebwerkraumes angeordnete Lichtschalter darf nicht am Fahrkorb angebracht sein.

Bestätigt v. DAfA (Sitzung v. 20.03.01)

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich ja nein

¹ DIN EN 81-1/2, Ziffer 6.1.1 erster Satz

² DIN EN 81-1/2, Ziffer 0.3.8 letzter Satz

DAfA - Hotline

Richtlinie	Anlage I, 3.2	Anfrage Nr. 02/2000
Norm: EN 81-1	Ziffer 9.10.5	Datum der Anfrage: 15.09.2000
Norm		Datum der Antwort: 20.03.2001

Anfrage

Schutzeinrichtung für aufwärts fahrenden Fahrkorb

Gem. EN 81-1 Ziffer 9.10.5 muß „beim Ansprechen der Schutzeinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit, eine elektrische Sicherheitseinrichtung betätigt werden“.

Kann diese Forderung als erfüllt angesehen werden, wenn das Gegengewicht mit einer Fangvorrichtung und einem Übergeschwindigkeitsbegrenzer ohne Schalter und der Geschwindigkeitsbegrenzer der Kabine mit einem elektrischen Sicherheitsschalter für die Aufwärtsrichtung ausgerüstet ist, da man davon ausgehen kann, daß bei Übergeschwindigkeit der Kabine nicht nur die Fangvorrichtung am Gegengewicht, sondern gleichzeitig die elektrische Sicherheitsrichtung am Übergeschwindigkeitsbegrenzer der Kabine ausgelöst wird?

Antwortvorschlag des Einreichers

Ja

Hotline-Empfehlung

Die Schutzeinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb selbst muß eine elektrische Sicherheitseinrichtung betätigen. Die mittelbare Auslösung durch den Geschwindigkeitsbegrenzer der Kabine erfüllt diese Anforderung nicht.

Als Sicherheitseinrichtung für den aufwärts unkontrolliert fahrenden Fahrkorb (9.10.5) ist hier das System des GGW's, d.h. Fangvorrichtung u. Geschwindigkeitsbegrenzer, zu sehen. Das bedeutet, dass dieses System eine elektr. Sicherheitseinrichtung haben muss.

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich ja nein

(Entscheidung des DAfA, Sitzung v. 20.03.01)

DAfA - Hotline

Richtlinie		Anfrage Nr. 01/2001
Norm: EN81-1/2	Ziffer 8.13.4	Datum der Anfrage: 26.01.2001
Norm:	Ziffer	Datum der Antwort: 20.03.2001

Anfrage

Ist die Forderung gemäß 8.13.4 als erfüllt anzusehen, wenn ein Piktogramm „rundes Schild mit stilisierten Werker mit ausgestreckter Hand, Handfläche gegen den Betrachter zeigend“ DIN 4844-2, D-P006 an der Umwehrgung auf der Kabine angebracht ist?

Antwortvorschlag des Einreichers

siehe oben

Hotline-Empfehlung

Es konnte keine einheitliche Meinung erreicht werden. Da es sich bei diesem Schild um ein Verbots- und nicht um ein Hinweisschild handelt, wird 1) entweder ein Text oder ein entsprechendes „Hinweis“-Schild als notwendig angesehen oder 2) die Auffassung des Anfragenden wird bestätigt, obwohl besser das Schild aus der gleichen DIN (DIN 4844-2) eingesetzt werden sollte.
Diskussion der Entscheidung auf der nächsten DAfA Sitzung am 20.03.01.

DAfA Entscheidung vom 20.03.2001

Das Schild D-P006 trifft nicht den Sinn von Ziffer 8.13.4. Ohne die Ziffer 8.13.4 durch die Vorgabe eines einzelnen Schildes einzuschränken wird empfohlen, ein Hinweis- oder Warnschild und/oder einen Text „Nicht hinauslehnen“ o.ä. zu verwenden.



Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich ja nein

DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG

Anhang I 2.1

Anfrage Nr. **01/2002**

Norm: EN 81-1

Ziffer 5.7.3.2 Satz 3 + 4

Datum der Anfrage: 09.04.2002

Norm: EN 81-2

Ziffer 5.7.2.2 Satz 3 + 4

Datum der Antwort: 25.09.2002

Anfrage

Ausklappbare Leiter in der Schachtgrube

Diese Einrichtung darf nicht in den Bereich der sich bewegenden Aufzugsteile hineinragen.

Ist eine elektrische Überwachung erforderlich, wenn eine ausklappbare Leiter in der benutzbaren Stellung in die Fahrbahn des Fahrkorbes oder in den Bereich sich bewegender Aufzugsteile hineinragt ?

Antwortvorschlag des Einreichers

Wenn eine klappbare Leiter verwendet wird, sollte diese in der benutzbaren Stellung (Kollision mit bewegenden Aufzugsteilen) den Betrieb des Aufzuges unterbrechen.

Eine Möglichkeit wäre, wenn die ausgeklappte Leiter in der Schachttüröffnung steht und ein Schließen der Tür somit verhindert ist.

Hotline-Antwort

Die vorgeschlagene Unterbrechung des Betriebs in der benutzbaren Stellung der Leiter kann weder aus der AufzRL noch aus der EN 81-1/2 abgeleitet werden. Ein Hinweis (z. B. in der Betriebsanleitung) wird als ausreichend angesehen.

Diese Auffassung wurde vom Spiegelgremium auf der Sitzung am 04./05.09.2002 bestätigt.

25.09.2002

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich ja nein

DAfA - Hotline

Vorschrift: AufzV	§ 3 Absatz 1	Anfrage Nr. 02/2002
Vorschrift: Umbaukatalog:2000-06	Ziffer 8.1	Datum der Anfrage: 30.04.2002
Norm: -		Datum der Antwort: 25.09.2002

Anfrage

Ist bei kompletter Änderung der Steuerung auch die Einrichtung zur Kontrolle der Beladung nach EN 81-1/2, Ziffer 14.2.5, nachzurüsten?

Sachverhalt

Der vom DAfA herausgegebene Umbaukatalog beschreibt in Ziffer 8.1, dass die Anforderungen aus EN 81-1/2, Ziffer 13 und 14, bei kompletter Änderung der Steuerung zu beachten sind. Darüberhinaus sind alle durch + gekennzeichneten Einrichtungen nachzurüsten.

Daraus lässt sich u. E. aber nicht ableiten, dass der gesamte Inhalt der Ziffern 13 und 14 von EN 81-1/2 an der umzubauenden Anlage zu berücksichtigen ist.

Wir meinen, dass zunächst nur die Inhalte Berücksichtigung finden müssen, die den Steuerschrank betreffen und zusätzlich die unter + aufgeführten Einrichtungen.

Darunter befindet sich aber nicht die Einrichtung zur Kontrolle der Beladung nach EN 81-1/2, Ziffer 14.2.5.

Antwortvorschlag des Einreichers

Bei kompletter Änderung der Steuerung sind die Anforderungen - die den Steuerschrank betreffen - nach EN 81-1/2, Ziffer 13 und 14, zu berücksichtigen und zusätzlich die unter + aufgeführten Einrichtungen. Weitere Einrichtungen, wie z.B. die Kontrolle der Beladung nach EN 81-1/2, Ziffer 14.2.5, lassen sich aus den Anforderungen nach Ziffer 8.1 des Umbaukataloges nicht ableiten. Die Vorbereitung der Kontrolle der Beladung sollte im Steuerschrank vorgesehen werden.

Hotline-Antwort

Anmerkung und Lastwiegung:

Die Kontrolle der Lastwiegung ist bei Änderung der kompletten Steuerung in der Steuerung vorbereitend vorzusehen.

Diese Änderung ist bereits vom DAfA auf seiner Sitzung am 29.05.2002 so verabschiedet worden. Der Umbaukatalog wird in seiner nächsten Ausgabe diese Änderung beinhalten.

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich

ja

nein

DAfA - Hotline

Vorschrift: AufzV

Anfrage Nr. **03/2002**

Norm: TRA 200

Ziffer TRA 266.5

Datum der Anfrage: 28.06.2002

Norm:

Ziffer

Datum der Antwort: 25.09.2002

Anfrage

Ist es ausreichend, einen Feuerwehraufzug mit einem gefährlichen Betriebszustand über die DFÜ/ZLT abzuschalten. d.h. der Feuerwehrscharter darf die DFÜ/ZLT **nicht** überbrücken?

Antwortvorschlag des Einreichers

*Es ist **nicht** ausreichend, einen Feuerwehraufzug mit einem gefährlichen Betriebszustand über die DFÜ/ZLT abzuschalten. Vielmehr **muss** der Aufzug über den Hauptscharter im Triebwerksraum abgeschaltet werden.*

Eine Abschaltung des Feuerwehraufzugs mittels DFÜ/ZLT ist nur dann zulässig, wenn ein Überbrücken der DFÜ/ZLT mittels Feuerwehr-Schlüsselscharter möglich ist

Ein Feuerwehrscharter darf nur durch Hauptscharter, Inspektionssteuerung oder Rückholsteuerung unwirksam werden.

Hotline-Antwort

Vorbemerkung: Bei Ansprechen einer Sicherheitseinrichtung (gefährlicher Betriebszustand) ist ein Betrieb der Anlage nicht möglich, da der Sicherheitsstromkreis unterbrochen ist.

Bei Vorliegen eines gefährlichen Betriebszustandes ist die Anlage nur durch Betätigen und Sicherung des Hauptscharters bis zur Instandsetzung ausser Betrieb zu nehmen.

In allen anderen Fällen muss die Anlage der Feuerwehr zur Verfügung stehen.

Ausnahme: Inspektions- oder Rückholbetrieb

25.09.2002

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich ja nein

DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG

Anfrage Nr. **05/2002**

Norm: EN 81-1/2

Pkt. 9.7

Datum der Anfrage: 15.08.2002

Norm:

Datum der Antwort: 25.09.2002

Anfrage

Rollen über dem Fahrkorb bei Seilaufzügen mit Maschinenraum unten am Schacht und Aufhängung 1:1 werden seit vielen Jahren erfolgreich eingesetzt. In den letzten Wochen haben wir den folgenden Einwand gegen diese Bauweise bekommen. Wir bitten Sie um Ihre Stellungnahme und Bewertung:

Einwand 1: Bei den Rollen fehlt ein Schutz gegen Wegschleudern von Teilen.

Antwortvorschlag des Einreichers

Die Rollen drehen sehr langsam. In der Regel weniger als 60 U/min. Bei diesen Drehzahlen, sind die Zentrifugalkräfte so klein, dass nichts mehr „weggeschleudert“ werden kann.

Weiterhin befinden sich diese Rollen direkt unter der Schachdecke, deshalb kann auch von oben nichts auf die Rollen drauffallen, was dann weggeschleudert werden kann.

Deshalb vertreten wir die These, dass eine Gefahr, dass Teile von der Rolle weggeschleudert werden können, nicht existiert. In der EN 81 wird in Punkt 9.7.1 und in Tabelle 2 ebenfalls nicht auf eine solche Gefahr hingewiesen, obwohl dort eine Seilumlenkrolle über dem Fahrkorb betrachtet und bewertet wird.

Hotline-Antwort

Ein Schutz gegen Wegschleudern von Teilen bei Rollen ist nicht gefordert.

Davon unberührt bleiben die Anforderungen bzgl. Schutzabdeckungen an rotierenden Teilen bestehen (Pkt. 9.7).

Hierzu gibt es eine Interpretationsanfrage an CEN/TC10, Nr. 566 (Status: Umfrageverfahren).

25.09.2002

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich ja nein

DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG		Anfrage Nr. 06/2002
Norm: EN 81-1/2	Pkt. 6.1.2	Datum der Anfrage: 15.08.2002
Norm:		Datum der Antwort: 25.09.2002

Anfrage

Rollen über dem Fahrkorb bei Seilaufzügen mit Maschinenraum unten am Schacht und Aufhängung 1:1 werden seit vielen Jahren erfolgreich eingesetzt. In den letzten Wochen haben wir den folgenden Einwand gegen diese Bauweise bekommen. Wir bitten Sie um Ihre Stellungnahme und Bewertung:

Einwand 2: Der Nachweis der Achse der Umlenkrolle ist Stand der Technik, es fehlt eine zusätzliche Absturzsicherung, die Umlenkrolle, Fahrkorb und Gegengewicht bei einem Achsenbruch auffängt.

Antwortvorschlag des Einreichers

Der Nachweis der Achse der Umlenkrolle wird geführt um den Bruch der Achse auszuschließen. Die Sicherheit wird wesentlich höher als allgemein im Maschinenbau üblich gewählt.

Es werden Wälzlager eingesetzt, die ein „Fressen“, wie es bei nichtgeschmierten Gleitlagerungen vorkommen könnte, verhindern.

Weiterhin lässt die EN 81 in Punkt 6.1.2 eine Umlenkrolle über dem Fahrkorb für den Seilstrang zum Gegengewicht zu, wenn die Achse vom Fahrkorbdach aus erreichbar ist. Die 2. Absturzsicherung wird nicht verlangt. Es ist kein Grund erkennbar, weshalb die 2. Absturzsicherung nur notwendig sein sollte, wenn der Seilstrang zum Fahrkorb führt, während sie entfallen kann, wenn der Seilstrang zum Gegengewicht führt. Außerdem könnte man auch interpretieren, dass jeder Seilstrang der vom Fahrkorb bei 1:1 Aufhängung wegführt, zum Gegengewicht geht und sich der Betrachter im Fahrkorb befindet.

Weiterhin wird eine solche Absturzsicherung auch nicht gefordert, wenn die Rolle außerhalb der Fahrkorbprojektion liegt. Die Gefahr, dass eine solche Rolle auf das Fahrkorbdach fallen kann ist auch dann gegeben, weil die Rolle irgendwo anstoßen und damit abgelenkt werden kann. Eine Absturzsicherung für die Rolle ist vorhanden.

Für die Auslegung einer solchen Absturzsicherung, die die Rolle, den Fahrkorb incl. Nutzlast und das Gegengewicht aus dem freien Fall auffangen könnte liegen keine realistischen Stoßfaktoren für die Lastannahme vor. Diese müssten unseres Erachtens sehr hoch ausfallen, da man davon ausgehen muss, dass entweder Fahrkorb oder Gegengewicht kurzzeitig bei einem Achsbruch in den freien Fall übergehen können und danach bei starren Auffangvorrichtungen sehr große Verzögerungen auftreten. Dieses Szenario ist jedoch unabhängig davon, ob eine Rolle über dem Fahrkorb angeordnet ist, oder ob sie außerhalb der Fahrkorbprojektion angeordnet ist.

Aus diesen Gründen vertreten wir die These, dass auch ohne diese zusätzliche Absturzsicherung das gleiche Sicherheitsniveau erreicht wird, wie wenn die Rolle außerhalb der Fahrkorbprojektion liegen würde. Weiterhin kann durch die und konstruktive Auslegung und Ausführung, die dem Stand der Technik entspricht der Fall eines Achsenbruchs unseres Erachtens ausgeschlossen werden.

Hotline-Antwort:

Umlenkrollen im Schachtkopf in der Projektion des Fahrkorbs sind nicht zulässig (Ausnahme gilt nur für Rollen zum Gegengewicht, siehe hierzu mein Kommentar zur Anfrage 05/02). Sollen trotzdem andere Rollen über der Kabine angeordnet werden, ist das eine Abweichung zur harmonisierten EN 81-1/2 und es muß entsprechend verfahren werden, d.h. Erstellung einer Gefahrenanalyse und Prüfung sowie Genehmigung durch einen Notified Body.

Was dieser NB verlangt, um das gleiche Sicherheitsniveau zu erreichen, z.B. Nachweis der Achsen, Absturzschutz, Sicherheitsanstrich (gelb/schwarz) etc, liegt in seinem Ermessen und kann nicht über eine DAfA Hotline Anfrage geklärt bzw. entschieden werden.

Hierzu gibt es eine Interpretationsanfrage an CEN/TC10, Nr. 566 (Status: Umfrageverfahren).

25.09.2002

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich ja nein

DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG

Anfrage Nr. **07/2002**

Norm: EN 81-1/2

Datum der Anfrage: 15.08.2002

Norm:

Datum der Antwort: 25.09.2002

Anfrage

Rollen über dem Fahrkorb bei Seilaufzügen mit Maschinenraum unten am Schacht und Aufhängung 1:1 werden seit vielen Jahren erfolgreich eingesetzt. In den letzten Wochen haben wir den folgenden Einwand gegen diese Bauweise bekommen. Wir bitten Sie um Ihre Stellungnahme und Bewertung:

Einwand 3: In der Betriebsanleitung fehlen Hinweise für die Sicherheitsvorkehrungen aufgrund der Abweichung zur EN 81 durch die Rolle über dem Fahrkorb.

Antwortvorschlag des Einreichers

In unserer Betriebsanleitung steht, dass Wartungsarbeiten nur von Personen, die eine Einweisung für diesen Aufzugstyp erhalten haben, durchgeführt werden dürfen. Wenn jetzt einzelne Punkte, die bei Wartungsarbeiten im Schacht beachtet werden müssen, in der Betriebsanleitung beschrieben würden, könnte beim Betreiber der Eindruck entstehen, dass er für Arbeiten im Schacht auf einen eingewiesenen Aufzugsmonteur verzichten und einzelne Tätigkeiten von jemand anderem erledigen lassen könnte. (Wer kann verstehen, dass man Handlungen in einer Anweisung beschreibt und erklärt, die man in der gleichen Anweisung verbietet?) Wir wollen verhindern, dass der Betreiber erwägt Arbeiten im Schacht selbst durchführen zu können, weil dies 1.) keine komplette Anweisung für das richtige Arbeiten im Schacht wäre, und weil 2.) keine Betriebsanleitung eine theoretische und praktische Ausbildung zum Aufzugsmonteur mit anschließender theoretischer und praktischer Einweisung für den jeweiligen speziellen Aufzugstyp halbwegs gleichwertig ersetzen kann.

Hotline-Antwort

Hier gilt das Gleiche wie bereits zur Anfrage 06/2002 bzgl. der Forderungen eines Notified Body im Falle einer Abweichung von harmonisierten Normen.

Die Betriebsanleitung muss natürlich diese Abweichungen, sofern erforderlich, berücksichtigen.

Hierzu gibt es eine Interpretationsanfrage an CEN/TC10, Nr. 566 (Status: Umfrageverfahren).

25.09.2002

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich ja nein

DAfA - Hotline

Vorschrift: AufzV

§ 3 Absatz 1

Anfrage Nr. **08/2002**

Vorschrift: Umbaukatalog 2000-06

Ziffer 7.2

Datum der Anfrage: 22.08.2002

Norm:

Ziffer

Datum der Antwort: 25.09.2002

Anfrage:

GB für die Schutzeinrichtung nach EN 81-1 Pkt. 9.10

Bei Nachrüstung einer Schutzeinrichtung für den aufwärtsfahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit (z.B. im Zuge von Antriebserneuerung) wird zur Auslösung bei den meisten Systemen ein Geschwindigkeitsbegrenzer nach EN 81 Abschnitt 9.9 durch die Baumusterprüfung der Bremse gefordert. Muß ein vorhandener, sonst brauchbarer GB nach TRA ausgetauscht werden, weil er formal nicht EN entspricht?

Sachverhalt

Die Baumusterprüfbescheinigung erlaubt bei den uns bekannten Systemen auch noch die „Verwendung von anderen Einrichtungen zum Überwachen der Geschwindigkeit und zum Auslösen der Bremseinrichtung, wenn diese die gleiche Sicherheit aufweisen und einer Baumusterprüfung unterzogen wurde“.

Bei Verwendung eines älteren GB nach TRA ergeben sich Differenzen in der Auslösegeschwindigkeit: z.B. ist für eine Anlage mit $v=0.85$ m/s nach TRA ein GB mit $v_1=1,2$ m/s üblich, nach EN wäre 1,0 m/s für das Fangen und 1,1 m/s für Fang nach oben maximal zulässig.

Antwortvorschlag des Einreichers

Die Weiterverwendung des vorhandenen GB ist zulässig, sofern die Einsatzgrenzen der Bremseinrichtung eingehalten werden.

Eine Abweichung der Auslösegeschwindigkeit von den in EN 81-1 Pkt. 9.10.1 geforderten kann hingenommen werden.

Bei einem später notwendigen Austausch (wegen Defekts) muss dann ein GB nach EN verwendet werden.

Hotline-Antwort

Der Umbaukatalog fordert für den geschilderten Fall keinen neuen GB nach EN 81. Auch muß der vorhandene GB nicht zwingend der EN 81 entsprechen, er muß allerdings für die Schutzeinrichtung des aufwärtsfahrenden Fahrkorbs geeignet sein.

Dieser Sachverhalt wurde auf entsprechendes Feedback bereits in die erste Revision des Umbaukatalogs eingearbeitet, welcher auf der DAfA Sitzung am 9.9.02 verabschiedet wurde.

25.09.2002

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich ja nein

DAfA - Hotline

Vorschrift: AufzV	§ 3 Absatz 1	Anfrage Nr. 09/2002
Norm: Umbaukatalog 2000-06	Ziffer 7.2	Datum der Anfrage: 20.08.2002
Norm:	Ziffer	Datum der Antwort: 25.09.2002

Anfrage:

Änderung des kompletten Triebwerks bei Anlagen mit Kabinentrenntür

Aus der Anforderung: „+ Berechnung der Treibfähigkeit gem. Ziffer 9.3“ könnte man ableiten, da EN 9.3a) auf 8.2.1 verweist, daß der neue Antrieb für die gesamte Grundfläche ohne Berücksichtigung der Trenntür auszulegen ist, und hierbei nicht nur eine spätere Traglasterhöhung entsprechend der Grundfläche durch ein entsprechend größeres Getriebe vorzubereiten ist, sondern eine Traglasterhöhung sofort mit durchgeführt werden muß, sofern sie nicht faktisch unmöglich ist.

Sachverhalt

Sinn des Umbaukatalogs kann u.E. nur sein, eine gewollte oder unabwendbare Änderung (Ausfall von Anlagenteilen) nach dem Stand der Technik auszuführen, nicht aber durch Querverweise der Bauvorschriften den Umbauaufwand künstlich aufzublähen. Die Änderung des Antriebs bei unveränderter Nutzung der Kabine mit Trenntür führt zu einem gleichen bzw. höheren Sicherheitsniveau (zusätzlich: Fang nach oben, Schutz an Treibscheibe...).

Antwortvorschlag des Einreichers

Es müssten zwei Möglichkeiten offen stehen:

- 1) Der Antrieb wird für die bisherige Tragfähigkeit ausgelegt, sofern absehbar (Entscheidung des Betreibers) keine Änderung von Kabine und Trenntür zu erwarten ist.*

Der Antrieb wird entsprechend der gesamten Grundfläche für eine spätere Traglasterhöhung ausgelegt. Die Ausführung erfolgt aber erst im Rahmen einer Kabinenerneuerung oder bei gewollter Entfernung der Trenntür. Dann erst werden die erforderlichen Umbauten (Beschwerung des Gegengewichts, Verstärkung von Tragbügel, Führungsschienen und Maschinenraumboden, Austausch der Treibscheibe u.s.w.) fällig.

Hotline-Antwort

Diese Thematik ist bereits aus dem Feedback zum Umbaukatalog bekannt und wurde vom „DAfA AK Umbaukatalog“ in die 1. Revision aufgenommen, welche am 09.09.02 vom DAfA verabschiedet wurde.

Ergänzungen unter :

Weitere Empfehlungen:

Ergibt die vorhandene Fahrkorbnutzfläche aufgrund von EN 81-1/2, 8.2 eine höhere Tragkraft **sollte** das Triebwerk und alle Konstruktionselemente dieser höheren Nennlast angepaßt werden.

Hinweis:

Die Trenntür muß **nicht** entfernt werden.

Damit sollten auch die Punkte des Fragenstellers beantwortet sein.

25.09.2002

Weitere Interpretationsanfrage an Spiegelgremium
 CEN/TC10

erforderlich ja nein

DAfA - Hotline

Vorschrift: AufzR

Artikel 3, Anhang I Nr. 1.1 und 5.1

Anfrage Nr. **10/2002**

Norm: EN 81-1/2

Ziffer 15.2

Datum der Anfrage: 22.08.2002

Norm: -

Datum der Antwort: 25.09.2002

Anfrage

Ist bei Aufzugsanlagen nach Aufzugsrichtlinie 95/16/EG (AufzR) die Angabe des Baujahres im Fahrkorb erforderlich?

Sachverhalt

Die AufzR trifft keine direkte Aussage über die Angabe des Baujahres im Fahrkorb.

Auch die beiden harmonisierten Normen EN 81-1 u. -2 enthalten eine derartige Anforderung nicht.

Die AufzR verweist zwar über Anhang I Nr. 1.1 auf die Maschinenrichtlinie 98/37/EG (MR), schränkt diesen Verweis aber auf vorliegende Gefährdungsmerkmale ein.

Das Fehlen des Baujahres im Fahrkorb stellt keine Gefährdung dar.

Ein weiterer Verweis geht aus der AufzR Anhang I Nr. 5.1 auf die MR Anhang I Nr. 1.7.3 hervor. Hierin verlangt die MR neben der Angabe des Baujahres u.a. auch die Adresse des Aufzugsherstellers. Wir meinen, dass Beides nicht zwingend erforderlich ist.

Außerdem ist nach Artikel 5 Absatz 2 davon auszugehen, dass bei Anwendung von harmonisierten Normen die grundlegenden Anforderungen der AufzR als eingehalten gelten.

Die beiden harmonisierten Normen EN 81-1 u. -2 verlangen in Ziffer 15.2 nicht die Angabe des Baujahres im Fahrkorb.

Antwortvorschlag des Einreichers

Die Angabe des Baujahres im Fahrkorb ist nicht zwingend erforderlich. Sollte eine derartige Information benötigt werden, ist sie aus der umfangreichen Anlagendokumentation ersichtlich.

Hotline-Antwort

Die Angabe des Baujahres an der Maschine ist nach MaschRL, Anhang I, Pkt. 1.7.3 erforderlich. Diese forderung der MaschRL gilt nach Anh.I, Pkt. 5 der AufzRL auch für Aufzüge.

Jedoch muss die Angabe des Baujahres im Fahrkorb nicht vorhanden sein (EN 81-1/2, 15.2).

25.09.2002

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich ja nein

DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG	Artikel 3, Anhang I Nr. 1.2; 4.1	Anfrage Nr. 11/2002
Norm: EN 81-1/2	Ziffer 8.7.2.1.1.3	Datum der Anfrage: 03.09.2002
Norm:	Ziffer	Datum der Antwort: 25.09.2002

Anfrage zum Thema:

Sicherheitseinrichtungen an Fahrkorbabschlußtüren von Aufzugsanlagen in Alten- und Pflegeheimen“ im Besonderen Lichtvorhang, Sicherheits-Lichtvorhang und erhöhte Anforderungen in Kombination mit einer Vorraumüberwachung.

- Auf Basis welcher Grundlagen müssen die Sicherheitsanforderungen und/oder die benötigten Schutzmaßnahmen abgeleitet werden?
- Welche Beurteilungskriterien werden bei der Prüfung vom TÜV und StAfA vor Ort angewendet?

Existiert bereits eine Prüf- / Checkliste zur Anwendung in allen Bundesländern?

Antwortvorschlag des Einreichers:

keine

Hotline-Antwort

Spezielle Vorschriften für Aufzüge in Alten- und Pflegeheimen gibt es nicht.

Die Aufsichtsbehörde kann jedoch anordnen, dass besondere zusätzliche Sicherheitseinrichtungen für besondere Nutzung erforderlich sind.

Im Entwurf der EN 81-70: Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Aufzügen - Zugänglichkeit von Aufzügen für Personen einschließlich Personen mit Behinderung sind entsprechende Festlegungen enthalten.

25.09.2002

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich ja nein

DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG	Anhang I Nr. 2.1 und 2.2	Anfrage Nr. 12/2002
Norm: EN 81-1	Ziffer 5.2.1.2	Datum der Anfrage: 05.12.2002
Norm: EN 81-2	Ziffer 5.2.1.2	Datum der Antwort: 19.12.2002

Anfrage

Gemäß Ziffer 5.2.1.2 der EN 81 wird bei teilumwehrten Schächten die Höhe der Umweh- rung als ausreichend angesehen, wenn sie 1. an den Seiten mit Schachttüren mindestens 3,5 m und 2. an den anderen Seiten mindestens 2,5 m beträgt, wobei ein Mindestabstand von 0,5 m zu beweglichen Aufzugsteilen gewahrt werden muß. Überschreitet der Abstand zu beweglichen Aufzugsteilen das Maß 0,5 m, kann die Höhe kontinuierlich auf ein Minimum von 1,1 m in einem Abstand von 2,0 m verringert werden.

Frage:

Was ist jedoch, wenn der Abstand zwischen der Umweh- rung und den beweglichen Aufzugsteilen (Fahrkorb/ Gegengewicht) aufgrund der beengten Platzverhältnisse im Fahrschacht geringer als 0,5 m ist? Kann das Diagramm gemäß Bild 2 auch für Abstände kleiner 0,5 m interpoliert werden, z.B. bei ca. 0,1 m Abstand folgt eine Höhe der Umweh- rung von etwa 2,9 m? Oder muß in solchen Fällen die Schach- tumweh- rung an allen Seiten generell entsprechend der Seite mit der Schach- ttür mindestens 3,5 m hoch ausgeführt werden? Gibt es möglicherweise eine andere technische Variante (Lichtvorhang o.ä.), um den Gefahrenbereich ausreichend abzusichern?

Antwortvorschlag des Einreichers:

kein

Hotline-Antwort

Bei Abständen zwischen der Umweh- rung und den beweglichen Aufzugsteilen < 0,5 m sollte deshalb die gleiche Höhe wie auf der Seite der Tür gefordert werden. Ob eine andere technische Lösung (z.B. Lichtvorhang) möglich ist, sollte im Einzelfall über eine Gefahrenanalyse untersucht und entschieden werden.

19.12.2002

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich ja nein

DAfA - Hotline

Vorschrift: AufzR	Artikel 3, Anhang I Nr. 1.1	Anfrage Nr. 01/2003
Norm: EN 81-1	Ziffer 5.10	Datum der Anfrage: 04.04.2003
Norm: EN 81-2	Ziffer 5.10	Datum der Antwort: 15.04.2003

Anfrage

Sind zur Erfüllung der Anforderungen für die Befreiung im Notfall nach EN 81-1/2, 5.10, Notrufgeber auf dem Fahrkorbdach und/oder unter dem Fahrkorb und eine Verständigung mit der Kommunikationseinrichtung nach EN 81-1/2, 14.2.3 ausreichend, wenn Personen auf dem Fahrkorbdach oder in der Schachtgrube eingeschlossen werden können?

Sachverhalt:

Die in DIN EN 81-1/2, Ziff. 5.10 beschriebene Anforderung verlangt dort entsprechende Vorkehrungen zu treffen, wo jemand eingeschlossen werden kann.

Im Schachtkopf (ohne weitere Montageöffnung) ist das z.B. gegeben, wenn Tätigkeiten am Rollengerüst/ Geschwindigkeitsbegrenzer o.ä. nötig sind u. der Fahrkorb dabei so hoch stehen muss, dass bei einer Störung oder Stromausfall keine risikolose Selbstbefreiung möglich ist.

Auch in der Schachtgrube (ohne weiteren Schachtgrubenzugang) besteht die Möglichkeit eingeschlossen zu werden, wenn der Fahrkorb so vor der unteren Schachttür steht, dass im Störfall keine risikolose Selbstbefreiung stattfinden kann.

Um in derartigen Situationen Hilfe herbei holen zu können, genügen Notrufgeber auf dem Fahrkorbdach und/oder unter dem Fahrkorb. Außerdem sollte eine Verständigung mit der Kommunikationseinrichtung nach EN 81-1/2, 14.2.3, möglich sein.

Unter den vorgenannten Voraussetzungen sind u. E. auch keine weiteren Notrufgeber, z.B. in der Schachtgrube, oder zusätzliche Sprechstellen erforderlich.

Antwortvorschlag des Einreichers:

Für die Erfüllung der Anforderungen zur Befreiung im Notfall nach EN 81-1/2, 5.10, genügen Notrufgeber auf dem Fahrkorbdach und/oder unter dem Fahrkorb, wenn zusätzlich eine Verständigung mit der Kommunikationseinrichtung nach EN 81-1/2, 14.2.3, möglich ist.

Hotline-Antwort

Für die Erfüllung der Anforderungen zur Befreiung im Notfall nach EN 81-1/2, 5.10, genügen Notrufgeber im Fahrkorb, auf dem Fahrkorbdach und unter dem Fahrkorb, wenn eine sichere Verständigung mit der ständig besetzten Stelle über die Kommunikationseinrichtung im Fahrkorb nach EN 81-1/2, 14.2.3, möglich ist.

Außerdem muss u. a. die Notrufeinrichtung unter dem Fahrkorb leicht erreichbar sein.

10.07.2003

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich ja nein

DAfA - Hotline

Vorschrift: AufzR

Anfrage Nr. **02/2003**

Norm: EN 81-1

Ziffer 5.3.1.2

Datum der Anfrage: 11.04.2003

Norm: EN 81-2

Ziffer 5.3.1.2

Datum der Antwort: 22.04.2003

Anfrage

Ist auch beim vollständig umwehrten Glas-Schachtgerüst die Höhe des Verkehrsbereichs nach DIN EN 81-1/2, Ziffer 5.2.1.2 zu bemessen?

Sachverhalt:

Die DIN EN 81-1/2 verweist bei der Höhe des Verkehrsbereichs von Ziffer 5.3.1.2 auf Ziffer 5.2.1.2.

Ziffer 5.2.1.2 gilt für teilumwehrte Schächte, eine Aussage zum vollständig umwehrten Glasschacht existiert darin nicht.

Wegen der Gefahr, die sich aus dem geöffneten Schacht über der Teilumwehrung ergibt, sind die einzuhaltenen Höhen verständlich. Weniger verständlich ist eine direkte Übertragung auf vollständig umwehrte Glasschächte, weil sich der Gefahrenbereich hinter Glas befindet.

In vollständig umwehrten Schachtgerüsten ist im Regelfall der Abstand der Kabinenaußenkanten zu den Innenseiten des Schachtgerüsts kleiner 0,5 m, womit sich für den Verkehrsbereich nach DIN EN 81-1/2, Ziffer 5.2.1.2 eine Höhe von 3,5 m ergeben würde. Eine derartige Verkehrsbereichs-Höhe ist beim vollständig umwehrten Glasschacht u.E. nicht gerechtfertigt.

Aus den vorstehenden Betrachtungen sollte sich die Höhe des Verkehrsbereichs bei vollständig umwehrten Glas-Schachtgerüsten entweder gänzlich aus Bauvorschriften (z.B. TRAV) oder aus TRA 200 Ziffer 203.2 Abs. 2 (2,5 m) ergeben.

Antwortvorschlag des Einreichers:

Zum Verkehrsbereich zählen bei vollständig umwehrten Glas-Schachtgerüsten die Gerüstseiten

- in denen sich Schachttüren befinden, sowie
- neben Fluren, Podesten, Treppen o.ä.

bis in eine Höhe von 2,5 m über Oberkante Fertigfußboden.

Hotline-Antwort

Zum Verkehrsbereich gehören die Flächen, die Personen üblicherweise zugänglich sind.

Die Beurteilung der Ausführung der Schachtverglasung auf der Grundlage der TRAV fällt in die Zuständigkeit der Bauaufsichtsbehörde (s. auch: CEN Auslegung Nr. 518 zu Nr. 5.3.1.2).

10.07.2003

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich ja nein

DAfA - Hotline

Vorschrift: 95/16/EG

Anhang I

Anfrage Nr. **03/2003**

Norm: EN 81-1

Ziffer 14.2.1

Datum der Anfrage: 25.06.2003

Norm: EN 81-2

Ziffer 14.2.1

Datum der Antwort: 10.07.2003

Anfrage

Wenn der Inspektionsschalter auf der Aufzugskabine eingeschalten wird, erkennt die Steuerung erst mit einer Verzögerung von ca 3 s das Einschalten der Inspektion.

Ist dies zulässig?

Sind noch Türbewegungen zulässig?

Antwortvorschlag des Einreichers:

Durch Lichtschranken und Schließkraftbegrenzung sind Türbewegungen abgesichert.

Hotline-Antwort

Der Inspektionsschalter muss unverzüglich auf die Anlage wirken.

Türbewegungen sind nach Einschalten der Inspektionssteuerung nicht mehr zulässig (siehe auch Auslegung Nr. 265 des CEN TC Auslegungsausschusses).

10.07.2003

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich ja nein

DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG	Anhang I, 1.5	Anfrage Nr. 04/2003
Norm: EN 81-1	6.2.1	Datum der Anfrage: 04.09.2003
Norm: EN 81-2	6.2.1	Datum der Antwort: 12.03.2004

Anfrage

In letzter Zeit werden häufig Aufzüge geplant, bei denen sich die oberste Haltestelle direkt in einer privaten Wohnung befinden (Penthouse).

Ist es ausreichend für den Notfall – Personenbefreiung – einen Schlüssel dieser Wohnung an einer ständig erreichbaren Stelle (z.B. Feuerwehr, Wachdienst, etc.) in der Nähe der Anlage zu hinterlegen und einen entsprechenden Hinweis an der Anlage anzubringen?

Besteht die Notwendigkeit eine eingeschlossene Person über die oberste Etage zu befreien, hat der Monteur mit diesem Schlüssel den freien Zugang zu dieser Etage?

Antwortvorschlag des Einreichers

Ja – die entsprechende Norm lässt diese Interpretation zu.

Hotline-Antwort

Die entsprechend sichere aber jederzeit zugängliche Hinterlegung eines Schlüssels kann als ausreichende Lösung akzeptiert werden.

Es muß allerdings sichergestellt sein, dass die Verpflichtung zur Hinterlegung bleibend geregelt ist, z.B. Eintragung im Grundbuch, fester Bestandteil des Mietvertrages (Notar bestätigt) etc.

Der Zugang zum Triebwerksraum, zur Steuereinrichtung sowie zur Einrichtung für die Notbefreiung darf aber nicht durch private Räume führen.

12.03.2004

Bestätigt vom DAfA ja nein Datum.12.03.2004.

Weitere Interpretationsanfrage an Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich ja nein

DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG

Anfrage Nr. **05/2003**

Norm: EN 81-1

Ziffer 5.2.3

Datum der Anfrage: 10.10.2003

Norm: EN 81-2

Ziffer 5.2.3

Datum der Antwort: 03.02.2004

Anfrage

Bei einer Aufzugsanlage wurde vom TÜV die Schachtentlüftung beanstandet, da die entsprechende Lüftungshaube noch nicht montiert wurde. Inwieweit ist es hier erforderlich eine feuerbeständige Lüftungshaube auf dem Beton-Schachtdeckel einzubauen, oder bestehen hier bzgl. der Feuerbeständigkeit keine Anforderungen?

Antwortvorschlag des Einreichers

Keine.

Hotline-Antwort

Seitens der Aufzugsvorschriften EN 81, AufzRL u. BetrSichV bestehen bis auf EN 81-1/2, Ziffer 5.2.3 keine weiteren besonderen Forderungen.

Die Ausführung des Schachtes (wozu auch die Schachtentlüftung zählt) muss selbstverständlich jedoch der jeweiligen LBO entsprechen (siehe auch Ziffer 5.3), dabei ist sicherlich auch die Ausführung der Aufzugsanlage zu berücksichtigen

12.03.2004

Bestätigt vom DAfA ja nein Datum.12.03.2004.

Weitere Interpretationsanfrage an Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich ja nein

DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG	Anhang I, 3.1	Anfrage Nr. 06/2003
Norm: EN 81-1	Ziffer 8.11.2	Datum der Anfrage: 11.11.2003
Norm: EN 81-2	Ziffer 8.11.2	Datum der Antwort: 12.03.2004

Anfrage

Generell muss bei Aufzugstörungen das Öffnen des Fahrkorbs bei mechanisch verriegelten Türen innerhalb der Entriegelungszone vom Fahrkorb aus möglich sein. Ist diese Forderung auch zu erfüllen wenn Störungen auftreten, die in ihrer Häufigkeit als selten bzw. unwahrscheinlich einzustufen sind (z. B. Drahtbruch, besondere Steuerungsstörungen)?

Sachverhalt

Bei einer Fahrkorbtürverriegelung besteht bei Stromausfall nicht die Möglichkeit sich in der Entriegelungszone aus dem Fahrkorb zu befreien. Um die Forderung der EN 81 – 1/2 zu erfüllen wird eine Notstromversorgung (Akku) vorgesehen. Ein redundantes Stromnetz erfüllt diese Anforderung ebenfalls solange die Aufzugesanlage nicht komplett vom Stromnetz abgetrennt wird. Die Abtrennung der gesamten Aufzugesanlage vom Stromnetz würden wir als seltene bis unwahrscheinliche Störung ansehen, die eventuell mit einem Drahtbruch oder ähnlichem zu vergleichen wäre.

Antwortvorschlag des Einreichers

Bei seltenen bzw. unwahrscheinlich auftretenden Störungen ist es wichtig dass die Schadensauswirkungen auf den Benutzer im Fahrkorb weder katastrophal noch kritisch, nicht einmal klein sind (analog EN 81-80). Steht der Fahrkorb dann noch zufällig in der Entriegelungszone ist dies erfüllt auch wenn sich die Türen vom Fahrkorb aus nicht öffnen lassen.

Hotline-Antwort

Über das erwähnte "redundante Stromnetz" ist auch bei einem Fehler wenn "der Fahrkorb in der Nähe einer Schachttür aus irgend einem Grund zum Stehen kommt" die Erfüllung von EN 81-1/2, 8.11.2 gegeben.

Fällt dann auch noch das redundante Stromnetz aus (und die Kab.-Tür lässt sich nicht mehr öffnen) entsteht kein gefährlicher Zustand, so daß auch damit die EN 81 erfüllt ist.

Die Antwort kann natürlich nur für Deutschland gelten. Für exportierte Komponenten wäre ggf eine Interpretationsanfrage über CEN erforderlich.

12.03.2004

Bestätigt vom DAfA ja nein Datum.12.03.2004

Weitere Interpretationsanfrage an Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich ja nein

DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG	Anhang I, 4.9	Anfrage Nr. 07/2003
Norm: EN 81-1	Ziffern 14.2.3 und 5.10	Datum der Anfrage: 17.12.2003
Norm: EN 81-2	Ziffern 14.2.3 und 5.10	
Umbaukatalog	Punkt 8.7	Datum der Antwort: 12.03.2004

Anfrage

Bei einer Änderung der Notrufeinrichtung ist in Punkt 8.7 des Umbaukatalogs gefordert, dass für die Ausführung die Ziffern 14.2.3 und 5.10 der EN 81-1/2 einzuhalten sind. Zusätzlich ist auf die EN 12015 und EN 12016 hinsichtlich der EMV-Anforderungen hingewiesen.

In der EN 81-1/2 sind nur wenige Anforderungen an die Notrufeinrichtung gestellt, weshalb am Markt sowohl bei Herstellern als auch bei Sachverständigen unterschiedliche Auffassungen bestehen, wie die Notrufeinrichtung ausgeführt sein muss. Kann beispielsweise ein stiller Notruf nach TRA 200, Ziffer 260.522 als ausreichend betrachtet werden?

Antwortvorschlag des Einreichers

Nein. In Deutschland kann seit vielen Jahren die TRA 106 als Stand der Technik für die Ausführung von Notrufeinrichtungen betrachtet werden. Sowohl bei Neuanlagen wie auch bei Umbauten hätte dieser Stand der Technik bisher eingehalten werden müssen. Die meisten Inhalte der TRA 106 sind in der nun veröffentlichten EN 81-28 übernommen worden, die in Zukunft als Stand der Technik auch bei Umbauten zu berücksichtigen ist. Im Umbaukatalog sollte dieser Punkt möglichst bald klargestellt werden.

Hotline-Antwort

Ein (stiller) Notruf nach TRA 200, Ziffer 260.522 ist nicht ausreichend.

Die im Umbaukatalog gestellten Forderungen nach EN 81-1/2, 14.2.3. und 5.10 entsprechen, durch die inzwischen erfolgte Veröffentlichung der EN 81-28 nicht mehr dem Stand der Technik, d.h. bei Änderung der

Notrufeinrichtung sind die entsprechenden Anforderungen der EN 81-28 zu erfüllen.

Der Umbaukatalog wird bei der geplanten Revision diese neue Norm berücksichtigen.

Anmerkung: Das Thema sollte bei der nächsten Überarbeitung des Katalogs aufgegriffen werden

12.03.2004

Bestätigt vom DAfA ja nein Datum.12.03.2004

Weitere Interpretationsanfrage an Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich ja nein

DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG

-/-

Anfrage Nr. **01/2004**

Norm: EN 81-1/2

Ziffer 14.2.1.3

Datum der Anfrage: 22.01.2004

Umbaukatalog

Pkt. 8.2

Datum der Antwort: 12.03.2004

Anfrage (Inspektionssteuerung)

Kann ein Betreiber auf Grund einer nach der BetrSichV durchgeführten Gefährdungsbeurteilung eine bestehende polumschaltbare Anlage, bei der die Nenngeschwindigkeit > 0,63 m/s ist und die kleine Geschwindigkeit sich nicht für die Insp.-Fahrt eignet, diese mit einer Insp.-Steuerung nachrüsten lassen?

Antwortvorschlag des Einreichers

Ja, denn diese Maßnahme stellt in jedem Fall eine Erhöhung der Sicherheit für den Monteur dar. Es müssen dabei allerdings folgende Bedingungen erfüllt werden:

- 1) Die Insp.-Box muss in der Mitte des Kabinendaches angeordnet werden, damit der Monteur bei der Betätigung der Insp.-Steuerung möglichst nicht mit Schachtausrüstungsteilen in Berührung kommt.
- 2) Ein Hinweisschild (siehe nachfolgend) in der Nähe der Insp.-Steuereinheit, welches den Monteur auf die erhöhte Geschwindigkeit und auf die damit verbundenen Gefahren hinweist und Verhaltenshinweise gibt (siehe beigefügtes Musterbeispiel).
- 3) In der Nähe der Insp.-Steuerung muss ein Notbremsschalter nach EN 81-1/2, 14.2.2 installiert sein bzw. werden.
- 4) Die Anlage mit Inspektionsendschaltern ausgerüstet wird, welche sicherstellen, dass der Fahrkorb die betriebsmäßigen Endhaltestellen nicht überfährt.
- 5) Es muss aktenkundig gemacht werden, dass die Insp.-Geschwindigkeit bei Erneuerung der Regelung u/o der Maschine auf max 0,63 m/s zu reduzieren ist

Hotline-Antwort

Mit dem Antwortvorschlag des Einreichers einverstanden.

12.03.2004

Bestätigt vom DAfA ja nein Datum.12.03.2004

Weitere Interpretationsanfrage an Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich ja nein

ACHTUNG !

Inspektionsgeschwindigkeit ist über 0,63 m/s

Während der gesamten Fahrt sicheren Standort

Schild auf gelber Klebefolie (RAL 1003 oder DIN 5381 – gelb)

Größe ca. 110 x 45 mm

Folie muss widerstandsfähig gegen Staub und Öltropfen sein;

Temperaturschwankungen -5 - 60 Grad Celsius,

wird auf Plastik/Metall geklebt,

Klebeflächen sind sauber aber nicht rein.

DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG	Anhang I 4.8	Anfrage Nr. 02/2004
Norm: EN 81-1/2	Ziffer	Datum der Anfrage: 05.03.2004
Norm: EN 81-1/2	Ziffer	Datum der Antwort: 12.03.2004

Anfrage

Muss ein Lastenaufzug ohne Fahrkorbabschluss, in dem nur unterwiesene Personen fahren, umgerüstet werden?

Antwortvorschlag des Einreichers

Es reichen gelb-schwarze Markierungen und der Hinweis von der Wand zurückbleiben aus. Der Spalt zwischen Fahrkorb und Wand ist kleiner 25 mm.

Hotline-Antwort

Es ist eine durch den Arbeitgeber auf die Anlage bezogene Gefährdungsbeurteilung zu erstellen und darauf basierende Festlegung von speziellen Maßnahmen im Einzelfall sind erforderlich.

Gemäß § 7 (2) 2 letzter Satz, BetrSichV ist eine Nachrüstpflicht für bestehende Anlagen gegeben, sofern es sich um ein Arbeitsmittel handelt.

Des weiteren gibt auch die DIN EN 81-80 die Nachrüstung eines Fahrkorbabschlusses als die notwendige Maßnahme vor.

12.03.2004

Bestätigt vom DAfA ja nein Datum 12.03.2004

Weitere Interpretationsanfrage an Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich ja nein

DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG	Anhang I 4.8	Anfrage Nr. 03/2004
Norm: EN 81-1	Ziffer 9.7	Datum der Anfrage: 28.08.2004
Norm: EN 81-1/2	Ziffer	Datum der Antwort: 03.03.2005

Anfrage

In 9.7.1 a) sind für Treibscheiben, Seilrollen und Kettenrollen Maßnahmen gefordert, um Verletzungen von Personen zu verhindern. Nach Tabelle 2 müssen diese Maßnahmen im Triebwerksraum mindestens aus Abweisern bestehen. Diese Abweiser sind nach unserer Auslegung Einrichtungen an den Seileinlaufstellen, die verhindern sollen, dass eine Person versehentlich in den Spalt zwischen Seil und Scheibe greift.

Einzelne Sachverständige fordern darüber hinaus, dass die Treibscheiben und Seilrollen komplett abgedeckt werden müssen, besonders wenn sie Speichen haben.

Ist diese Anforderung berechtigt?

Antwortvorschlag des Einreichers

Nein.

Bei der Erarbeitung der EN 81-1 Ausgabe 1998 wurde in einer Arbeitsgruppe eine Risikoanalyse zu diesem Thema durchgeführt und Schutzabweiser an den Seileinlaufstelle als ausreichend angesehen (siehe Protokollauszug der WG 1 Sitzung vom April 1996) Das Risiko, daß eine Person versehentlich zwischen den Speichen von Treibscheiben hindurchgreift und sich das Triebwerk unerwartet in Bewegung setzt, ist sehr klein und braucht deshalb nicht abgedeckt zu werden.

Hotline-Antwort

Eine vollständige Abdeckung der Scheiben / Seilrollen ist nicht erforderlich. Bei deren Einsatz müssen die Anforderungen von Punkt 9.7.2 EN 81-1 beachtet werden.

Entsprechend Punkt 9.7.1 EN 81-1 sind Maßnahmen gefordert, um Verletzungen von Personen zu verhindern. Nach Tabelle 2 müssen diese Maßnahmen im Triebwerksraum mindestens aus Abweisern bestehen.

Grundsätzlich können Abweiser an den Seileinlaufstellen in Verbindung mit Schutzabdeckungen, welche unbeabsichtigte Berührungen mit den drehenden Teilen verhindern, als ausreichend angesehen (siehe auch Protokollauszug der WG 1 Sitzung von April 1996).

Das Risiko, dass eine befähigte Person in einem Maschinenraum versehentlich zwischen den Speichen von Treibscheiben hindurchgreift und sich das Triebwerk unerwartet in Bewegung setzt, ist sehr klein und braucht deshalb nicht berücksichtigt zu werden

03.03.2005

Bestätigt vom DAfA ja nein Datum 03.03.2005

Weitere Interpretationsanfrage an Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich ja nein

DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG	Artikel	Anfrage Nr. 04/2004
Norm: EN 81-1/2	Ziffer 14.2.3	Datum der Anfrage: 18.10.2004
Norm: EN 81-1/2	Ziffer 4.1.4	Datum der Antwort: 03.03.2005

Anfrage

Wird eine neue Anlage nach EN 81-1/2 errichtet ist diese mit einem Notrufsystem nach 14.2.3 auszurüsten. Mit dem Erscheinen der EN 81-28 gilt dafür aber nur noch diese neue Norm.

Gemäß EN 81-28, Pkt. 4.1.4 müssen die sichtbaren und hörbaren Signale im Fahrkorb mit den Anforderungen der EN 81-70:2003, 5.4.4.3 übereinstimmen.

Gilt diese Forderung tatsächlich für sämtliche Anlagen die nach EN 81-1/2 errichtet werden?

Sachverhalt

Die Aufzugsanlage wurde nicht nach EN81-70 errichtet trotzdem soll das Notrufsystem bezüglich der sichtbare und hörbare Signaleinrichtungen der EN81-70 entsprechen. Diese Forderung wird mit Ziffer 4.1.4 der EN 81-28, welche für angeblich sämtliche Neuanlagen angewendet werden soll, begründet.

Antwortvorschlag des Einreichers

Nein, die Forderung der EN 81-28, Pkt 4.1.4, dass die sichtbaren und hörbaren Signale im Fahrkorb der EN 81-70:2003, 5.4.4.3 entsprechen müssen, gilt nur dann, wenn auch die Aufzugsanlage selbst nach EN 81-70 errichtet wurde bzw. nach EN 81-70 errichtet werden soll.

Hotline-Antwort

Mit der Antwort des Einreichers einverstanden

03.03.2005

Bestätigt vom DAfA ja nein Datum 03.03.2005

Weitere Interpretationsanfrage an Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich ja nein

DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG

Anhang I

Anfrage Nr. **05/2004**

Norm: EN 81-2

Ziffern 12.4.1, 12.5.4.2 und 14.1.1

Datum der Anfrage: 18.10.2004

Norm: EN 81-1/2

Ziffer

Datum der Antwort: 03.03.2005

Anfrage

Versteht man unter einem gefährlichen Betriebszustand nach 14.1.1 bei einem hydraulischen Aufzug mit einer Steuerung nach EN 81-2, Punkt 12.4.1 b), EN 81-2 (Einschütz) einschließlich Bypassventile nach Punkt 12.5.4.2 (EN 81-2) eine unkontrollierte Fahrbewegung oder sind in einer weitergehenden Betrachtungen im Fehlerfall das Überhitzen der Pumpe bis hin zum Ausfall und möglicherweise Brand der Hydraulikflüssigkeit zu berücksichtigen?

Antwortvorschlag des Einreichers

Hotline-Antwort

Grundsätzlich gilt, dass es bei einer Fehlerbetrachtung nach Punkt 14.1.1 in Verbindung mit 14.1.1.1 zu keinem gefährlichen Betriebszustand kommen darf. Unter anderem ist hierbei die ungewollte Fahrbewegung des Aufzuges gemeint.

Bei Nichtabfall eines Schützes und Weiterlauf des Hydr.-Motors/Pumpe, bewegt sich die Kabine auf Grund des vorhandenen Bypass-Ventils nicht, d.h. es tritt dadurch kein gefährlicher Betriebszustand ein.

Unabhängig davon sind jedoch durch geeignete Maßnahmen auch die Überhitzung, Brand respektive Zerstörung von Bauteilen oder Aggregaten zu verhindern.

Dem wird durch die Forderung in der EN 81-2 nach spezifischer Funktionen, (z.B. 12.12. Motor-Laufzeitüberwachung, 13.3.3 Temperaturüberwachung des Motors usw.), Rechnung getragen.

03.03.2005

Bestätigt vom DAfA ja nein Datum 03.03.2005

Weitere Interpretationsanfrage an Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich ja nein

DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG	Artikel 3, Anhang I Nr. 4.8	Anfrage Nr. 01/2005
Norm: EN 81-1/2	Ziffer 8.17 (Beleuchtung)	Datum der Anfrage: 24.02.2005
Norm: EN 81-1/2	Ziffer 8.17.4 (Notbeleuchtung)	Datum der Antwort: 03.03.2005

Anfrage

In der DIN EN 50172 (VDE 0108 Teil 100) für Sicherheitsbeleuchtungsanlagen, Beginn der Gültigkeit 2005-01-01, wird im Abschnitt 5 „Projektierung der Sicherheitsbeleuchtung“, im Pkt. 5.4 „Bestimmte Bereiche, für die eine Sicherheitsbeleuchtung gefordert wird“, Unterpunkt 5.4.2 „Aufzugskabinen“ eine Antipanikbeleuchtung nach EN 1838 gefordert?

Muss die Notbeleuchtung in der Aufzugskabine in dem Anwendungsbereich der DIN EN 50172 nach DIN EN 1838 ausgeführt werden oder können wir davon ausgehen, dass die Anforderungen aus der DIN EN 81-1/-2 für die Beschaffenheit als ausreichend angesehen werden kann?

Antwortvorschlag des Einreichers

Hotline-Antwort

Die DIN EN 81-1/2 als Produktnorm für Aufzugsanlagen hat Vorrang vor der Norm DIN EN 50172. Zur Klarstellung ist eine Interpretationsanfrage an CEN/TC 10 erforderlich..

03.03.2005

Bestätigt vom DAfA ja nein Datum 03.03.2005

Weitere Interpretationsanfrage an Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich ja nein

DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG

Anhang I

Anfrage Nr. **02/2005**

Norm: EN 81-1/2

Datum der Anfrage: 04.05.2005

Norm: EN 81-1/2

Datum der Antwort:

Umbaukatalog

Punkt 7.2

Datum der Antwort: 25.10.2005

Anfrage

Gibt es im Umbaukatalog eine Nachrüstforderung für Puffer z. B. bei Erneuerung des Triebwerkes Ziffer 7.2?

Die Argumentation ist, dass ein in Salomitaktik durchsanierter Aufzug keinen Unterschied zu einer Neuanlage aufweist. Demzufolge sind auch ohne Änderung der Aufzugsdaten z. B. Nennlast, irgendwann die Puffer nachzurüsten, z. B. bei Erneuerung des Triebwerkes?

Antwortvorschlag des Einreichers

Hotline-Antwort

Da auf der einen Seite kein direkter Zusammenhang zwischen Triebwerk und Puffer besteht und auf der anderen Seite die Puffer durchaus im Katalog berücksichtigt sind (siehe z. B. 4.1, 4.2, 6.2), wurde, kein Handlungsbedarf erkannt, d.h. eine entsprechende diesbezügliche Änderung bzw. Ergänzung des Katalogs ist nicht vorgesehen.

Übrigens ist die Situation "Anlage hat keinen Puffer" durch die DIN EN 81-80, welche ja Basis für die Gefahrenbeurteilung/sicherheitstechnische Bewertung ist, abgedeckt.

25.10.2005

Bestätigt vom DAfA ja nein Datum 25.10.2005

Weitere Interpretationsanfrage an Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich ja nein

DAfA - Hotline

BetrSichV	§ 12(4)	Anfrage Nr. 03/2005
Norm: EN 81-1/2		Datum der Anfrage: 08.06.2005
Norm: EN 81-1/2		Datum der Antwort: 25.10.2005

Anfrage

Beim Inverkehrbringen und Inbetriebnehmen neuer Personen- und Lastenaufzüge (überwachungsbedürftige Anlagen) gibt es immer wieder Diskussionen, welchen Anforderungen die Notrufzentralen und Befreiungsorganisationen genügen müssen. Die DIN EN 81-28 enthält hierzu Angaben, die allerdings nur informativ sind. Darüber hinaus sind detaillierte Anforderungen in der TRA 106 angegeben.

Abweichend von den wesentlichen Anforderungen dieser beiden Regelwerke werden zur Aufschaltung von Notrufen teilweise Technikzentralen in Gebäuden akzeptiert, die wesentliche Anforderungen der DIN EN 81-28 und der TRA 106, wie etwa eine Ersatzeinrichtung im Störfall, nicht erfüllen.

Wir bitten um Klarstellung, welchen Mindestanforderungen Notrufzentralen und Befreiungsorganisationen entsprechen müssen. Ist dabei vorrangig die DIN EN 81-28 oder die TRA 106 zu berücksichtigen?

Antwortvorschlag des Einreichers

Für die technischen Einrichtungen des Aufzugs bis hin zur Schnittstelle zum Telefonnetz ist die DIN EN 81-28 Stand der Technik und muss beim Inverkehrbringen des Aufzugs berücksichtigt werden. Die Anforderungen an die Notrufzentralen und die Befreiungsorganisationen sind betriebliche Aspekte, die der Betriebssicherheitsverordnung und dem darunter angesiedelten Regelwerk unterliegen.

Bis zur Erarbeitung neuer Technischer Regeln für die Gefährdung ‚Eingeschlossenein‘ gilt weiterhin die TRA 106 als letzter Stand der Technik. Davon abweichende Systeme können nur in Ausnahmefällen mit gleichwertigem Sicherheitsniveau akzeptiert werden. Eine Technikzentrale eines Gebäudes als alleinige Notrufzentrale kann nicht als ausreichend betrachtet werden

Hotline-Antwort

Beim Inverkehrbringen einer Aufzugsanlage kann die Konformität mit der AufzR 95/16/EG unterstellt werden, wenn die Anforderung der EN 81-28 erfüllt sind, d.h. auch die über die reine techn. Ausführung der Anlage wie z. B. - die Möglichkeit der Identifikation und Ermittlung des Standorts der Anlage - die Einrichtung muß Notrufe an ein Ersatzziel senden können - automatische Simulation eines Notrufs aus dem Fahrkorb und nachfolgende Verbindung zu einerständig besetzten Stelle.

Bei Einsatz einer "Technikzentrale mit hausinterner Nebenstellen-Anlage" als Notrufzentrale sind an dieser die gleichen Zuverlässigkeits-Anforderungen zu stellen, wie an das öffentliche Telefonnetz, d.h. die Übertragungssicherheit des eingesetzten Kommunikationsnetzes muss dem des öffentliche Netzes, geregelt im Telekommunikationsgesetz TKG (v. 22 Juni 2004) entsprechen.

Damit wäre die AufzR erfüllt, jedoch sollte der NB auf die gesetzlich vorgeschriebenen Anforderungen nach BetrSichV und damit auf die der TRA 106 hinweisen, welche beim Betrieb der Anlage zu erfüllen sind.

25.10.2005

Bestätigt vom DAfA ja nein Datum 25.10.2005

Weitere Interpretationsanfrage an Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich ja nein

DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG

Anfrage Nr. **04/2005**

Norm: EN 81-1

Ziffer 14.2.1.4 c) 3)

Datum der Anfrage: 28.06.2005

Norm: EN 81-1/2

Datum der Antwort:

Anfrage

Nach EN 81-1:1998, 14.2.1.4 c) 3) müssen Schutzeinrichtungen durch die Rückholsteuerung überbrückt werden.

Müssen bzw. dürfen Bremseinrichtungen gegen Übergeschwindigkeit in Aufwärtsrichtung nach Ziffer 9.10.5 ebenfalls überbrückt werden ?

Hintergrund:

Wird die Bremseinrichtung zur Verhinderung der Übergeschwindigkeit in Aufwärtsrichtung überbrückt, besteht die Gefahr, dass sich der Fahrkorb neuerlich bis hin zur Übergeschwindigkeit in Aufwärtsrichtung bewegt. Somit entsteht erneut ein unsicherer Zustand.

Antwortvorschlag des Einreichers

Unserer Meinung nach darf die Bremseinrichtung, die der Aufwärtsbewegung entgegenwirkt, nicht durch die Rückholsteuerung überbrückt werden, denn ihre Haltefunktion wird nur dann aktiviert, wenn ein „Problem“ in Aufwärtsrichtung vorliegt. Im Augenblick der Bremsöffnung würde somit ein unsicherer Zustand erneut wiederhergestellt. So könnte der Fahrkorb in Aufwärtsrichtung entgleiten.

1. Aus unserer Sicht darf daher eine Bremseinrichtung gem. Ziffer 9.10.5 nicht durch die Rückholsteuerung überbrückt werden
2. Dabei muss ein eindeutiger Indikator Vorhanden sein, der der befreienden Person eindeutig den Zustand der Schutzeinrichtung anzeigt.
3. Es muss eine entsprechende Anweisung vorhanden sein, die den genauen Ablauf zur Personenbefreiung beschreibt.

Hotline-Antwort

0X.0X.200X

Bestätigt vom DAfA ja nein Datum 0X.0X.200X

Weitere Interpretationsanfrage an Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich ja nein

DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG

Anfrage Nr. **05/2005**

Norm: EN 81-1

Ziffer 14.2.1.4 und CEN/TS 81-29,
Nummer 507

Datum der Anfrage: 28.06.2005

Norm: EN 81-1/2

Datum der Antwort: 25.10.2005

Anfrage

In der DIN EN 81-1 unter Ziffer 14.2.1.4.b) ist festgelegt, dass die Wirksamkeit der elektrischen Rückholsteuerung durch das Einschalten der Inspektionssteuerung aufgehoben werden soll.

Nach CEN Interpretation wird dies wie folgt ausgelegt:

„Wird bei eingeschalteter Rückholsteuerung die Inspektionssteuerung betätigt, wird die elektrische Rückholsteuerung wirkungslos, die AUF / AB-Taster der Inspektionssteuerung müssen wirksam werden“

Wenn nun eine zweite Person im Triebwerksraum meint, durch Betätigung der Rückholsteuerung die Anlage unter eigener Kontrolle zu haben, wird die Rückholsteuerung durch Inspektionssteuerung überbrückt und es kann zu einem gefährlichen Zustand für die Person im Triebwerksraum kommen.

Antwortvorschlag des Einreichers

Es darf nicht zu einem gefährlichen Zustand für die Person im Triebwerksraum kommen.

Die Interpretation sollte dahingehend geändert werden, dass weder die Inspektionssteuerung noch die Rückholsteuerung Vorrang hat und somit die Anlage bei Betätigung beider Steuerungen nicht mehr verfahren werden kann.

(Die Betätigung beider Einrichtungen muss zum Stillsetzen der Anlage führen und es dürfen eben NICHT die AUF / AB-Taster der Inspektionssteuerung wirksam werden.)

Hotline-Antwort

Das vom Einreicher genannte Sicherheitsrisiko besteht tatsächlich und akzeptiert deshalb auch von der EN 81-1 und der CEN Interpretation Nr. 507 abweichende Ausführungen, die das Stillsetzen der Anlage, bei Betätigung beider Elemente (Inspektion und Rückholeinrichtung) zur Folge haben.

Obwohl das Risiko in der Praxis kaum auftreten wird, soll diese DAfA Hotline Auslegung an CEN weitergeleitet werden, damit sie bei bereits angelaufenen Überarbeitung der EN 81-1 berücksichtigt werden kann.

25.10.2005

Bestätigt vom DAfA ja nein Datum 25.10.2005

Weitere Interpretationsanfrage an Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich ja nein

DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG

Anfrage Nr. **06/2005**

Norm: EN 60204-1

Anhang A

Datum der Anfrage: 11.07.2005

Norm: EN 81-1/2

)

Datum der Antwort: 25.10.2005

Anfrage

Nach EN 60 204-1, Anhang A gilt diese auch für Personenaufzüge.

Ist diese Norm zusätzlich zu den Anforderungen aus der Familiennorm der Serie EN 81 anzuwenden oder kann unterstellt werden, dass die Anforderungen der EN 60204-1 bereits Bestandteil der EN 81 Normenserie sind (soweit zutreffend)?

Antwortvorschlag des Einreichers

Die EN 81 ist als Familiennorm speziell für Aufzüge erstellt worden. Darüber hinaus wird die EN 60 204 unter „normative Verweisungen“ in der EN 81-1/2 nicht genannt. Das heißt für die Konstruktion und den Einbau ergeben sich aus der EN 60 204-1 keine zusätzlichen Anforderungen.

Hotline-Antwort

Ja, es kann unterstellt werden, dass sämtliche, für den sichere Aufzugsbetrieb, einschließlich Wartung, Reparatur u. Prüfung, erforderlichen technische Anforderungen in der EN 81-1/2 und den darin durch Verweisungen genannte Festlegungen aus anderen Publikationen, genannt sind. Bei Erfüllung dieser Anforderungen wird die Konformität mit der AufzR unterstellt ohne dass Anforderungen aus weiteren Normen zu erfüllen sind.

Unterstützt wird diese Aussage durch eine Untersuchung der CEN/TC10/WG1, siehe Dokument CEN/TC10/WG1 N417, welche genau diese Frage beantworten sollte, was aber leider nicht eindeutig geschehen ist, wie immer wieder gestellte Forderungen von Notified Bodies beweisen.

Diese Frage muss deshalb nochmals an CEN zur eindeutigen Klarstellung weitergeleitet werden.

25.10.2005

Bestätigt vom DAfA ja nein Datum 25.10.2005

Weitere Interpretationsanfrage an Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich ja nein

DAfA - Hotline

Vorschrift: BetrSichV	§ 12 (4)	Anfrage Nr. 07/2005
Norm: TRA 106	Ziffer	Datum der Anfrage: 08.06.05
Norm: DIN EN 81-28	Ziffer	Datum der Antwort:

Anfrage

Beim Inverkehrbringen und Inbetriebnehmen neuer Personen- und Lastenaufzüge (überwachungsbedürftige Anlagen) gibt es immer wieder Diskussionen, welchen Anforderungen die Notrufzentralen und Befreiungsorganisationen genügen müssen. Die DIN EN 81-28 enthält hierzu Angaben, die allerdings nur informativ sind. Darüber hinaus sind detaillierte Anforderungen in der TRA 106 angegeben.

Abweichend von den wesentlichen Anforderungen dieser beiden Regelwerke werden zur Aufschaltung von Notrufen teilweise Technikzentralen in Gebäuden akzeptiert, die wesentliche Anforderungen der DIN EN 81-28 und der TRA 106, wie etwa eine Ersatzeinrichtung im Störfall, nicht erfüllen.

Wir bitten um Klarstellung, welchen Mindestanforderungen Notrufzentralen und Befreiungsorganisationen entsprechen müssen. Ist dabei vorrangig die DIN EN 81-28 oder die TRA 106 zu berücksichtigen?

Antwortvorschlag des Einreichers

Für die technischen Einrichtungen des Aufzugs bis hin zur Schnittstelle zum Telefonnetz ist die DIN EN 81-28 Stand der Technik und muss beim Inverkehrbringen des Aufzugs berücksichtigt werden. Die Anforderungen an die Notrufzentralen und die Befreiungsorganisationen sind betriebliche Aspekte, die der Betriebssicherheitsverordnung und dem darunter angesiedelten Regelwerk unterliegen.

Bis zur Erarbeitung neuer Technischer Regeln für die Gefährdung ‚Eingeschlossenein‘ gilt weiterhin die TRA 106 als letzter Stand der Technik. Davon abweichende Systeme können nur in Ausnahmefällen mit gleichwertigem Sicherheitsniveau akzeptiert werden. Eine Technikzentrale eines Gebäudes als alleinige Notrufzentrale kann nicht als ausreichend betrachtet werden.

Hotline-Antwort

Bestätigt vom DAfA ja nein Datum

Weitere Interpretationsanfrage an Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich ja nein