

Deutscher Ausschuss für Aufzüge (DAfA)

Interpretationen der DAfA-Hotline

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

Directive 95/16/EG	Anhang I 4.8	Anfrage Nr. 1
Standard: EN 81 - 1	Ziffer 8.17.3 Satz 1	Datum der Anfrage: 23.10.2000
Standard: EN 81 - 2	Ziffer 8.17.3 Satz 1	Datum der Antwort: 20.03.01

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 Triebwerkraumes angeordneten Lichtschalter unmittelbar die Rücksendung in die unterste Haltestelle 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

Directive Anlage I, 3.2

Anfrage Nr. **2**

Standard: EN 81-1

Ziffer 9.10.5

Datum der Anfrage: 15.09.00

Standard -----

Datum der Antwort:

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

Auslegungsausschuß

Directive

Anfrage Nr. **3**

Standard: EN81-1/2

Ziffer 8.13.4

Datum der Anfrage: 26.01.01

Standard:

Ziffer

Datum der Antwort:

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

Directive 95/16/EG

Anhang I 2.1

Anfrage Nr. 4

Standard: EN 81 - 1

Ziffer 5.7.3.2 Satz 3 + 4

Datum der Anfrage: 09.04.2002

Standard: 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. 5

Standard:
Umbaukatalog:2000-06

Ziffer 8.1

Datum der
Anfrage:30.04.2002

Standard: -

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

Directive: AufzV

Anfrage Nr. **6**

Standard: TRA 200

Ziffer TRA 266.5

Datum der Anfrage: 28.06.2002

Standard:

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 Hauptschalter im Triebwerksraum abgeschaltet werden.

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

Ein Feuerwehrscharter darf nur durch Hauptschalter, 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 Hauptschalters 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

Directive 95/16/EG

Anfrage Nr. 7

Standard: EN 81-1/2

Pkt. 9.7

Datum der Anfrage: 15.08.2002

Standard:

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)

25.09.2002

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich ja nein

DAfA - Hotline

Directive 95/16/EG

Anfrage Nr. **8**

Standard: EN 81-1/2

Pkt. 6.1.2

Datum der Anfrage: 15.08.2002

Standard:

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 weggeführt, 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.

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich ja nein

DAfA - Hotline

Directive 95/16/EG

Anfrage Nr. **9**

Standard: EN 81-1/2

Datum der Anfrage: 15.08.2002

Standard:

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 05/02 bezgl. der Forderungen eines Notified Body im Falle einer Abweichung von harmonisierten Normen ausgeführt wurde. Die Betriebsanleitung muß natürlich diese Abweichungen, sofern erforderlich, berücksichtigen.

25.09.2002

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich ja nein

DAfA - Hotline

Vorschrift: AufzV

§ 3 Absatz 1

Anfrage Nr. **10**

Standard: Umbaukatalog 2000-06

Ziffer 7.2

Datum der Anfrage: 22.08.02

Standard:

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. **11**

Standard: Umbaukatalog 2000-06

Ziffer 7.2

Datum der Anfrage: 20.08.02

Standard:

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 Antworten:

Ergibt die vorhandene Fahrkorbnutzfläche auf grund 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. 12
Standard: EN 81-1/2	Ziffer 15.2	Datum der Anfrage: 22.08.2002
Standard: -		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

Angabe des Baujahres im Fahrkorb ist nicht gefordert.

Angabe des Baujahres in der Dokumentation ist nach MaschRL, Anhang I, Pkt. 1.7.3 erforderlich, welcher über AufzRL, Anh.I, Pkt. 5 auch für Aufzüge gilt.

25.09.2002

Weitere Interpretationsanfrage an Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich ja nein

DAfA - Hotline

Directive 95/16/EG

Artikel 3, Anhang I Nr. 1.2;
4.1

Anfrage Nr.13

Standard: EN 81 – 1/2

Ziffer 8.7.2.1.1.3

Datum der Anfrage: 03.09.2002

Standard:

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