



▼ DREIMONATSSCHRIFT DES EUROPÄISCHEN AUFZUGSVERBANDES

▼ I N H A L T

- Leitartikel: Eine wichtige Meinung 1
- Interlift 2005: ein guter Jahrgang 2
- Symposium in Augsburg:
SNEL-Fortschritte in Zentraleuropa 4
- Feuerprobleme und Aufzüge,
die Erdbeben überstehen 4
- IN KÜRZE:
- Neue ELA Beschilderungsbroschüre
und -CD
- Neue Gesichter in den
ELA-Ausschüssen 6
- IM BRENNPUNKT:
Die SNEE-Arbeitsgruppe 7

Von Philippe Lamalle, Vorsitzender des
Komitees „Codes und Standards“ der ELA

Als die Europäische Kommission 1995 die Aufzugsrichtlinie veröffentlichte, war die gesamte Branche zufrieden, weil der neue Gesetzestext und seine Anhänge einen guten Rahmen für die Entwicklung des vertikalen Transportes im Zusammenhang mit optimierter Sicherheit bildete. Zugleich veröffentlichte der damals verantwortliche Kommissar, Martin Bangemann, einen kurzen, dezenten Text über bestehende Aufzüge, der als Empfehlung 95/216/EG bekannt ist. Diese Aufzüge sind natürlich im erweiterten Europa der 25 mit 3,9 Millionen in Betrieb befindlichen Einheiten bei weitem in der Mehrheit. Die Zahl wird noch beeindruckender, wenn wir uns vor

EINE WICHTIGE MEINUNG



Augen führen, dass jährlich nur etwa 100.000 neue Aufzüge in Europa gebaut werden. Sicherheitsprobleme sind selbstverständlich kein Thema bei neuen Aufzügen, aber schon bei Anlagen, die 20, 30 oder sogar 50 Jahre alt sind!

Die Empfehlung 95/216/EC ist nicht länger als zwei Seiten. Sie enthält 10 „Ratschläge“ für Aufzugsbesitzer und Wartungsfirmen. Im wesentlichen betonen sie, dass bestehende Aufzüge regelmäßig gewartet und angepasst werden müssen, um sicherheitstechnisch auf der Höhe der Zeit zu bleiben: Ein Aufzug aus dem Jahr 1960 ist nicht so sicher, wie einer, der heute eingebaut wird. Die Sicherheitstechnik hat sich entwickelt, deshalb muss solch ein Aufzug nach gründlicher Risikoanalyse modernisiert werden.

Viel mehr konnte die Aufzugsindustrie nicht von der Europäischen Kommission erwarten, da Kommission und

Europäisches Parlament nur durch Richtlinien für die Zukunft des Kontinents gesetzgeberisch tätig werden können, nicht für die Vergangenheit, die rechtlich gesehen fest in den Händen der nationalen Regierungen bleibt. So lautet das Subsidiaritätsprinzip.

Viel mehr konnte die Aufzugsindustrie nicht von der Europäischen Kommission erwarten, da die nationalen Regierungen in Europa nach dem Subsidiaritätsprinzip rechtlich gesehen für bestehende Anlagen verantwortlich bleiben, die vor einer neuen Richtlinie eingebaut wurden.

Unsere Fachleute wurden daraufhin aufgefordert, eine Norm der EN-81-Familie zu entwerfen, die sich speziell mit der Sicherheit bestehender Aufzüge befassen sollte: EN 81-80. Die Arbeitsgruppe CEN TC 10, die sie unter Leitung von Michael Savage verfasste, leistete eine bemerkenswerte Arbeit. Die Originalität des Werks liegt unter anderem in der Tatsache, dass die Norm vorschlägt, eine „nationale Filtermethode“ zu verwenden, die jedem Land die Möglichkeit gibt, die Schwachpunkte seiner Gesetzgebung herauszufinden, bei denen bestehendes Recht geändert oder neue Gesetze verfasst werden müssen. Wenn die Norm überall in Europa angewandt wird, stellt sie eine „de facto“-Harmonisierung nationaler Gesetze im Sinne der 74 SNEL-Risiken dar, die in der CEN-Norm definiert wurden.



In Frankreich, Belgien, Spanien und Deutschland wurde die Norm bereits ratifiziert und die Gesetze wurden geändert, um sie zu berücksichtigen. Der Rest Europas folgt wahrscheinlich bald.

Wir forderten die Europäische Kommission deshalb auf, ihre Empfehlung 216/95 zu überarbeiten, um den Verweis auf EN 81-1/2 – die Normen betreffend neue Aufzüge – durch den neuen, korrekten Verweis auf die Norm EN 81-80 zu ersetzen. Aus verschiedenen Gründen hat die Europäische Kommission von dieser Idee Abstand genommen, hat aber stattdessen einen sehr „Wichtigen RECHTLICHEN HINWEIS“ auf EUROPA, der offiziellen europäischen Webseite veröffentlicht (Bereich Unternehmen und Industrie, 17.03.2005). Dieser Gesetzestext besagt klar und deutlich: „EN 81-80 bietet eine Richtlinie zur Verbesserung der Sicherheit bei bestehenden Aufzügen, die für nationale Behörden, Aufzugsbesitzer, Aufzüge überprüfende Organisationen und Wartungsfirmen gedacht ist, mit dem Ziel, die Sicherheit aller

bestehender Personen- und Lasten-Personenaufzüge schrittweise an den heutigen Stand der Technik heranzuführen.“ Wir hätten es nicht besser ausdrücken können!

Lassen Sie uns alle diesen Text, der auch auf der ELA-Webseite verfügbar ist, dazu

verwenden, zu betonen, dass die EN 81-80 überall in Europa auf nationaler Ebene angewandt werden muss.

Philippe Lamalle

Vorsitzender des Komitees „Codes und Standards“ der ELA



INTERLIFT 2005: EIN GUTER JAHRGANG



Stella Bedeur auf dem ELA-Messestand mit Besuchern, die sich für die neue Beschilderungsbroschüre und -CD interessieren.

Vom 18. bis 21. Oktober 2005 ging es in den Augsburger Messehallen geschäftiger zu denn je, denn die INTERLIFT nutzte zum ersten Mal alle sieben Hallen, die zur Verfügung stehen.

Es waren viel mehr Firmen als 2003 vertreten; auffallend dabei die Anwesenheit von Komponentenherstellern aus China, der Türkei und anderen sich schnell entwickelnden Schwellenländern. Nach Schätzungen von Ausstellern war die Besucherzahl etwa genauso hoch wie vor zwei Jahren, jedoch diesmal mit mehr Entscheidungsträgern. Roberto Zappa von Sematic, einem der sehr großen Aussteller, erklärte, er sei sehr zufrieden. Ähnlich äußerte sich Achim Hütter von Hütter Aufzüge und Vorsitzender des VFA, des Trägers der Messe, die zum europäischen Muss für alle geworden ist, die mit der Welt der Aufzüge zu tun haben, insbesondere natürlich für Komponentenhersteller von Führungen bis hin zu Elektronik.

ELA war selbstverständlich auf der Interlift und nutzte die Gelegenheit für eine Konferenz am 20. Oktober über die Fortschritte von SNEL in Zentraleuropa mit drei Referenten aus Tschechien, Ungarn und Polen.



Die Hallen in Augsburg waren bei dieser Interlift-Ausgabe voller denn je



Sehr zufrieden äußerte sich Roberto Zappa über die Kontakte seiner Firma Sematic, eines der größten Aussteller auf der Messe



Das griechische Unternehmen Kleemann hatte einen sehr großen Messestand auf der Interlift



Der VFA, der Ausrichter der Messe, ist sehr zufrieden mit der Interlift 2005



ELA-KONFERENZ AUF DER INTERLIFT

Am Donnerstag, 20. Oktober, organisierte die ELA eine Konferenz auf der Interlift über die Fortschritte von SNEL unter besonderer Berücksichtigung von Zentraleuropa. Sprecher waren P. Lamalle, Vorsitzender des Komitees „Codes und Standards“, der SNEL vorstellte, L. Rivet, Generalsekretär, der über den Stand der Dinge in verschiedenen Ländern sprach,



P. Lamalle bei seiner Rede auf der Interlift



Tadeusz Popielas, Generalsekretär des polnischen Aufzugsverbands, stellt die Unfallzahlen aus Polen vor



Jan Kadlec (ThyssenKrupp), Vorsitzender des tschechischen Aufzugsverbands: CAVV, bei seinem Vortrag

sowie drei Referenten aus Tschechien, Ungarn und Polen, die bei ihren Vorträgen zeigten, dass zentral-europäische Länder sehr gute Unfallstatistiken aufweisen, und die wichtigsten Sicherheitsprobleme ihrer

jeweiligen Heimatländer deutlich darstellten. Obwohl die Regierungen der Region wegen der Kosten für Verbesserungen der Sicherheit und Modernisierungen zögern, sorgt die Anzahl der Unfälle in Zentraleuropa für Fortschritte bei der Umsetzung von SNEL in nationales Recht.

KONFERENZ ZU DEN THEMEN FEUER UND ERDBEBEN

Am selben Tag wie die ELA-Konferenz auf der Interlift hatte die Messeleitung auch eine Doppelpräsentation zu zwei Arten von Katastrophen mit Auswirkung auf Aufzüge angesetzt: Feuer und Erdbeben.

Bob Caporale, der Chefredakteur von Elevator World (USA), stellte neue Methoden zum Umgang mit Feuerproblemen nach dem 9. September 2001 vor. Lazaros Asvestopoulos, Forschungsleiter bei Kleemann Lifts (Griechenland), präsentierte neue

Arten von Anlagen, die Kleemann für den Einbau in erdbebengefährdeten Regionen der Welt entwickelt hat, zum Beispiel für Griechenland, die Türkei und die Balkanländer in Europa.

Bob Caporale erläuterte, dass das Hauptproblem die Benutzung von Aufzügen als Fluchtweg bei Räumungen sei. Im New Yorker World Trade Center liefen am 9. September 2001 zwei Aufzüge der unteren Aufzugsgruppe noch 16 Minuten weiter (die obere Gruppe war zerstört

worden) und retteten etwa 3000 Menschen das Leben. Alle mit Sicherheit befassten Einrichtungen in den USA sind jetzt der Meinung, dass Feuerwehrleute in Phase 2 eines Feuers oder einer anderen Katastrophe in der Lage sein müssen, Aufzüge intensiv zu nutzen. Sie müssen die Aufzüge mit einem Schlüssel steuern können. Zu diesem Zeitpunkt ist selten der Aufzug unsicher, sondern das Umfeld. Nur Feuerwehrleute können die Situation richtig einschätzen.



Bob Caporale



In den USA erarbeitet eine Fluchtweg-Taskforce eine neue Gebäudenorm, die Probleme berücksichtigt, wie die Funktion bei Notfällen, Aufzüge zur Räumung des Gebäudes, Aufzugschächte mit erhöhtem Luftdruck, Notstrom, Rauchabzüge, gehärtete Betonwände, Größe ausreichend für eine waagerechte Tragbahre usw.

Europa kann sicherlich einiges aus der Arbeit lernen, die zurzeit in den USA

rund um die Feuerproblematik geleistet wird. Aus diesem Grund organisiert die ELA in 2006 eine Konferenz zum Thema „Feuer“. Der Termin ist Mittwoch, 4. Oktober 2006. Vergessen Sie nicht, sich dieses Datum in Ihrem Terminkalender vorzumerken!

In seinem Beitrag stellte Lazaros Asvestopoulos die neuen „erdbebensicheren“ Eigenschaften von Kleemann-Aufzügen vor, die speziell so konstru-

iert sind, um zu vermeiden, dass Aufzüge aus den Führungen springen, oder dass Gegengewichte blockieren und die Kabine treffen. Kleemann hat seine Arbeit auf der einzigen bestehenden Norm aufgebaut, der amerikanischen ASME A17.1 für die seismischen Zonen 2 oder darunter. Ein sehr interessanter Vortrag, der für verschiedene Regionen in Südeuropa von Interesse ist, darunter beispielsweise Italien, wo die Gefahr von Erdbeben sehr akut sein kann. Natürlich können Aufzüge bei einem Erdbeben nicht vollkommen sicher sein, aber ihre Sicherheit lässt sich durch einige einfallsreiche Neuentwicklungen deutlich verbessern.



Die Benutzung von Aufzügen bei Gebäudebränden zu verbieten, heißt, es sich zu leicht zu machen; Feuerwehrleute müssen in der Lage sein, Lifts für die Räumung zu nutzen



NEUES MITGLIED AUS ZENTRALEUROPA IM KOMITEE „CODES UND STANDARDS“

Árpád Fazekas, Geschäftsführer von Wittur in Ungarn, ist der erste Vertreter eines zentraleuropäischen Aufzugsverbands, der Mitglied eines ELA-Komitees ist, in diesem Fall des Komitees „Codes und Standards“. Herr Fazekas hat früher in der Schweiz gearbeitet und spricht Englisch und etwas Französisch. Sein Fachwissen über Aufzüge und Fahrtreppen ist ein Plus für den ungarischen Verband bei der Einführung von SNEL in Ungarn.



Árpád Fazekas bei seiner Rede bei der ELA-Konferenz zu SNEL während der Interlift

NEUE ELA-PRÄSENTATIONSBROSCHÜRE UND EINE AKTUALISIERTE BESCHILDERUNGSBROSCHÜRE UND -CD-ROM

ELA hat zwei neue Unterlagen veröffentlicht: eine allgemeine Präsentationsbroschüre, die dringend notwendig geworden war, um den Verband vorzustellen, und eine Aktualisierung der Beschilderungsbroschüre, deren Vorräte aufgebraucht waren. Die Beschilderungsbroschüre enthält alle Schilder und Piktogramme, die in der Aufzugs- und Fahrtreppenindustrie verwendet werden. Die ELA hat auch die Initiative ergriffen, eine CD-ROM zu produzieren, auf der alle Schilder in zwei Formaten gespeichert sind. Das eine ist Grafikern vorbehalten, die damit großformatige Drucke in einwandfreier Qualität anfertigen können, das andere ist für jedermann nützlich und lässt sich auf jeden PC laden, um es in PowerPoint-Präsentationen oder andere Anwendungen zu laden, in denen nur eine niedrige Auflösung erforderlich ist. Der Preis der Broschüre beträgt 20,- € (Mitglieder 15,- €), der CD-ROM 45,- € (Mitglieder 40,- €). Die Broschüre + CD-Rom beträgt 60,- € (Mitglieder 50,- €) + Versandkosten.



Die neuen ELA-Broschüren und die CD-ROM



IM BRENNPUNKT: DIE **SNEE** → ARBEITSGRUPPE

In jeder Ausgabe stellen wir Ihnen eines der ELA-Komitees vor und erläutern dessen Bedeutung für die Aufzugsindustrie.

Vorsitzender:

Ron Wanless, LEIA, Großbritannien

Mitglieder:

Hans Rudolf Ott, VSA, Schweiz
 Kay-Uwe Wiechmann, VDMA, Deutschland
 Robert Placek, FMS, Österreich
 Hartmuth Willnauer, VDMA, Deutschland
 Alberto Marinoni, AssoAscensori, Italien
 Alex Carmichael, Bureau Veritas, Großbritannien
 Anton Marschall, TÜV, Österreich



Ron Wanless, Vorsitzender der SNEE-Arbeitsgruppe (Komitee „Codes und Standards“)

Sekretär:

Günter Horny, VDMA, Deutschland

SNEE ist ein Akronym und steht für Safety Norm for Existing Escalators.

Es ist offensichtlich, dass diese Abkürzung an SNEL (Safety Norm for Existing Lifts) angelehnt ist, die Sicherheitsnorm für bestehende Aufzüge, und dass die ELA-Fachleute eine entsprechende Norm ausarbeiten wollen, nun allerdings für bestehende Fahrtreppen. Die Sicherheit bestehender Fahrtreppen ist auch eine Haupt-

sorge der Aufzugsindustrie und darf nicht aus den Augen verloren werden. Pierre Bianchini, der Vorsitzende von CEN TC 10 und Mitglied im Komitee „Codes und Standards“ der ELA, schlug vor, sich zunutze zu machen, dass die Norm für neue Fahrtreppen prEN 115 fertig ist und derzeit ein öffentliches Einspruchsverfahren in mehreren europäischen Ländern durchläuft. Man könnte den Entwurf

einer SNEE-Norm vorbereiten und sie dann in der entsprechenden CEN-Arbeitsgruppe (AG 2) analysieren – so lange sie Zeit hat, bevor Bemerkungen zu prEN115 aus ganz Europa zurückfließen und die CEN-Arbeitsgruppe (AG 2) wieder voll beschäftigt ist.

Mit anderen Worten: Es gibt ein „Window of opportunity“ über mehrere Monate hinweg, das die SNEE-Arbeitsgruppe der ELA nutzen sollte,



In öffentlichen Einrichtungen, beispielsweise U-Bahnhöfen und Flughäfen, finden sich beeindruckende Fahrtreppenanlagen: Europa in Bewegung



Ein fröhliches Komitee bei einer der Arbeitssitzungen bei ELA in Brüssel.

Von links nach rechts: Robert Placek, Hans Rudolf Ott, Alberto Marinoni, Ron Wanless, Hartmuth Willnauer und Günter Horny

um Fortschritte bei ihrem Normentwurf zu machen. Die Arbeitsgruppe wurde letztes Jahr im Rahmen des Komitees „Codes und Standards“ eingerichtet, von dem sie abhängt, und nahm unverzüglich die Arbeit auf.

Zum Vorsitzenden der SNEE-Arbeitsgruppe wurde der Fahrtreppenspezialist mit der meisten Erfahrung ernannt, Ron Wanless, früherer Leiter von Kone-Fahrtreppen in Großbritannien, der diese Aufgabe gerne übernahm. Bei den ersten Sitzungen unterstützte ihn Michael Savage, der „Vater“ von SNEL und Vorsitzende von CEN WG 10, um sicherzustellen, dass dieses Projekt in dieselbe Richtung ging wie SNEL. Die Gruppe setzt sich aus den renommiertesten Fahrtreppenspezialisten in Europa zusammen, mit weitreichender Erfahrung in ganz Europa und sogar auf der anderen Seite des Atlantiks in Amerika sowie in Asien.

In Europa gibt es etwa 75.000 Fahrtreppen von denen 50 % älter als 20

Jahre sind. Die SNEE-Arbeitsgruppe beschloss, sich mit allen Fahrtreppen zu befassen, aber besonders die, die nach 1970 installiert wurden, da es davor keine Normen für Fahrtreppen gab. 1968 wurde in Deutschland eine Sicherheitsvorschrift eingeführt, die von vielen Ländern sofort übernommen wurde. Ziel der SNEE-Arbeitsgruppe ist, eine Liste empfohlener Verbesserungen der Sicherheit in einigen Fahrtreppengebieten aufzustellen. Die Teilnahme einiger Experten von außerhalb der Aufzugsindustrie an der ELA-Arbeitsgruppe vereinfacht die Arbeit beträchtlich,

wenn der Entwurf bei der CEN WG 2 vorliegt, in der diese Experten ebenfalls Mitglieder sind.

Ron Wanless, der Vorsitzende, sagt dazu: „Die Arbeit geht schnell voran. Wir haben möglichst viele Informationen über Unfälle gesammelt, die in den letzten zehn Jahren in Europa geschehen sind, und haben die Ursachen analysiert. Unsere Aufgabe sollte eigentlich einfacher als bei den Aufzügen sein. Wir glauben beispielsweise nicht, dass wir eine nationale Filterung für Fahrtreppen vorschlagen sollten, da die Probleme

in ganz Europa mehr oder weniger dieselben sind. Wir beabsichtigen, dass die Gruppe ihren Entwurf im Frühjahr 2006 abgeschlossen hat, so dass die CEN-Arbeitsgruppe unsere Arbeit bewerten und einen Normentwurf für bestehende Fahrtreppen verfassen kann. Wenn alles gut geht, könnte es uns gelingen, eine Fahrtreppennorm für CEN in Rekordzeit aufzustellen.“

