



ELANews



NEWS

DREIMONATSSCHRIFT DES EUROPÄISCHEN AUFZUGSVERBANDES

INHALTSVERZEICHNIS

- Leitartikel von Philippe Lamalle:
Die Welt sollte ein Dorf sein1/2

- Interview: William Orchard:
Der Beitrag des EEA2/3

- Globaler Ansatz: Der lange Weg der weltweiten Produktanerkennung .4/5

- Build-for-All: Formaler Start und Sitzung der Intergroups im Europäischen Parlament – Straßburg8/9

- Die neue Maschinenrichtlinie: Eine kurze Präsentation6

- In Kürze:
 - ISO-Piktogramme zur Illustration von SNEL7
 - Warschau: SNEL bei Kongress propagiert7
 - Liftinstituut & Efectis propagieren EN 81-5810
 - Erneuerte Informationsanstrengung: Verhaltenskodex & Anti-Trust-Richtlinien10



DIE WELT SOLLTE EIN DORF SEIN



Philippe Lamalle
 (Vorsitzender des ISO/TC178)

LEITARTIKEL Die Sicherheit von Aufzügen und Fahrtreppen ist ein Hauptanliegen aller Hersteller und Monteure in der ganzen Welt. Es ist dasselbe Anliegen, dass Regierungen überall in der Welt dazu veranlasst, Marktaufsicht vorzuschreiben und sicherzustellen, dass modernste Aufzugstechnologie angewandt wird. Dieser Stand der Technik wird durch die Industrienormen symbolisiert, sei es durch ISO auf globaler Ebene, ASME in Nordamerika, JIS in Japan, CEN in Europa oder durch CEN-bedingte Normen in Russland, dem größten Teil des asiatisch-pazifischen Raums, Südafrikas und Südamerikas. Die absolute Sicherheit der Benutzer von Aufzügen und Fahrtreppen ist selbstverständlich das oberste Ziel, genau so wie die perfekte Sicherheit aller Branchentechniker, die an den Anlagen arbeiten müssen. Unsere Produkte sind das sicherste Transportmittel der Welt und das muss so bleiben.

Es ist jedoch noch sehr viel Raum für Verbesserungen, die sich in den letzten Jahren selbst herauskristallisiert haben: Die Harmonisierung der Normen und Sicherheitsnormen in der ganzen Welt würde eine bessere Qualität der Produkte und Komponenten zur Folge haben und dadurch zu einer verbesserten Sicherheit sowohl für die Benutzer als auch für die Aufzugstechniker führen. Fragen der Zugänglichkeit (darunter die Evakuierung von Gebäuden bei Feuer oder in anderen Notfällen) würden von allen Bürgern in allen Ländern besser verstanden werden. Und schließlich würde die weltweite Harmonisierung der Normen eine Rationalisierung der Kosten für die Herstellung von Komponenten und ganzer Anlagen überall in der Welt bedeuten.

Um ein ganz pragmatisches Beispiel zu nennen: warum muss eine bestimmte Sicherheitskomponente, etwa ein Sicherheitsgetriebe, drei verschiedenen Spezifikations-



listen mit verschiedenen Werten entsprechen, die in kg und mm oder in Pfund und Zoll ausgedrückt werden?

Derselbe Ansatz in allen Teilen der Welt würde für Aufzüge den globalen barrierefreien Handel bedeuten. In bestimmter Hinsicht sind wir auf diesem Weg schon sehr weit vorangeschritten, da die Welt lediglich von 3 Normenfamilien beherrscht wird. Die Arbeit, die vor uns liegt und die die Unterstützung aller interessierten Parteien benötigt, schreibt die vorherige Definition und Einführung von weltweiten grundlegenden sicherheitstechnischen Anforderungen (**WGSAs**), die auf allen Kontinenten anerkannt werden, und die von weltweiten Sicherheitsparametern (**WSPs**) vor. Um von diesen weltweiten Sicherheitsparametern abzuweichen, müssten in einem nächsten Schritt weltweite Konformitäts-

bewertungsverfahren (**WKBVs**) definiert und angewandt werden.

Die Fachleute aus allen Kontinenten, die in den verschiedenen Arbeitsgruppen der ISO/TC178 (dem für Aufzüge und Fahrtreppen zuständigen Technische Ausschuss der ISO) zusammen treffen, haben mit einem Gedankenaustausch zu dem Thema begonnen und sind dabei, die eigentliche Arbeit vorzubereiten. Philippe Casteleyn vom Ausschuss Codes & Normen der ELA ist ebenfalls Mitglied des ISO/TC178/AG4 und hat einen Beitrag zum Thema ‚Weltweite Produktanerkennung‘ in dieser Ausgabe der NEWS verfasst. Dabei handelt es sich um eine Einführung in dieses Thema.

Die Arbeit liegt vor uns und die europäische Aufzugsindustrie wird in den nächsten Jahren

mehr darüber erfahren. Hier geht es um die Zukunft der Standardisierung. Sie ist für alle Unternehmen, die auf diesem Gebiet tätig sind, unabhängig davon, ob es sich um große oder kleine Unternehmen handelt, sowie für Komponentenhersteller und Wartungsunternehmen von Interesse. Alle haben großes Interesse daran, über die besten Wettbewerbsbedingungen für ihre Produkte zu verfügen. Das ist eine sehr ehrgeizige Aufgabe, die die Unterstützung aller Interessenvertreter in Amerika, Asien und Europa benötigt. Die ersten Zeichen sind positiv und ich bin optimistisch. Lassen Sie uns mit der Arbeit beginnen und die Welt zu einem Dorf machen, auch auf dem Gebiet der Sicherheit von Aufzügen und Rolltreppen.

Philippe Lamalle
Vorsitzender der ISO/TC178

INTERVIEW

Interview mit William Orchard, Präsident der EEA: Der europäische Beitrag zu EEA



Der Europäische Aufzugsverband (European Elevator Association EEA) ist eine Europäische Wirtschaftsinteressengruppierung (European Economic Interest Grouping EEIG), die nicht mit dem Europäischen Wirtschaftsraum (European Economic Area EEA) verwechselt werden sollte, also der Organisation, in der einerseits die europäischen Länder zusammengefasst sind, und andererseits die Länder, die nicht Mitglieder der Union sind: die Liste dieser Länder ist inzwischen auf Norwegen und Island beschränkt, die in der EFHZ zusammengefasst sind (die Schweiz ist an keinem dieser Foren beteiligt). Der Europäische Wirtschaftsraum wurde früher Europäische Freihandelszone (European Free Trade Area EFTA) genannt. Der EEA (also der Aufzugsverband!) ist ein aktives Mitglied der ELA, des Europäischen Aufzugsverbandes (European Lift Association),

dem Kommunikationsvektor der Branche gegenüber allen Interessenvertretern, insbesondere dem für uns wichtigsten: der Europäischen Union. Mit 4 Mitgliedern im Vorstand der ELA hat EEA großen Anteil an der zukünftigen Entwicklung des Aufzugsverbandes. Wir haben William Orchard, Präsident des EEA, gebeten, uns seine Meinung über die europäischen Entwicklungen für die Aufzugs- und Rolltreppenbranche in 2006 zu erläutern.

W.O.: Das klingt vielleicht lustig, aber der Europäische Aufzugsverband EEA hat „Vorrang“ vor dem Europäischen Wirtschaftsraum EEA. Wir hätten uns beschweren sollen, als die beteiligten Regierungen in der EFTA und in der EU, die EEA geschaffen haben, den Europäischen Wirtschaftsraum, umgewandelt haben, aber was soll's?

Wie beurteilt EEA die jüngsten Entwicklungen auf dem Gebiet der Aufzüge und Fahrtreppen in 2006? In der Tat, sehr gut. Das Jahr 2006 war ein sehr aktives Jahr, in dem Fortschritte bei mehreren Themen, die für unsere Branche wichtig sind, erzielt wurden.

Zunächst breitet sich die Sicherheitsnorm für Aufzüge und Fahrtreppen (SNEL – EN 81-80) langsam in ganz Europa aus. Ein weiteres Land hat sich entschlossen, im Frühjahr ein Gesetz zu verabschieden: Österreich. Damit folgt es dem Beispiel Frankreichs, Belgiens, Spaniens und Italiens. Lassen Sie mich hinzufügen, dass Deutschland bereits seine Regelung auf der

Arbeitsmittel-Benutzungsrichtlinie basiert hat, die als künftiger Weg gewählt wurde. Die deutschen benannten Stellen, also die Technischen Überwachungsvereine TÜV, haben bereits mehr als die Hälfte der bestehenden Anlagen geprüft und den Eigentümern auf der Basis eben dieser EN 81-80 ihre Empfehlungen ausgesprochen. Im Vereinigten Königreich hat der Aufzugsverband LEIA die "Filterübung" durchgeführt, um auf die Risiken hinzuweisen, die noch nicht durch das britische Gesetz abgedeckt sind, und eine umfassende Informationskampagne über "modernste Technik" betreffend die Sicherheit von bestehenden Anlagen durchgeführt: BSI-EN81-80. In anderen europäischen Ländern macht SNEL Fortschritte, wobei Polen und Ungarn Gesetzestexte soweit fertig haben, dass sie den politischen Prozess durchlaufen können. Gleichzeitig sehen wir, dass Frankreich, das Land mit dem frühesten Datum des Inkrafttretens eines von SNEL inspirierten Gesetzes - 3. Juli 2008 - in den letzten Monaten des Jahres 2006 eine große Zahl von Ausschreibungen verzeichnet hat. Die Aufzugsbranche bereitet sich auf noch mehr Ausschreibungen in 2007 vor, wobei die ersten Aufrüstungsverträge jetzt, zu Beginn des



EUROPEAN ELEVATOR ASSOCIATION

Jahres 2007, abgeschlossen werden. Dafür werden mehr spezialisierte Arbeitskräfte benötigt und Frankreich bereitet sie mit einem besonderen Aufzugslehrplan in den französischen technischen Schulen auf ihre Aufgaben vor, wobei der erste „Schub“ geschulter Techniker im Juni 2007 die Schule verlassen wird. Die erste Schätzung von 4 Milliarden? für die Arbeiten, die an dem eher alten Anlagenbestand in Frankreich durchzuführen sind, wurde revidiert. Die Zahl liegt wohl näher bei 8 Milliarden? über einen Zeitraum von 15 Jahren verteilt, wobei mehr Arbeiten in den ersten 5 Jahren ausgeführt werden dürften als zunächst angenommen. SNEL macht gute Fortschritte.

Andererseits ist der Anwendungspfad für die harmonisierte Norm EN 81-58 (Feuerprüfung von Aufzugstüren) geglättet worden, nachdem die Widerstände einiger Spitzen-Feuerwehrmänner und nationaler Beamter in mehreren europäischen Ländern, wo man von der neuen Testmethode nicht überzeugt war, beseitigt worden waren. Man kann eine Sache nicht oft genug erklären. Ich bin sicher, dass unsere EEA-Mitglieder, die Türen herstellen, erleichtert sind. Sie können ihre Türen jetzt mit

einem EN 81-58-Stempel versehen und in jedes europäische Land, in dem die europäische Norm angewandt wird, exportieren.

Mehrere neue „Arbeitsfelder“ wurden ebenfalls eröffnet, wobei an der Energie- und Umweltfront von der AG Ökologie & Energie, die soeben die ELA-Charta und mehrere Positionspapiere und Richtlinien zu diesen Themen erstellt hat, gute Fortschritte gemacht werden. Wir alle wissen, dass Energie in den kommenden Jahren in den Brennpunkt rücken wird und wir müssen zu einer besseren Energieeffizienz von Gebäuden beitragen, selbst wenn Aufzüge nur einen kleinen Anteil an diesem Energieverbrauch haben. Wir möchten pro-aktiv sein und beteiligen uns mit mehreren Universitäten und Forschungszentren an einer Ausschreibung der Europäischen Union zur Entwicklung eines Energieeffizienzprogramms für Aufzüge. Das sind hervorragende Schritte in die Zukunft.

Wir behalten ebenfalls die Entwicklung von geschulten Arbeitskräften in ganz Europa, die Erprobung von Aufzügen ohne Gewichte und die Entwicklung von globalen Normen im Auge – alles langfristige Themen, die für unsere Branche entscheidend sind.

Zugleich war EEA entscheidend an der Reduzierung der Kosten beider Verbände, EEA und ELA, beteiligt und hat dafür gesorgt, dass dieselbe Effizienz mit weniger Aufwand erreicht wird. Die beiden Verbände sind in neue, günstigere Räume umgezogen, die alle unsere Experten, unsere anwesenden technischen Ausschüsse und Arbeitsgruppen hervorragend finden. Als Präsident des EEA freue ich mich sehr über die Dinge, die wir 2006 erreicht haben, und ich möchte den zahlreichen Experten aus unseren Mitgliedereinheiten danken, die sehr viel Zeit und Einsatz für die Arbeiten in den Technischen Ausschüssen und den Arbeitsgruppen der ELA. EEA steht voll und ganz hinter den Arbeiten, die die ELA zum Wohle aller großen und kleinen Hersteller der Aufzugs- und Rolltreppenbranche sowie der Komponentenhersteller durchführt. Die Sichtbarkeit unserer Experten bei der Heilbronn-Konferenz oder bei der Brüsseler Feuerkonferenz wurde von allen begrüßt. Wir werden erfolgreich sein! Lassen Sie uns unsere positive Arbeit 2007 fortsetzen.

EU-25 verpflichtet sich zum Schutz der Menschenrechte von Menschen mit Behinderung durch neue UN-Konvention

Brüssel, 12. Dezember 2006 – Die Konvention der Vereinten Nationen über die Rechte von Personen mit Behinderungen, die am 12. Dezember in New York verabschiedet wurde, stellt ein historisches Moment für die europäische Bewegung der Personen mit Behinderung dar. Die innovative Konvention ist nicht nur die erste offizielle Anerkennung der Behinderung als Menschenrechtsthema, sondern wird auch das **erste Menschenrechtsabkommen sein, das seit Beginn des europäischen Integrationsprozesses von den Europäischen Gemeinschaften als Rechtssubjekt unterzeichnet werden wird.**

Alle Männer und Frauen sollen ihre grundlegendsten Rechte genießen. Sehr oft ist dieser Grundsatz weit davon entfernt, im Alltag Wirklichkeit zu sein. Keiner der 25 EU-Mitgliedstaaten kann von sich behaupten, dass er die Menschenrechte von Personen mit Behinderung – eine Gruppe, die in allen Lebensbereichen

mit Diskriminierung und Vorurteilen konfrontiert ist – sehr achtet.

Dies ist das erste Mal, dass ein internationales Instrument dieser Art sowohl die zivilen, politischen, wirtschaftlichen, sozialen als auch die kulturellen Rechte von Menschen mit Behinderungen abdeckt und einen wirksamen Rahmen für den Schutz der Rechte von weltweit 650 Millionen Menschen aufstellt. Die ratifizierenden Länder sind jetzt gesetzlich verpflichtet, Personen mit Behinderung als Individuen mit Rechten zu behandeln, die in den 50 Artikeln der Konvention eindeutig definiert sind und alle Lebensbereiche abdecken.

Das Europäische Behindertenforum (EDF), die repräsentative Organisation von 50 Millionen Menschen mit Behinderungen in der Europäischen Union und ein Partner der ELA, hat bei den Verhandlungen und der endgültigen Genehmigung der Konvention eine führende Rolle gespielt. Mehr

noch, das Genehmigungsverfahren des Vertrags stellte in den Verhandlungsverfahren der Vereinten Nationen eine Neuheit dar, da zum ersten Mal, Behinderten-NRO (Nicht-Regierungsorganisationen) aus der ganzen Welt eine treibende Kraft auf dem Weg zur endgültigen Genehmigung des Texts waren: *„Ich bin sehr stolz und zufrieden mit der morgigen Verabschiedung der Konvention. Ich bin stolz auf die führende Rolle des EDF in dem gesamten Verfahren, das die Interessen aller Europäer mit Behinderungen auf internationaler Ebene repräsentiert und ihre Sichtbarkeit erhöht. Ich bin ebenfalls äußerst zufrieden, weil Behinderung zum ersten Mal weltweit und von der Europäischen Union als Menschenrechtsproblem anerkannt wird und diese Anerkennung wird Teil des *acquis communautaire* der EU werden“*, erklärte der Präsident des Europäischen Behindertenforums, Yannis Vardakastanis, heute.



Der lange weg der weltweiten produktanerkennung und des weltweiten freien handels (WBFH)

Globalisierung ist eine Tatsache. Niemand in der Branche würde das in Zweifel ziehen, wie es leider immer noch häufig in der europäischen politischen Arena der Fall ist. Das Phänomen wird durch die rasche Entwicklung der asiatischen ökonomischen "Drachen", die von China angeführt werden, eindeutig beschleunigt. Erwähnt sei hier nur die Tatsache, dass China 2005 genauso viele Fahrtreppen installiert hat wie ganz Europa im selben Jahr. Produkte werden überall in der Welt ausgetauscht, verkauft und installiert. Einige Unternehmen unseres Sektors sind globale Unternehmen geworden, ebenso wie viele Komponentenhersteller oder mittelgroße Unternehmen. Nicht selten stellt ein mittelgroßes europäisches Unternehmen in Shanghai aus, baut seine Geschäftstätigkeit mit Partnern in Lateinamerika aus oder unterhält Verkaufsbüros in allen 5 Kontinenten. Unglücklicherweise gibt es noch immer Handelshemmnisse und die Welthandelsorganisation versucht unermüdlich, diese abzubauen und propagiert den **weltweiten barrierefreien Handel (WBFH)**. Die Welt ist ein Dorf geworden und die Normungsinstitute auf der Kontinenten- oder Länderebene kämpfen darum, mit dem fantastischen Tempo der Entwicklung auf den Weltmärkten Schritt zu halten.

Europa verfügt über eine ganze Reihe gut strukturierter CEN-Normen. Ebenso die Amerikaner mit ihrer ANSI-Normenfamilie und die Japaner mit ihren JIS-Normen. Auf internationaler Ebene stellen die ISO-Normen bis heute die beste Anstrengung zur Harmonisierung von Normen in der ganzen Welt dar. Es ist besser, eine ISO-Norm zu haben als 3 verschiedene regionale Normen. Normen funktionieren auf der Basis der

grundsätzlichen sicherheitstechnischen Anforderungen (GSAs).

Jetzt stehen wir vor der größten Herausforderung: global werden. Die Einführung von **weltweiten grundsätzlichen sicherheitstechnischen Anforderungen (WGSAs)** und **weltweiten Sicherheitsparametern (WSP)**. Von diesen kann man mithilfe von **(weltweiten) Konformitätsbewertungsverfahren abweichen**. Gespräche zwischen Nordamerika, Europa und dem asiatisch-pazifischen Raum über gegenseitige Anerkennungen fügen sich perfekt in diesen Rahmen ein. ISO/TC178, der für Aufzüge und Fahrtreppen zuständige technische Ausschuss der ISO, ist der Ort, an dem die Fachleute aus allen Kontinenten aufeinander treffen: die perfekte Plattform, um Fortschritte im weltweiten barrierefreien Handel zu erzielen. Der Vorsitzende ist Philippe Lamalle, der unseren Lesern gut bekannt ist, da er ebenfalls Vorsitzender des Ausschusses Codes & standards der ELA ist.

ISO/TC178 hat die Aufgabe, die Sicherheitsanforderungen und die Risikoeinschätzung zu überwachen, einer Unterarbeitsgruppe der AG4 unter dem Vorsitz von Michael Savage übertragen. In dieser Gruppe werden die weltweiten grundlegenden sicherheitstechnischen Anforderungen WGSAs gemacht. Ihre Aufgabe ist es, WGSAs vorzubereiten, und falls diese von den WSP abweichen müssen, die entsprechenden WKBV (weltweiten Konformitätsbewertungsverfahren) anzuwenden. Die Standards, die hier vorbereitet werden, werden universell und überall anzuwenden sein. Es gibt noch immer sehr viel zu tun; die Veröffentlichung der WGSAs und WSP wird die Aktualisierung und damit die Konversion aller wichtigen Codes ermöglichen.

Wir haben Philippe Casteleyn, der in der ELA aktiv ist und zugleich Mitglied der ISO/TC178/AG4 ist, gebeten zu erläutern, wo genau wir uns auf dem Weg zum „weltweiten freien Handel“ befinden.

Lassen Sie mich zunächst den aktuellen Stand des globalen Harmonisierungsprojekts auf ISO-Ebene und den Fortschritt der ISO-Normen erläutern.

ISO/TS22559 Teil 1: Weltweite grundlegende sicherheitstechnische Anforderungen (WGSAs). Die Norm wurde 2004 veröffentlicht. Seither wurden rasch Fortschritte erzielt: In Australien werden alle künftigen Arbeiten über Codes auf WGSAs und Methoden zur Gefahreinschätzung basieren. Kanada und die USA haben den neuen Code A17.7 verabschiedet. Die WGSAs aus diesem ISO-Dokument ermöglichen die künftige einfache Annerkennung von innovativem Design durch Zertifizierung durch eine benannte Stelle, die den Nachweis der Übereinstimmung mit den weltweiten grundsätzlichen sicherheitstechnischen Anforderungen ermöglicht. In Europa enthalten die Aufzugsrichtlinien ESA und WESAs ähnliche Anforderungen. Ein Arbeitspapier vergleicht beide miteinander und propagiert WESAs in Europa und in den anderen Ländern der Welt. Mit der Überarbeitung von EN 81-1/2 wurde begonnen; hier werden die WESAs in Betracht gezogen werden müssen. China und Malaysia prüfen die Möglichkeit, das europäische Dokument zu verwenden. Japan beabsichtigt, die ISO-Norm als Japanese Industrial Standards (JIS) zu veröffentlichen. Russland hat sämtliche WESAs in den Entwurf eines neuen Aufzugsgesetzes übernommen.



Philippe Casteleyn, Mitglied von ISO/TC178/WG4, ist ebenfalls Mitglied mehrerer ELA-Ausschüsse und -Arbeitsgruppen

ISO/TS22559 Teil 2: stellt die weltweiten Sicherheitsparameter (WSPs) auf. Die Entwurfsversion des Ausschusses wird in Kürze erhältlich sein. Die ISO/DTS 22559-Teil 2-Version für die öffentliche Untersuchung ist für Ende des ersten Quartals 2007 terminiert.

ISO/TS22559 Teil 3: definiert das weltweite Konformitätsbewertungsverfahren (WKBV). Ist in Vorbereitung.

Fr 2: Warum ein "weltweiter Ansatz". Gibt es dafür wirklich Bedarf? Schließlich sind Großunternehmen bereits auf allen Märkten rund um den Globus präsent und zwar ohne allzu viele Probleme.

In der Tat sind Normen, insbesondere Produktnormen, weltweit eine Methode, um grundlegende sicherheitstechnische Anforderungen zu verwirklichen. Darüber hinaus gestatten angemessene Konformitätsbewertungsverfahren, die durch ordnungsgemäße Akkreditierungs- und Zertifizierungsprotokolle verfügbar sind, ebenfalls Abweichungen von diesen Normen und machen somit den Weg für Innovationen frei.

In der EU funktioniert dieser Ansatz. In den Vereinigten Staaten steht dieser Ansatz bevor (Einführung der A17.7-Norm in 2007).

Die nächsten Schritte sind die ISO weltweiten grundlegenden sicherheits-technischen Anforderungen (WGSAs), die ISO weltweiten Sicherheitsparameter (WSPs) und die Einführung und Umsetzung der ISO weltweiten Konformitätsbewertungsverfahren (WKBV). Diese sollten in Zukunft gewährleisten, dass Produkte weltweit anerkannt werden, und den Handel weltweit einfacher machen.

Die Voraussetzung für den langfristigen Erfolg der Umsetzung des ISO weltweiten Ansatzes

für Freihandel besteht darin, dass nationale (und kontinentale) Codes- und Normenberater damit beginnen, bei der Verabschiedung von EN-, ANSI-, JIS- und anderen Normen in mehr globalen Dimensionen zu denken, was schließlich zu einer einzigen ISO-Norm oder einer national umgesetzten ISO-Norm führt.

Fr 3: Sollte es eine "leichte" Dachorganisation geben, die Aufzugs- und Rolltreppenverbände in der ganzen Welt zusammenbringt, um weltweite Normen und Produktanerkennung vorzubereiten?

Es gibt einen eindeutigen Bedarf, mehr proaktiv über Codes und Normen zu kommunizieren, selbst wenn CEN bereits über ausgezeichnete Beziehungen, z. B. in China verfügt. Es wird Know-how benötigt.

Kürzlich endete ein von PALEA (Pacific Asia Lift and Escalator Association) in Hongkong durchgeführtes "Harmonisierungsforum" mit einem Aufruf zu verbesserter weltweiten Netzwerkbildung, besserer Kommunikation und dem ausdrücklichen Interesse für eine Verbindung zwischen allen internationalen Aufzugsverbänden, z. B. PALEA, JEA, ELA, NEII, MERCOSUR, ALA...., um politische Fragen, gegenseitiges Verständnis und Anerkennung, Laborarbeiten, Zertifizierung und Akkreditierung in Betracht zu ziehen. All dies hängt mit dem weltweiten barrierefreien Handel und der einfachen Einführung innovativer Aufzugs- und Rolltreppenkonzepte und -konstruktionen weltweit zusammen (siehe Beitrag unter IN KÜRZE).

Es gibt einen eindeutigen Bedarf für eine interkontinentale Verbindung, bei der ELA eine Hauptrolle zu übernehmen hat.

Fr 4: - Sind wir noch weit von einem weltweiten barrierefreien Handel entfernt?

Es ist der Aufzugsbranche gelungen, die ISO-WGSAs in 2004 fertig zustellen und zu veröffentlichen und eine ISO-WSPs-Version im Entwurf vorzubereiten. Dieser Teil kann als "einfache technische Arbeit" angesehen werden, für die uns Aufzugs- (und Rolltreppen-Experten) zur Verfügung stehen.



Die letzte Besprechung von ISO/TC178/WG4 fand in Tokio, Japan, statt. Auf der Tagesordnung stand weltweite Produktakzeptanz

Der ISO-WKBV-Teil, der sich mit der weltweiten Konformitätsbewertung befasst, muss noch fertig gestellt werden; hier sind komplexere Arbeiten nötig. Sobald die ISO-WKBV fertig sind, besteht der schwierigste Teil in der Vorbereitung der Umsetzungspolitik für eine breitere Kooperation. Das hat in der Tat mehr mit politischer Kunst zu tun!

Die Aufzugsbranche sollte ihre Lobbyarbeit fortsetzen und eine vernünftige Umsetzungspolitik für den Außenhandel in den Bereichen Normen und Konformitätsbewertung unterstützen durch:

- Vertrauen in die Welthandelsorganisation (WTO), insbesondere das Abkommen über Technische Handelshemmnisse;
- Abschluss von bilateralen (zwischenstaatlichen) Abkommen zur Reduzierung der Hemmnisse und der Kosten des Handels (z.B. Produktprüfung und -zertifizierung), die bisher den Abschluss von Abkommen über die gegenseitige Anerkennung der Konformitätsbeurteilung, von Zertifikaten und der Kennzeichnung umfasst hat;
- Technische Unterstützung um zu gewährleisten, dass die Regelungen anderer Länder transparent und handelsfreundlich sind, und dass eine angemessene Infrastruktur in den Bereichen Produktprüfung und -zertifizierung eingeführt wird;
- Zusammenarbeit der Regelungsinstanzen mit dem Ziel, Regelungen mit Handelspartnern zu harmonisieren, ein gemeinsames Verständnis von „beste Regelungspraktik“ zu erzielen, die Inanspruchnahme dieser Praktik zu propagieren, einschließlich der verbesserten Transparenz bei Verordnungen und Normen, internationaler Normung und der Harmonisierung von Regelungen zwischen Handelspartnern.

Alles ist machbar, doch haben wir immer noch einen langen Weg vor uns!

Es ist Zeit, dass die Aufzugsbranche weltweite Verbindungen knüpft um weltweiten Freihandel zu einer Realität zu machen!



MASCHINENRICHTLINIE: EINE WILLKOMMENE ABGRENZUNG

Welche Bedeutung hat die "neue" Maschinenrichtlinie 2006/42/EG für die Aufzugsbranche?



Die Veröffentlichung der neuen Maschinenrichtlinie 2006/42/EG am 17. Mai 2006 löst tatsächlich ein Problem, das seit Jahren bestand... die Trennung, die Abgrenzung zwischen "echten" Aufzügen, die durch die Aufzugsrichtlinie 95/16/EG gedeckt sind, und Plattformaufzügen, die hauptsächlich von Personen mit Behinderungen benutzt werden und normalerweise unter die Maschinenrichtlinie fallen. Die Aufzugsbranche hatte bereits vor mehreren Jahren die Alarmglocken geläutet und der Europäischen Kommission gesagt, dass wir eine solche Abgrenzung benötigen um zu verhindern, dass Plattformaufzüge in Wohngebäuden zur Benutzung durch die breite Öffentlichkeit eingebaut werden, obschon die Sicherheitsmerkmale und die übliche Nutzung von Plattformen nicht dasselbe Sicherheitsniveau bieten, das von der Aufzugsrichtlinie vorgeschrieben ist.

Die Europäische Kommission hat das Problem verstanden, das wir auf den Tisch gelegt hatten, und war der Auffassung, dass die beste Unterscheidung in einer Beschränkung der Geschwindigkeit von Plattformliften auf 0,15 m/s und im ständigen Druck auf den Schalter (hold-to-run-Betrieb, wenn der Lastenaufzug nicht vollständig geschlossen ist) bestehen würde. Die Kommission hat nicht an dem von uns vorgeschlagenen Höhenkriterium festgehalten.

1. Die neuen Texte:

„Die wichtigsten Änderungen der Aufzugsrichtlinie 95/16/EG, die in der neuen Maschinenrichtlinie veröffentlicht wurden, beziehen sich auf Artikel 1, Paragraph 3 der Aufzugsrichtlinie :

„Diese Richtlinie gilt nicht für: Hebezeuge mit einer Fahrgeschwindigkeit von bis zu 0,15 m/s, Fahrtreppen und Fahrsteige.“

In Anhang 1, Paragraph 6.4.1, der Maschinenrichtlinie sind Risiken für Personen in oder auf dem Lastaufnahmemittel sowie die wichtigsten Punkte der erforderlichen Konstruktion des Lastaufnahmemittels beschrieben :“

- *Der Lastaufnahmemittel muss so konstruiert und gebaut sein, dass Risiken durch ein Anstoßen von Personen und/oder Gegenständen in oder auf dem Lastträger an feste oder bewegliche Teile verhindert werden.*
- *Wenn es zur Erfüllung dieser Anforderung erforderlich ist, muss der Lastaufnahmemittel selbst vollständig umschlossen sein und über Türen mit einer Verriegelungseinrichtung verfügen, die gefährliche Bewegungen des Lastaufnahmemittels nur dann zulässt, wenn die Türen geschlossen sind.*
- *Wenn das Risiko eines Absturzes aus dem oder vom Lastaufnahmemittel besteht, müssen die Türen geschlossen bleiben, wenn der Lastaufnahmemittel zwischen den Haltestellen anhält.*
- *Die Maschine muss so konstruiert, gebaut und erforderlichenfalls mit entsprechenden Vorrichtungen ausgestattet sein, dass unkontrollierte Aufwärts- oder Abwärtsbewegungen des Lastaufnahmemittels ausgeschlossen sind.*
- *Diese Vorrichtungen müssen in der Lage sein, den Lastaufnahmemittel zum Stillstand zu bringen, wenn er sich mit seiner maximalen Traglast und mit der absehbaren Höchstgeschwindigkeit bewegt.*
- *Der Anhaltevorgang darf ungeachtet der Belastungsbedingungen keine für die beförderten Personen gesundheits-schädliche Verzögerung verursachen.*

Anhang 1, Absatz 6.4.2. beschreibt Befehleinrichtungen an den Haltestellen:

Die Befehleinrichtungen an den Haltestellen — ausgenommen die für die Verwendung in Notfällen bestimmten Befehleinrichtungen — dürfen keine Bewegung des Lastaufnahmemittels einleiten, wenn

- die Steuerung im Lastaufnahmemittel zu diesem Zeitpunkt gerade betätigt wird,
- sich der Lastaufnahmemittel nicht an einer Haltestelle befindet.

2. Der Zeitplan

- Die neue Maschinenrichtlinie ist seit dem 29. Juni 2006 in Kraft
- Sie ersetzt die Maschinenrichtlinie 98/37/EG
- Sie muss bis zum 29. Juni 2008 in nationales Recht umgesetzt werden
- Ab dem 29. Dezember 2009 wird sie in ganz Europa angewandt

3. Die wichtigsten Änderungen betreffend "Hebezeuge zur Personenbeförderung" in der neuen Maschinenrichtlinie:

- Alle Hebezeuge mit einer Geschwindigkeit von $\leq 0,15$ m/s fallen unter die Maschinenrichtlinie
- Das Wort "Fahrkorb" der Definition wird durch das Wort "Lastaufnahmemittel" ersetzt
- Das Lastaufnahmemittel muss ein vollständig geschlossener Fahrkorb mit einer Fahrkorbtür sein (siehe Anhang 1)
- Die Terminologie der EWSAs wird auf ISO 12100-1 abgestimmt, was das Risikobewertungsverfahren anbelangt

Anmerkung: Der ELA-Ausschuss Codes & Normen wird im ersten Quartal 2007 eine Zusammenfassung zu diesem Thema zur Verfügung stellen

in Kürze in Kürze in Kürze

ISO-Piktogramme zur Illustration von SNEL

Jede der 74 SNEL-Gefahren (Safety Norm for Existing Lifts – EN 81-80, Sicherheitsnorm für bestehende Aufzugsanlagen) kann mit einem oder mehreren Piktogrammen aus der ISO-Bibliothek oder mit Piktogrammen, die für die ELA geschaffen wurden, gemäß den ISO-Regeln illustriert werden. Philippe Casteleys und der Kommunikationsausschuss der ELA haben ein Faltblatt entwickelt, das der wichtigsten ELA-ZEICHEN-Broschüre beiliegt (das Faltblatt befindet sich in der Lasche auf der Rückseite des Einbandes). Diese neue Broschüre stellt die wichtigsten möglichen Illustrationen der SNEL-Gefahren dar und empfiehlt Aufzugsunternehmen, die Mitglied unserer nationalen Verbände sind, diese Piktogramme zu verwenden, klare und eindeutige Dokumente zu schaffen, die im Maschinenraum bestehender

Aufzugsanlagen ausgehängt werden können, professionelle Besucher (Wartungspersonal, Inspektoren und gemeldete Stellen), aber auch Hausmeister, Eigentümer oder Reinigungspersonal über die Gefahren zu informieren, die bei diesem spezifischen Aufzug noch nicht in Angriff genommen wurden. Dieses Dokument kann ebenfalls übersetzt und an die Eigentümer oder Hausverwalter kommuniziert werden, um diese auf die Tatsache darauf aufmerksam zu machen, dass möglicherweise noch nicht entdeckte SNEL-Gefahren bestehen.

Diese kleine Erinnerung wird nützlich sein, um Unfälle zu vermeiden und die Anlagen während der Zeit, in der der Aufzug noch nicht aufgerüstet ist, sicherer machen.



Warschau: SNEL bei Aufzugskongress propagiert



Viele Teilnehmer beim Warschauer Aufzugskongress



Für seinen jährlichen Aufzugskongress hatte der polnische Aufzugsverband mehr als 100 Personen in einem der Gebäude der Warschauer Universität versammelt. Das wichtigste Thema, das von Vertretern der Aufzugsbranche, Beamten und Vertretern von Ministerien, Vertretern von gemeldeten Stellen, Wohnungsverwaltern und Verwaltern des sozialen Wohnungsbaus, Universitätsprofessoren und anderen Teilnehmern diskutiert wurde, war SNEL, die Sicherheitsnorm für bestehende Aufzugsanlagen, für die der polnische Verband die bestehenden polnischen Gesetze gefiltert und die Risiken identifiziert

hat, die in neuen polnischen Gesetzen geregelt werden müssen. Die Texte sind bereits fertig und werden mit den Regierungsbehörden diskutiert. Für ELA präsentierte L. Rivet den bisherigen Stand der Anwendung von SNEL in ganz Europa. SNEL macht offensichtlich gute Fortschritte in Polen, das das nächste europäische Mitgliedsland sein könnte, das mit voller Unterstützung des ELA ein Gesetz über die Sicherheit von bestehenden Aufzugsanlagen verabschiedet.

Build-for-All



Die offizielle Einführung des Referenzwerks Build-for-All fand am 15.

November 2006 im neuen

Gebäude des

Europäischen Parlaments in Straßburg statt, einem Ort mit hohem Prestigewert für die Veröffentlichung eines ausgezeichneten Dokuments, das auf die Förderung der Zugänglichkeit und die Etablierung von Zugängen für Personen mit Behinderung in europäischer bebauter Umgebung abzielt, insbesondere in den öffentlichen Beschaffungsverträgen. Staatliche Behörden aller Art, Stadtbezirke, Städte, Regierungsstellen, Ministerien, Eisenbahnbehörden und andere öffentliche Transportunternehmen, was immer Sie wollen, werden von nun an und ab ihrer Umsetzung durch die Mitgliedstaaten in nationales Recht die Anforderungen der Richtlinien 2004/17 und 18/EG, die so genannten „Beschaffungsrichtlinien“, erfüllen müssen, die die Verfahren und Anforderungen für alle öffentlichen Verträge im Wert von mehr als? 5.278.000 ausführlich beschreiben.

Unglücklicherweise schreiben die Texte dieser Richtlinien keine Zugänglichkeitskriterien vor. Sie empfehlen den Behörden, die die Ausschreibungen veröffentlichen, lediglich, Zugänglichkeitskriterien als technische Spezifikationen oder Leistungsbedingungen oder beides in die Vergabekriterien einzuschließen.

Als ein aktives Mitglied der Build-for-All-Initiative der Europäischen Kommission betont ELA die Bedeutung der Förderung des Zugangs und die soziale Einbeziehung und trägt auf diese Weise zur Vollbeschäftigung, zur Einsparung öffentlicher Gelder und schließlich zur Stärkung des Wirtschaftswachstums bei.

Der Anteil öffentlicher Beschaffungstransaktionen am europäischen BIP entspricht 16%, dem Gegenwert von 1.500 ? pro Jahr. Wenn Sie sich vor Augen halten, dass 34,5% der

alternden europäischen Bevölkerung im Jahr 2050 60 Jahre und älter sein werden im Vergleich zu 20,3% im Jahr 2000, dann verstehen Sie, wie wichtig es ist, überall in bebauter Umgebung Behindertenzugänge zu verlangen.

Das Ereignis in Straßburg war eine gut besuchte Veranstaltung unter dem Vorsitz von 3 Intergroup-Vorsitzenden, 3 MEP, die den parlamentarischen Ausschüssen für Stadtentwicklung und Wohnungswesen

(Jean-Marie Beaupuy - Frankreich), Älterwerden (Liz Lynne - VK) und Behinderung (Richard Howitt - VK) vorsitzen. Wir konnten uns über rund 100 Teilnehmer freuen, darunter etwa 10 MEP aus Deutschland, Polen und anderen Ländern, die die Botschaft des europäischen Kommissars Spidla hören wollten. Ebenfalls anwesend waren David Fazakerley für LEIA und Philippe Casteleyn für Agoria. Für ELA erläuterte Luc Rivet die Bedeutung des

Für das Europäische Parlament nimmt Jean-Marie Beaupuy (F) eine Lithographie von den Build-for-All-Partnern entgegen



Elizabeth Straw, Europäischen Kommission, während ihrer Präsentation, mit MEP Liz Lynne (VK) im Hintergrund



Formaler Start und Sitzung der Intergroups im Europäischen Parlament in Straßburg



Eine seltene Gelegenheit: 3 Vorsitzende von EP-Ausschüssen führen gemeinsam den Vorsitz der Veranstaltung; von links nach rechts: Liz Lynne (VK), Richard Howitt (VK), Silvio Sagramola (Info-Handicap – Luxemburg) und Jean-Marie Beaupuy (F)



Philippe Casteleyn (B) im Gespräch mit dem Präsidenten des Europäischen Behindertenforums Yannis Vardakastanis (GR) und dem Politik-Beamten des EDF Ask Andersen (DK)



David Fazakerley unter den Teilnehmern in einem der Ausschüsse des Straßburger Parlaments

Alterungsfaktors in unseren Gesellschaften, die sich innerhalb des kommenden Jahrzehnts sehr rasch verändern werden, und die Bedeutung des uneingeschränkten vertikalen Zugangs in ALLEN Gebäuden, sowohl in öffentlichen als auch in Wohnungsgebäuden. Wie auf Seite 49 des BfA-Referenzwerks angegeben, „sollte kein öffentliches Gebäude ohne Aufzug gebaut werden, wenn es mehr als ein Stockwerk hat“. Der Vertreter des Europäischen Architektenverbands ACE und des Europäischen Behindertenverbands EDF haben sich ebenfalls an den lebhaften Diskussionen beteiligt. Für die Europäische Kommission betonte Elizabeth Straw die Tatsache, dass die Arbeit an diesem Punkt nicht beendet ist, und dass die Kommission über Wege nachdenkt, wie die Umsetzung des Build-for-All-Programms in ganz Europa weiterverfolgt und gefördert werden kann.

Bei dem Cocktailempfang, mit dem die Veröffentlichung des Build-for-All-Dokuments endete, schenkte Silvio Sagramola von Info-Handicap, Sekretär des BfA, dem Vertreter des Europäischen Parlaments Jean-Marie Beaupuy eine Lithographie eines bekannten Luxemburger Künstlers mit dem Titel „Geben und Nehmen“. Ein ausgezeichnete Titel.



in Kürze in Kürze in Kürze

Liftinstituut & Efectis Labor propagieren EN 81-58

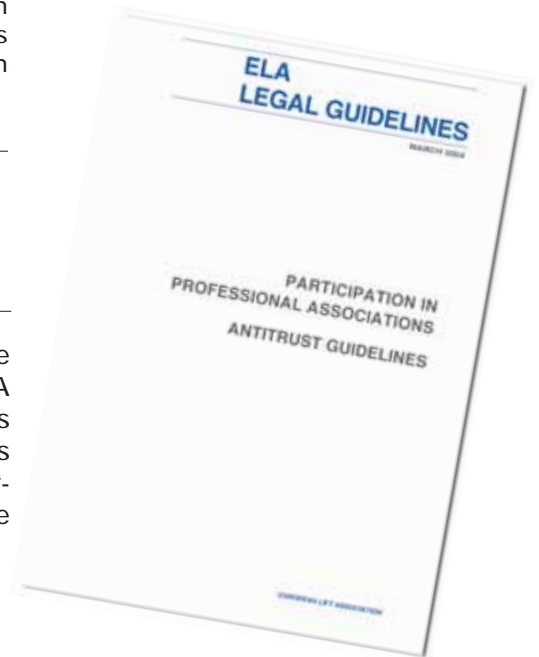
Nach der Feuer- und Risikomanagement-Konferenz, die von der EEA und mehreren Partnern, namentlich AXA und Liftinstituut, gemeinsam organisiert worden war, führt Liftinstituut, eine der führenden gemeldeten Stellen in Europa mit Sitz in den Niederlanden, jetzt zusammen mit seinem Partnerlabor Efectis (vormals TNO) eine Informationskampagne durch. Wie bei der Feuerkonferenz von einem der Manager des Labors, Piet Ram, erläutert, hat Efectis Labor mehrere, von Otis Türkei eingeschickte Türen entsprechend dem EN 81-58-Verfahren für Gasleckagen geprüft. Das erzielte Ergebnis ist zufrieden stellend und nach einer geringfügigen Korrektur seiner Verfahren erklärt sich Efectis jetzt bereit für die Prüfung von Türen gemäß EN 81-58. Das niederländische Labor folgt damit den Fußstapfen von mehreren Labors in ganz Europa, die erfolgreich Türen nach der neuen harmonisierten Norm prüfen, die die Konformität mit der Aufzugsrichtlinie bestätigt: das Universitätslabor Ghent, Warrington im VK sowie einige andere Labors in Deutschland, Frankreich und in anderen Ländern.



Die Dinge haben endlich begonnen, sich in die richtige Richtung zu entwickeln.

Um die Dinge absolut klar zu stellen hat ELA ein Positionspapier zur EN 81-58 erstellt, in dem alles erläutert wird, was man darüber wissen muss, vom Entstehen der Norm bis hin zu den technischen Spezifikationen

und dem gesetzlichen Hintergrund. Erhältlich im Teil der ELA-Webseite, der "nur für Mitglieder" vorbehalten ist: www.ela-aisbl.org



Erneuerte Informationsanstrengungen über Anti-Trust-Regeln

Wie vom ELA-Vorstand beschlossen, hat ELA alle Mitgliederverbände kontaktiert und diese gebeten, ihren Mitgliedern erneut die von ELA herausgegebenen Anti-Trust-Richtlinien und den Verhaltenskodex des Verbands zu kommunizieren um zu gewährleisten, dass alle wissen, was erlaubt ist und was nicht. Ein von der Anwaltskanzlei der ELA produzierter Film zu diesem Thema ist ebenfalls eine sehr gute Informationsquelle zu diesem Thema.



Bitte nehmen Sie unter folgender Adresse Verbindung mit der ELA auf:

Boulevard du Souverain/Vorstlaan, 207/5 B-1160 Brussels, Belgium

E-mail: l.rivet@ela-aisbl.org

Tel: + 32 2 779 50 82

Webseite: www.ela-aisbl.org

Fax: + 32 2 772 16 85