



ELAN E W S



DREIMONATSSCHRIFT DES EUROPÄISCHE AUFZUGSVERBAND

INHALT

- Leitartikel: Richard Maiocchi, ELA-Präsident 1
- Interview Pierre Bianchini, Vorsitzender TC10 – CEN: Themen der kommenden Jahre..... 2
- IN KÜRZE 5
 - Neuer Präsident der EEA
 - SNEL auf der Interlift
 - Die nächste Generalversammlung
 - Erweiterung des Komponentenausschusses
- Build for All: eine gemeinsame Initiative..... 6
- IM BRENNPUNKT: Der Statistikausschuss unter Leitung von Ebru Gemici: 7

EIN PROGRAMM FÜR 2005

Nach Befragung aller Ausschusspräsidenten möchte ich diese erste Ausgabe unserer NEWS für das Jahr 2005 nutzen, um Ihnen unsere Sicht der Prioritäten für das Jahr 2005 und die darauffolgenden Jahre sowie unsere Vorschläge für die Verbesserung unserer Arbeit darzulegen.

2004 beschlossen wir, einen „Präsidentenausschuss“ einzusetzen, der sich zweimal jährlich trifft und alle bereichsübergreifenden Themen gemeinsam behandelt. Verantwortungsbereiche deutlich absteckt und dafür sorgt, dass alle am gleichen Strang ziehen. Ich habe mich mit jedem Mitglied des Ausschusses getroffen. Wir kamen zum Schluss, dass gute und zeitige Informationen wichtig sind. Aus diesem Grund werden die Präsidentensitzungen abgehalten und werden die Protokolle der Ausschusssitzungen allen Präsidenten übermittelt. Neben unseren NEWS, die intern und extern Auskünfte über unsere Tätigkeiten liefern, erhalten alle Mitgliedsverbände vierteljährlich eine „Zusammenfassung“, die vom Vorstand genehmigt ist und eine Übersicht der getroffenen Maßnahmen und der zu erreichenden Ziele beinhaltet.

Lassen Sie mich nun zu unseren Prioritäten für 2005 und die nächsten Jahre kommen. Die dringendste Priorität ist die SNEL-Durchsetzung in ganz Europa. Es gehört natürlich zu den Aufgaben der nationalen Verbänden, Sprachrohr von ELA zu sein und dafür zu sorgen, dass SNEL in ihrem Land ange-

wandt wird, um die drohendsten Risiken in ihrem Land zu erfassen und abzudecken. Wir wissen natürlich, dass die Länder einer europaweiten Hilfe bedürfen, um Fortschritte zu machen. ELA wird sich weiterhin stark für die europaweite Implementierung von SNEL einsetzen. Wir drängen darauf, dass die Kommission die Empfehlung 95/ 216/EC aktualisiert, damit zumindest der korrekte Verweis auf die neue EN-Norm 81-80 enthalten ist.

Zweite Priorität für 2005 ist die Erinnerung an unser Manifest „Barrierefreiheit für alle“ – behinderte und nicht behinderte Menschen. Die Europäische Kommission sollte dem Bericht des Expertenteams, an dem wir 2003, im Jahr der Personen mit Behinderungen, teilnahmen, Folge leisten. Eine neue „Build for All“-Initiative wurde von ELA, dem Europäischen Behindertenforum (EDF), der FIEC (Verband der Bauindustrie) und dem ACE (Architects Council of Europe) gestartet. Die EU-Kommission kofinanziert diese Initiative. Die erste Sitzung fand im Dezember 2004 statt und wir möchten mit diesem Forum unser Manifest hochhalten, um die Vorschriften für die Bauindustrie zu ändern und zu vereinheitlichen.

Drittes Thema, das bereits „läuft“, ist SNEE, die Vorbereitung einer neuen Norm für Aufzüge nach SNEL-Muster. Eine ELA-Arbeitsgruppe nutzt den „günstigen Wind“ beim CEN, um ausführliche Vorschläge zur Tragweite von



Richard Maiocchi
ELA-Präsident

LEITARTIKEL



SNEE dem Arbeitskreis zu unterbreiten, den CEN TC 10 einsetzen wird, um dieses Thema möglichst rasch zu behandeln. Die Arbeitsgruppe wird sich wahrscheinlich aus Experten aus der WG 2, Aufzugsexperten und Teilnehmern der WG10, deren Erfahrungen mit der SNEL-Entwicklung einzigartig sind, zusammensetzen.

Wir müssen auch das Problem der Anwendung der vereinheitlichten Norm EN 81-58 über die Erprobung von Schachtbrandschutztüren lösen. Die Lage, die infolge des Zögerns bestimmter Länder bei der Anwendung

der neuen Norm entstanden ist, darf nicht fortbestehen. Mehrere Labors in Deutschland, Großbritannien, Belgien und Finnland wenden EN 81-58 bereits beim Test von Türen an. Weshalb sollten nicht alle europäischen Länder die gleiche Testnorm anwen-

den? Wir hoffen, dass unsere Kollegen in den Landesverbänden diese Angelegenheit rasch mit Hilfe aller betroffenen Ministerien lösen.

Brandspezifische Themen gehen über die Norm EN 81-58 hinaus. Aufzüge, die von Feuerwehrleuten und zur Evakuierung von Behinderten aus Hochhäusern und anderen Gebäuden benutzt werden, sind nicht nur für ELA eine

Priorität, sondern auch für die Vertreter der Feuerwehren und anderer Partner. Das ganze Thema – Aufzüge und deren Benutzung bei einem Brand – verdient eine vorrangige Behandlung.

Ein weiteres Thema, das wir im Auge behalten, ist die Energieeinsparung bei Personen- und Lastenaufzügen. Die Architekten und Städteplaner reden heute von „Passivgebäuden“, die ihren eigenen Energiebedarf decken und sogar mehr Energie erzeugen als sie benötigen. Natürlich werden mit der Anwendung des Kyoto-Protokolls energiespezifische Themen zunehmend in den Vordergrund rücken.

Ich glaube, dass diese Auswahl an Prioritäten gleichzeitig von unseren Ausschüssen und Mitarbeitern bewältigt werden kann. Fortschritt an allen Fronten lautet unser Ziel für 2005 und darüber hinaus!

Ich danke Ihnen für Ihre – wie immer – tatkräftige Unterstützung!

Richard Maiocchi
ELA-Präsident



interview

PIERRE BIANCHINI, VORSITZENDER VON CEN TC 10



Pierre Bianchini,
Vorsitzender CEN TC 10

Man erkennt sie an den Anfangsbuchstaben und Zahlen. Sie werden diskret von Expertengruppen in technischen Ausschüssen und Arbeitsgruppen für Normung auf europäischer Ebene erstellt: Normen. Normen sind für unser Leben in der Welt der Personen- und Lastenaufzüge von größter Bedeutung. Sie setzen die regelmäßig auf den neuesten Stand gebrachten Standards für die Technik und Sicherheit unserer Aufzüge und deren Komponenten. Sie sind quasi der Prüfstein für die Hersteller, die Zertifizierung, die Zulassung und Konformitätsprüfung von Aufzügen. Normen sind auch wichtig für die

Industrie. Sie stammen vom CEN – „Comité Européen de Normalisation“ (Europäisches Komitee für Normung). Der „Technische Ausschuss 10“, der sich mit Personen- und Lastenaufzügen befasst, ist der älteste technische Ausschuss der Behörde. Vorsitzender ist Pierre Bianchini, ein freundlicher belgischer Ingenieur von Kone und einer der geachteten Experten der Industrie. Wir stellten Pierre Bianchini einige Fragen über den derzeitigen Stand der Dinge bei den Normen für Personen- und Lastenaufzügen:

ELA: Hat sich CEN bereits seit langem mit der Normung von Aufzügen befasst?

P.B.: CEN wurde 1961 von den nationalen Normungsgremien in der Europäischen Gemeinschaft und den EFTA-Ländern aus der Taufe gehoben. Die freiwilligen (also nicht zwingenden) technischen Normen, die CEN aufstellt, fördern den freien Handel, die Sicherheit von Benutzern und Arbeitern sowie die Vernetzungsfähigkeit und den Umweltschutz. Der Technische Ausschuss 10 (TC 10) wurde Ende der sechziger Jahre eingesetzt, um Normen für Personen- und Lastenaufzüge zu erarbeiten. Da diese Aufgabe immer umfangreicher wurde, beschlossen wir, die Arbeit auf mehrere Arbeitsgruppen zu verteilen. Neben der WG 1, die sich mit der allgemeinen Sicherheit von Aufzügen befasst, gab es Gruppen mit spezielleren Aufgaben: WG2 für Fahrtreppen und WG3 für den Brandschutz von Schachttüren. Die Zahl der Gruppen stieg auf 10. Die erste Veröffentlichung einer Aufzügenorm seitens TC 10 erfolgte 1975. Die zuletzt ins Leben gerufene Gruppe – WG 10 – unter Michael Savage hat jüngst die Norm für die Sicherheit bestehender Aufzüge EN 81-80 herausgegeben, die den neuesten Stand der Sicherheit von bestehenden Aufzügen in Europa darstellt.

ELA: Wie hat sich Ihre Arbeit im Laufe der Jahre entwickelt?

P.B.: Ein Meilenstein für die Aufzugindustrie war die Herausgabe der Hauptnormen für Aufzüge: EN 81-1 und 2 für elektrisch und hydraulisch betriebene Aufzüge. Sie bildeten das normative Rückgrat der Aufzugsrichtlinie 95/16/EC und wurden (nach einigen wenigen Änderungen) harmonisiert, als die Richtlinie 1995 herauskam; 1997 wurden sie in die nationalen Gesetzgebungen eingefügt und 1999 zur verbindlichen Gesetzgebung.

Die Arbeit des TC 10 und dessen Arbeitsgruppen hat sich im letzten Jahrzehnt auf alle Aspekte der Sicherheit, der Zugänglichkeit und der Wartung von Aufzügen und Fahrtreppen

ausgeweitet. Ein Großteil der Arbeit wird von den grundlegenden Sicherheitsanforderungen (ESR) gemäß den Maschinen- und Aufzugsrichtlinien in Beschlag genommen. Dies erklärt zum Teil die Zunahme der Anzahl Arbeitsgruppen. Die meisten Arbeitsgruppen haben nunmehr ihre grundlegenden Aufgaben und die Niederschrift neuer Normen beendet. Einige stehen schon in den Startlöchern.

Mit der Herausgabe von SNEL (EN 81-80) kann man sagen, dass CEN mit Erfolg einen Großteil seiner regelgebenden Arbeit abgeschlossen hat.

TC10 hat nun eine etwas andere, aber nicht minder wichtige Aufgabe übernommen: die periodische Normenüberarbeitung. Die CEN-Bestimmungen sehen zwar eine Normenprüfung im Fünfjahresrhythmus vor, doch müssen die Sicherheitsstandards, die im ständigen Wandel begriffen sind, immer auf dem letzten Stand sein.

Es bleiben nur einige Basisstandards übrig, z.B. die Ausarbeitung einer Sicherheitsnorm für bestehende Fahrtreppen, die wir in Anlehnung an SNEL, die Sicherheitsnorm für bestehende Aufzüge, SNEE genannt haben.

ELA: Wie werden Sie bei der SNEE vorgehen? In welchem Zeitrahmen?

P.B.: Am besten gehen wir so vor, dass wir das Know-how der Fahrtreppen- und Fahrsteigspezialisten der WG 2 mit der Erfahrung der WG 10 bei der Erstellung einer Sicherheitsnorm für bestehende Aufzüge kombinieren. Bei der Aufstellung anderer Standards wird der Beitrag der Industrie – Arbeitsunterlagen usw. – die Arbeit der Arbeitsgruppe erheblich erleichtern. Ich bin überzeugt, dass die ELA im Jahre 2005 die CEN-Arbeitsgruppe tatkräftig dabei unterstützen wird, die herausragendsten Risiken aufzulisten.



ELA: Weshalb dauert der Normungsprozess so lange?

P.B.: Die Erarbeitung einer Norm dauert in der Tat eine gewisse Zeit. Die Experten treffen sich zwar regelmäßig, sind aber auch für ihren Arbeitgeber tätig. Deshalb bedarf es einer gewissen Zeit, um Informationen zu sammeln, Lösungen zu erörtern und die Normen zu Papier zu bringen. Außerdem ist in den amtlichen CEN-Annahmeverfahren vorgesehen, dass die nationalen Normungsstellen ein paar Monate lang die Entwürfe studieren und Anmerkungen anbringen können. Diese werden erörtert und vor der letzten Abstimmung und Ratifizierung in die Norm eingegliedert. Das dauert seine Zeit. Natürlich ist dem CEN bewusst, dass dieser Prozess verkürzt werden muss. Unser Ziel lautet, Normen innerhalb einer Frist von höchstens vier Jahren hervorzubringen. Wir tun unser Bestes, aber dies sind ernstzunehmende Angelegenheiten, die präzise behandelt werden müssen. Beim CEN ist Schlamperei absolut tabu!

ELA: Sie sind jetzt über 12 Jahre Vorsitzender des TC 10. Das muss ein Rekord sein...

P.B.: Mein erstes sechsjähriges Mandat wurde um drei Jahre verlängert, und das gleich drei Mal! Das macht insgesamt 15 Jahre. Mein jetziges Mandat wird jedoch höchstwahrscheinlich mein letztes sein.

Ich muss sagen, dass ich mich über die Ergebnisse freue. Wesentliche Anforderungen laut der EU-Gesetzgebung für Aufzüge und Fahrtreppen sind nun gedeckt. Und die Qualität der Standards, die der TC 10 aufgestellt hat, sind nun auch außerhalb des CEN-Wirkungsbereichs allgemein anerkannt. Sie wurden ohne nennenswerte Änderungen von Ländern wie China und Indien, den beiden Wirtschaftsriesen des 21. Jahrhunderts, übernommen. Australien, Malaysia und Korea haben auch die europäischen Normen angenommen, so dass man sagen kann, dass die US- und japanischen Normen heut-



zutage eine Ausnahme sind. Russland wurde vor kurzem „CEN Partner Standardisation body“ für insgesamt vier technische Ausschüsse, darunter auch den TC10. Dies bedeutet, dass auch Russland künftig die vom TC 10 entwi-

ckelten Standards unverändert als Normen übernehmen wird.

Es ist daher eine große Herausforderung für CEN, diese Normen zu wahren und zu modernisieren, um sie der technologischen Entwicklung sowie

auch der gesellschaftlichen und kulturellen Entwicklung anzupassen. Globalisierung steht vor der Tür!

CEN TC 10 ARBEITSGRUPPEN UND EINIGE VOM TC 10 ENTWICKELTE NORMEN

TC 10	<i>Vorsitz: Pierre Bianchini – Sekretariat: N. Michelet</i>	AFNOR-Sekretariat
WG 1	Aufzüge und Kleingüteraufzüge <i>Vorsitz: Walter Schmid – Sekretariat: N. Michelet</i>	EN 81-1/2, 3, 71, prEN 81-21, prEN81-31, etc. AFNOR
WG 2	Fahrtreppen und Fahrsteige <i>Vorsitz: Ron Wanless – Sekretariat: G. Horny</i>	EN 115 VDMA
WG 3	Methodik für den Brandtest von Schachttüren <i>Inaktive Gruppe – Aufgabe beendet</i>	EN 81-58
WG 4	Elektromagnetische Verträglichkeit, Datenloggen und Fernsteuerung, Zweiwegekommunikation <i>Vorsitz: R. Ehrat – Sekretariat:</i>	EN 12015, 12016, 627 & 81-28
WG 5	Instandhaltung <i>Inaktive Gruppe – Aufgabe beendet</i>	EN 13015
WG 6	Brandthemen: Feuerwehraufzüge, Evakuierungsaufzüge, Vandalismusschutzeinrichtungen <i>Vorsitz: M. Savage – Sekretär: B. Lee</i>	EN 81-72 & 73 BSI/LEIA
WG 7	Behindertengerechter Zugang <i>Inaktive Gruppe – Aufgabe beendet</i>	EN 81-70
WG 8	Hebebühnen und Treppenaufzüge <i>Vorsitz: P. Clifton – Sekretär: B. Lee</i>	prEN81-40 & 41 BSI/LEIA
WG 9	Tragkonstruktionenschräge <i>Vorsitz: A. Cote – Sekretär: W. Koehl</i>	prEN81-22 AFNOR
WG 10	Sicherheitsbestimmungen für die schrittweise Verbesserung der Sicherheit bestehender Aufzüge <i>Vorsitz: M. Savage – Sekretär: G. Horny</i>	EN 81-80 DIN/VDMA

DREI UNTERAUSSCHÜSSE BEFASSEN SICH MIT ZEITWEILIG INSTALLIERTEN BAUAUFZÜGEN

SC1/WG1	Baufaufzüge für Personen und/oder Waren	EN 12159
SC1/WG2	Baufaufzüge nur für Güter	EN 12158
SC1/WG3	Spezialaufzüge für Kräne	

NEUER EEA-PRÄSIDENT

Die European Elevator Association, EEA, hat einstimmig einen neuen Präsidenten gewählt. Er ersetzt Richard Maiocchi, der Präsident der ELA wurde. William Orchard ist geschäftsführender Vizepräsident für bestehende Anlagen bei Kone und war lange Zeit in europäischen Verbänden tätig. Er ist zurzeit Vorsitzender des ELA-Ausschusses für Qualität, Sicherheit und Umwelt. Er wird ebenfalls zu den vier EEA-Stellvertretern im ELA-Vorstand gehören.



William Orchard

DIE INTERLIFT

WILL SNEL IN DEN MITTEL- UND OSTEUROPÄISCHEN LÄNDERN VORANTREIBEN

Die Interlift findet in diesem Jahr vom 17. bis 21. Oktober statt. Der Veranstalter VFA und die ELA haben beschlossen, den Nutzen der neuen Sicherheitsnorm für bestehende Aufzüge (Safety Norm for Existing Lifts – SNEL) für die neuen EU-Mitgliedsländer Mitteleuropas besonders hervorzuheben. Länder wie Ungarn, die Tschechische Republik, Slowakei, Polen und die baltischen Staaten besitzen sehr viele Aufzüge, die punkto Sicherheit aufgerüstet werden müssen. Die Interlift wird der richtige Ort sein, um die Wichtigkeit von SNEL im Rahmen der Modernisierung zu betonen.



NÄCHSTE GENERALVERSAMMLUNG

Unsere nächste Generalversammlung findet am 17. März 2005 im Brüsseler Radisson Hotel, Rue Fossé aux Loups, in der Nähe der Grand' Place, statt. Das Hotel ist ein hervorragender Ort für unsere Generalversammlung sowie für die Konferenz, die am Vormittag zum Thema „Integration of Central Europe, one year after the bang“ (Die Integration Mitteleuropas ein Jahr danach) abgehalten wird.

Die große Hotellobby umfasst einen Teil der mittelalterlichen Stadtmauer und einige schöne Modelle der modernsten Panoramaaufzüge. Wir hoffen, Sie bei dieser Veranstaltung begrüßen zu dürfen. Für die Anmeldung bei der ELA wenden Sie sich bitte an y.quintin@ela-aisbl.org.





Brandspezifische Themen stehen bei CEN und ELA im Vordergrund. Ein interessanter Artikel des Beraters Jake Pauls in „Elevator World“ (Januar 2005) zieht Vergleiche zwischen der Evakuierung über Treppen, über Auf-

züge (nach der Genehmigung der Feuerwehr im Frühstadium der Evakuierung) und alle diesbezüglichen Kombinationen in Hochhäusern. Eine typische Berechnung hat ergeben, dass bei einer mittleren Breite von Evakuierungstreppe in einem 36stöckigen Gebäude die Mindestevakuierungsdauer für 3.030 Menschen nur über die Treppen 26 Minuten, über Aufzüge allein 17 Minuten und bei kombinierter Nutzung (einschließlich einer 65%igen Nutzung der Aufzüge) 13 Minuten dauern würde. Wie dem auch sei, die Notwendigkeit der Evakuierung von Personen mit Behinderung bei einem Brand wird ein wichtiges Arbeitsthema in den kommenden Monaten darstellen.

Evakuierungsaufzüge und -treppen: Vergleiche und Kombinationen

züge (nach der Genehmigung der Feuerwehr im Frühstadium der Evakuierung) und alle diesbezüglichen Kombinationen in Hochhäusern. Eine typi-

BUILD-FOR-ALL: eine gemeinsame Initiative

2004 drängten das Europäische Behindertenforum, ELA und andere Partner, z.B. der Bauindustrieverband FIEC, CEN und noch andere Beteiligte, die EU-Kommission zu einer Fortsetzung der Bemühungen der Expertengruppe im Bereich der vollkommenen Zugänglichkeit, die ihre Schlussfolgerungen Ende 2003, also im Jahr der Personen mit Behinderungen, lieferte. Das Ergebnis ist „Build for All“, ein von der GD Beschäftigung und Soziales unterstütztes „Pilotprojekt mit dem Ziel, die Behindertenpolitik zur Querschnittsaufgabe zu machen“. Unser Hauptbetätigungsfeld entsprechend der Definition des Projektes seitens der Europäischen Kommission ist u. a. die „Propagierung des Konzepts ‚Barrierefreiheit für alle‘ in Bezug auf das bauliche Umfeld und die öffentlichen Infrastrukturen.“

Der Bericht „2010, a Europe Accessible to All“ stellte mangelndes Bewusstsein im beruflichen Bereich als eines der Haupthindernisse bei der Barrierefreiheit in baulichen Umgebungen fest. Der Bericht betonte ebenfalls die Schlüsselrolle der Behörden bei der Veränderung der Haltungen und Prak-

tiken auf dem Gebiet der Zugänglichkeit und hob ihre Hebelwirkung bei der Ausschreibung öffentlicher Aufträge hervor.

Die Europäische Kommission sieht das Pilotprojekt als Richtschnur für die nachstehenden drei Bereiche:

1) die Notwendigkeit, die Behörden mit einem Leitfaden für die Aufstellung grundlegender Zugänglichkeitskriterien und einer Methodik für die stufenweise Verwirklichung

der Barrierefreiheit gemäß den EU-Richtlinien über öffentliche Ausschreibungen zu versorgen.

2) die Notwendigkeit, private und berufliche Interessenten über die Art und Weise, wie die Zugänglichkeitskriterien erfüllt werden können, zu informieren.

3) die Notwendigkeit, die Vertreter von Behindertenorganisationen und Organisationen von älteren Menschen auf europäischer, nationaler und lokaler Ebene mit ihren Kollegen aus anderen Berufssparten und mit anderen Interessenten – örtlichen und regionalen Verwaltungen, Bauindustrie, Aufzugherstellern und Architekten – an einen Tisch zu bringen, um einen nachhaltigen, ständigen und konstruktiven Dialog zu führen.

Die Teilnehmer dieses Pilotprojekts trafen erstmalig am 16. Dezember 2004 zusammen. Wir beginnen mit der Vorbereitung von Anleitungen zu den neuen Richtlinien über öffentliche Ausschreibungen. Packen wir's an!



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



Ebru Gemici,
Vorsitzende des Statistikausschusses

DER STATISTIKAUSSCHUSS

Korrekte Statistiken spielen bei jeder Verbandsarbeit eine wichtige Rolle. Als der französische Verkehrsminister 2002 eine neue Gesetzgebung über die Sicherheit bestehender Personen- und Lastenaufzüge vorzuschlagen beschloss, wandte er sich an die Fédération des ascenseurs, um verlässliche Statistiken über die Anzahl und den Typ der installierten Aufzüge, deren durchschnittliches Alter und über die schweren und tödlichen Unfälle, die sich jedes Jahr im Land zutragen, zu erhalten. Ausgehend von diesen Statistiken entschied der Minister sich zum Gesetzesvorschlag. Er stellte dem Parlament und den Medien eine Kurzfassung dieser Statistiken vor. Das Gesetz und dessen Anwendung sind heute eine Realität in Frankreich... und korrekte Statistiken spielten eine Rolle bei diesem Entscheidungsprozess.

Auf europäischer Ebene hat die ELA jahrelang Statistiken zusammengetragen und sie jedes Mal schrittweise verbessert. Durch die Sammlung von Informationen erfüllt der Verband die europäischen Antitrustregeln und vergewissert sich, dass nur bestätigte Zahlen für jedes Land erfasst und vorgelegt werden. Die ELA sammelt und unterbreitet die Zahl der neuen Aufzüge, Fahrtreppen und Fahrsteige und schlüsselt diese Zahlen nach verschiedenen Kategorien auf:

elektrisch betriebene Aufzüge, hydraulische Aufzüge, MRL (ohne Maschinenraum) oder mit Maschinenraum, nur für Lasten oder für Personen und Lasten, Anzahl neuer Einheiten und jeweiliger Umsatz.

„Dies sind die Basisstatistiken, die wir erfassen“, so Ebru Gemici, Vorsitzende des Ausschusses, „aber in den letzten 3 Jahren haben wir mit der Sammlung von Unfallstatistiken begonnen, um die Auswirkungen der veralteten Aufzüge in der EU und die Hauptrisiken, die zuerst gelöst werden müssen, zu erfassen und um die Sicherheit der Benutzer und Arbeiter zu verbessern. Wenn man sich nur die drei Hauptunfallursachen anschaut, hat man bereits über die Hälfte aller ernstesten Unfälle zusammen.“

Das Problem ist natürlich, verlässliche Statistiken rechtzeitig aus 15 Ländern zu erhalten. Für die neuen Mitgliedsländer ist es außerdem die erste Erhebung der Art. Statistiken müssen überall gleich aufgestellt werden – nicht Äpfel mit Birnen vergleichen. Eine weitere Hürde! Dazu Ebru Gemici: „Nach 3 Jahren beginnen unsere Unfallstatistiken, zuverlässig zu werden. Die meisten Länder berichten nun nach den gleichen Prinzipien. Es wird noch einige Jahre dauern, bevor wir Trends aufzeigen und vergleichen kön-

Zusammensetzung:

Vorsitzende:

Ebru Gemici
VDMA (Deutschland)

Mitglieder:

David Fazakerley
LEIA (Vereinigtes Königreich)

Gérard Chambard
Fédération des Ascenseurs (Frankreich)

Thomas Haidinger
FMS (Österreich)

Frank Serneels
Agoria (Belgien)

Jesus Ladero
FEEDA (Spanien)

Alberto Poli
AssoAscensori (Italien)

Reino Hyvärinen
TIF (Finnland)



DER STATISTIKAUSSCHUSS



Der Statistikausschuss bei der Arbeit: von links nach rechts: Vorsitzende, Ebru Gemici (VDMA), David Fazakerley (LEIA), Gérard Chambard (Fédération française)



Frank Serneels (Agoria), Thomas Haidinger (FMS), Alberto Poli (AssoAscensori)

nen. Es kann noch viel verbessert werden. In Europa (im Gegensatz zu den USA) laden Gebäudebenutzer die Eigentümer oder Aufzugsinstallateure nicht oft vor Gericht, wenn es zu einem Unfall gekommen ist, weil beispielsweise die Kabine nicht gut ausgewuchtet war. Sie werden bei Unfällen im Krankenhaus behandelt, aber der nationale Aufzugsverband wird nie vom Unfall erfahren, so dass dieser nicht in den Statistiken erfasst wird! Wir müssen Mittel und Wege zur Einschätzung der Zahl der Unfälle im Haushalt, die auf schlecht funktionierende Aufzüge zurückzuführen sind, und zum Herausfinden der Unfallursachen finden. Dies ist eine sehr große Aufgabe, aber wir machen Fortschritte.“

„Die Verbindung zwischen verbesserten, ausgereifteren Statistiken und der Sicherheit der Nutzer und Arbeiter liegt auf der Hand.“

Wenn man bedenkt, dass die meisten Unfälle im Haushalt auf Treppen passieren, ist es doch wichtig, dass wir unsere Zahlen über Zugangsprobleme und schlecht funktionierende Aufzüge und Fahrtreppen noch präziser erfassen. Die rasch alternde Bevölkerung und die Verbesserung der Zugänglichkeit für Personen mit Behinderungen verstärken den Bedarf an ordentlichen Statistiken. Der Statistikausschuss denkt über Mittel und Wege nach, möglichst korrekte Statistiken aufzustellen. Dies umfasst u. a. die Zusammenarbeit mit der EU-Kommission, um gute städtebauliche Beispiele zu finden, die auf ein Land oder sogar einen Kontinent extrapoliert werden können.

Ebru Gemici: „Die Verbindung zwischen besseren, ausgereifteren Statistiken und der Sicherheit der Benutzer und Arbeiter liegt auf der Hand. Ich bin mir sicher, dass alle Verbände, die mit Aufzügen zu tun haben, mit von der Partie sind. Ich danke ihnen im Voraus für die genauen Antworten, die sie rechtzeitig schicken werden, damit wir die Strategien der Verbände bestmöglich unterstützen können. Machen wir also Nägel mit Köpfen!“