



# ELA



# NEWS

DREIMONATSSCHRIFT DES EUROPÄISCHE AUFZUGSVERBAND

## INHALT

- Editorial von Richard Maiocchi,  
Vorsitzender der ELA ..... 1
- Freispruch von ELA und EEA durch die  
Europäische Kommission von jedwedem  
rechtswidrigen Verhalten ..... 2
- SNEL-Forum in Brüssel: Motivation für  
jedes europäische Land ..... 3
- Interview mit Anton Marschall: Zuständige  
Behörden sind von wesentlicher Bedeutung,  
um SNEL Realität werden zu lassen ..... 4
- IN KÜRZE: SNEL-Leitfaden erhältlich /  
Neue EEA-Website / Neuer Vorsitzender  
und neue Vorstandsmitglieder bei der ELA /  
Aufnahmeanträge neuer Verbände / Liftex  
war ein Erfolg ..... 5
- FOKUS: Qualitäts-, Sicherheits- und  
Umweltausschuss An den Wurzeln unserer  
Mission ..... 7
- MRLs: Tatsache: Maschinenraumlose  
Aufzüge (MRLs) sind sicher! ..... 8

## IN SCHWUNG BLEIBEN!

Als neuer Vorsitzender der ELA werde ich niemanden damit überraschen können, dass meiner Ansicht nach das größte Problem in unserer Branche zweifellos der alternde Aufzugbestand in vielen europäischen Ländern ist. Dort, wo zuerst vertikale Transportsysteme eingebaut wurden, macht sich auch als Erstes ein veralteter Bestand bemerkbar! Diese Tatsache sowie die damit verbundene steigende Unfallzahl lässt sich derzeit in Ländern wie Frankreich oder Deutschland beobachten. Aus diesem Grund ist unser Verband sehr bemüht, die Arbeit des Europäische Komitees für Normung (CEN) zu unterstützen und eine neue europäische Norm - EN 81-80 - zu schaffen, mit der die Sicherheit bestehender Aufzüge drastisch verbessert werden soll. SNEL, wie die Norm üblicherweise genannt wird, kann jedoch nur Realität werden, wenn jeder einzelne EU-Mitgliedstaat sie in seine nationalen Rechtsvorschriften aufnimmt. Mit europäischen Richtlinien werden lediglich Vorschriften für neue Geräte, ob Maschinen (Rolltreppen und Rollstege fallen unter diese Kategorie) oder Aufzüge selbst, harmonisiert. Die Vorschriften für gebrauchte Geräte bleiben den nationalen Regierungen überlassen. So verhält es sich, wenn man dem Prinzip der Subsidiarität folgt.

Demzufolge besteht unsere wichtigste Aufgabe darin, die nationalen Regierungen und Behörden davon zu überzeugen, die nationale Gesetzgebung zu ändern, um die in der SNEL-Norm (EN 81-80) aufgeführten Probleme zu beheben. Dies bedeutet jedoch nicht, dass alle 74 in der europäischen Norm beschriebenen Gefahrensituationen Eingang in ein neues Gesetz finden müssen. In den meisten Ländern gibt es bereits entsprechende

Rechtsvorschriften. Experten haben daher Richtlinien zur Vorgehensweise erarbeitet. Das beste Verfahren ist demnach die sog. "nationale Filtermethode". Sie führt zu unterschiedlichen Ergebnissen für verschiedene Länder. Frankreich beispielsweise erließ Ende der achtziger Jahre ein Gesetz, das den Einbau von zweiflügeligen Türen (Fahrkorbtüren) vorschrieb. Es besteht daher kein Grund, hier ein weiteres Mal anzusetzen. In Belgien dagegen gibt es noch sehr viele Aufzüge ohne Fahrkorbtüren. Hier zählt dieser Punkt zu den Prioritäten. Die nationale Filtermethode ergibt für jedes Land unterschiedliche Ergebnisse, mit denen das gleiche Ziel erreicht werden soll: die Abdeckung sämtlicher 74 in SNEL identifizierter und abgedeckter Risiken.

Sicherheit ist unser oberstes Gebot. Aufzüge an sich sind jedoch keineswegs gefährlich. Im Gegenteil, es handelt sich um das mit Abstand sicherste Transportmittel der Welt! Aber es kann zu Unfällen kommen und diese passieren mit der Zeit häufiger, da alte Aufzüge nur die zum Zeitpunkt ihres Einbaus geltenden Sicherheitsvorschriften erfüllen müssen. An dieser Stelle setzt die SNEL-Norm an. All unsere Aufzugsverbände müssen dringend begreifen, dass nun der Zeitpunkt gekommen ist, diese Angelegenheit energisch voranzutreiben, um die Umsetzung der SNEL-Norm sowie ihre Aufnahme in nationale Rechtsvorschriften zu erreichen. Dank der "Vorreiter" (Belgien, Frankreich, Spanien, Deutschland) sowie der Länder, die nachziehen (Österreich, Italien und andere), verfügen wir unabhängig davon, welcher Weg genau eingeschlagen wird, über den notwendigen Schwung, um die Umsetzung von SNEL zu erreichen. Der Schlüssel zum



Von Richard Maiocchi,  
Vorsitzender der ELA



“Startschuss” für Diskussionen mit der Regierung und anderen Akteuren (Behörden, Eigentümer, Verbraucher- und Behindertenverbände) ist die nationale Filtermethode. Die ELA-Mitarbeiter können die Ergebnisse für die verschiedenen Länder, in denen der Prozess bereits abgeschlossen ist oder läuft, bereitstellen. Die Umsetzung der SNEL-Norm ist und bleibt für uns Priorität. Als Vorsitzender der European Lift Association möchte ich soviel Gewicht wie möglich auf das Erreichen dieses ersten grundlegenden Ziels legen.

Weitere Themen und Fragestellungen müssen in den kommenden Monaten genau verfolgt werden. Die Schwerpunktthemen umfassen:

- Verstärkung unserer Repräsentativität durch die Erweiterung des Verbands auf die Industrieverbände der neuen EU-Mitglieder sowie andere Akteure unserer Branche

- Abbau baulicher Barrieren, die den freien Zugang aller, einschließlich älterer Mitbürger und Menschen mit Behinderungen, zu öffentlichen Gebäuden behindern
- Auswirkungen unserer Branche auf die Umwelt und den Energieverbrauch

In den kommenden Editorials werde ich detaillierter auf diese Punkte eingehen. Dieses erste Editorial im ELA-Magazin möchte ich nutzen, um meinen Kollegen für ihre Unterstützung sowie allen Mitwirkenden unserer Ausschüsse und Arbeitsgruppen für ihre fortwährenden Bemühungen im Dienste unserer Zielsetzungen zu danken.

Richard Maiocchi



# FREISPRUCH DER EUROPEAN LIFT ASSOCIATIONS DURCH DIE ANTITRUST-BEHÖRDEN DER EG

Wie Sie sich vielleicht erinnern werden, wurden die ELA und die EEA im Januar von den Anti-Trust-Behörden unter EU-Kommissar Marion Monti “durchsucht”, um zu prüfen, ob diese Verbände sich im Rahmen unserer Aktivitäten illegaler Praktiken bedient haben. Die schlechte Publicity, die eine solche Untersuchung bringt, ist für internationale Verbände sehr schädlich. Daher sind wir ausgesprochen froh, dass die Kommission uns von jeglichem rechtswidrigen Verhalten entlastet hat. Wir haben daraufhin umgehend die folgende Mitteilung veröffentlicht:

“Die Brüsseler Niederlassung der European Lift Association (ELA), in der die meisten nationalen Verbände Europas sowie sektorspezifische

Verbände der Aufzug-, Rolltreppen- und Rollstegindustrie zusammengeschlossen sind, wurde am 28. Januar von Beamten der Generaldirektion Wettbewerb der Europäischen Kommission durchsucht. Heute, am 14. Juli 2004, wurde der Verband durch die Kommission von jeglichem rechtswidrigen Verhalten freigesprochen. In einem Brief wurde mitgeteilt, dass auf der Grundlage der in den Prüfungen im Januar gewonnenen Informationen die Anti-Trust-Behörden beschlossen haben, ihre Untersuchung nicht weiter fortzuführen und „die Akte zu schließen“.

Die European Lift Association bestätigt nochmals, dass der Verband stets sämtliche Wettbewerbsvorschriften der europäischen und nationalen Gesetzgebung eingehalten hat. Die ELA freut sich, dass ihr guter Ruf intakt bleibt.

Die Europäische Kommission hat außerdem die EEA (European Elevator Association), einen sich aus

einzelnen Unternehmen zusammensetzenden ELA-Mitgliedsverband, darüber informiert, dass sie auch dort ihre Untersuchung nicht weiterführen wird und die EEA-Akte ebenfalls geschlossen ist.”

Bitte leiten Sie diese Mitteilung an möglichst viele Stellen weiter, um sicherzustellen, dass kein falscher Eindruck von der auf europäischer Ebene durchgeführten Arbeit im Aufzug- und Rolltreppensektor entsteht.



# SNEL-FORUM IN BRÜSSEL

## MOTIVATION FÜR JEDES EUROPÄISCHE LAND

SNEL ist sehr wichtig. Wie können unsere Mitgliedsverbände daher motiviert und unterstützt werden, diese Angelegenheit energisch voranzutreiben, damit die neue Norm in ganz Europa in die nationalen Rechtsvorschriften aufgenommen wird?

Die Umsetzung braucht Zeit, insbesondere weil das demokratische politische Verfahren viele Konsultationen und viel Ausschussarbeit erfordert. Am 4. Juni nahmen zahlreiche Besucher an unserem SNEL-Forum in Brüssel teil. Besonders beachtenswert war die Zahl der Gäste aus Ministerien und nationalen Behörden. Für die öffentlichen Bediensteten war es wichtig, das Verfahren zu verstehen und von Kollegen aus Ländern, in denen das Verfahren kurz vor dem Abschluss steht,

zu hören, wie diese vorgegangen sind.

Einige der höchsten öffentlichen Bediensteten nahmen an einer aufschlussreichen Debatte teil. Patrick Lasseur, Leiter des Amtes für europäische Unternehmen und Normung im französischen Ministerium für Infrastruktur, Transport und Wohnungsbau, Hans-Joachim Stooß von der brandenburgischen Landesregierung (Berlin – Deutschland), Timoteo De la Fuente von der ständigen spanischen Vertretung bei der EU und Renaud Collette vom belgischen Wirtschaftsministerium waren so überzeugend, dass ihre Kollegen sich zu Erklärungen hinreißen ließen, insbesondere die anwesende italienische Delegation, die ankündigte, dass Italien bald bereit sein werde.

Ein weiteres wichtiges Element dieses Forums war die Tatsache, dass Ian Fraser – für die Europäische Kommission – bekannt gab, dass die Empfehlung 95/216/EG mit dem korrekten Verweis auf die neue Norm EN 81-80 erneut veröffentlicht werden soll. Durch diese Veröffentlichung wird die Norm für die Europäische Kommission "offiziell".

Anton Marschall vom TÜV Österreich berichtete in seinem sehr interessanten Beitrag über die Sicherheit aus Sicht der für Aufzüge zuständigen Behörden (siehe Interview).

Es handelte sich also um ein sehr dichtes Forum, das zu motivierenden Ergebnissen im Hinblick auf die Umsetzung von SNEL in ganz Europa führte.



Philippe Lamalle,  
Vorsitzender des Rechts-  
und Normungsausschusses,  
bei seiner Präsentation der  
Haltung der Industrie



Debatte der öffentlichen Bediensteten, (von links nach rechts) : Patrick Lasseur (Frankreich), Hans Joachim Stooß (Deutschland), Timoteo De la Fuente (Spanien) und Renaud Collette (Belgien)



Eine beeindruckende Versammlung von über 150 Teilnehmern.



**Anton Marschall** Ingenieur und Aufzugspezialist beim TÜV Österreich, vertritt Österreich bei der CEOC\*, der Europäischen Vereinigung aller europäischen "zuständigen Behörden". Er ist außerdem an den Aktivitäten von CEN/TC 10/WG 10 beteiligt und war Redner auf dem ELA-Forum zum Thema SNEL im Juni. Wir haben ihm einige Fragen zu den Beziehungen zwischen der Aufzugindustrie und den zuständigen Behörden gestellt, da beide Seiten Bedarf an einem gemeinsamen Ansatz zur Lösung des Problems der Sicherheitsverbesserung bei bestehenden Aufzügen sehen:

## INTERVIEW ANTON MARSCHALL:

### ZUSTÄNDIGE BEHÖRDEN SIND VON WESENTLICHER BEDEUTUNG, UM SNEL REALITÄT WERDEN ZU LASSEN

**ELA:** Herr Marschall, glauben Sie, dass die Industrie und die Behörden bei der Förderung von SNEL zusammenarbeiten sollten? Warum?

**A.M.:** Absolut. Europa war lange Zeit führend, was die Zahl der installierten Aufzüge betrifft. Es gab in Europa sogar viel mehr Aufzüge als in den Vereinigten Staaten, wo diese mit Ausnahme einiger Großstädte Mangelware waren. Aufzüge stellen wahrscheinlich das sicherste Transportmittel schlechthin dar, aber trotzdem ereignen sich immer noch Unfälle. Der Aufzugbestand wird älter, so dass hier besondere Aufmerksamkeit erforderlich ist, um sicherzustellen, dass jeder Aufzug an das heutige Sicherheitsniveau angepasst wird. Die Zahl der Unfälle könnte in einigen Ländern, in denen der Aufzugbestand älter ist und nichts getan wird, um die Sicherheitsvorrichtungen auf den neuesten Stand zu bringen, mit großer Wahrscheinlichkeit sogar noch weiter zunehmen. Die neue Norm EN 81-80 kommt daher genau zum richtigen Zeitpunkt, denn die Behörden befassen sich zunehmend mit Sicherheitsfragen und die Aufzugindustrie kann es sich nicht leisten, ältere Aufzugsgenerationen weiter zu betreiben, wenn diese unsicher wären.

**ELA:** Sollten die Sicherheitsniveaus in ganz Europa vereinheitlicht werden? Wie könnte dies gelingen?

**A.M.:** Da gibt es kein Geheimrezept. Es ist viel Überzeugungsarbeit notwendig, um nationale Regierungen und Behörden dazu zu bringen, eine Bewertung der Sicherheit des bestehenden Aufzugsbestands durchzuführen. Das von der ELA organisierte SNEL-Forum stellte eine gute Initiative in die richtige Richtung dar, um sicherzustellen, dass die anderen EU- und

EWR-Länder (Europäischer Wirtschaftsraum) den Vorreitern folgen. Die CEN-Arbeitsgruppe hat bereits viel Vorarbeit für die nationalen Entscheidungsträger geleistet. Sie hat nicht nur die 74 Risiken gut definiert, sondern auch die Risikoniveaus bewertet und Lösungsmöglichkeiten erläutert. Der beste Aspekt der SNEL-Norm ist jedoch die Filtermethode, die ein ideales Mittel zur Analyse der Situation auf nationaler Ebene darstellt. Wenn jedes Land seine derzeitige Gesetzgebung prüft und es schafft, die Rechtsvorschriften dort, wo



es notwendig ist, für die Zahl der im jeweiligen Land noch nicht abgedeckten Risiken (aus der umfassenden Liste mit 74 beschriebenen Risiken) anzupassen, wird es endlich zu einer Harmonisierung der bestehenden Gesetze durch eine europäische Norm kommen. Wir müssen gemeinsam in diese Richtung arbeiten und sicherstellen, dass die nationalen Regierungen die Botschaft verstehen.

**ELA: Ist die Marktbeobachtung wichtig?**

**A.M.:** Gebäudeeigentümer müssen über bestehende Risiken ihrer Aufzüge aufgeklärt werden. Das die Wartung durchführende Aufzugsunternehmen ist verpflichtet, sie über Sicherheitsrisiken in Kenntnis zu setzen. Die Wirkung ist jedoch selbstverständlich sehr viel stärker, wenn eine dritte Partei, z.B. eine Prüfbehörde, dafür sorgt, dass die zur Erreichung des gewünschten Sicherheitsniveaus notwendigen Anpassungen durchgeführt werden. Der deutsche TÜV führt derzeit eine

Hauptuntersuchung bei sämtlichen in Deutschland installierten Aufzügen durch, die erst in etwa 3 Jahren abgeschlossen sein wird. Dies ist nur ein Beispiel. Prüfbehörden kommt bei der Umsetzung von SNEL eine entscheidende Rolle zu.

**ELA: Die Europäische Kommission bewertet derzeit die Umsetzung der Aufzugsrichtlinie und macht Vorschläge zur Verbesserung der Marktbeobachtung und -koordinierung. Stimmen Sie den Schlussfolgerungen des Berichts zu?**

**A.M.:** In dem von der Europäischen Kommission als Grundlage zur Beurteilung der Umsetzung der Aufzugsrichtlinie (95/216/EG) angeforderten Bericht gibt es ein wichtiges Kapitel zum Thema Marktbeobachtung. Die Kommission möchte, dass die zuständigen Behörden für eine Verbesserung der Koordinierung und Kooperation auf europäischer Ebene sorgen. Für manche Länder empfiehlt sie transparente und strengere Zulassungsverfahren. Die

Marktbeobachtung scheint tatsächlich noch zu reaktiv zu sein, sie muss aktiver werden. Die Kommission äußert außerdem Bedenken hinsichtlich der Gründlichkeit einiger Endabnahmeprüfungen durch zuständige Behörden sowie einiger von Aufzuginstallationsfirmen mit zertifizierten Qualitätssicherungssystemen durchgeführten Tests. Es stimmt, dass wir auch in der Zertifizierung von Qualitätssicherungssystemen Kompetenzen entwickeln müssen. Die Marktbeobachtung kann noch verbessert werden. Wir werden dies in Zusammenarbeit mit der Aufzugindustrie versuchen.

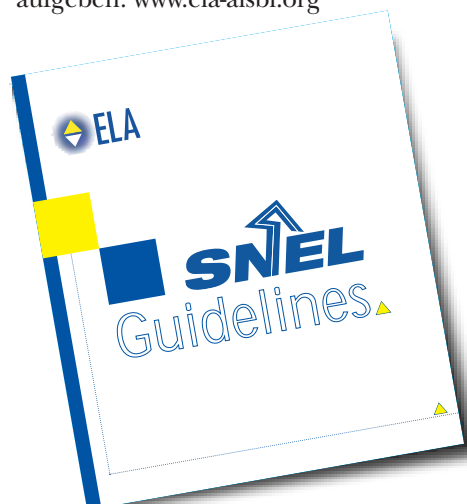


\* CEOC: Europäische Vereinigung der Organisationen für Prüfung, Überwachung, Zertifizierung und Prävention – Brüssel ([www.ceoc.com](http://www.ceoc.com))

**IN KÜRZE**

**SNEL-Leitfaden erhältlich**

Eine umfangreiche Datei mit der Norm EN 81-80 (Sicherheitsnorm für bestehende Aufzüge), die für unser SNEL-Forum im Juni erstellt wurde, ist bei der ELA zum Preis von € 50 erhältlich. Wenn Sie mehrere Ausgaben für Ihre Mitgliedsunternehmen oder Mitarbeiter anfordern möchten, übermitteln Sie Ihre Bestellung bitte per Telefon oder E-Mail an die ELA. Sie können Ihre Bestellung auch über unsere Website aufgeben: [www.ela-aisbl.org](http://www.ela-aisbl.org)



**Neue EEA-Website**

Die European Elevator Association, eines unserer aktiven Mitglieder, hat ihre Website überarbeitet, um ihre Zielsetzungen besser darstellen und ihren Mitgliedern spezifische Dienste anbieten zu können. Im "Mitgliederbereich" der Website erhalten Sie ausführliche Informationen zu wichtigen Fragestellungen unserer Branche sowie einen Einblick in europäische Statistiken. Der "Mitgliederbereich" soll so allmählich verbessert werden. In regelmäßig aktualisierten "Short News" werden außerdem detailliertere Informationen zu Unfällen und anderen Problemen unserer Branche veröffentlicht. [www.eea-eeig.org](http://www.eea-eeig.org)

**Keine Normtexte auf der ELA-Website**

Die ELA hatte beim CEN die Genehmigung beantragt, die mit Aufzügen, Rolltreppen und Rollstegen verbundenen Normen im Mitgliederbereich der Website veröffentlichen zu dürfen. Bei der Anfrage ging es insbesondere um die Norm EN 81-80. Die ELA war sogar bereit, für dieses Angebot für ihre Mitglieder zu zahlen. Leider hat das CEN entschieden, dass diese Frage derzeit nicht zur Debatte steht. Sie erhalten die CEN-Normen gegen einen geringen Unkostenbeitrag in der gewünschten Sprache bei den nationalen Normungsinstituten. Unser Versuch ist leider fehlgeschlagen!





## Neuer Vorsitzender und neue Vorstandsmitglieder

Nach einer Umbildung in der Spitze der European Lift Association ist nun Richard Maiocchi neuer Vorsitzender unseres Verbands. Iñaki Aranburu, der das Amt des Vorsitzenden übergangsweise übernommen hatte, bleibt stellvertretender Vorsitzender. Der spanische Verband FEEDA hat Miguel Baena zum Nachfolger von Antonio Espinosa und somit zu seinem Vertreter im Vorstand der ELA ernannt. Die EEA-Delegation im Vorstand ist mit der Ernennung von Alfonso Garrido und William Orchard komplett. Sie treten jeweils die Nachfolge von Jürgen Reuning und Jean-Pierre Chauvarie an, die beide in Ruhestand gehen. Wir heißen alle neuen Vorstandsmitglieder herzlich willkommen! Für den niederländischen Verband VLR muss noch ein Vertreter ernannt werden.



Richard Maiocchi (links), neuer Vorsitzender der ELA, und Jean-Pierre Chauvarie (rechts), der sich nach 12 Jahren im Dienst der Aufzugverbände zur Ruhe setzt



Alfonso Garrido



Miguel Baena



Iñaki Aranburu

## Anträge von Verbänden aus dem "Neuen Europa"

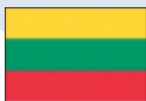
Neue Mitglieder für die ELA: Verbände aus einigen der 10 neuen Mitgliedstaaten der Europäischen Union haben beschlossen, dem Verband beizutreten. Zum Zeitpunkt der Drucklegung standen wir in Kontakt mit Polen, Ungarn, der Tschechischen Republik, Litauen und Malta und/oder waren dabei, den Beitrittsprozess abzuschließen. Einige dieser Verbände waren bereits in beobachtender Funktion bei der ELA vertreten. Der griechische Verband PETAK ist bereits vor einigen Monaten beigetreten. Wir machen also Fortschritte bei der Abdeckung der 25 EU-Mitgliedstaaten. Lassen Sie uns die Flaggen aufziehen!



Tschechischen Republik



Malta



Litauen

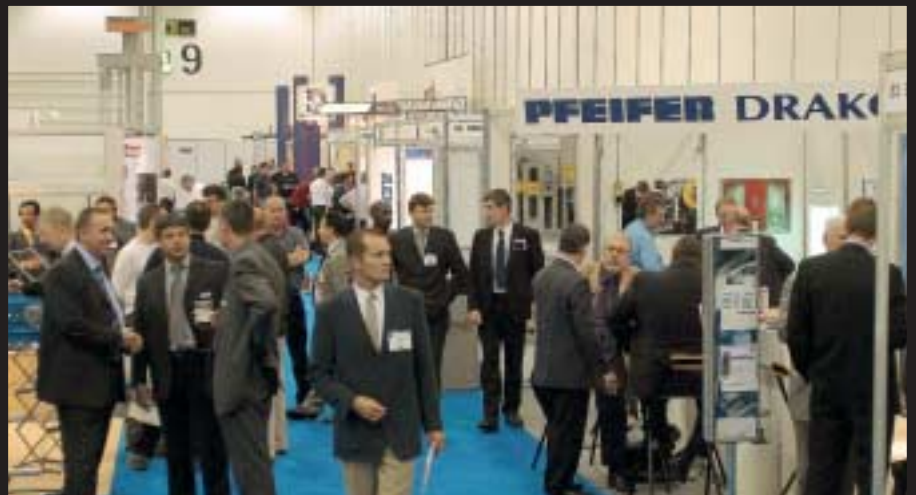


Ungarn



Polen

## LIFTEX WAR EIN ERFOLG



Unser britischer Mitgliedsverband LEIA hat am 8. und 9. September im Ausstellungszentrum EXCEL in den Londoner Docklands eine Ausstellung veranstaltet. Die erfolgreiche britische Aufzugindustrie war mit mehreren Ständen vertreten, wie auch die LEIA selbst, wobei der Schwerpunkt auf der Zugänglichkeit von

Gebäuden für Menschen mit Behinderungen lag. Die ELA hatte dort die Möglichkeit, ein weiteres Mal die SNEL-Norm EN 81-80 vorzustellen, die bereits im Dezember 2003 in eine britische Norm (BSI EN 81-80) umgesetzt wurde. Gratulation an unsere britischen Kollegen für die erfolgreiche Ausstellung!

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



William Orchard,  
Vorsitzender des  
QS&U-Ausschusses

## QUALITÄTS-, SICHERHEITS- UND UMWELTAUSSCHUSS

Die Begriffe „Sicherheit“ und „Qualität“ könnten in goldenen Lettern an die Wand unseres europäischen Verbandssitzes angeschlagen werden, so groß ist ihre Bedeutung für die Arbeit der European Lift Association. Der Qualitäts-, Sicherheits- und Umweltausschuss stellt gemeinsam mit dem Rechts- und Normungsausschuss sowie dem Kommunikationsschuss eine der wichtigsten Verbindungen des Verbands zur Politik dar. Die geleistete Arbeit sowie die Publikation der Broschüre über die Wartungsnorm EN 13015 sind ein gutes Beispiel für seine Bedeutung.

Der Ausschussvorsitzende William Orchard erklärt: „Wir haben unsere Aufgabe vor kurzem neu definiert und eine ELA-QS&U-Charta erarbeitet, die vom Vorstand genehmigt wurde. Außerdem haben wir gemeinsam mit dem Kommunikationsausschuss und

dem Rechts- und Normungsausschuss an ELA-Anwendungsrichtlinien für SNEL gearbeitet. Es gibt offensichtlich noch viel zu tun und wir beginnen mit der Erarbeitung einer neuen Sicherheitsnorm für bestehende Rolltreppen, der SNEE.“

Umweltprobleme sind bisher kein allzu dringliches Thema für die Aufzugsindustrie. In Bremsen wurde früher Asbest verwendet, der jedoch seit einiger Zeit nun schon wieder entfernt wird. Der Prozess ist fast abgeschlossen. Hydraulische Aufzüge enthalten eine so geringe Ölmenge, dass das Grundwasser nicht verschmutzt werden kann. Von der Europäischen Kommission wird eine Chemikalienrichtlinie erwartet (das Projekt REACH), die geringe Auswirkungen auf unsere Industrie haben könnte. Gleiches gilt für die Recycling-Richtlinien, sowohl für Verpackung als auch für Verschrottung. Der Energie-

verbrauch wird aufgrund der Erderwärmung mit Sicherheit zu einem dringlichen Problem für die Welt werden. Der Ausschuss hat versucht, sämtliche Richtlinien und europäischen Gesetze zu identifizieren, die sich auf unsere Branche auswirken könnten, um die Mitglieder auf potentielle neue Gesetze auf europäischer oder nationaler Ebene vorzubereiten. Luc Rivet, Generalsekretär der ELA, verfolgt als Verfasser des Umweltberichts des größten europäischen Unternehmens für Papier, Verpackung und Hygiene diese Fragen als Vollmitglied für den Ausschuss.

William Orchard kommt zu dem Schluss: „Die Frage ist nicht, was zu tun ist, sondern welche Prioritäten für die wenigen Sitzungen im Jahr gesetzt werden müssen, die kaum ausreichen, um sämtliche Themen in einem angemessenen Zeitrahmen zu behandeln.“

### QUALITÄTS-, SICHERHEITS- UND UMWELTAUSSCHUSS

**VORSITZENDER**  
*William Orchard (UK)*

**MITGLIEDER:**  
*Jan Van Straaten (NL)*  
*Iñaki Aranburu (SP)*  
*Günter Horny (D)*

*Sergio Rossini (I)*  
*Peter De Neef (NL)*  
*Laurent de Decker (F)*  
*Luc Rivet (B)*



Der Ausschuss bei der Sitzungsarbeit, von links nach rechts: Peter De Neef (Niederlande), Ebru Gemici (Vorsitzende des Statistikausschusses), Jan Van Straaten (Niederlande), Laurent De Decker (Frankreich), Iñaki Aranburu (Spanien), Sergio Rossini (Italien), Stella Bedeur (ELA-Mitarbeiterin), William Orchard (Großbritannien), Ausschussvorsitzender (stehend).

## MRLs MASCHINENRAUMLOSE AUFZÜGE TATSACHE: MASCHINENRAUMLOSE AUFZÜGE (MRLs) SIND SICHER!

In der letzten Ausgabe des Magazins „Elevator World“ wurde in einem interessanten Artikel unter anderem ein Bostoner Feuerwehrmann zitiert, der maschinenraumlose Aufzüge als unsicher bezeichnete und sogar so weit ging, zu behaupten, sie seien für Todesfälle verantwortlich. Diese Aussage spiegelt unbegründete Gerüchte über MRLs wider, denen man vehement widersprechen muss. Bei der großen Mehrheit der auf dem europäischen Markt in den vergangenen 5 bis 10 Jahren eingebauten neuen Aufzüge handelt es sich um MRLs. Sie werden von großen und kleinen Unternehmen hergestellt und in den Unfallstatistiken gibt es keinerlei Hinweise darauf, dass dieser Aufzugstyp gefährlicher sein könnte als andere. Leider ist die unsinnige Ablehnung technologischer Innovation eine sehr menschliche Eigenschaft. Außerdem zeigt dieses Zitat, dass sich manche Feuerwehrleute im Umgang mit neuen und nicht vertrauten Geräten offenbar unwohl fühlen. Dieses Phänomen ist nicht neu. Bereits 2002 beschäftigten sich die CEN-Experten der Arbeitsgruppe 1 in TC 10 unter der Leitung von Michael Savage mit dieser Frage und gaben am 4. Juli 2002 eine

eindeutige Erklärung ab. Wir drucken diese im Folgenden zu Ihrer Information ab. In der kommenden Ausgabe der ELA NEWS gehen wir noch einmal auf dieses Thema ein.

### ERKLÄRUNG ZU MASCHINENRAUMLOSEN AUFZÜGEN VON CEN/TC10/WG1/WT4

*“Es wurden Bedenken geäußert hinsichtlich eines zusätzlichen Brandrisikos bei maschinenraumlosen Aufzügen (MRLs). Die oben genannte Arbeitsgruppe gibt nach Prüfung der potentiellen Brandrisiken bei elektrischen und hydraulischen maschinenraumlosen Aufzügen basierend auf EN 81-1: prA2 bzw. EN81-2: prA2 folgende Erklärung ab:*

*Es gibt kein signifikantes zusätzliches Brandrisiko bei maschinenraumlosen Aufzügen. Diese sind daher genauso sicher wie elektrische und hydraulische Aufzüge mit separaten Maschinenräumen, vorausgesetzt die Geräte wurden in einem Aufzugschacht gemäß den geltenden Baubrandschutzvorschriften installiert.*

*Wenn sich die Maschinerie gemäß Definition in prA2 außerhalb des Aufzugschachts befindet, muss sie entsprechend den Bauvorschriften für diesen Standort brandgesichert werden.*

*Geräte, die in einer Fahrschachttürbaugruppe installiert sind, dürfen nicht die brandraumabschließende Wirkung der Baugruppe beeinträchtigen.*

*Geräte, die in die Schachtstruktur eindringen, dürfen nicht die brandraumabschließende Wirkung des Schachts, wie in Punkt 6.4.7.2 of prA2 angegeben, beeinträchtigen.*

*Bei der Prüfung der Auswirkungen von maschinenraumlosen hydraulischen Aufzügen kam die WT4 nach ausführlichen Gesprächen mit Aufzug-, Brandschutz- und Fluidexperten sowie nach Durchführung mehrerer einfacher Feuerproben unter Einsatz von HLP-Mineralöl zu folgendem Schluss: “Obgleich das Öl sich innerhalb des Systems befindet, kann das Öl selbst nicht Brandursache sein oder zur Ausbreitung eines Feuers beitragen. Die WT4 schlussfolgert daher, dass der Einsatz derartigen Öls kein Brandrisiko darstellt, vorausgesetzt dass kein Öl aus dem Tank oder dem Rohrsystem austritt. Aus diesem Grund muss der Tank aus Stahl oder einem Material, das eine entsprechende Feuerbeständigkeit bietet, gefertigt werden.*

*Jede hydraulische Rohrleitung außerhalb des Aufzugschachts muss aus Stahl oder einem Material mit entsprechenden feuerbeständigen Eigenschaften bestehen oder in einer feuerbeständigen Hülle liegen, die das Öl zurückhalten kann.”*



ELA CONTACT:  
E-mail: [l.rivet@ela-aisbl.org](mailto:l.rivet@ela-aisbl.org)  
Web: [www.ela-aisbl.org](http://www.ela-aisbl.org)

Avenue L. Gribaumont, 1 bte 6  
B-1150 Bruxelles  
Tel: + 32 2 779 50 82 Fax: + 32 2 772 16 85