

# Deutscher Ausschuss für Aufzüge (DAfA)

## Interpretationen der DAfA-Hotline

Stand 22.11.2018

([dafa@vdtuev.de](mailto:dafa@vdtuev.de))

Deutscher Ausschuss für Aufzüge  
(DAfA)

Geschäftsstelle  
Verband Deutscher Maschinen-  
und Anlagenbau e.V.

**Fachverband**  
**Aufzüge und Fahrtreppen**

Lyoner Straße 18  
D-60528 Frankfurt am Main  
Telefon +49 69 66 03-13 22  
Telefax +49 69 66 03-16 65  
E-Mail [auf@vdma.org](mailto:auf@vdma.org)  
Internet [www.vdma.org](http://www.vdma.org)

# DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG

Anhang I 4.8

Anfrage Nr. **01/2000**

Norm: EN 81-1

Ziffer 8.17.3 Satz 1

Datum der Anfrage: 23.10.2000

Norm: EN 81-2

Ziffer 8.17.3 Satz 1

Datum der Antwort: 20.03.2001

## Anfrage

### Beleuchtung der Kabine

*Der Fahrkorb muss innen ausreichend beleuchtet werden, sobald er benutzt wird oder wenn eine Tür geöffnet wird.*

Daraus läßt sich u. E. aber nicht ableiten, daß bei ausgeschalteter bzw. defekter Fahrkorbbeleuchtung und/oder fehlender Stromversorgung, gleichzeitig die Steuerung ausgeschaltet sein muß bzw. keine Kommandos mehr angenommen werden dürfen.

## Antwortvorschlag des Einreichers

*Das Schutzziel der AufzR, Anh. I, 4.8 wird dadurch erreicht,*

- daß kein Unbefugter den Schalter für die Beleuchtung der Kabine betätigen kann<sup>1</sup> und
- befugte Personen darüber instruiert sind, daß sie nicht nur das Kabinenlicht, sondern gleichzeitig auch den Hauptschalter mit ausschalten<sup>2</sup>.

*Ansonsten handelt es sich um eine unberechtigte Handlung, die nicht durch zusätzliche Maßnahmen verhindert werden muss.*

*Solange das Kabinenlicht nicht außerhalb der Betriebsräume der Aufzugsanlage geschaltet werden kann, gilt diese Forderung als erfüllt.*

## Hotline-Empfehlung

Ja, jedoch ist der Schalter für das Kabinenlicht entsprechend zu kennzeichnen.

**Vorschlag:** Kabinenlichtschalter

Bei Betätigung muss auch die Anlage stillgesetzt werden. Bei hydraulisch angetriebenen Aufzügen muss das Abschalten des Fahrkorblichtes über den außerhalb des Triebwerk-

raumes angeordneten Lichtschalter unmittelbar die Rücksendung in die unterste Halte stelle einleiten. Der außerhalb des Triebwerkraumes angeordnete Lichtschalter darf nicht am Fahrkorb angebracht sein.

Bestätigt v. DAfA (Sitzung v. 20.03.01)

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

<sup>1</sup> DIN EN 81-1/2, Ziffer 6.1.1 erster Satz

<sup>2</sup> DIN EN 81-1/2, Ziffer 0.3.8 letzter Satz

# DAfA - Hotline

Richtlinie	Anlage I, 3.2	Anfrage Nr. <b>02/2000</b>
Norm: EN 81-1	Ziffer 9.10.5	Datum der Anfrage: 15.09.2000
Norm		Datum der Antwort: 20.03.2001

## Anfrage

### Schutzeinrichtung für aufwärts fahrenden Fahrkorb

Gem. EN 81-1 Ziffer 9.10.5 muß „beim Ansprechen der Schutzeinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit, eine elektrische Sicherheitseinrichtung betätigt werden“.

Kann diese Forderung als erfüllt angesehen werden, wenn das Gegengewicht mit einer Fangvorrichtung und einem Übergeschwindigkeitsbegrenzer ohne Schalter und der Geschwindigkeitsbegrenzer der Kabine mit einem elektrischen Sicherheitsschalter für die Aufwärtsrichtung ausgerüstet ist, da man davon ausgehen kann, daß bei Übergeschwindigkeit der Kabine nicht nur die Fangvorrichtung am Gegengewicht, sondern gleichzeitig die elektrische Sicherheitsrichtung am Übergeschwindigkeitsbegrenzer der Kabine ausgelöst wird?

## Antwortvorschlag des Einreichers

Ja

## Hotline-Empfehlung

Die Schutzeinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb selbst muß eine elektrische Sicherheitseinrichtung betätigen. Die mittelbare Auslösung durch den Geschwindigkeitsbegrenzer der Kabine erfüllt diese Anforderung nicht.

Als Sicherheitseinrichtung für den aufwärts unkontrolliert fahrenden Fahrkorb (9.10.5) ist hier das System des GGW's, d.h. Fangvorrichtung u. Geschwindigkeitsbegrenzer, zu sehen. Das bedeutet, dass dieses System eine elektr. Sicherheitseinrichtung haben muss.

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

(Entscheidung des DAfA, Sitzung v. 20.03.01)

# DAfA - Hotline

Richtlinie		Anfrage Nr. <b>01/2001</b>
Norm: EN81-1/2	Ziffer 8.13.4	Datum der Anfrage: 26.01.2001
Norm:	Ziffer	Datum der Antwort: 20.03.2001

## Anfrage

Ist die Forderung gemäß 8.13.4 als erfüllt anzusehen, wenn ein Piktogramm „rundes Schild mit stilisierten Werker mit ausgestreckter Hand, Handfläche gegen den Betrachter zeigend“ DIN 4844-2, D-P006 an der Umwehrgung auf der Kabine angebracht ist?

## Antwortvorschlag des Einreichers

*siehe oben*

## Hotline-Empfehlung

Es konnte keine einheitliche Meinung erreicht werden. Da es sich bei diesem Schild um ein Verbots- und nicht um ein Hinweisschild handelt, wird 1) entweder ein Text oder ein entsprechendes „Hinweis“-Schild als notwendig angesehen oder 2) die Auffassung des Anfragenden wird bestätigt, obwohl besser das Schild aus der gleichen DIN (DIN 4844-2) eingesetzt werden sollte.  
Diskussion der Entscheidung auf der nächsten DAfA Sitzung am 20.03.01.

## DAfA Entscheidung vom 20.03.2001

Das Schild D-P006 trifft nicht den Sinn von Ziffer 8.13.4. Ohne die Ziffer 8.13.4 durch die Vorgabe eines einzelnen Schildes einzuschränken wird empfohlen, ein Hinweis- oder Warnschild und/oder einen Text „Nicht hinauslehnen“ o.ä. zu verwenden.



Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

# DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG

Anhang I 2.1

Anfrage Nr. **01/2002**

Norm: EN 81-1

Ziffer 5.7.3.2 Satz 3 + 4

Datum der Anfrage: 09.04.2002

Norm: EN 81-2

Ziffer 5.7.2.2 Satz 3 + 4

Datum der Antwort: 25.09.2002

## Anfrage

### Ausklappbare Leiter in der Schachtgrube

*Diese Einrichtung darf nicht in den Bereich der sich bewegenden Aufzugsteile hineinragen.*

Ist eine elektrische Überwachung erforderlich, wenn eine ausklappbare Leiter in der benutzbaren Stellung in die Fahrbahn des Fahrkorbes oder in den Bereich sich bewegender Aufzugsteile hineinragt ?

## Antwortvorschlag des Einreichers

*Wenn eine klappbare Leiter verwendet wird, sollte diese in der benutzbaren Stellung (Kollision mit bewegenden Aufzugsteilen) den Betrieb des Aufzuges unterbrechen.*

*Eine Möglichkeit wäre, wenn die ausgeklappte Leiter in der Schachttüröffnung steht und ein Schließen der Tür somit verhindert ist.*

## Hotline-Antwort

Die vorgeschlagene Unterbrechung des Betriebs in der benutzbaren Stellung der Leiter kann weder aus der AufzRL noch aus der EN 81-1/2 abgeleitet werden. Ein Hinweis (z. B. in der Betriebsanleitung ) wird als ausreichend angesehen.

Diese Auffassung wurde vom Spiegelgremium auf der Sitzung am 04./05.09.2002 bestätigt.

25.09.2002

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

## DAfA - Hotline

Vorschrift: AufzV	§ 3 Absatz 1	Anfrage Nr. <b>02/2002</b>
Vorschrift: Umbaukatalog:2000-06	Ziffer 8.1	Datum der Anfrage: 30.04.2002
Norm: -		Datum der Antwort: 25.09.2002

### Anfrage

Ist bei kompletter Änderung der Steuerung auch die Einrichtung zur Kontrolle der Beladung nach EN 81-1/2, Ziffer 14.2.5, nachzurüsten?

### Sachverhalt

Der vom DAfA herausgegebene Umbaukatalog beschreibt in Ziffer 8.1, dass die Anforderungen aus EN 81-1/2, Ziffer 13 und 14, bei kompletter Änderung der Steuerung zu beachten sind. Darüberhinaus sind alle durch + gekennzeichneten Einrichtungen nachzurüsten.

Daraus lässt sich u. E. aber nicht ableiten, dass der gesamte Inhalt der Ziffern 13 und 14 von EN 81-1/2 an der umzubauenden Anlage zu berücksichtigen ist.

Wir meinen, dass zunächst nur die Inhalte Berücksichtigung finden müssen, die den Steuerschrank betreffen und zusätzlich die unter + aufgeführten Einrichtungen.

Darunter befindet sich aber nicht die Einrichtung zur Kontrolle der Beladung nach EN 81-1/2, Ziffer 14.2.5.

### Antwortvorschlag des Einreichers

*Bei kompletter Änderung der Steuerung sind die Anforderungen - die den Steuerschrank betreffen - nach EN 81-1/2, Ziffer 13 und 14, zu berücksichtigen und zusätzlich die unter + aufgeführten Einrichtungen. Weitere Einrichtungen, wie z.B. die Kontrolle der Beladung nach EN 81-1/2, Ziffer 14.2.5, lassen sich aus den Anforderungen nach Ziffer 8.1 des Umbaukataloges nicht ableiten. Die Vorbereitung der Kontrolle der Beladung sollte im Steuerschrank vorgesehen werden.*

### Hotline-Antwort

Anmerkung und Lastwiegung:

Die Kontrolle der Lastwiegung ist bei Änderung der kompletten Steuerung in der Steuerung vorbereitend vorzusehen.

Diese Änderung ist bereits vom DAfA auf seiner Sitzung am 29.05.2002 so verabschiedet worden. Der Umbaukatalog wird in seiner nächsten Ausgabe diese Änderung beinhalten.

Weitere Interpretationsanfrage an  Spiegelgremium  
 CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

## DAfA - Hotline

Vorschrift: AufzV

Anfrage Nr. **03/2002**

Norm: TRA 200

Ziffer TRA 266.5

Datum der Anfrage: 28.06.2002

Norm:

Ziffer

Datum der Antwort: 25.09.2002

### Anfrage

Ist es ausreichend, einen Feuerwehraufzug mit einem gefährlichen Betriebszustand über die DFÜ/ZLT abzuschalten. d.h. der Feuerwehrscharter darf die DFÜ/ZLT **nicht** überbrücken?

### Antwortvorschlag des Einreichers

*Es ist **nicht** ausreichend, einen Feuerwehraufzug mit einem gefährlichen Betriebszustand über die DFÜ/ZLT abzuschalten. Vielmehr **muss** der Aufzug über den Hauptscharter im Triebwerksraum abgeschaltet werden.*

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

*Ein Feuerwehrscharter darf nur durch Hauptscharter, Inspektionssteuerung oder Rückholsteuerung unwirksam werden.*

### Hotline-Antwort

Vorbemerkung: Bei Ansprechen einer Sicherheitseinrichtung (gefährlicher Betriebszustand) ist ein Betrieb der Anlage nicht möglich, da der Sicherheitsstromkreis unterbrochen ist.

Bei Vorliegen eines gefährlichen Betriebszustandes ist die Anlage nur durch Betätigen und Sicherung des Hauptscharters bis zur Instandsetzung ausser Betrieb zu nehmen.

In allen anderen Fällen muss die Anlage der Feuerwehr zur Verfügung stehen.

Ausnahme: Inspektions- oder Rückholbetrieb

25.09.2002

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

# DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG

Anfrage Nr. **05/2002**

Norm: EN 81-1/2

Pkt. 9.7

Datum der Anfrage: 15.08.2002

Norm:

Datum der Antwort: 25.09.2002

## Anfrage

Rollen über dem Fahrkorb bei Seilaufzügen mit Maschinenraum unten am Schacht und Aufhängung 1:1 werden seit vielen Jahren erfolgreich eingesetzt. In den letzten Wochen haben wir den folgenden Einwand gegen diese Bauweise bekommen. Wir bitten Sie um Ihre Stellungnahme und Bewertung:

**Einwand 1: Bei den Rollen fehlt ein Schutz gegen Wegschleudern von Teilen.**

## Antwortvorschlag des Einreichers

*Die Rollen drehen sehr langsam. In der Regel weniger als 60 U/min. Bei diesen Drehzahlen, sind die Zentrifugalkräfte so klein, dass nichts mehr „weggeschleudert“ werden kann.*

*Weiterhin befinden sich diese Rollen direkt unter der Schachdecke, deshalb kann auch von oben nichts auf die Rollen drauffallen, was dann weggeschleudert werden kann.*

Deshalb vertreten wir die These, dass eine Gefahr, dass Teile von der Rolle weggeschleudert werden können, nicht existiert. In der EN 81 wird in Punkt 9.7.1 und in Tabelle 2 ebenfalls nicht auf eine solche Gefahr hingewiesen, obwohl dort eine Seilumlenkrolle über dem Fahrkorb betrachtet und bewertet wird.

## Hotline-Antwort

Ein Schutz gegen Wegschleudern von Teilen bei Rollen ist nicht gefordert.

Davon unberührt bleiben die Anforderungen bzgl. Schutzabdeckungen an rotierenden Teilen bestehen (Pkt. 9.7).

Hierzu gibt es eine Interpretationsanfrage an CEN/TC10, Nr. 566 (Status: Umfrageverfahren).

25.09.2002

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein



## DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG		Anfrage Nr. <b>06/2002</b>
Norm: EN 81-1/2	Pkt. 6.1.2	Datum der Anfrage: 15.08.2002
Norm:		Datum der Antwort: 25.09.2002

### Anfrage

Rollen über dem Fahrkorb bei Seilauflügen mit Maschinenraum unten am Schacht und Aufhängung 1:1 werden seit vielen Jahren erfolgreich eingesetzt. In den letzten Wochen haben wir den folgenden Einwand gegen diese Bauweise bekommen. Wir bitten Sie um Ihre Stellungnahme und Bewertung:

Einwand 2: Der Nachweis der Achse der Umlenkrolle ist Stand der Technik, es fehlt eine zusätzliche Absturzicherung, die Umlenkrolle, Fahrkorb und Gegengewicht bei einem Achsenbruch auffängt.

### Antwortvorschlag des Einreichers

*Der Nachweis der Achse der Umlenkrolle wird geführt um den Bruch der Achse auszuschließen. Die Sicherheit wird wesentlich höher als allgemein im Maschinenbau üblich gewählt.*

*Es werden Wälzlager eingesetzt, die ein „Fressen“, wie es bei nichtgeschmierten Gleitlagerungen vorkommen könnte, verhindern.*

*Weiterhin lässt die EN 81 in Punkt 6.1.2 eine Umlenkrolle über dem Fahrkorb für den Seilstrang zum Gegengewicht zu, wenn die Achse vom Fahrkorbdach aus erreichbar ist. Die 2. Absturzicherung wird nicht verlangt. Es ist kein Grund erkennbar, weshalb die 2. Absturzicherung nur notwendig sein sollte, wenn der Seilstrang zum Fahrkorb führt, während sie entfallen kann, wenn der Seilstrang zum Gegengewicht führt. Außerdem könnte man auch interpretieren, dass jeder Seilstrang der vom Fahrkorb bei 1:1 Aufhängung wegführt, zum Gegengewicht geht und sich der Betrachter im Fahrkorb befindet.*

*Weiterhin wird eine solche Absturzicherung auch nicht gefordert, wenn die Rolle außerhalb der Fahrkorbprojektion liegt. Die Gefahr, dass eine solche Rolle auf das Fahrkorbdach fallen kann ist auch dann gegeben, weil die Rolle irgendwo anstoßen und damit abgelenkt werden kann. Eine Absturzicherung für die Rolle ist vorhanden.*

*Für die Auslegung einer solchen Absturzicherung, die die Rolle, den Fahrkorb incl. Nutzlast und das Gegengewicht aus dem freien Fall auffangen könnte liegen keine realistischen Stoßfaktoren für die Lastannahme vor. Diese müssten unseres Erachtens sehr hoch ausfallen, da man davon ausgehen muss, dass entweder Fahrkorb oder Gegengewicht kurzzeitig bei einem Achsbruch in den freien Fall übergehen können und danach bei starren Auffangvorrichtungen sehr große Verzögerungen auftreten. Dieses Szenario ist jedoch unabhängig davon, ob eine Rolle über dem Fahrkorb angeordnet ist, oder ob sie außerhalb der Fahrkorbprojektion angeordnet ist.*

*Aus diesen Gründen vertreten wir die These, dass auch ohne diese zusätzliche Absturzicherung das gleiche Sicherheitsniveau erreicht wird, wie wenn die Rolle außerhalb der Fahrkorbprojektion liegen würde. Weiterhin kann durch die und konstruktive Auslegung und Ausführung, die dem Stand der Technik entspricht der Fall eines Achsenbruchs unseres Erachtens ausgeschlossen werden.*

### Hotline-Antwort:

Umlenkrollen im Schachtkopf in der Projektion des Fahrkorbs sind nicht zulässig (Ausnahme gilt nur für Rollen zum Gegengewicht, siehe hierzu mein Kommentar zur Anfrage 05/02). Sollen trotzdem andere Rollen über der Kabine angeordnet werden, ist das eine Abweichung zur harmonisierten EN 81-1/2 und es muß entsprechend verfahren werden, d.h. Erstellung einer Gefahrenanalyse und Prüfung sowie Genehmigung durch einen Notified Body.

Was dieser NB verlangt, um das gleiche Sicherheitsniveau zu erreichen, z.B. Nachweis der Achsen, Absturzschutz, Sicherheitsanstrich (gelb/schwarz) etc, liegt in seinem Ermessen und kann nicht über eine DAfA Hotline Anfrage geklärt bzw. entschieden werden.

Hierzu gibt es eine Interpretationsanfrage an CEN/TC10, Nr. 566 (Status: Umfrageverfahren).

25.09.2002

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

## DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG

Anfrage Nr. **07/2002**

Norm: EN 81-1/2

Datum der Anfrage: 15.08.2002

Norm:

Datum der Antwort: 25.09.2002

### Anfrage

Rollen über dem Fahrkorb bei Seilauflügen mit Maschinenraum unten am Schacht und Aufhängung 1:1 werden seit vielen Jahren erfolgreich eingesetzt. In den letzten Wochen haben wir den folgenden Einwand gegen diese Bauweise bekommen. Wir bitten Sie um Ihre Stellungnahme und Bewertung:

**Einwand 3: In der Betriebsanleitung fehlen Hinweise für die Sicherheitsvorkehrungen aufgrund der Abweichung zur EN 81 durch die Rolle über dem Fahrkorb.**

### Antwortvorschlag des Einreichers

*In unserer Betriebsanleitung steht, dass Wartungsarbeiten nur von Personen, die eine Einweisung für diesen Aufzugstyp erhalten haben, durchgeführt werden dürfen. Wenn jetzt einzelne Punkte, die bei Wartungsarbeiten im Schacht beachtet werden müssen, in der Betriebsanleitung beschrieben würden, könnte beim Betreiber der Eindruck entstehen, dass er für Arbeiten im Schacht auf einen eingewiesenen Aufzugsmonteur verzichten und einzelne Tätigkeiten von jemand anderem erledigen lassen könnte. (Wer kann verstehen, dass man Handlungen in einer Anweisung beschreibt und erklärt, die man in der gleichen Anweisung verbietet?) Wir wollen verhindern, dass der Betreiber erwägt Arbeiten im Schacht selbst durchführen zu können, weil dies 1.) keine komplette Anweisung für das richtige Arbeiten im Schacht wäre, und weil 2.) keine Betriebsanleitung eine theoretische und praktische Ausbildung zum Aufzugsmonteur mit anschließender theoretischer und praktischer Einweisung für den jeweiligen speziellen Aufzugstyp halbwegs gleichwertig ersetzen kann.*

### Hotline-Antwort

Hier gilt das Gleiche wie bereits zur Anfrage 06/2002 bzgl. der Forderungen eines Notified Body im Falle einer Abweichung von harmonisierten Normen.

Die Betriebsanleitung muss natürlich diese Abweichungen, sofern erforderlich, berücksichtigen.

Hierzu gibt es eine Interpretationsanfrage an CEN/TC10, Nr. 566 (Status: Umfrageverfahren).

25.09.2002

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

# DAfA - Hotline

Vorschrift: AufzV

§ 3 Absatz 1

Anfrage Nr. **08/2002**

Vorschrift: Umbaukatalog 2000-06

Ziffer 7.2

Datum der Anfrage: 22.08.2002

Norm:

Ziffer

Datum der Antwort: 25.09.2002

## Anfrage:

### GB für die Schutzeinrichtung nach EN 81-1 Pkt. 9.10

Bei Nachrüstung einer Schutzeinrichtung für den aufwärtsfahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit (z.B. im Zuge von Antriebserneuerung) wird zur Auslösung bei den meisten Systemen ein Geschwindigkeitsbegrenzer nach EN 81 Abschnitt 9.9 durch die Baumusterprüfung der Bremse gefordert. Muß ein vorhandener, sonst brauchbarer GB nach TRA ausgetauscht werden, weil er formal nicht EN entspricht?

## Sachverhalt

Die Baumusterprüfbescheinigung erlaubt bei den uns bekannten Systemen auch noch die „Verwendung von anderen Einrichtungen zum Überwachen der Geschwindigkeit und zum Auslösen der Bremseinrichtung, wenn diese die gleiche Sicherheit aufweisen und einer Baumusterprüfung unterzogen wurde“.

Bei Verwendung eines älteren GB nach TRA ergeben sich Differenzen in der Auslösegeschwindigkeit: z.B. ist für eine Anlage mit  $v=0.85$  m/s nach TRA ein GB mit  $v_1=1,2$  m/s üblich, nach EN wäre 1,0 m/s für das Fangen und 1,1 m/s für Fang nach oben maximal zulässig.

## Antwortvorschlag des Einreichers

*Die Weiterverwendung des vorhandenen GB ist zulässig, sofern die Einsatzgrenzen der Bremseinrichtung eingehalten werden.*

*Eine Abweichung der Auslösegeschwindigkeit von den in EN 81-1 Pkt. 9.10.1 geforderten kann hingenommen werden.*

*Bei einem später notwendigen Austausch (wegen Defekts) muss dann ein GB nach EN verwendet werden.*

## Hotline-Antwort

Der Umbaukatalog fordert für den geschilderten Fall keinen neuen GB nach EN 81. Auch muß der vorhandene GB nicht zwingend der EN 81 entsprechen, er muß allerdings für die Schutzeinrichtung des aufwärtsfahrenden Fahrkorbs geeignet sein.

Dieser Sachverhalt wurde auf entsprechendes Feedback bereits in die erste Revision des Umbaukatalogs eingearbeitet, welcher auf der DAfA Sitzung am 9.9.02 verabschiedet wurde.

25.09.2002

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

# DAfA - Hotline

Vorschrift: AufzV	§ 3 Absatz 1	Anfrage Nr. <b>09/2002</b>
Norm: Umbaukatalog 2000-06	Ziffer 7.2	Datum der Anfrage: 20.08.2002
Norm:	Ziffer	Datum der Antwort: 25.09.2002

## Anfrage:

### Änderung des kompletten Triebwerks bei Anlagen mit Kabinentrenntür

Aus der Anforderung: „+ Berechnung der Treibfähigkeit gem. Ziffer 9.3“ könnte man ableiten, da EN 9.3a) auf 8.2.1 verweist, daß der neue Antrieb für die gesamte Grundfläche ohne Berücksichtigung der Trenntür auszulegen ist, und hierbei nicht nur eine spätere Traglasterhöhung entsprechend der Grundfläche durch ein entsprechend größeres Getriebe vorzubereiten ist, sondern eine Traglasterhöhung sofort mit durchgeführt werden muß, sofern sie nicht faktisch unmöglich ist.

## Sachverhalt

Sinn des Umbaukatalogs kann u.E. nur sein, eine gewollte oder unabwendbare Änderung (Ausfall von Anlagenteilen) nach dem Stand der Technik auszuführen, nicht aber durch Querverweise der Bauvorschriften den Umbauaufwand künstlich aufzublähen. Die Änderung des Antriebs bei unveränderter Nutzung der Kabine mit Trenntür führt zu einem gleichen bzw. höheren Sicherheitsniveau (zusätzlich: Fang nach oben, Schutz an Treibscheibe...).

## Antwortvorschlag des Einreichers

Es müssten zwei Möglichkeiten offen stehen:

- 1) Der Antrieb wird für die bisherige Tragfähigkeit ausgelegt, sofern absehbar (Entscheidung des Betreibers) keine Änderung von Kabine und Trenntür zu erwarten ist.
- 2) Der Antrieb wird entsprechend der gesamten Grundfläche für eine spätere Traglasterhöhung ausgelegt. Die Ausführung erfolgt aber erst im Rahmen einer Kabinenerneuerung oder bei gewollter Entfernung der Trenntür. Dann erst werden die erforderlichen Umbauten (Beschwerung des Gegengewichts, Verstärkung von Tragbügel, Führungsschienen und Maschinenraumboden, Austausch der Treibscheibe u.s.w.) fällig.

## Hotline-Antwort

Diese Thematik ist bereits aus dem Feedback zum Umbaukatalog bekannt und wurde vom „DAfA AK Umbaukatalog“ in die 1. Revision aufgenommen, welche am 09.09.02 vom DAfA verabschiedet wurde.

Ergänzungen unter :

### Weitere Empfehlungen:

Ergibt die vorhandene Fahrkorbnutzfläche aufgrund von EN 81-1/2, 8.2 eine höhere Tragkraft **solte** das Triebwerk und alle Konstruktionselemente dieser höheren Nennlast angepaßt werden.

### Hinweis:

Die Trenntür muß **nicht** entfernt werden.

Damit sollten auch die Punkte des Fragestellers beantwortet sein.

25.09.2002

Weitere Interpretationsanfrage an  Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

## DAfA - Hotline

Vorschrift: AufzR	Artikel 3, Anhang I Nr. 1.1 und 5.1	Anfrage Nr. <b>10/2002</b>
Norm: EN 81-1/2	Ziffer 15.2	Datum der Anfrage: 22.08.2002
Norm: -		Datum der Antwort: 25.09.2002

### Anfrage

Ist bei Aufzugsanlagen nach Aufzugsrichtlinie 95/16/EG (AufzR) die Angabe des Baujahres im Fahrkorb erforderlich?

### Sachverhalt

Die AufzR trifft keine direkte Aussage über die Angabe des Baujahres im Fahrkorb.

Auch die beiden harmonisierten Normen EN 81-1 u. -2 enthalten eine derartige Anforderung nicht.

Die AufzR verweist zwar über Anhang I Nr. 1.1 auf die Maschinenrichtlinie 98/37/EG (MR), schränkt diesen Verweis aber auf vorliegende Gefährdungsmerkmale ein.

Das Fehlen des Baujahres im Fahrkorb stellt keine Gefährdung dar.

Ein weiterer Verweis geht aus der AufzR Anhang I Nr. 5.1 auf die MR Anhang I Nr. 1.7.3 hervor. Hierin verlangt die MR neben der Angabe des Baujahres u.a. auch die Adresse des Aufzugsherstellers. Wir meinen, dass Beides nicht zwingend erforderlich ist.

Außerdem ist nach Artikel 5 Absatz 2 davon auszugehen, dass bei Anwendung von harmonisierten Normen die grundlegenden Anforderungen der AufzR als eingehalten gelten.

Die beiden harmonisierten Normen EN 81-1 u. -2 verlangen in Ziffer 15.2 nicht die Angabe des Baujahres im Fahrkorb.

### Antwortvorschlag des Einreichers

*Die Angabe des Baujahres im Fahrkorb ist nicht zwingend erforderlich. Sollte eine derartige Information benötigt werden, ist sie aus der umfangreichen Anlagendokumentation ersichtlich.*

### Hotline-Antwort

Die Angabe des Baujahres an der Maschine ist nach MaschRL, Anhang I, Pkt. 1.7.3 erforderlich. Diese forderung der MaschRL gilt nach Anh.I, Pkt. 5 der AufzRL auch für Aufzüge.

Jedoch muss die Angabe des Baujahres im Fahrkorb nicht vorhanden sein (EN 81-1/2, 15.2).

25.09.2002

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

## DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG	Artikel 3, Anhang I Nr. 1.2; 4.1	Anfrage Nr. <b>11/2002</b>
Norm: EN 81-1/2	Ziffer 8.7.2.1.1.3	Datum der Anfrage: 03.09.2002
Norm:	Ziffer	Datum der Antwort: 25.09.2002

### Anfrage zum Thema:

**Sicherheitseinrichtungen an Fahrkorbabschlußtüren von Aufzugsanlagen in Alten- und Pflegeheimen“ im Besonderen Lichtvorhang, Sicherheits-Lichtvorhang und erhöhte Anforderungen in Kombination mit einer Vorraumüberwachung.**

- Auf Basis welcher Grundlagen müssen die Sicherheitsanforderungen und/oder die benötigten Schutzmaßnahmen abgeleitet werden?
  - Welche Beurteilungskriterien werden bei der Prüfung vom TÜV und StAfA vor Ort angewendet?

Existiert bereits eine Prüf- / Checkliste zur Anwendung in allen Bundesländern?

### Antwortvorschlag des Einreichers:

*keine*

### Hotline-Antwort

Spezielle Vorschriften für Aufzüge in Alten- und Pflegeheimen gibt es nicht.

Die Aufsichtsbehörde kann jedoch anordnen, dass besondere zusätzliche Sicherheitseinrichtungen für besondere Nutzung erforderlich sind.

Im Entwurf der EN 81-70: Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Aufzügen - Zugänglichkeit von Aufzügen für Personen einschließlich Personen mit Behinderung sind entsprechende Festlegungen enthalten.

25.09.2002

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

## DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG	Anhang I Nr. 2.1 und 2.2	Anfrage Nr. <b>12/2002</b>
Norm: EN 81-1	Ziffer 5.2.1.2	Datum der Anfrage: 05.12.2002
Norm: EN 81-2	Ziffer 5.2.1.2	Datum der Antwort: 19.12.2002

### Anfrage

Gemäß Ziffer 5.2.1.2 der EN 81 wird bei teilumwehrten Schächten die Höhe der Umwehrung als ausreichend angesehen, wenn sie

1. an Seiten mit Schachttüren mindestens 3,5 m und
2. an den anderen Seiten mindestens 2,5 m beträgt, wobei ein Mindestabstand von 0,5 m zu beweglichen Aufzugsteilen gewahrt werden muß.

Überschreitet der Abstand zu beweglichen Aufzugsteilen das Maß 0,5 m, kann die Höhe kontinuierlich auf ein Minimum von 1,1 m in einem Abstand von 2,0 m verringert werden.

#### Frage:

Was ist jedoch, wenn der Abstand zwischen der Umwehrung und den beweglichen Aufzugsteilen ( Fahrkorb/ Gegengewicht ) aufgrund der beengten Platzverhältnisse im Fahrschacht geringer als 0,5 m ist? Kann das Diagramm gemäß Bild 2 auch für Abstände kleiner 0,5 m interpoliert werden, z.B. bei ca. 0,1 m Abstand folgt eine Höhe der Umwehrung von etwa 2,9 m? Oder muß in solchen Fällen die Schachtumwehrung an allen Seiten generell entsprechend der Seite mit der Schachttür mindestens 3,5 m hoch ausgeführt werden? Gibt es möglicherweise eine andere technische Variante ( Lichtvorhang o.ä. ), um den Gefahrenbereich ausreichend abzusichern?

### Antwortvorschlag des Einreichers:

*kein*

### Hotline-Antwort

Bei Abständen zwischen der Umwehrung und den beweglichen Aufzugsteilen  $< 0,5$  m sollte deshalb die gleiche Höhe wie auf der Seite der Tür gefordert werden.

Ob eine andere technische Lösung (z.B. Lichtvorhang) möglich ist, sollte im Einzelfall über eine Gefahrenanalyse untersucht und entschieden werden.

19.12.2002

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein



## DAfA - Hotline

Vorschrift: AufzR	Artikel 3, Anhang I Nr. 1.1	Anfrage Nr. <b>01/2003</b>
Norm: EN 81-1	Ziffer 5.10	Datum der Anfrage: 04.04.2003
Norm: EN 81-2	Ziffer 5.10	Datum der Antwort: 15.04.2003

### Anfrage

Sind zur Erfüllung der Anforderungen für die Befreiung im Notfall nach EN 81-1/2, 5.10, Notrufgeber auf dem Fahrkorbdach und/oder unter dem Fahrkorb und eine Verständigung mit der Kommunikationseinrichtung nach EN 81-1/2, 14.2.3 ausreichend, wenn Personen auf dem Fahrkorbdach oder in der Schachtgrube eingeschlossen werden können?

### Sachverhalt:

Die in DIN EN 81-1/2, Ziff. 5.10 beschriebene Anforderung verlangt dort entsprechende Vorkehrungen zu treffen, wo jemand eingeschlossen werden kann.

Im Schachtkopf (ohne weitere Montageöffnung) ist das z.B. gegeben, wenn Tätigkeiten am Rollengerüst/ Geschwindigkeitsbegrenzer o.ä. nötig sind u. der Fahrkorb dabei so hoch stehen muss, dass bei einer Störung oder Stromausfall keine risikolose Selbstbefreiung möglich ist.

Auch in der Schachtgrube (ohne weiteren Schachtgrubenzugang) besteht die Möglichkeit eingeschlossen zu werden, wenn der Fahrkorb so vor der unteren Schachttür steht, dass im Störfall keine risikolose Selbstbefreiung stattfinden kann.

Um in derartigen Situationen Hilfe herbei holen zu können, genügen Notrufgeber auf dem Fahrkorbdach und/oder unter dem Fahrkorb. Außerdem sollte eine Verständigung mit der Kommunikationseinrichtung nach EN 81-1/2, 14.2.3, möglich sein.

Unter den vorgenannten Voraussetzungen sind u. E. auch keine weiteren Notrufgeber, z.B. in der Schachtgrube, oder zusätzliche Sprechstellen erforderlich.

### Antwortvorschlag des Einreichers:

Für die Erfüllung der Anforderungen zur Befreiung im Notfall nach EN 81-1/2, 5.10, genügen Notrufgeber auf dem Fahrkorbdach und/oder unter dem Fahrkorb, wenn zusätzlich eine Verständigung mit der Kommunikationseinrichtung nach EN 81-1/2, 14.2.3, möglich ist.

### Hotline-Antwort

Für die Erfüllung der Anforderungen zur Befreiung im Notfall nach EN 81-1/2, 5.10, genügen Notrufgeber im Fahrkorb, auf dem Fahrkorbdach und unter dem Fahrkorb, wenn eine sichere Verständigung mit der ständig besetzten Stelle über die Kommunikationseinrichtung im Fahrkorb nach EN 81-1/2, 14.2.3, möglich ist.

Außerdem muss u. a. die Notrufeinrichtung unter dem Fahrkorb leicht erreichbar sein.

10.07.2003

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

# DAfA - Hotline

Vorschrift: AufzR

Anfrage Nr. **02/2003**

Norm: EN 81-1

Ziffer 5.3.1.2

Datum der Anfrage: 11.04.2003

Norm: EN 81-2

Ziffer 5.3.1.2

Datum der Antwort: 22.04.2003

## Anfrage

Ist auch beim vollständig umwehrten Glas-Schachtgerüst die Höhe des Verkehrsbereichs nach DIN EN 81-1/2, Ziffer 5.2.1.2 zu bemessen?

## Sachverhalt:

Die DIN EN 81-1/2 verweist bei der Höhe des Verkehrsbereichs von Ziffer 5.3.1.2 auf Ziffer 5.2.1.2.

Ziffer 5.2.1.2 gilt für teilumwehrte Schächte, eine Aussage zum vollständig umwehrten Glasschacht existiert darin nicht.

Wegen der Gefahr, die sich aus dem geöffneten Schacht über der Teilumwehrung ergibt, sind die einzuhaltenen Höhen verständlich. Weniger verständlich ist eine direkte Übertragung auf vollständig umwehrte Glasschächte, weil sich der Gefahrenbereich hinter Glas befindet.

In vollständig umwehrten Schachtgerüsten ist im Regelfall der Abstand der Kabinenaußenkanten zu den Innenseiten des Schachtgerüsts kleiner 0,5 m, womit sich für den Verkehrsbereich nach DIN EN 81-1/2, Ziffer 5.2.1.2 eine Höhe von 3,5 m ergeben würde. Eine derartige Verkehrsbereichs-Höhe ist beim vollständig umwehrten Glasschacht u.E. nicht gerechtfertigt.

Aus den vorstehenden Betrachtungen sollte sich die Höhe des Verkehrsbereichs bei vollständig umwehrten Glas-Schachtgerüsten entweder gänzlich aus Bauvorschriften (z.B. TRAV) oder aus TRA 200 Ziffer 203.2 Abs. 2 (2,5 m) ergeben.

## Antwortvorschlag des Einreichers:

Zum Verkehrsbereich zählen bei vollständig umwehrten Glas-Schachtgerüsten die Gerüstseiten

- in denen sich Schachttüren befinden, sowie
- neben Fluren, Podesten, Treppen o.ä.

bis in eine Höhe von 2,5 m über Oberkante Fertigfußboden.

## Hotline-Antwort

Zum Verkehrsbereich gehören die Flächen, die Personen üblicherweise zugänglich sind.

Die Beurteilung der Ausführung der Schachtverglasung auf der Grundlage der TRAV fällt in die Zuständigkeit der Bauaufsichtsbehörde (s. auch: CEN Auslegung Nr. 518 zu Nr. 5.3.1.2).

10.07.2003

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

## DAfA - Hotline

Vorschrift: 95/16/EG

Anhang I

Anfrage Nr. **03/2003**

Norm: EN 81-1

Ziffer 14.2.1

Datum der Anfrage: 25.06.2003

Norm: EN 81-2

Ziffer 14.2.1

Datum der Antwort: 10.07.2003

### Anfrage

Wenn der Inspektionsschalter auf der Aufzugskabine eingeschalten wird, erkennt die Steuerung erst mit einer Verzögerung von ca 3 s das Einschalten der Inspektion.

Ist dies zulässig?

Sind noch Türbewegungen zulässig?

### Antwortvorschlag des Einreichers:

Durch Lichtschranken und Schließkraftbegrenzung sind Türbewegungen abgesichert.

### Hotline-Antwort

Der Inspektionsschalter muss unverzüglich auf die Anlage wirken.

Türbewegungen sind nach Einschalten der Inspektionssteuerung nicht mehr zulässig (siehe auch Auslegung Nr. 265 des CEN TC Auslegungsausschusses).

10.07.2003

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

## DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG

Anhang I, 1.5

Anfrage Nr. **04/2003**

Norm: EN 81-1

6.2.1

Datum der Anfrage: 04.09.2003

Norm: EN 81-2

6.2.1

Datum der Antwort: 12.03.2004

### Anfrage

In letzter Zeit werden häufig Aufzüge geplant, bei denen sich die oberste Haltestelle direkt in einer privaten Wohnung befinden (Penthouse).

Ist es ausreichend für den Notfall – Personenbefreiung – einen Schlüssel dieser Wohnung an einer ständig erreichbaren Stelle (z.B. Feuerwehr, Wachdienst, etc.) in der Nähe der Anlage zu hinterlegen und einen entsprechenden Hinweis an der Anlage anzubringen?

Besteht die Notwendigkeit eine eingeschlossene Person über die oberste Etage zu befreien, hat der Monteur mit diesem Schlüssel den freien Zugang zu dieser Etage?

### Antwortvorschlag des Einreichers

Ja – die entsprechende Norm lässt diese Interpretation zu.

### Hotline-Antwort

Die entsprechend sichere aber jederzeit zugängliche Hinterlegung eines Schlüssels kann als ausreichende Lösung akzeptiert werden.

Es muß allerdings sichergestellt sein, dass die Verpflichtung zur Hinterlegung bleibend geregelt ist, z.B. Eintragung im Grundbuch, fester Bestandteil des Mietvertrages (Notar bestätigt) etc.

Der Zugang zum Triebwerksraum, zur Steuereinrichtung sowie zur Einrichtung für die Notbefreiung darf aber nicht durch private Räume führen.

12.03.2004

Bestätigt vom DAfA  ja  nein Datum.12.03.2004.

Weitere Interpretationsanfrage an  Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

## DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG

Anfrage Nr. **05/2003**

Norm: EN 81-1

Ziffer 5.2.3

Datum der Anfrage: 10.10.2003

Norm: EN 81-2

Ziffer 5.2.3

Datum der Antwort: 03.02.2004

### Anfrage

Bei einer Aufzugsanlage wurde vom TÜV die Schachtentlüftung beanstandet, da die entsprechende Lüftungshaube noch nicht montiert wurde. Inwieweit ist es hier erforderlich eine feuerbeständige Lüftungshaube auf dem Beton-Schachtdeckel einzubauen, oder bestehen hier bzgl. der Feuerbeständigkeit keine Anforderungen?

### Antwortvorschlag des Einreichers

Keine.

### Hotline-Antwort

Seitens der Aufzugsvorschriften EN 81, AufzRL u. BetrSichV bestehen bis auf EN 81-1/2, Ziffer 5.2.3 keine weiteren besonderen Forderungen.

Die Ausführung des Schachtes (wozu auch die Schachtentlüftung zählt) muss selbstverständlich jedoch der jeweiligen LBO entsprechen (siehe auch Ziffer 5.3), dabei ist sicherlich auch die Ausführung der Aufzugsanlage zu berücksichtigen

12.03.2004

Bestätigt vom DAfA  ja  nein Datum.12.03.2004.

Weitere Interpretationsanfrage an  Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

## DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG	Anhang I, 3.1	Anfrage Nr. <b>06/2003</b>
Norm: EN 81-1	Ziffer 8.11.2	Datum der Anfrage: 11.11.2003
Norm: EN 81-2	Ziffer 8.11.2	Datum der Antwort: 12.03.2004

### Anfrage

Generell muss bei Aufzugstörungen das Öffnen des Fahrkorbs bei mechanisch verriegelten Türen innerhalb der Entriegelungszone vom Fahrkorb aus möglich sein. Ist diese Forderung auch zu erfüllen wenn Störungen auftreten, die in ihrer Häufigkeit als selten bzw. unwahrscheinlich einzustufen sind (z. B. Drahtbruch, besondere Steuerungsstörungen)?

### Sachverhalt

Bei einer Fahrkorbürverriegelung besteht bei Stromausfall nicht die Möglichkeit sich in der Entriegelungszone aus dem Fahrkorb zu befreien. Um die Forderung der EN 81 – 1/2 zu erfüllen wird eine Notstromversorgung (Akku) vorgesehen. Ein redundantes Stromnetz erfüllt diese Anforderung ebenfalls solange die Aufzugesanlage nicht komplett vom Stromnetz abgetrennt wird. Die Abtrennung der gesamten Aufzugesanlage vom Stromnetz würden wir als seltene bis unwahrscheinliche Störung ansehen, die eventuell mit einem Drahtbruch oder ähnlichem zu vergleichen wäre.

### Antwortvorschlag des Einreichers

Bei seltenen bzw. unwahrscheinlich auftretenden Störungen ist es wichtig dass die Schadensauswirkungen auf den Benutzer im Fahrkorb weder katastrophal noch kritisch, nicht einmal klein sind (analog EN 81-80). Steht der Fahrkorb dann noch zufällig in der Entriegelungszone ist dies erfüllt auch wenn sich die Türen vom Fahrkorb aus nicht öffnen lassen.

### Hotline-Antwort

Über das erwähnte "redundante Stromnetz" ist auch bei einem Fehler wenn "der Fahrkorb in der Nähe einer Schachttür aus irgend einem Grund zum Stehen kommt" die Erfüllung von EN 81-1/2, 8.11.2 gegeben.

Fällt dann auch noch das redundante Stromnetz aus (und die Kab.-Tür lässt sich nicht mehr öffnen) entsteht kein gefährlicher Zustand, so daß auch damit die EN 81 erfüllt ist.

Die Antwort kann natürlich nur für Deutschland gelten. Für exportierte Komponenten wäre ggf eine Interpretationsanfrage über CEN erforderlich.

12.03.2004

Bestätigt vom DAfA  ja  nein Datum.12.03.2004

Weitere Interpretationsanfrage an  Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

## DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG	Anhang I, 4.9	Anfrage Nr. <b>07/2003</b>
Norm: EN 81-1	Ziffern 14.2.3 und 5.10	Datum der Anfrage: 17.12.2003
Norm: EN 81-2	Ziffern 14.2.3 und 5.10	
Umbaukatalog	Punkt 8.7	Datum der Antwort: 12.03.2004

### Anfrage

Bei einer Änderung der Notrufeinrichtung ist in Punkt 8.7 des Umbaukatalogs gefordert, dass für die Ausführung die Ziffern 14.2.3 und 5.10 der EN 81-1/2 einzuhalten sind. Zusätzlich ist auf die EN 12015 und EN 12016 hinsichtlich der EMV-Anforderungen hingewiesen.

In der EN 81-1/2 sind nur wenige Anforderungen an die Notrufeinrichtung gestellt, weshalb am Markt sowohl bei Herstellern als auch bei Sachverständigen unterschiedliche Auffassungen bestehen, wie die Notrufeinrichtung ausgeführt sein muss. Kann beispielsweise ein stiller Notruf nach TRA 200, Ziffer 260.522 als ausreichend betrachtet werden?

### Antwortvorschlag des Einreichers

Nein. In Deutschland kann seit vielen Jahren die TRA 106 als Stand der Technik für die Ausführung von Notrufeinrichtungen betrachtet werden. Sowohl bei Neuanlagen wie auch bei Umbauten hätte dieser Stand der Technik bisher eingehalten werden müssen. Die meisten Inhalte der TRA 106 sind in der nun veröffentlichten EN 81-28 übernommen worden, die in Zukunft als Stand der Technik auch bei Umbauten zu berücksichtigen ist. Im Umbaukatalog sollte dieser Punkt möglichst bald klargestellt werden.

### Hotline-Antwort

Ein (stiller) Notruf nach TRA 200, Ziffer 260.522 ist nicht ausreichend.

Die im Umbaukatalog gestellten Forderungen nach EN 81-1/2, 14.2.3. und 5.10 entsprechen, durch die inzwischen erfolgte Veröffentlichung der EN 81-28 nicht mehr dem Stand der Technik, d.h. bei Änderung der

Notrufeinrichtung sind die entsprechenden Anforderungen der EN 81-28 zu erfüllen.

Der Umbaukatalog wird bei der geplanten Revision diese neue Norm berücksichtigen.

Anmerkung: Das Thema sollte bei der nächsten Überarbeitung des Katalogs aufgegriffen werden

12.03.2004

Bestätigt vom DAfA  ja  nein Datum.12.03.2004

Weitere Interpretationsanfrage an  Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

## DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG	-/-	Anfrage Nr. <b>01/2004</b>
Norm: EN 81-1/2	Ziffer 14.2.1.3	Datum der Anfrage: 22.01.2004
Umbaukatalog	Pkt. 8.2	Datum der Antwort: 12.03.2004

### Anfrage (Inspektionssteuerung)

Kann ein Betreiber auf Grund einer nach der BetrSichV durchgeführten Gefährdungsbeurteilung eine bestehende polumschaltbare Anlage, bei der die Nenngeschwindigkeit > 0,63 m/s ist und die kleine Geschwindigkeit sich nicht für die Insp.-Fahrt eignet, diese mit einer Insp.-Steuerung nachrüsten lassen?

### Antwortvorschlag des Einreichers

Ja, denn diese Maßnahme stellt in jedem Fall eine Erhöhung der Sicherheit für den Monteur dar. Es müssen dabei allerdings folgende Bedingungen erfüllt werden:

- 1) Die Insp.-Box muss in der Mitte des Kabinendaches angeordnet werden, damit der Monteur bei der Betätigung der Insp.-Steuerung möglichst nicht mit Schachtausrüstungsteilen in Berührung kommt.
- 2) Ein Hinweisschild (siehe nachfolgend) in der Nähe der Insp.-Steuereinheit, welches den Monteur auf die erhöhte Geschwindigkeit und auf die damit verbundenen Gefahren hinweist und Verhaltenshinweise gibt (siehe beigefügtes Musterbeispiel).
- 3) In der Nähe der Insp.-Steuerung muss ein Notbremsschalter nach EN 81-1/2, 14.2.2 installiert sein bzw. werden.
- 4) Die Anlage mit Inspektionsendschaltern ausgerüstet wird, welche sicherstellen, dass der Fahrkorb die betriebsmäßigen Endhaltestellen nicht überfährt.
- 5) Es muss aktenkundig gemacht werden, dass die Insp.-Geschwindigkeit bei Erneuerung der Regelung u/o der Maschine auf max 0,63 m/s zu reduzieren ist

### Hotline-Antwort

Mit dem Antwortvorschlag des Einreichers einverstanden.

12.03.2004

Bestätigt vom DAfA  ja  nein Datum.12.03.2004

Weitere Interpretationsanfrage an  Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein



## **ACHTUNG !**

**Inspektionsgeschwindigkeit ist über 0,63 m/s**

**Während der gesamten Fahrt sicheren Standort**

Schild auf gelber Klebefolie (RAL 1003 oder DIN 5381 – gelb)

Größe ca. 110 x 45 mm

Folie muss widerstandsfähig gegen Staub und Öltropfen sein;

Temperaturschwankungen -5 - 60 Grad Celsius,

wird auf Plastik/Metall geklebt,

Klebeflächen sind sauber aber nicht rein.

## DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG

Anhang I 4.8

Anfrage Nr. **02/2004**

Norm: EN 81-1/2

Ziffer

Datum der Anfrage: 05.03.2004

Norm: EN 81-1/2

Ziffer

Datum der Antwort: 12.03.2004

### Anfrage

Muss ein Lastenaufzug ohne Fahrkorbabschluss, in dem nur unterwiesene Personen fahren, umgerüstet werden?

### Antwortvorschlag des Einreichers

Es reichen gelb-schwarze Markierungen und der Hinweis von der Wand zurückbleiben aus. Der Spalt zwischen Fahrkorb und Wand ist kleiner 25 mm.

### Hotline-Antwort

Es ist eine durch den Arbeitgeber auf die Anlage bezogene Gefährdungsbeurteilung zu erstellen und darauf basierende Festlegung von speziellen Maßnahmen im Einzelfall sind erforderlich.

Gemäß § 7 (2) 2 letzter Satz, BetrSichV ist eine Nachrüstpflicht für bestehende Anlagen gegeben, sofern es sich um ein Arbeitsmittel handelt.

Des weiteren gibt auch die DIN EN 81-80 die Nachrüstung eines Fahrkorbabschlusses als die notwendige Maßnahme vor.

12.03.2004

Bestätigt vom DAfA  ja  nein Datum 12.03.2004

Weitere Interpretationsanfrage an  Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

# DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG

Anhang I 4.8

Anfrage Nr. **03/2004**

Norm: EN 81-1

Ziffer 9.7

Datum der Anfrage: 28.08.2004

Norm: EN 81-1/2

Ziffer

Datum der Antwort: 03.03.2005

## Anfrage

In 9.7.1 a) sind für Treibscheiben, Seilrollen und Kettenrollen Maßnahmen gefordert, um Verletzungen von Personen zu verhindern. Nach Tabelle 2 müssen diese Maßnahmen im Triebwerksraum mindestens aus Abweisern bestehen. Diese Abweiser sind nach unserer Auslegung Einrichtungen an den Seileinlaufstellen, die verhindern sollen, dass eine Person versehentlich in den Spalt zwischen Seil und Scheibe greift.

Einzelne Sachverständige fordern darüber hinaus, dass die Treibscheiben und Seilrollen komplett abgedeckt werden müssen, besonders wenn sie Speichen haben.

Ist diese Anforderung berechtigt?

## Antwortvorschlag des Einreichers

Nein.

Bei der Erarbeitung der EN 81-1 Ausgabe 1998 wurde in einer Arbeitsgruppe eine Risikoanalyse zu diesem Thema durchgeführt und Schutzabweiser an den Seileinlaufstelle als ausreichend angesehen (siehe Protokollauszug der WG 1 Sitzung vom April 1996) Das Risiko, daß eine Person versehentlich zwischen den Speichen von Treibscheiben hindurchgreift und sich das Triebwerk unerwartet in Bewegung setzt, ist sehr klein und braucht deshalb nicht abgedeckt zu werden.

## Hotline-Antwort

Eine vollständige Abdeckung der Scheiben / Seilrollen ist nicht erforderlich. Bei deren Einsatz müssen die Anforderungen von Punkt 9.7.2 EN 81-1 beachtet werden.

Entsprechend Punkt 9.7.1 EN 81-1 sind Maßnahmen gefordert, um Verletzungen von Personen zu verhindern. Nach Tabelle 2 müssen diese Maßnahmen im Triebwerksraum mindestens aus Abweisern bestehen.

Grundsätzlich können Abweiser an den Seileinlaufstellen in Verbindung mit Schutzabdeckungen, welche unbeabsichtigte Berührungen mit den drehenden Teilen verhindern, als ausreichend angesehen (siehe auch Protokollauszug der WG 1 Sitzung von April 1996).

Das Risiko, dass eine befähigte Person in einem Maschinenraum versehentlich zwischen den Speichen von Treibscheiben hindurchgreift und sich das Triebwerk unerwartet in Bewegung setzt, ist sehr klein und braucht deshalb nicht berücksichtigt zu werden

03.03.2005

Bestätigt vom DAfA  ja  nein Datum 03.03.2005

Weitere Interpretationsanfrage an  Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

## DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG	Artikel	Anfrage Nr. <b>04/2004</b>
Norm: EN 81-1/2	Ziffer 14.2.3	Datum der Anfrage: 18.10.2004
Norm: EN 81-1/2	Ziffer 4.1.4	Datum der Antwort: 03.03.2005

### Anfrage

Wird eine neue Anlage nach EN 81-1/2 errichtet ist diese mit einem Notrufsystem nach 14.2.3 auszurüsten. Mit dem Erscheinen der EN 81-28 gilt dafür aber nur noch diese neue Norm.

Gemäß EN 81-28, Pkt. 4.1.4 müssen die sichtbaren und hörbaren Signale im Fahrkorb mit den Anforderungen der EN 81-70:2003, 5.4.4.3 übereinstimmen.

Gilt diese Forderung tatsächlich für sämtliche Anlagen die nach EN 81-1/2 errichtet werden?

### Sachverhalt

Die Aufzugsanlage wurde nicht nach EN81-70 errichtet trotzdem soll das Notrufsystem bezüglich der sichtbare und hörbare Signaleinrichtungen der EN81-70 entsprechen. Diese Forderung wird mit Ziffer 4.1.4 der EN 81-28, welche für angeblich sämtliche Neuanlagen angewendet werden soll, begründet.

### Antwortvorschlag des Einreichers

Nein, die Forderung der EN 81-28, Pkt 4.1.4, dass die sichtbaren und hörbaren Signale im Fahrkorb der EN 81-70:2003, 5.4.4.3 entsprechen müssen, gilt nur dann, wenn auch die Aufzugsanlage selbst nach EN 81-70 errichtet wurde bzw. nach EN 81-70 errichtet werden soll.

### Hotline-Antwort

Mit der Antwort des Einreichers einverstanden

03.03.2005

Bestätigt vom DAfA  ja  nein Datum 03.03.2005

Weitere Interpretationsanfrage an  Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

# DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG

Anhang I

Anfrage Nr. **05/2004**

Norm: EN 81-2

Ziffern 12.4.1, 12.5.4.2 und 14.1.1

Datum der Anfrage: 18.10.2004

Norm: EN 81-1/2

Ziffer

Datum der Antwort: 03.03.2005

## Anfrage

Versteht man unter einem gefährlichen Betriebszustand nach 14.1.1 bei einem hydraulischen Aufzug mit einer Steuerung nach EN 81-2, Punkt 12.4.1 b), EN 81-2 (Einschütz) einschließlich Bypassventile nach Punkt 12.5.4.2 (EN 81-2) eine unkontrollierte Fahrbewegung oder sind in einer weitergehenden Betrachtungen im Fehlerfall das Überhitzen der Pumpe bis hin zum Ausfall und möglicherweise Brand der Hydraulikflüssigkeit zu berücksichtigen?

## Antwortvorschlag des Einreichers

## Hotline-Antwort

Grundsätzlich gilt, dass es bei einer Fehlerbetrachtung nach Punkt 14.1.1 in Verbindung mit 14.1.1.1 zu keinem gefährlichen Betriebszustand kommen darf. Unter anderem ist hierbei die ungewollte Fahrbewegung des Aufzuges gemeint.

Bei Nichtabfall eines Schützes und Weiterlauf des Hydr.-Motors/Pumpe, bewegt sich die Kabine auf Grund des vorhandenen Bypass-Ventils nicht, d.h. es tritt dadurch kein gefährlicher Betriebszustand ein.

Unabhängig davon sind jedoch durch geeignete Maßnahmen auch die Überhitzung, Brand respektive Zerstörung von Bauteilen oder Aggregaten zu verhindern.

Dem wird durch die Forderung in der EN 81-2 nach spezifischer Funktionen, (z.B. 12.12. Motor-Laufzeitüberwachung, 13.3.3 Temperaturüberwachung des Motors usw.), Rechnung getragen.

03.03.2005

Bestätigt vom DAfA  ja  nein Datum 03.03.2005

Weitere Interpretationsanfrage an  Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

## DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG

Artikel 3, Anhang I Nr. 4.8

Anfrage Nr. **01/2005**

Norm: EN 81-1/2

Ziffer 8.17 (Beleuchtung)

Datum der Anfrage: 24.02.2005

Norm: EN 81-1/2

Ziffer 8.17.4 (Notbeleuchtung)

Datum der Antwort: 03.03.2005

### Anfrage

In der DIN EN 50172 (VDE 0108 Teil 100) für Sicherheitsbeleuchtungsanlagen, Beginn der Gültigkeit 2005-01-01, wird im Abschnitt 5 „Projektierung der Sicherheitsbeleuchtung“, im Pkt. 5.4 „Bestimmte Bereiche, für die eine Sicherheitsbeleuchtung gefordert wird“, Unterpunkt 5.4.2 „Aufzugskabinen“ eine Antipanikbeleuchtung nach EN 1838 gefordert?

Muss die Notbeleuchtung in der Aufzugskabine in dem Anwendungsbereich der DIN EN 50172 nach DIN EN 1838 ausgeführt werden oder können wir davon ausgehen, dass die Anforderungen aus der DIN EN 81-1/-2 für die Beschaffenheit als ausreichend angesehen werden kann?

### Antwortvorschlag des Einreichers

### Hotline-Antwort

Die DIN EN 81-1/2 als Produktnorm für Aufzugsanlagen hat Vorrang vor der Norm DIN EN 50172. Zur Klarstellung ist eine Interpretationsanfrage an CEN/TC 10 erforderlich..

03.03.2005

Bestätigt vom DAfA  ja  nein Datum 03.03.2005

Weitere Interpretationsanfrage an  Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

## DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG

Anhang I

Anfrage Nr. **02/2005**

Norm: EN 81-1/2

Datum der Anfrage: 04.05.2005

Norm: EN 81-1/2

Datum der Antwort:

Umbaukatalog

Punkt 7.2

Datum der Antwort: 25.10.2005

### Anfrage

Gibt es im Umbaukatalog eine Nachrüstforderung für Puffer z. B. bei Erneuerung des Triebwerkes Ziffer 7.2?

Die Argumentation ist, dass ein in Salomitaktik durchsanierter Aufzug keinen Unterschied zu einer Neuanlage aufweist. Demzufolge sind auch ohne Änderung der Aufzugsdaten z. B. Nennlast, irgendwann die Puffer nachzurüsten, z. B. bei Erneuerung des Triebwerkes?

### Antwortvorschlag des Einreichers

### Hotline-Antwort

Da auf der einen Seite kein direkter Zusammenhang zwischen Triebwerk und Puffer besteht und auf der anderen Seite die Puffer durchaus im Katalog berücksichtigt sind (siehe z. B. 4.1, 4.2, 6.2), wurde kein Handlungsbedarf erkannt, d.h. eine entsprechende diesbezügliche Änderung bzw. Ergänzung des Katalogs ist nicht vorgesehen.

Übrigens ist die Situation "Anlage hat keinen Puffer" durch die DIN EN 81-80, welche ja Basis für die Gefahrenbeurteilung/sicherheitstechnische Bewertung ist, abgedeckt.

25.10.2005

Bestätigt vom DAfA  ja  nein Datum 25.10.2005

Weitere Interpretationsanfrage an  Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

## DAfA - Hotline

BetrSichV	§ 12(4)	Anfrage Nr. <b>03/2005</b>
Norm: EN 81-1/2		Datum der Anfrage: 08.06.2005
Norm: EN 81-1/2		Datum der Antwort: 25.10.2005

### Anfrage

Beim Inverkehrbringen und Inbetriebnehmen neuer Personen- und Lastenaufzüge (überwachungsbedürftige Anlagen) gibt es immer wieder Diskussionen, welchen Anforderungen die Notrufzentralen und Befreiungsorganisationen genügen müssen. Die DIN EN 81-28 enthält hierzu Angaben, die allerdings nur informativ sind. Darüber hinaus sind detaillierte Anforderungen in der TRA 106 angegeben.

Abweichend von den wesentlichen Anforderungen dieser beiden Regelwerke werden zur Aufschaltung von Notrufen teilweise Technikzentralen in Gebäuden akzeptiert, die wesentliche Anforderungen der DIN EN 81-28 und der TRA 106, wie etwa eine Ersatzeinrichtung im Störfall, nicht erfüllen.

Wir bitten um Klarstellung, welchen Mindestanforderungen Notrufzentralen und Befreiungsorganisationen entsprechen müssen. Ist dabei vorrangig die DIN EN 81-28 oder die TRA 106 zu berücksichtigen?

### Antwortvorschlag des Einreichers

Für die technischen Einrichtungen des Aufzugs bis hin zur Schnittstelle zum Telefonnetz ist die DIN EN 81-28 Stand der Technik und muss beim Inverkehrbringen des Aufzugs berücksichtigt werden. Die Anforderungen an die Notrufzentralen und die Befreiungsorganisationen sind betriebliche Aspekte, die der Betriebssicherheitsverordnung und dem darunter angesiedelten Regelwerk unterliegen.

Bis zur Erarbeitung neuer Technischer Regeln für die Gefährdung ‚Eingeschlossenein‘ gilt weiterhin die TRA 106 als letzter Stand der Technik. Davon abweichende Systeme können nur in Ausnahmefällen mit gleichwertigem Sicherheitsniveau akzeptiert werden. Eine Technikzentrale eines Gebäudes als alleinige Notrufzentrale kann nicht als ausreichend betrachtet werden

### Hotline-Antwort

Beim Inverkehrbringen einer Aufzugsanlage kann die Konformität mit der AufzR 95/16/EG unterstellt werden, wenn die Anforderung der EN 81-28 erfüllt sind, d.h. auch die über die reine techn. Ausführung der Anlage wie z. B. - die Möglichkeit der Identifikation und Ermittlung des Standorts der Anlage - die Einrichtung muß Notrufe an ein Ersatzziel senden können - automatische Simulation eines Notrufs aus dem Fahrkorb und nachfolgende Verbindung zu einerständig besetzten Stelle.

Bei Einsatz einer "Technikzentrale mit hausinterner Nebenstellen-Anlage" als Notrufzentrale sind an dieser die gleichen Zuverlässigkeits-Anforderungen zu stellen, wie an das öffentliche Telefonnetz, d.h. die Übertragungssicherheit des eingesetzten Kommunikationsnetzes muss dem des öffentliche Netzes, geregelt im Telekommunikationsgesetz TKG (v. 22 Juni 2004) entsprechen.

Damit wäre die AufzR erfüllt, jedoch sollte die benannte Stelle auf die gesetzlich vorgeschriebenen Anforderungen nach BetrSichV und damit auf die der TRA 106 hinweisen, welche beim Betrieb der Anlage zu erfüllen sind.

25.10.2005

Bestätigt vom DAfA  ja  nein Datum 25.10.2005

Weitere Interpretationsanfrage an  Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein



## DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG

Anfrage Nr. **04/2005**

Norm: EN 81-1

Ziffer 14.2.1.4 c) 3)

Datum der Anfrage: 28.06.2005

Norm: EN 81-1/2

Datum der Antwort:

### Anfrage

Nach EN 81-1:1998, 14.2.1.4 c) 3) müssen Schutzeinrichtungen durch die Rückholsteuerung überbrückt werden.

**Müssen bzw. dürfen Bremseinrichtungen gegen Übergeschwindigkeit in Aufwärtsrichtung nach Ziffer 9.10.5 ebenfalls überbrückt werden ?**

Hintergrund:

Wird die Bremseinrichtung zur Verhinderung der Übergeschwindigkeit in Aufwärtsrichtung überbrückt, besteht die Gefahr, dass sich der Fahrkorb neuerlich bis hin zur Übergeschwindigkeit in Aufwärtsrichtung bewegt. Somit entsteht erneut ein unsicherer Zustand.

### Antwortvorschlag des Einreichers

Unserer Meinung nach darf die Bremseinrichtung, die der Aufwärtsbewegung entgegenwirkt, nicht durch die Rückholsteuerung überbrückt werden, denn ihre Haltefunktion wird nur dann aktiviert, wenn ein „Problem“ in Aufwärtsrichtung vorliegt. Im Augenblick der Bremsöffnung würde somit ein unsicherer Zustand erneut wiederhergestellt. So könnte der Fahrkorb in Aufwärtsrichtung entgleiten.

1. Aus unserer Sicht darf daher eine Bremseinrichtung gem. Ziffer 9.10.5 nicht durch die Rückholsteuerung überbrückt werden
2. Dabei muss ein eindeutiger Indikator vorhanden sein, der der befreienden Person eindeutig den Zustand der Schutzeinrichtung anzeigt.
3. Es muss eine entsprechende Anweisung vorhanden sein, die den genauen Ablauf zur Personenbefreiung beschreibt.

### Hotline-Antwort

0X.0X.2006

Bestätigt vom DAfA  ja  nein Datum 0X.0X.2006

Weitere Interpretationsanfrage an  Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

## DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG

Anfrage Nr. **05/2005**

Norm: EN 81-1

Ziffer 14.2.1.4 und CEN/TS 81-29,  
Nummer 507

Datum der Anfrage: 28.06.2005

Norm: EN 81-1/2

Datum der Antwort: 25.10.2005

### Anfrage

In der DIN EN 81-1 unter Ziffer 14.2.1.4.b) ist festgelegt, dass die Wirksamkeit der elektrischen Rückholsteuerung durch das Einschalten der Inspektionssteuerung aufgehoben werden soll.

Nach CEN Interpretation wird dies wie folgt ausgelegt:

„Wird bei eingeschalteter Rückholsteuerung die Inspektionssteuerung betätigt, wird die elektrische Rückholsteuerung wirkungslos, die AUF / AB-Taster der Inspektionssteuerung müssen wirksam werden“

Wenn nun eine zweite Person im Triebwerksraum meint, durch Betätigung der Rückholsteuerung die Anlage unter eigener Kontrolle zu haben, wird die Rückholsteuerung durch Inspektionssteuerung überbrückt und es kann zu einem gefährlichen Zustand für die Person im Triebwerksraum kommen.

### Antwortvorschlag des Einreichers

Es darf nicht zu einem gefährlichen Zustand für die Person im Triebwerksraum kommen.

Die Interpretation sollte dahingehend geändert werden, dass weder die Inspektionssteuerung noch die Rückholsteuerung Vorrang hat und somit die Anlage bei Betätigung beider Steuerungen nicht mehr verfahren werden kann.

(Die Betätigung beider Einrichtungen muss zum Stillsetzen der Anlage führen und es dürfen eben NICHT die AUF / AB-Taster der Inspektionssteuerung wirksam werden.)

### Hotline-Antwort

Das vom Einreicher genannte Restrisiko besteht tatsächlich. Es wird deshalb als akzeptabel angesehen, wenn abweichend von der EN 81-1 und der CEN Auslegung Nr. 507 bei Betätigung sowohl der Inspektions- als auch der Rückholsteuerung beide Steuerungen unwirksam gemacht werden.

Obwohl das Risiko in der Praxis kaum auftreten wird, soll diese DAfA Hotline Auslegung an CEN weitergeleitet werden, damit sie bei bereits angelaufenen Überarbeitung der EN 81-1 berücksichtigt werden kann.

25.10.2005

Bestätigt vom DAfA  ja  nein Datum 25.10.2005

Weitere Interpretationsanfrage an  Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

# DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG

Anfrage Nr. **06/2005**

Norm: EN 60204-1

Anhang A

Datum der Anfrage: 11.07.2005

Norm: EN 81-1/2

Datum der Antwort: 25.10.2005

## Anfrage

Nach EN 60 204-1, Anhang A gilt diese auch für Personenaufzüge.

Ist diese Norm zusätzlich zu den Anforderungen aus der Familiennorm der Serie EN 81 anzuwenden oder kann unterstellt werden, dass die Anforderungen der EN 60204-1 bereits Bestandteil der EN 81 Normenserie sind (soweit zutreffend)?

## Antwortvorschlag des Einreichers

Die EN 81 ist als Familiennorm speziell für Aufzüge erstellt worden. Darüber hinaus wird die EN 60 204 unter „normative Verweisungen“ in der EN 81-1/2 nicht genannt. Das heißt für die Konstruktion und den Einbau ergeben sich aus der EN 60 204-1 keine zusätzlichen Anforderungen.

## Hotline-Antwort

Ja, es kann unterstellt werden, dass sämtliche, für den sichere Aufzugsbetrieb, einschließlich Wartung, Reparatur u. Prüfung, erforderlichen technische Anforderungen in der EN 81-1/2 und den darin durch Verweisungen genannte Festlegungen aus anderen Publikationen, genannt sind. Bei Erfüllung dieser Anforderungen wird die Konformität mit der AufzR unterstellt ohne dass Anforderungen aus weiteren Normen zu erfüllen sind.

Unterstützt wird diese Aussage durch eine Untersuchung der CEN/TC10/WG1, siehe Dokument CEN/TC10/WG1 N417, welche genau diese Frage beantworten sollte, was aber leider nicht eindeutig geschehen ist, wie immer wieder gestellte Forderungen von Notified Bodies beweisen.

Diese Frage muss deshalb nochmals an CEN zur eindeutigen Klarstellung weitergeleitet werden.

25.10.2005

Bestätigt vom DAfA  ja  nein Datum 25.10.2005

Weitere Interpretationsanfrage an  Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

## DAfA - Hotline

Richtlinie

Anfrage Nr. **01/2008**

Norm: TRA 007, TRA 106

Datum der Anfrage: 15.05.2008

Norm: TRBS 2181

Datum der Antwort: 10.02.2009

### Anfrage

Wir möchten wissen, ob der DAfA in Zusammenhang mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit Änderungen der Reaktionen zur Personenbefreiung plant oder in den letzten 3 Jahren eingeführt hat. Zur Zeit gehen wir von 20 min bis Kontaktaufnahme (gemäß TRA 007), 30 min bis Eintreffen vor Ort der Interventionskräfte (gemäß TRA 106 - wobei eine Bindung nicht erfolgt "sollte"), da beide TRA's trotz Einführung der BetrSichV und der DIN EN 81-28 weiterhin Gültigkeit haben.

### Antwortvorschlag des Einreichers

Keine

### Hotline-Antwort

In Kürze wird die neue TRBS ‚Betrieb von Aufzugsanlagen‘ erscheinen, die die TRA 007 ablösen und im Abschnitt ‚Personenbefreiung‘ auf die TRBS 2181 ‚Schutz vor Gefährdungen beim Eingeschlossensein in Personenaufnahmemitteln‘ verweisen wird. In TRBS 2181 wurden wesentliche Inhalte aus TRA 106 übernommen, einschließlich der Zeit bis zum Eintreffen der Hilfeleistenden, die 30 min nicht überschreiten soll.

10.02.2009

Bestätigt vom DAfA  ja  nein Datum 10.02.2009

Weitere Interpretationsanfrage an  Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

# DAfA - Hotline

Richtlinie		Anfrage Nr. <b>02/2008</b>
Norm: TRBS 1121	Ziffer: 7	Datum der Anfrage: 24.06.2008
Norm:		Datum der Antwort: 10.02.2009

## Anfrage

Bei Umbauten des Triebwerks bzw. des Getriebes gibt es unterschiedliche Auslegungen, in welchen Fällen die Schutzeinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit eingebaut werden muss. Auch die Abgrenzung zwischen Erneuerung und Änderung des Triebwerks bzw. des Getriebes wird in diesem Zusammenhang unterschiedlich ausgelegt. Wir bitten um Klarstellung, damit diese Umbauten in Zukunft möglichst eindeutig und einheitlich behandelt werden können.

## Antwortvorschlag des Einreichers

Die Abgrenzung zwischen Erneuerung und Änderung war in TRA 006 bzw. im Umbaukatalog klar geregelt:

- Änderung: Nichtwiederherstellung des bisherigen Zustandes oder Auswechslung von Teilen gegen solche anderer Ausführung.
- Erneuerung: Auswechslung von Teilen gegen solche gleicher Ausführung.

In TRBS 1121 sollten entsprechende Definitionen ergänzt werden.

Die Schutzeinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit muss in folgenden Fällen eingebaut werden:

Umfang der Erneuerung/Änderung	Erneuerung/ Änderung	SAFÜ erforderlich
Austausch des Getriebes ohne Bremse und Treibscheibe gegen ein gleiches Getriebe (gleicher Hersteller, Typ, Übersetzung, Ausführung, etc.)	Erneuerung	Nein
Austausch des Getriebes ohne Bremse und Treibscheibe gegen ein anderes Getriebe (anderer Hersteller, Typ, Übersetzung, Ausführung, etc.)	Änderung	Ja
Austausch des Getriebes mit Bremse und Treibscheibe gegen ein gleiches Getriebe (gleicher Hersteller, Typ, Übersetzung, Ausführung, etc.)	Erneuerung	Nein
Austausch des Getriebes mit Bremse und Treibscheibe gegen ein anderes Getriebe (anderer Hersteller, Typ, Übersetzung, Ausführung, etc.)	Änderung	Ja
Austausch des Triebwerks (Getriebe, Bremse, Treibscheibe und Motor) gegen ein gleiches Triebwerk (gleicher Hersteller, Typ, Übersetzung, Ausführung, etc.)	Erneuerung	Nein
Austausch des Triebwerks (Getriebe, Bremse, Treibscheibe und Motor) gegen ein anderes Triebwerk (anderer Hersteller, Typ, Übersetzung, Ausführung, etc.)	Änderung	Ja

## Hotline-Antwort

Der DAfA stimmt dem Antwortvorschlag zu. Siehe dazu auch Handlungsanleitung zur TRBS 1121 des DAfA Ausgabe Oktober 2008.

10.02.2009

Bestätigt vom DAfA  ja  nein Datum 10.02.2009

Weitere Interpretationsanfrage an  Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

## DAfA - Hotline

Richtlinie		Anfrage Nr. <b>03/2008</b>
Norm: EN 81-1/2	Ziffer: 8.7.2.1.1.1	Datum der Anfrage: 11.06.2008
Norm:		Datum der Antwort: 10.02.2009

### Anfrage

Messung Schließkraft

In der Praxis werden für diese Messungen unterschiedliche Meßmethoden eingesetzt, die leider auch sehr unterschiedlichen Messergebnisse liefern. Um hier Klarheit zu schaffen wäre es von Vorteil wenn der DAfA hier eine Empfehlung ausspricht.

Unsere langjährige Praxis hat gezeigt, dass die Schweizer Messkeule, sowohl für die Messung der statischen Klemmkraft (150 N), als auch zur Messung der kinetischen Energie (10 J), gut geeignet ist.

### Antwortvorschlag des Einreichers

Besteht die Möglichkeit dass der DAfA dieses Messinstrument und eventuell noch 2 andere Systeme, die frei am Markt verfügbar sind, für die Durchführung der Messungen empfiehlt?

### Hotline-Antwort

Das beschriebene Messinstrument hat sich bei Prüfungen bewährt. Es sollte jedoch keine Beschränkung der zu verwendenden Messinstrumente vorgenommen werden.

10.02.2009

Bestätigt vom DAfA  ja  nein Datum 10.02.2009

Weitere Interpretationsanfrage an  Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

# DAfA - Hotline

Richtlinie		Anfrage Nr. <b>04/2008</b>
Norm: TRBS 1121	Ziffer: Verschiedene	Datum der Anfrage: 24.07.2008
Norm:		Datum der Antwort: 10.02.2009

## Anfrage

Bei Umbauten von alten Anlagen mit einer Umwehrgang aus Maschendraht stellt sich die Frage, wann diese Umwehrgang gegen eine vollwandige Wand nach dem Stand der Technik ausgetauscht werden muss oder zumindest Schutzabstände nach EN 294 eingehalten werden müssen. Die TRBS 1121 enthält derzeit beispielsweise bei einer Änderung des kompletten Fahrkorbs keine Regelungen.

## Antwortvorschlag des Einreichers

Folgende Maßnahmen werden vorgeschlagen:

Nr.	Maßnahme	Anforderung	Anmerkung
4.3	Komplett neuer Fahrkorb	Schachtwände komplett nach EN 81-1/2, 5.2	In Wohngebäuden mit wenigen Wohneinheiten mit geringer Gefahr von Vandalismus kann durchbrochene Schachtwand mit Öffnungen nach EN 294 akzeptiert werden. Die Zugänglichkeit von Verriegelungen muss aber geschützt sein.
4.6	Einbau/Änderung des Fahrkorbabschlusses	Schachtwände nach EN 81-1/2, 5.2 im Bereich des Fahrkorbabschlusses	In Wohngebäuden mit wenigen Wohneinheiten in sozial unkritischer Umgebung kann durchbrochene Schachtwand mit Öffnungen nach EN 294 akzeptiert werden. Die Zugänglichkeit von Verriegelungen muss aber geschützt sein.
4.9	Änderung des Gegen-/Ausgleichgewichtes	Schachtwände nach EN 81-1/2, 5.2 im Bereich des Gegen-/Ausgleichgewichtes	In Wohngebäuden mit wenigen Wohneinheiten in sozial unkritischer Umgebung kann durchbrochene Schachtwand mit Öffnungen nach EN 294 akzeptiert werden. Die Zugänglichkeit von Verriegelungen muss aber geschützt sein.

## Hotline-Antwort

Der DAfA stimmt dem Antwortvorschlag zu.

10.02.2009

Bestätigt vom DAfA  ja  nein Datum 10.02.2009

Weitere Interpretationsanfrage an  Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein



## DAfA - Hotline

Richtlinie		Anfrage Nr. <b>05/2008</b>
Norm: TRBS 1121	Ziffer:	Datum der Anfrage: 11.06.2008
Norm:		Datum der Antwort: 10.02.2009

### Anfrage

Müssen bestehende Aufzüge, die von Personen mit Behinderungen benutzt werden, mit automatischen Schiebetüren nachgerüstet werden?

Ist der Einbau von Schachtschiebetüren Luxus oder Standard?

Welche Vorschriften können angewendet werden damit Schachtschiebetüren eingebaut werden sollen?

### Antwortvorschlag des Einreichers

Keine

### Hotline-Antwort

Für die Nutzung der Aufzugsanlagen auch durch Personen mit Behinderungen ist die Umrüstung auf Schiebetüren zu empfehlen. Die technische Spezifikation DIN CEN/TS 81-82 stellt hierzu einen Leitfaden in Verbindung mit der DIN EN 81-70 dar, die den Einsatz von Schacht-Schiebetüren als Standard vorsieht.

10.02.2009

Bestätigt vom DAfA  ja  nein Datum 10.02.2009

Weitere Interpretationsanfrage an  Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

## DAfA - Hotline

Richtlinie		Anfrage Nr. <b>06/2008</b>
Norm: EN 81-73	Ziffer: 5.1.3	Datum der Anfrage: 17.09.2008
Norm:		Datum der Antwort: 10.02.2009

### Anfrage

Nach DIN EN 81-73:2005-08 (D), Pkt. 5.1.3 wird für Aufzüge ein Verbotsschild zum Verhalten im Brandfall gefordert.

Wann muss dieses Verbotsschild an einem Aufzug angebracht sein?- Nur beim Neubau oder einer Änderung nach DIN EN 81-73:2005-08 (D) oder generell für alle Aufzugsanlagen, die im Brandfall nicht zu benutzen sind?- Wenn ja, bestehen Übergangsfristen zu alten Verbotsschildern "Aufzug im Brandfall nicht benutzen"?

Bestehen generell Anforderungen an die Verbotsschilder "Aufzug im Brandfall nicht benutzen"?

### Antwortvorschlag des Einreichers

Keine

### Hotline-Antwort

Die Anbringung eines Verbotsschildes „Aufzug im Brandfall nicht benutzen“ wurde bisher schon immer nach den Regelungen der Länderbauordnungen gefordert.

Beim Inverkehrbringen einer Aufzugsanlagen nach DIN EN 81-73 muss das Verbotsschild nach EN 81-73:200X, Bild 1 angebracht werden. Gleiches gilt beim nachträglichen Einbau einer Brandfallsteuerung (siehe TRBS 1121, Punkt 8.8).

In allen anderen Fällen ist keine Nachrüstung mit dem Verbotsschild erforderlich.

10.02.2009

Bestätigt vom DAfA  ja  nein Datum 10.02.2009

Weitere Interpretationsanfrage an  Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

# DAfA - Hotline

Richtlinie		Anfrage Nr. <b>07/2008</b>
Norm: TRBS 1121	Ziffer: 5.1b	Datum der Anfrage: 23.10.2008
Norm:		Datum der Antwort: 10.02.2009

## Anfrage

TRBS 1121 Pkt. 5.1b "Änderung der Tragmittel"

Bei der Änderung der Tragmittel, welche nicht 100%-ig den alten Tragmitteln entsprechen, wird seitens der ZÜS eine Treibfähigkeitsberechnung nach EN 81-1 gefordert. Dies hat zur Folge, dass verschiedene Anlagen einen erheblich erweiterten Modernisierungsaufwand erfordern (geänderte Treibscheibe bzw. Seilanzahl, geänderte Ablenkrollendurchmesser etc.), um an den Stand der Technik aufzuschließen.

## Antwortvorschlag des Einreichers

Folgende Maßnahmen werden vorgeschlagen:

Nr.	Maßnahme	Anforderung	Anmerkung
5.1b	Änderung der Tragmittel	9.1 – 9.6 plus 9.7	Auf eine Treibfähigkeitsberechnung nach EN 81-1 kann verzichtet werden, wenn das neue Tragmittel in seiner Konstruktion und Machart (Kreuzschlag / Gleichschlag) sowie in seinen Nenndaten gleich oder besser ist als das getauschte (alte) Seil ist.

## Hotline-Antwort

Der DAfA stimmt dem Antwortvorschlag zu. Der Punkt wird bei der nächsten Überarbeitung der TRBS 1121 entsprechend angepasst.

10.02.2009

Bestätigt vom DAfA  ja  nein Datum 10.02.2009

Weitere Interpretationsanfrage an  Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

## DAfA - Hotline

Richtlinie Anhang I, Nr. 4.5

Anfrage Nr. **01/2009**

Norm:

Datum der Anfrage: 17.09.2009

Norm: TRBS 2181

Datum der Antwort: 23.02.2010

### Anfrage

Gibt es spezielle Anforderungen für die Telefonanbindung des Aufzugnotrufes die gesetzlich vorgeschrieben sind bzw. die als Mindestanforderungen zu betrachten sind?

### Antwortvorschlag des Einreichers

Keine

### Hotline-Antwort

Die Festlegungen in der TRBS 2181, „Schutz vor Gefährdungen durch Eingeschlossensein in Einrichtungen der Fördertechnik“, Anhang A – „Technische Maßnahmen für Aufzugsanlagen“ sind als Mindestanforderung anzusehen.

23.02.2010

Bestätigt vom DAfA  ja  nein Datum 23.02.2010

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

## DAfA - Hotline

Richtlinie Anhang I, Nr. 4.5

Anfrage Nr. **02/2009**

Norm: EN 81-28

Datum der Anfrage: 02.12.2009

Norm: TRBS 1121 und TRBS 2181

Datum der Antwort: 23.02.2010

### Anfrage

Ich hätte gerne gewusst, ob Ihre Anforderungen in Verbindung mit Modernisierungen von Aufzügen- und hier konkret der Einbau einer Gegensprechanlage verbindliche Vorgaben, oder nur Empfehlungen sind

### Antwortvorschlag des Einreichers

Keine

### Hotline-Antwort

Die vom DAfA erarbeitete Fortschreibung des Umbaukataloges und seine Umsetzung in eine vom Ausschuss für Betriebssicherheit anerkannte TRBS hat seine Rechtsgrundlage in der BetrSichV, die wiederum ihre rechtliche Absicherung durch das Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) erfährt. Die Technischen Regeln für Betriebssicherheit sind vom Arbeitgeber bzw. Betreiber jedoch nicht zwingend einzuhalten. Bei Nichteinhaltung hat er der Behörde nachzuweisen, dass die vom ihm gewählte Lösung den Anforderungen der BetrSichV entspricht.

Die TRBS 1121 sagt klar in welchen Fällen ein Notrufleitsystem nachzurüsten ist, z. B. bei Erneuerung des Fahrkorbes, Änderung der Steuerung u.s.w. (siehe EN 81-28).

Die Forderung zum Einbau einer Gegensprechanlage wird aber auch immer dann rechtsverbindlich, wenn diese in einem Verwaltungsakt gefordert und der Verwaltungsakt (nach Ablauf der Widerspruchsfrist) rechtskräftig ist.

10.02.2009

Bestätigt vom DAfA  ja  nein Datum 23.02.2010

Weitere Interpretationsanfrage an  Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

## DAfA - Hotline

Richtlinie

Anfrage Nr. **03/2009**

Norm: TRBS 1121

Datum der Anfrage: 10.12.2009

Norm:

Datum der Antwort: 23.02.2010

### Anfrage

Ich bitte Sie um eine Erläuterung wie die beiden Papiere "Umbaukatalog des DAfA vom März 2000" und "Handlungsanleitung zur TRBS 1121" zueinander stehen.

Ersetzt die TRBS 1121 den Umbaukatalog? Ist diese nunmehr ungültig?

### Antwortvorschlag des Einreichers

Keine

### Hotline-Antwort

Die vom DAfA erarbeitete Fortschreibung des Umbaukataloges und seine Umsetzung in eine vom Ausschuss für Betriebssicherheit anerkannte TRBS hat seine Rechtsgrundlage in der BetrSichV, die wiederum ihre rechtliche Absicherung durch das Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) erfährt. Die Technischen Regeln für Betriebssicherheit sind vom Arbeitgeber bzw. Betreiber jedoch nicht zwingend einzuhalten. Bei Nichteinhaltung hat er der Behörde nachzuweisen, dass die vom ihm gewählte Lösung den Anforderungen der BetrSichV entspricht.

Die TRBS 1121 sagt klar, welche Maßnahmen bei Umbau oder Änderung erforderlich sind. Die Handlungsanleitung zur TRBS 1121 gibt hierzu weitere Erläuterungen. Mit der TRBS 1121 wurde der Umbaukatalog abgelöst.

23.02.2010

Bestätigt vom DAfA  ja  nein Datum 23.02.2010

Weitere Interpretationsanfrage an  Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

# DAfA - Hotline

Richtlinie		Anfrage Nr. <b>04/2009</b>
Norm: TRA 200, Nr. 208 und EN 81-1/2, Ziffer 5.8		Datum der Anfrage: 22.12.2008
Norm: TRBS 1121		Datum der Antwort: 23.02.2010

## Anfrage

Fragen zur Installation von Breitbandkabeln im Fahrschacht.

1. Wer muss, und in welcher Reihenfolge einer Installation von Koaxialkabeln in Aufzugschächten zustimmen? (Zuständigkeitskette: – Hauseigentümer – Aufzugbetreiber – TÜV – Bauaufsichtsbehörde – . ?)
2. Welche Art von Auflagen bezüglich der bautechnischen Umsetzung können von wem gemacht werden?
3. Welche Richtlinien und Normen bzw. welche Regeln der Technik müssen beim Einbau von Koaxialkabeln in Aufzugschächten angewendet und umgesetzt werden?
4. Welche Eigenschaften müssen die verwendeten Kabel und deren Befestigungsmaterialien (Elektroinstallationskanäle oder Rohre) aufweisen?
5. Kabel Deutschland ist in 13 Bundesländern vertreten. Es besteht keine Zuständigkeit in Baden-Württemberg, Hessen und Nordrhein-Westfalen. Gibt es für die restlichen Bundesländer unterschiedliche Anforderungen zur Ausführung und wenn ja, welche Unterschiede sind es?

## Antwortvorschlag des Einreichers

Keine

## Hotline-Antwort

Sowohl das alte, als auch das neue Regelwerk haben zu Fremdleitungen Aussagen getroffen. Wobei das alte Regelwerk eindeutiger war.

### TRA 200

#### 208 Aufzugsfremde Einrichtungen

**208.1 (1)** In Fahrschächten, Triebwerks-, Schalt- und Rollenräumen dürfen aufzugsfremde Einrichtungen nicht untergebracht sein.

**(2)** Absatz 1 gilt nicht für Heizkörper und Lüftungseinrichtungen für die Aufzugsanlage sowie für Ausdehnungsgefäße von Heizungsanlagen, sofern daran Ventile oder dergleichen nicht vorhanden sind. Überlauf und Entlüftung von Ausdehnungsgefäßen müssen außerhalb des Triebwerksraumes frostsicher münden; geschlossene, unter Überdruck stehende Ausdehnungsgefäße dürfen in den Räumen nach Absatz 1 nicht untergebracht sein.

Ferner gilt Absatz 1 nicht für Entwässerungspumpen für die Schachtgrube, elektrische Leitungen zum Betrieb von Luftschuttsirenen und Warnsysteme, sofern letztere wartungsfrei oder so angebracht sind, dass sie von außerhalb der Aufzugsanlage gewartet werden können.

## EN 81-1

### 5.8 Aufzugsfremde Einrichtungen im Schacht

Der Schacht dient ausschließlich dem Betrieb des Aufzuges. In ihm sollen (*alt*)/dürfen (*neu*) keine elektrischen Leitungen oder sonstigen Teile, die nicht zum Aufzug gehören, untergebracht sein. Einrichtungen zum Beheizen des Schachtes sind mit Ausnahme von Dampfheizungen oder Überdruckwarmwasserheizungen zugelassen, jedoch müssen sich die Bedienungs- und Stalleinrichtungen außerhalb des Schachtes befinden.

Unter bestimmten Umständen (keine andere Verlegungsmöglichkeit, Einbau von notwendigen Sicherheitskameras für die Vorraumüberwachung o. dergl., aber auch dann nur unter Auflagen: Installation ohne Verteilungen unter einer ½ steinschen Abmauerung oder Promabestverkleidung oder Verlegung eines einzelnen Kabels in einem nicht brennbaren Panzerrohr, oder ....) wurden Ausnahmen zugelassen.

Auf jeden Fall ging einer entsprechenden Entscheidung immer eine Ortsbesichtigung, in der die notwendigen, nur auf den Einzelfall bezogenen Maßnahmen abgeklärt wurden, voraus.

Rechtssicherheit gab in diesen Fällen die Aufzugsverordnung – AufzV in der Fassung vom 17. Juni 1998, § 5 Ausnahmen

Die zuständige Behörde kann für Aufzugsanlagen im Einzelfall aus besonderen Gründen Ausnahmen von § 3 Abs. 1 zulassen, wenn die Sicherheit auf andere Weise gewährleistet ist.

Die bis zum 31.12.2002 geltende Aufzugsverordnung hat es möglich gemacht, Abweichungen von Normen über Ausnahmegenehmigungen zuzulassen (wobei hier Anlagen, die zwischen dem 01.07.1999 und dem 31.12.2002 errichtet wurden ausgeklammert werden müssen), sofern die Sicherheit der Anlage nicht beeinträchtigt wurde.

Diese Möglichkeit ist rechtlich nicht mehr gegeben.

Bei Anlagen, die nach Aufzugsrichtlinie und der Umsetzung in nationales Recht (Aufzugsverordnung – 12. GPSGV) einem Konformitätsbewertungsverfahren unterzogen wurden, ist das Vorgehen bedeutend schwieriger:

1. Die Installation von Koaxialkabel in einem Aufzugsschacht würde bedeuten, dass die Aufzugsanlage vorübergehend so verändert wird, dass diese nicht mehr den Anforderungen des Punktes 2.1 Anhang 1 der Aufzugsrichtlinie entspricht:

„Aufzüge sind so zu bauen, dass der Zugang zu dem vom Fahrkorb durchfahrenen Bereich außer für Wartungszwecke und in Notfällen nicht möglich ist. ...“

In diesem Fall kann die Auffassung vertreten werden, dass hier eine wesentliche Veränderung in einem für den Betrieb des Aufzuges vorgesehenem Schacht vorliegt, wenn in diesem durch Fremdfirmen Einrichtungen installiert werden, die nicht zum Aufzug gehören. Die Voraussetzungen unter denen der Montagebetrieb die EG-Konformitätserklärung abgegeben hat, sind dann nicht mehr erfüllt, sobald der Schacht Unberechtigten zugänglich gemacht wird.

2. Das Verlegen einer aufzugsfremden Installation entspricht nicht der harmonisierten Norm EN 81-1 Punkt 5.8 .

Es bestünde nur der Weg, über eine Gefahrenanalyse nachzuweisen, dass die gleiche Sicherheit auf andere Weise zur Einhaltung der Anforderungen der Aufzugsrichtlinie gegeben ist.

Verantwortlich und zuständig wäre der Montagebetrieb, der die Gefahrenanalyse durch eine Benannte Stelle prüfen lässt und die Anlage anschließend neu in Verkehr bringt.

Auch nach TRBS 1121 wäre unter 1.2 eine Änderung des kompletten Schachtes (Installation ohne Verteilungen unter einer ½ steinschen Abmauerung oder z. B. Promabestverkleidung oder Verlegung eines einzelnen Kabels in einem nicht brennbaren Panzerrohr, oder ....) eine wesentliche Veränderung.

Erleichternd, als Änderung, könnte ggf. auch der Pkt. 1.3 der TRBS 1121, „Änderung oder Erneuerung der Schachtwände“ herangezogen werden. In diesem Fall wäre eine Gefährdungsbeurteilung notwendig.



(Fortsetzung 04/2009)

Einen Freibrief oder eine Grundsatzklärung kann es auf keinen Fall geben.

23.02.2010

Bestätigt vom DAfA  ja  nein Datum 23.02.2010

Weitere Interpretationsanfrage an  Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

# DAfA - Hotline

Richtlinie Anhang I, Nr. 6.2

Anfrage Nr. **05/2009**

Norm:

Datum der Anfrage: 22.12.2009

Norm:

Datum der Antwort: 23.02.2010

## Anfrage

Ich bitte um Interpretation folgenden Punktes aus der Aufzugsrichtlinie:

Anhang I, Punkt 6 Betriebsanleitungen, Punkt 6.2

6.2. Jedem Aufzug ist eine Dokumentation beizugeben, die in der (oder den) Amtssprache(n) der Gemeinschaft abgefasst sein muss, die der Mitgliedstaat, in dem der Aufzug eingebaut wird, in Übereinstimmung mit dem Vertrag festlegen kann. Diese Dokumentation muss zumindest folgende Unterlagen enthalten:

- eine Betriebsanleitung mit den Plänen und Diagrammen, die für den laufenden Betrieb sowie für Wartung, Inspektion, Reparatur, regelmäßige Überprüfung und Eingriffe im Notfall gemäß Nummer 4.4 erforderlich sind;
- ein Wartungsheft, in das die Reparaturen und gegebenenfalls die regelmäßigen Überprüfungen eingetragen werden können.

Wie ist der Wortlaut regelmäßige Überprüfung zu verstehen? Nach unserem Verständnis handelt es sich um die Wiederkehrenden Prüfungen nach § 15 BetrSichV. Das bedeutet, dass eine Aufzugsanlage in den Betriebsanleitungen alle Schritte sowie die Beschreibungen von notwendigem Werkzeug für eine Wiederkehrende Prüfung beinhalten muss. Dies schließt auch Sonderwerkzeug mit der Beschreibung der Funktionsweise mit ein. Bei Nichterfüllung dürfte keine Konformität ausgestellt werden, was ein Inverkehrbringen verhindern würde.

## Antwortvorschlag des Einreichers

Keine

## Hotline-Antwort

Als Sonderwerkzeug ist ein auf den Einzelfall bezogenes und für einen bestimmten Verwendungszweck vorgesehenes Werkzeug anzusehen, z. B. Einschiebebleche für die Prüfung einer Zweikreisbremse.

Die Benannte Stelle muss bei der Sichtung der Dokumentation schon eine Prüfung, die informativ durch die EN 81 beschrieben wird, und den Einsatz möglicher Prüfwerkzeuge berücksichtigen.

Sämtliche Schritte zur Durchführung einer Prüfung muss diese Dokumentation nicht beschreiben. Alle technischen Informationen zur Prüfung der Anlage, bzw., der Anlagenteile müssen aufgeführt sein. Die Prüffristen werden durch nationales Recht, die Betriebssicherheitsverordnung – BetrSichV und der Prüfumfang durch nationales Recht, die TRBS 1201 Teil 4 festgelegt.

Bei der geforderten offenen Freigabe firmeneigenen Know How's (beispielsweise aufsetzbare Tools für programmierbare Steuerungen) könnten ggf. freier Warenverkehr und geschütztes Gedankengut rechtlich gesehen miteinander kollidieren.

23.02.2010

Bestätigt vom DAfA  ja  nein Datum 23.02.2010

Weitere Interpretationsanfrage an  Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja  nein

## DAfA - Hotline

Richtlinie		Anfrage Nr. <b>01/2010</b>
Norm: EN 81-28		Datum der Anfrage: 23.03.2010
Norm: TRBS		Datum der Antwort: 24.02.2011

### Anfrage

Für ein Bauvorhaben der Gebäudeklasse 5 in Hamburg sehen wir einen Aufzug innerhalb eines notwendigen Treppenraumes vor, entsprechend Hamburger Bauordnung HBauO §37(1)1. Das oberste Geschoss (+16,25 m) wird nicht angefahren. Der Schacht endet im vorletzten Geschoss (+13,25 m). Die Entrauchung des Aufzugschachtes erfolgt oberhalb des letzten Portals in den Treppenraum, der wiederum eine RWA besitzt.

Im Kommentar zur (allerdings alten) HBauO ist dies explizit so vorgesehen. Dort bezieht sich die Aussage auf Gebäudehöhen bis zu 13 m. Die neue HBauO erlaubt einen Aufzug innerhalb eines notwendigen Treppenraumes bis zur Hochhausgrenze (+22 m). Ein neuerer Kommentar liegt nicht vor.

Wir interpretieren die Bauordnung so, dass die frühere Regelung bis 13 m nun auf 22 m erweitert wurde. Eine andere Lesart ist uns nicht möglich. Dennoch bitten wir um Bestätigung dieser Lesart.

### Antwortvorschlag des Einreichers

Keine

### Hotline-Antwort

Eine Antwort des DAfA ist zu dem Sachverhalt nicht möglich.

Hier ist eine Entscheidung der obersten Bauaufsicht der Freien und Hansestadt Hamburg gefragt.

Bestätigt vom DAfA    ja      nein    Datum    24.02.2011

Weitere Interpretationsanfrage an     Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich     ja    nein

## DAfA - Hotline

Richtlinie

Anfrage Nr. **02/2010**

Norm:

Datum der Anfrage: 27.05.2010

Norm:

Datum der Antwort: 24.02.2011

### Anfrage

Wir planen einen Fahstuhleinbau in einem Bestandstreppehaus in einem öffentlichen Gebäude im Treppenauge. Der Fahrstuhl schacht soll mit einem Holm (Handlauf) umgeben sein. Die Verkleidung soll aus Eternitplatten und Glas bestehen.

Welche Anpralllasten müssen wir für die Schachtverkleidung zu Grunde legen?

### Antwortvorschlag des Einreichers

Keine

### Hotline-Antwort

Eine Antwort des DAfA ist zu dem Sachverhalt nicht möglich.

Hier ist eine Entscheidung der zuständigen Bauprüfabteilung der Freien und Hansestadt Hamburg gefragt.

Bestätigt vom DAfA    ja      nein    Datum    24.02.2011

Weitere Interpretationsanfrage an     Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich     ja    nein

## DAfA - Hotline

Richtlinie		Anfrage Nr. <b>03/2010</b>
Norm:		Datum der Anfrage: 31.05.2010
Norm: TRBS 3121		Datum der Antwort: 24.02.2011

### Anfrage

Bewertung Protokoll zur Kontrolle einer Aufzugsanlagen durch eine beauftragte Person nach TRBS 3121

### Antwortvorschlag des Einreichers

Keine

### Hotline-Antwort

Der UA 6 wurde mit Auflösung des Ausschusses für Betriebssicherheit am 31. Dezember 2009 aufgelöst. Anfragen, die nach diesem Zeitpunkt an den UA 6 gestellt werden, können solange nicht beantwortet werden, wie ein Nachfolgegremium nicht besteht.

Interpretationsanfragen zu Technischen Regeln für Betriebssicherheit (TRBS) können weiterhin an die Hotline des Deutschen Ausschusses für Aufzüge (DAfA) gestellt werden, die hierzu ohne Rechtsverbindlichkeit Stellung nimmt (dafa@vdtuev.de).

Der DAfA führt keine Bewertung von Prüf-/Mängelprotokollen durch.

Bestätigt vom DAfA    ja      nein    Datum    24.02.2011

Weitere Interpretationsanfrage an     Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich     ja    nein

## DAfA - Hotline

Richtlinie

Anfrage Nr. **04/2010**

Norm: EN 81-80

Datum der Anfrage: 12.06.2010

Norm: TRBS 1121

Datum der Antwort: 24.02.2011

### Anfrage

In einer unserer Einrichtungen befindet sich eine Aufzugsanlage, welche über sog. dreipunktgelagerte Treibscheibenwelle angetrieben wird. Diese entsprach zum Errichtungszeitpunkt dem Stand der Technik.

Mittlerweile ist indes bekannt, dass durch die Dreipunktlagerung Risse auftreten können, die zum Bruch an der Treibscheibenwelle führen können. Die Kabine würde dann je nach Beladung möglicherweise bei geöffneter Türe unkontrolliert nach oben oder unten fahren.

Unsere Wartungsfirma hat uns darauf aufmerksam gemacht dass diese Konstruktion der die Betriebssicherheitsverordnung ausfüllenden Regeln für die Erhöhung der Sicherheit bestehender Personen und Lastenaufzüge; Deutsche Fassung EN 81-80:2003 im Februar 2006 nicht mehr entspricht.

Unsere Fragen lauten:

1. Trifft es zu dass wir eine alternative Antriebsvorrichtung nachrüsten müssen wegen der EN 80/81?
2. Innerhalb welcher Frist müsste dies geschehen?
3. Sieht die Norm Übergangszeiträume vor?

### Antwortvorschlag des Einreichers

Keine

### Hotline-Antwort

Die Frage muss im Rahmen einer Gefährdungsbeurteilung/ sicherheitstechnischen Bewertung der Aufzugsanlage geklärt werden.

Bestätigt vom DAfA    ja      nein    Datum    24.02.2011

Weitere Interpretationsanfrage an     Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich     ja    nein

## DAfA - Hotline

Richtlinie		Anfrage Nr. <b>05/2010</b>
Norm: EN 81-1/2		Datum der Anfrage: 19.07.2010
Norm:		Datum der Antwort: 24.02.2011

### Anfrage

Ich habe eine alte Wohnung in Stuttgart gekauft. Die Gebäude hat einen Aufzug, dessen Zugangstür für den Aufzugsmotorinstandsetzungsraum durch meine Wohnung führt. Laut Kaufvertrag muss ich den jetzigen Eingang deaktivieren und einen neuen Eingangstür aus dem Treppenhaus geben. Da wir in den Umbau sind, würden wir das gleich machen, aber laut dem Hausverwalter gebe es wohl diesbezüglich Richtlinien, wie diese neue Tür aufgebaut werden muss. Aus diesem Grund benötige ich schriftliche Vorgaben, wie es gemacht werden soll bzw. worauf man achten muss.

Was soll ich machen, wenn die Vorgaben von EN 81-1/2 aus dem Treppenraum nicht exakt klappen können?

### Antwortvorschlag des Einreichers

Keine

### Hotline-Antwort

Die Frage kann nicht von der Hotline geklärt werden, sondern im Rahmen einer Ortsbesichtigung.

Anmerkung: Der Fragesteller wurde telefonisch darüber informiert

Bestätigt vom DAfA    ja      nein    Datum    24.02.2011

Weitere Interpretationsanfrage an     Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich     ja    nein

## DAfA - Hotline

Richtlinie		Anfrage Nr. <b>01/2011</b>
Norm: EN 81-1, 10.4.1		Datum der Anfrage: 18.02.2011
Norm:		Datum der Antwort: 24.02.2011

### Anfrage

#### Änderung eines Aufsetzpuffers

Bei der Auslegung eines Aufsetzpuffers spricht die DIN EN 81 lediglich von einem "mit Nennlast beladenen Fahrkorb", ein minimaler Lastbereich - wie von den Herstellern angegeben - wird nicht erwähnt.

Dies könnte doch zur Folge haben, dass ein Fahrkorb, der - mit nur 1 Person beladen - unter der Minimallast liegt, nicht die erforderliche Verzögerung erhält.

Wie interpretiert der DAFA die DIN EN 81 in diesem Punkt?

### Antwortvorschlag des Einreichers

Keine

### Hotline-Antwort

Die Forderung der Norm bezieht sich ausdrücklich auf den mit Nennlast beladenen Fahrkorb.

Bestätigt vom DAfA    ja      nein    Datum    24.02.2011

Weitere Interpretationsanfrage an     Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich     ja    nein



## DAfA - Hotline

Richtlinie

Anfrage Nr. **02/2011**

Norm: EN 81-1, EN 81-2

Datum der Anfrage: 28.04.2011

Norm:

Datum der Antwort: 10.11.2011

### Anfrage

Sehr geehrter Damen und Herren,

ich habe folgende Frage und bitte Sie um Beantwortung bzw. Erörterung in einer Ihrer Gremien über folgenden Sachverhalt.

Wir haben in unserem Bestand eine Aufzugsanlage, die 2006 in Verkehr gebracht wurde. Zum Zeitpunkt der Abnahme durch eine ZÜS, war nicht ersichtlich, dass sich im Bereich der oberen Schachtgrube zwei Einlässe befunden haben, die Wasser aus dem Umfeld in den Schacht ableiten und über einen Pumpensumpf aus der Grube befördern. Nach der Abnahme wurde nachträglich eine Wasserrinne angebracht, die das Wasser aus dem Umfeld nun kontrolliert zum Pumpensumpf geleitet und über die installierte Pumpe aus der Grube befördert. Diese Einrichtung ist zum Betrieb der Aufzugsanlage nicht notwendig, stellt nach unserer Ansicht nach eine "Aufzugsfremde Einrichtung" dar.

Dieser "Mangel" wurde von der ZÜS, die die regelmäßigen Wiederholungsprüfungen durchführte, nie bemängelt. Nach unserer Rückfrage an die ZÜS, warum dies nie bemängelt wurde, haben wir als Antwort erhalten, dass es sich hierbei um eine notwendige Einrichtung zum Betrieb der Anlage handelt und deshalb das Entwässerungssystem keine "Aufzugsfremde Einrichtung" darstellt.

Wir bitten um Prüfung dieses Sachverhaltes, ob ein Entwässerungssystem gem. der EN 81-1/2 nun eine "Aufzugsfremde Einrichtung" darstellt oder nicht.

### Antwortvorschlag des Einreichers

Keine

### Hotline-Antwort

Ist die Ableitung (Absaugung) von Wasser aus dem Schacht sicherheitstechnisch gerechtfertigt, ist sie nicht als aufzugsfremde Einrichtung anzusehen. Die Einleitung von Wasser in den Schacht gilt als aufzugsfremd und ist nicht zulässig.

Bestätigt vom DAfA ja  nein  Datum 10.11.2011

Weitere Interpretationsanfrage an  Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja nein



## DAfA - Hotline

Richtlinie 95/16/EG

Anfrage Nr. **04/2011**

Norm:

Datum der Anfrage: 10.10.2011

Norm:

Datum der Antwort: 10.11.2011

### Anfrage

#### Zertifikate auf Deutsch

Seit einiger Zeit erhalten wir häufige Anfragen unserer Kunden, ihnen – auf Bitte der Organismen TÜV und DEKRA – die Entwurfs- sowie die Baumusterprüfbescheinigungen auf Deutsch zukommen zu lassen.

Gemäß der Aufzugsrichtlinie 95/16 ist es nicht notwendig, diese Zertifikate in der Sprache des Landes einzureichen, in dem der Aufzug montiert wird. Es ist hingegen ausreichend, diese in einer der offiziellen Sprachen des Landes der benannten Stelle, welche das jeweilige Zertifikat ausstellt, anzufertigen.

Dennoch werden uns weiterhin, unter Erwähnung einer deutschen Gesetzgebung, 12. GPSGV, diese Zertifikate auf Deutsch angefordert.

Nach Durchsicht dieser 12. Verordnung zum Geräte und Produktsicherheitsgesetz ergibt sich nur einen Absatz, welcher das heute angesprochene Thema behandelt, der Punkt 4.2:

2.

*den Aufzügen vom Montagebetrieb eine Dokumentation nach Anhang I Nr. 6.2 der Richtlinie 95/16/EG in deutscher Sprache beigelegt ist.*

Wir nehmen daher an, dass die einzigen Dokumente, auf die sich dieser Punkt bezieht, die folgenden sind:

*6.2. Jedem Aufzug ist eine Dokumentation beizugeben, die in der (oder den) Amtssprache(n) der Gemeinschaft abgefaßt sein muß, die der Mitgliedstaat, in dem der Aufzug eingebaut wird, in Übereinstimmung mit dem Vertrag festlegen kann. Diese Dokumentation muß zumindest folgende Unterlagen enthalten:*

*— eine Betriebsanleitung mit den Plänen und Diagrammen, die für den laufenden Betrieb sowie für Wartung, Inspektion, Reparatur, regelmäßige Überprüfung und Eingriffe im Notfall gemäß Nummer 4.4 erforderlich sind;*

*— ein Wartungsheft, in das die Reparaturen und gegebenenfalls die regelmäßigen Überprüfungen eingetragen werden können.*

Das heißt, Montage-, Wartungs-, Betriebs- und Befreiungsanleitungen, jedoch nicht die Zertifikate, deren Anforderungen an die Sprache in Anhang V, A und B (Punkt 8) der Richtlinie 95/16 erwähnt werden:

6. Der Hersteller des Sicherheitsbauteils oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter unterrichtet die benannte Stelle über alle — selbst geringfügigen — Änderungen, die er an dem zugelassenen Sicherheitsbauteil vorgenommen hat oder vornehmen will; dies betrifft auch neue Erweiterungen und Ausführungsarten, die in den ursprünglich vorgelegten technischen Unterlagen nicht enthalten sind (siehe Nummer 3, erster Gedankenstrich). Die benannte Stelle prüft diese Änderungen und teilt dem Antragsteller mit, ob die EG-Baumusterprüfbescheinigung weiterhin gilt (1).

7. Jede benannte Stelle übermittelt den Mitgliedstaaten zweckdienliche Informationen über

— die von ihr erteilten EG-Baumusterprüfbescheinigungen,

— die von ihr zurückgezogenen EG-Baumusterprüfbescheinigungen.

Jede benannte Stelle übermittelt darüber hinaus den übrigen benannten Stellen zweckdienliche Informationen über die von ihr zurückgezogenen EG-Baumusterprüfbescheinigungen.

8. Die EG-Baumusterprüfbescheinigung, die technischen Unterlagen und der Schriftverkehr in bezug auf die EG-Baumusterprüfverfahren sind in einer Amtssprache des Mitgliedstaats, in dem die benannte Stelle ihren Sitz hat, oder in einer von der benannten Stelle akzeptierten Sprache abzufassen.

Wir möchten Sie daher gerne bitten, uns zu bestätigen, ob diese Auslegung der Gesetzgebung korrekt ausgeführt ist, oder ob wir andernfalls verpflichtet sind, die genannten Zertifikate auf Deutsch anzufertigen.

### Antwortvorschlag des Einreichers

Keine

### Hotline-Antwort

Die Übersetzung eines Zertifikates (erstellt durch ein vom Montagebetrieb gewähltes Prüfinstitut) muss nur insoweit erfolgen, als gewisse spezielle Passagen sich nicht in der mitgelieferten Dokumentation in deutscher Sprache befinden.

Bestätigt vom DAfA ja   nein Datum 10.11.2011

Weitere Interpretationsanfrage an  Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich  ja nein

## DAfA - Hotline

Richtlinie		Anfrage Nr. <b>01/2012</b>
Norm: EN 81-1/2+A3		Datum der Anfrage:
Norm:		Datum der Antwort: 23.02.2012

### Anfrage

Ist für Bestandsanlagen eine neue sicherheitstechnische Bewertung der Anlagen nötig (Wenn ja in welchem Zeitraum)?

Gibt es für den Betreiber wieder eine Frist / Empfehlung, in welchem Zeitrahmen er festgestellte Abweichungen beseitigen soll?

Wenn jetzt was passieren würde, muss ich dann haften?

### Antwortvorschlag des Einreichers

Keine

### Hotline-Antwort

Im Grundsatz ist mit der EN 81-80 und dem DAfA-Dokument 42a (*Typische Gefährdungen aus EN 81-80 durch Personen- und Lastenaufzüge, die nach TRA 200 errichtet wurden*) alles abgedeckt. Es ist jedoch erforderlich, die sicherheitstechnische Bewertung um den Aspekt A3 infolge des geänderten Stands der Technik zu aktualisieren. Die Entscheidung für Fristen, innerhalb der ggf. eine Änderung durchgeführt werden soll, obliegt dem Betreiber. In konkreten Fällen wird die Gerichtsbarkeit entscheiden.

Bestätigt vom DAfA    ja      nein    Datum    23.02.2012

Weitere Interpretationsanfrage an     Spiegelgremium

CEN/TC10

erforderlich     ja    nein

## DAfA - Hotline

Richtlinie

Anfrage Nr. **02/2012**

Norm: EN 81-1+A3

Ziffer:

Datum der Anfrage: 30.10.2012

Regelwerk: TRBS 1121

Datum der Antwort: 21.02.2013

### Anfrage

Wenn ich eine Fangvorrichtung umbauere und nun eine neue Fangvorrichtung, die aufwärts und abwärts wirkt einbaue, dann muss ich laut Handlungsanleitung 5.3 b) und 5.6 b) erfüllen.

Ist es nun ausreichend eine nach EN81-1A3 zertifizierte Fangvorrichtung + eine nach EN 81-1/A3 zertifizierte Schutzeinrichtung aufwärts einzubauen? Oder muss ich gleich ein funktionsfähiges System für die unbeabsichtigte Fahrkorbbewegung einbauen. Folglich auch noch einen neuen Geschwindigkeitsbegrenzer mit Absinkverhinderung und ein Detektionselement.

Es wurde vom DAfA im Februar 2012 eine Mitteilung zum Thema A3 verschickt. Darin befand sich folgender Auszug:

**Was bedeutet Anwendung des „Standes der Technik“ für das zu ändernde Anlagenteil?**

Die von uns kontaktierte Anwaltskanzlei stellt eindeutig fest, dass nur „von der Änderung konkret betroffene Anlagenteile ab dem 01.01.2012 im Einklang mit dieser technischen Norm (EN 81-1 bzw. 2: 1998+A3:2009) stehen müssen, also sozusagen A3-fähig sein müssen“. Eine Ausnahme von diesem Grundsatz ist sicherlich dann gegeben, wenn die Änderung eines Anlagenteils unumgänglich und unvermeidlich die Folgeänderung eines anderen Anlagenteils nach sich ziehen würde, ohne die die Anlage nicht betriebs- bzw. funktionsfähig wäre.

### Antwortvorschlag des Einreichers

Keine

### Hotline-Antwort

Wenn nur eine neue Fangvorrichtung eingebaut würde, bräuchten keine zusätzlichen Maßnahmen ergriffen werden. 5.3b empfiehlt lediglich in diesem Zuge auch die Schutzeinrichtungen nach 9.10 und 9.11. Die vorgesehene Fangvorrichtung wirkt jedoch beidseitig, wodurch eine Schutzeinrichtung nach 9.10 neu eingebaut wird. Da ein neuer Einbau einer bisher nicht vorhandenen Schutzeinrichtung als Änderung betrachtet wird, muss nach 5.6b in diesem Zuge auch die komplette Schutzeinrichtung nach 9.11 eingebaut werden, einschließlich der Erkennung und Auslösung.

Die TRBS 1121 fordert bei den erwähnten Änderungen die Realisierung einer Schutzeinrichtung gegen unbeabsichtigte Bewegungen des Fahrkorbs bei offenen Türen nach DIN EN 81-1, 9.11 bzw. DIN EN 81-2, 9.13. Die angeführten Abschnitte der EN 81 beschäftigen sich mit der gesamten Schutzeinrichtung bzw. der Schutzfunktion, so dass bei einer Änderung nach 5.6b eine vollständige UCM-Schutzeinrichtung zu realisieren ist. Nur eine UCM-fähige Komponente ist hier nicht ausreichend.

Fazit: Durch den Einbau der Schutzeinrichtung für den aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist der Umbau eine Änderung. Hier muss die Schutzeinrichtung gegen unbeabsichtigte Bewegung des Fahrkorbes nach 9.11 voll umfänglich realisiert werden.

Bestätigt vom DAfA

ja  nein

Datum: 21.02.2013

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

erforderlich  ja  nein

CEN/TC10

## DAfA - Hotline

Richtlinie		Anfrage Nr. <b>01/2013</b>
Norm: CEN/TS 81-76 DIN SPEC 69281-76	Ziffer:	Datum der Anfrage: 08.03.2013
Regelwerk:		Datum der Antwort: 14.05.2013

### Anfrage

Wir bitten um Erläuterung, unter welchen Voraussetzungen eine Aufzugsanlage zur Evakuierung von Rollstuhlfahrern im Brandfall eingesetzt werden kann.

Aktuell wird vom Landratsamt und vom Kreisbrandschutzmeister für den Neubau einer Schule eine Aufzugsanlage verlangt, mit der Rollstuhlfahrer im Brandfall durch autorisiertes Personal evakuiert werden können. Das Brandschutzkonzept sieht die Aufzugsanlage als 1. Rettungsweg vor.

Das Schulgebäude hat drei Ebenen – EG, 1.OG und 2.OG. Der Aufzug soll in der Bauart eines Feuerwehraufzuges errichtet werden. Vor den Aufzugszugängen im 1.OG und im 2. OG sind Vorräume/Schleusen mit feuerbeständigen Wänden und feuerhemmenden und rauchdichten Türen geplant.

Wir bitten um Erläuterung, unter welchen Voraussetzungen und mit welchen Einrichtungen eine Aufzugsanlage zur Evakuierung eingesetzt werden kann.

Welche Einrichtungen sind notwendig?:

- Feuerwehrsteuerung (Führerbetrieb) mit Feuerwehrbedienstelle
- Zusätzliche Sprechstellen erforderlich?
- Brandfallsteuerung
- Schutz elektrischer Einrichtungen vor Wasser
- Rettung von im Fahrkorb eingeschlossenen Personen
- Ersatzstromanlage
- Druckbelüftungsanlagen zur Rauchfreihaltung der Fahrschächte und der geschützten Vorräume.

Was muss im Evakuierungskonzept berücksichtigt werden?:

- Evakuierungsfahrt nur durch autorisierte Personen
- Zahl der zu evakuierenden Personen
- Zeitdauer der Maßnahme

### Antwortvorschlag des Einreichers

Keine

### Hotline-Antwort

EN 81-76 (DIN CEN/TS 81-76; DIN SPEC 69281-76:2011-10:2011-10), Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Aufzügen - Besondere Anwendungen für Personen- und Lastenaufzüge - Teil 76: Personenaufzüge für die Evakuierung von Personen mit Behinderungen enthält Regeln, um Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit bei der Evakuierung eines Gebäudes durch ausgewiesene Evakuierungshelfer zu unterstützen.

Die in dieser Technischen Spezifikation beschriebenen Vorkehrungen beinhalten z.B.:

- sichere Bereiche vor/neben dem Aufzug,
- Anforderungen an die Stromversorgung,
- verantwortliche/geschulte Personen (Evakuierungshelfer).

Dieses Dokument ist zu beziehen beim Beuth Verlag GmbH, Am DIN-Platz, Burggrafenstraße 6, 10787 Berlin, Telefon: 030 2601-0, Telefax: 030 2601-1260, Internet: [www.beuth.de](http://www.beuth.de)

---

(Fortsetzung 01/2013)

Bestätigt vom DAfA-Hotline-Expertenteam	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	Datum: 21.02.2013
Bestätigt vom DAfA	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	Datum: 05.11.2013
Weitere Interpretationsanfrage an	<input type="checkbox"/> Spiegelgremium		
erforderlich	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> CEN/TC10



# DAfA - Hotline

Richtlinie

Anfrage Nr. **02/2013**

Norm: EN 81-1+A3

Ziffer: 6.2.1

Datum der Anfrage: 26.08.2013

Regelwerk:

Datum der Antwort:

## Anfrage

Es sind in 2 deutschen Städten Seilaufzüge mit einem konventionellen Schneckengetriebe mit Handrad als Antrieb geplant, welche einen Maschinenraum unten am Schacht haben. Die Aufzüge verfügen über eine Rückholsteuerung, da die erforderliche Kraft zum Bewegen des vollen Fahrkorb mit dem Handrad 400 N deutlich übersteigt eine Rückholsteuerung. Die oberen Zugänge des Aufzugs befinden sich in Penthousewohnungen.

In einer Stadt argumentiert die benannte Stelle, dass nach EN 81-1 6.2.1 die Seilrollen oben im Schachtkopf erreichbar sein müssen:

1. Deshalb fordert diese benannte Stelle zur Erfüllung der EN 81-1 die Schaffung eines Zugangs zum Fahrkorbdach über eine zusätzliche einzubringende Zugangsöffnung (Tür), die direkt zum Treppenhaus führt, und über eine Leiter, welche am Fahrkorb vorbei führt. Damit wäre nach Aussage dieser benannten Stelle die Personenbefreiung sichergestellt. Nur damit könne die Konformität erreicht werden.

2. Eine andere benannte Stelle in einer anderen Stadt hingegen argumentiert, dass wenn ein Handrad vorhanden ist, die Personenbefreiung nach EN 81-1 stattfinden könne. Die in EN 81-1 Punkt 6.2.1 geforderte Zugänglichkeit sei für Triebwerk und Steuerung erfüllt. Die Zugänglichkeit zu Seilrollen würde nicht benötigt, eine zusätzliche Zugangsöffnung und eine Leiter würden nicht benötigt.

Beide benannten Stellen stellen die Durchführung der Personenbefreiung in das Zentrum ihrer Betrachtungen. Um dies sicherzustellen, wird von der ersten benannten Stelle die Zugänglichkeit Seilrollen im Schachtkopf nach EN 81-1 bemüht, welche hierfür jedoch nicht relevant ist. Sie wird nur dadurch relevant, dass man mit ihr die notwendige Zugänglichkeit des Fahrkorbdachs mittels Leiter und einer zusätzlichen Zugangstür belegen möchte. Die andere benannte Stelle schaut nicht so genau hin, sondern begnügt sich mit dem Vorhandensein eines einfachen Handrads am Antrieb, um die Konformität feststellen zu können.

## Antwortvorschlag des Einreichers

Keine

## Hotline-Antwort-Vorschlag

Bestätigt vom DAfA

ja  nein

Datum:

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

erforderlich  ja  nein

CEN/TC10

## DAfA - Hotline

Richtlinie

Anfrage Nr. **01/2014**

Norm: EN 81-70

Ziffer: 5.4.2.3

Datum der Anfrage: 21.03.2014

Regelwerk:

Datum der Antwort:

### Anfrage

Können Sie mir bitte mitteilen ob es zur Erfüllung des Punktes 5.4.2.3 der DIN EN81-70 (Lage Kabinentableau) eine zulässige Abweichung gibt? Hintergrund hierfür ist die Festlegung in der Norm, dass das Tableau bei zentralschließenden Türen auf der rechten Seite sein muss aber bei einseitig öffnenden Türen immer auf der Schließseite(also links oder rechts, je nach Schließseite).

Aus beschränkten Platzgründen müssten wir jedoch das Tableau bei einseitig öffnenden Türen auf die gegenüberliegende Seite der Schließseite legen. Die Anlagen sollen jedoch nach der EN81-70 abgenommen werden. Gibt es eine Möglichkeit, die Anlage mit der oben beschriebenen Abweichung nach der EN81-70 abzunehmen?

### Antwortvorschlag des Einreichers

Keine

### Hotline-Antwort

Wenn das Tableau nicht auf der Schließseite angeordnet wird, handelt es sich um eine Abweichung von DIN EN 81-70, die mit der Benannten Stelle abgestimmt werden muss. Unter Betrachtung der Gesamtsituation und der zu erwartenden Benutzer muss entschieden werden, ob diese Abweichung in Bezug auf die Zugänglichkeit von Personen mit Behinderungen vertretbar ist und ob ggf. zusätzliche Ersatzmaßnahmen erforderlich sind. Diese Zugänglichkeitsanalyse ist der Benannten Stelle vorzulegen. Wird diese von der Benannten Stelle akzeptiert, kann mit einer Normabweichung in Verkehr gebracht werden.

Als Beratungsunterlage wird auf die Auslegung 10 zur EN 81-70 verwiesen.

Bestätigt vom DAfA



nein

Datum: 25.09.2014

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

erforderlich  ja  nein

CEN/TC10

# DAfA - Hotline

Richtlinie		Anfrage Nr. <b>01/2015</b>
Norm: DIN EN 81-1	Ziffer:	Datum der Anfrage: 28.01.2015
Regelwerk:		Datum der Antwort: (vorab) 06.03.2015

## Anfrage

An modernisierten Aufzugsanlagen mit neuen Tragfähigkeiten von 900 kg sind zwei untereinander in Abwärtsrichtung wirkende Fangvorrichtungen mit Maximalbelastungen von je 450 kg - um auf 900 kg zu kommen - zum Einbau gebracht worden.

Davon ausgehend, dass bei entsprechenden Belastungen hier nicht die Formel  $2 \times 450 \text{ kg} = 900 \text{ kg}$  gelten kann und darüber hinaus diese Ausführung von Fangvorrichtungen eine derart große Divergenz zum derzeitigen Stand der Technik von Sicherheitseinrichtungen - insbesondere Fangvorrichtungen - darstellt, bitten wir aus normativer wie fachtechnischer Sicht um Stellungnahme, ob nach Auffassung des DAfA-Experten-Gremiums diese Einbauart richtlinienkonform vorgenommen worden ist.

## Hotline-Antwort

Es wird keine Abweichung von der Richtlinie oder zu harmonisierten Normen festgestellt. DIN EN 81-1 sagt unter Punkt 9.8.2.2 aus: "Befinden sich mehrere Fangvorrichtungen am Fahrkorb, müssen sie alle als Bremsfangvorrichtungen ausgeführt sein."

Ggf. muss abhängig vom Abstand der beiden Fangvorrichtungen noch bedacht werden, ob die nachfolgende Fangvorrichtung in die Fangspur der vorauseilenden rutschen kann und ob dies einen Einfluss auf das Fangverhalten haben kann. Es ist davon auszugehen, dass dies von dem Instandhaltungsunternehmen bzw. bei der Prüfung vor Wiederinbetriebnahme geprüft wurde.

ANMERKUNG: In Hamburg wurde so eine Konstellation 2 mal 2 Schlosser Fangvorrichtungen im Jahre 1999 an einem 12300 kg Lastenaufzug realisiert.

## Protokoll der DAfA-Sitzung vom 12. März 2015 (Dok. Nr. 108)

### TOP 6 DAfA-Hotline (Interpretationen), 6.1 Bearbeitete Anfragen

1. Die beschriebene Ausführung ist vorschriftenkonform falls Bremsfangvorrichtungen in Duplex-Anordnung zum Einsatz kommen und gleichzeitig ansprechen. Die Eignungsvoraussetzungen müssen klar definiert sein.
2. Bezüglich des Abstands der beiden Fangvorrichtungen muss bedacht werden, ob die nachfolgende Fangvorrichtung in die Fangspur der vorauseilenden rutschen kann und ob dies einen Einfluss auf das Fangverhalten haben kann.
3. Die Anordnung muss sicher funktionieren.

Bestätigt vom DAfA-Hotline-Expertenteam  ja  nein Datum: 2015-03-06

Bestätigt vom DAfA  ja  nein Datum: 2015-03-12

Weitere Interpretationsanfrage an  Spiegelgremium

erforderlich  ja  nein  CEN/TC10

Notifizierte Stellen

ZÜS

## DAfA - Hotline

Richtlinie		Anfrage Nr. <b>02/2015</b>
Norm: DIN EN 81-20	Ziffer: 5.9.2.4	Datum der Anfrage: 05.05.2015
Regelwerk:		Datum der Antwort: 29.09.2015
<b>Anfrage</b> Bei Nennfrequenz ... darf die Geschwindigkeit ... die Nenngeschwindigkeit nicht um mehr als 5 % überschreiten. Diese Toleranz gilt auch für die Geschwindigkeit: a) beim Einfahren (5.12.1.4 c)); b) beim Nachstellen (5.12.1.4 d)); c) bei Inspektionsfahrt (5.12.1.5.2.1 e) und 5.12.1.5.2.1 f)); d) bei elektrischer Rückholsteuerung (5.12.1.6.1 f)).  Müssen die hier genannten Geschwindigkeiten durch eine Schutzeinrichtung überwacht werden, oder reicht wie bisher die entsprechende Ansteuerung durch die Steuerung?		
<b>Hotline-Antwort</b> An den Anforderungen hat sich gegenüber EN 81-1 nichts geändert. Es gilt das Gleiche wie bisher. 5.12.1.4 in DIN EN 81-20 entspricht 14.2.1.2 in DIN EN 81-1 und -2.		
Bestätigt vom DAfA-Hotline-Expertenteam	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Datum: 2015-06-01
Bestätigt vom DAfA	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Datum: 2015-...-
Weitere Interpretationsanfrage an erforderlich <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> Spiegelgremium <input type="checkbox"/> CEN/TC10 <input type="checkbox"/> Notifizierte Stellen <input type="checkbox"/> ZÜS	

# DAfA - Hotline

Richtlinie		Anfrage Nr. <b>03/2015</b>
Norm: DIN EN 81-20	Ziffer: 5.4.7	Datum der Anfrage: 10.09.2015
Regelwerk: EN 81-20/50		Datum der Antwort:

## Anfrage

Gemäß EN81-20 müssen Geländer auf dem Fahrkorbdach an jeder Stelle einer horizontalen Kraft von 1000 N standhalten.

(0,7 m und 1,1 m hohe Geländer, feste Geländer und m. E. auch Klappgeländer)

### Wortlaut EN 81-20:

#### **5.4.7 Fahrkorbdach**

**5.4.7.4** Geländer müssen folgende Anforderungen erfüllen:

- a) Sie müssen mindestens aus einem Handlauf und einem Zwischenstab in halber Höhe des Geländers bestehen.
- b) Unter Berücksichtigung des in einer horizontalen Ebene liegenden freien Abstands von der Innenkante des Handlaufes des Geländers zur Schachtwand (siehe Bild 17) muss seine Höhe mindestens
  - 1) 0,70 m bei einem freien Abstand bis zu 0,50 m,
  - 2) 1,10 m bei einem freien Abstand über 0,50 m betragen.
- c) Das Geländer darf nicht mehr als 0,15 m von den Kanten des Fahrkorbdachs entfernt angebracht sein.
- d) Der horizontale Abstand zwischen der Außenkante des Handlaufs und jeglichen Teilen im Schacht (Gegengewicht oder Ausgleichsgewicht, Schaltern, Führungsschienen, Schienenbügel usw.) muss mindestens 0,10 m betragen.

Es muss einer im rechten Winkel an einer beliebigen Stelle am oberen Teil des Geländers angreifenden Kraft von 1000 N ohne eine elastische Verformung von mehr als 50 mm standhalten.

### Frage:

#### Frage 1:

In welche Richtung ist die horizontale Kraft anzunehmen?

Darf davon ausgegangen werden, dass mit horizontaler Kraft nur eine Kraft gemeint ist, die von der Standfläche (in Richtung) auf das Geländer wirkt?

Muss auch ein Festhalten am Geländer (ziehen, Krafrichtung zur Standfläche) berücksichtigt werden?

#### Frage 2:

Wie wird das Geländer geprüft?

#### Frage 3:

Wann wird das Geländer geprüft?

#### Frage 4:

Ist 1000 N richtig, oder müsste es eher 300 N heißen – ähnlich wie z.B. EN81-20 5.4.7.3?

## Hotline-Antwort

Die DAfA-Hotline, in deren Briefkasten die Anfrage eingegangen war, ist der Auffassung, Ihre Anfrage zuständigkeitshalber an den DAfA Arbeitskreises 81-20/50 weiterzuleiten.

Bestätigt vom DAfA-Hotline-Expertenteam

ja  nein

Datum:

Bestätigt vom DAfA

ja  nein

Datum:

Weitere Interpretationsanfrage an

Spiegelgremium

erforderlich  ja  nein

CEN/TC10

Notifizierte Stellen

ZÜS

# DAfA - Hotline

Richtlinie		Anfrage Nr. <b>01/2016</b>
Norm: DIN EN 81-41	Ziffer: B.2.2.2	Datum der Anfrage: 08.02.2016
Regelwerk: EN 81-41		Datum der Antwort: 24.03.2016

## Anfrage

Wir haben in einem öffentlich zugänglichen und vorwiegend von Vereinen also einem festgelegtem Personenkreis genutzten Gebäude einen Plattformlift mit einer Hubhöhe von etwa 3,56 Meter eingebaut.

Gemäß TÜV-Vorgabe haben wir diesen nach Maschinenrichtlinie errichteten Lift mit einer Schlüsselschaltung ausgerüstet und die entsprechenden Nutzer unterwiesen.

Nun stellt sich, nicht zuletzt in den politischen Gremien, die Frage nach der Rechtsgrundlage für diese „Nutzungseinschränkung“.

Auch Sie weisen in Ihren Begründungen zu DAfA-Empfehlung (Dok. Nr. 99 vom 21.03.2014) unter Punkt e darauf hin, dass nur unterwiesenen Personen einen solchen Lift nutzen dürfen. Wäre es Ihnen kurzfristig möglich, mir einen Hinweis zu der entsprechenden Rechtsvorschrift evtl. mit dem entsprechenden Paragraphen zu dieser Regelung zu nennen, da ein allgemeiner Hinweis von mir auf die Maschinenrichtlinie nicht akzeptiert wird.

## Hotline-Antwort

Durch eine besondere Betriebsweise oder dem Umfeld in dem die Anlage betrieben wird (z. B. soziale Einrichtungen, öffentliche Gebäude), können weitere Maßnahmen zur sicheren Verwendung der Aufzugsanlage und zur Einhaltung der Verkehrssicherheit notwendig werden, die nicht vom Hersteller berücksichtigt und beschrieben sind. Mit Verweis auf die Risikobeurteilung nach Maschinenrichtlinie, Anhang I, Pkt. 1.1.2, b) und unter der Beachtung der erforderlichen Unterlagen, wie Betriebsanleitung des Herstellers und Anforderungen aus der Baumusterprüfung, muss der Arbeitgeber bzw. Verwender der Anlage dies in seiner Gefährdungsbeurteilung für diese Anlage betrachten. Können die zu ergreifenden Schutzmaßnahmen nicht vollständig umgesetzt werden, bleiben Restrisiken. Auf Grund der Restrisiken am Plattformlift, verbunden mit dem vorhersehbaren Missbrauch, kann ein Schlüsselschalter notwendig sein.

Die normative Situation ergibt sich aus DIN EN 81-41 „Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Aufzügen – Spezielle Aufzüge für den Personen- und Gütertransport – Teil 41: Vertikale Plattformaufzüge für Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit“ die Maschinenrichtlinie. In Anhang B dieser Norm heißt es:

B.2.2 Befehlsgeber

B.2.2.2

Es ist zu erwägen, ob ein Schlüsselschalter, eine Chipkarte oder ein ähnliches Hilfsmittel erforderlich ist, das die Nutzung des Plattformaufzugs auf (die) befugte(n) Benutzer beschränkt.

Bestätigt vom DAfA-Hotline-Expertenteam  ja  nein Datum: 2015-03-24

Bestätigt vom DAfA  ja  nein Datum: 2016-03-02

Weitere Interpretationsanfrage an  Spiegelgremium

erforderlich  ja  nein  CEN/TC10

Notifizierte Stellen

ZÜS

## DAfA - Hotline

Richtlinie		Anfrage Nr. <b>02/2016</b>
Norm: DIN EN 81-20	Ziffer: 5.4.9.2, E.3.2	Datum der Anfrage: 14.03.2016
Regelwerk: 2014/33/EU	Ziffer: Anhang 1, 4,7	Datum der Antwort: 15.06.2016

### Anfrage

Als Hersteller von Einrichtungen zur Schachtrauchung und Belüftung haben wir beobachtet, dass zunehmend Aufzugsanlagen in Verkehr gebracht werden, die keine Schachtbelüftung bzw. Rauchabzugsöffnung ins Freie haben.

Hintergrund dafür sind Aussagen aus brandschutztechnischer Sicht, die bei Aufzügen mit angrenzendem Treppenhaus keine Schachtrauchung für notwendig halten. Als Beispiel ist die Stellungnahme des Hamburger Bauprüfdienstes im Anhang beigefügt (BPD 05\_2012, siehe §37). Diese Aussage ist aus baurechtlicher Zuständigkeit erfolgt.

Die Konsequenz aus diesen Stellungnahmen ist das Inverkehrbringen von Aufzügen, die als Öffnungen für die Schachtbelüftung nur die Spalte der Schachttüren aufweisen.

Dies wird auch durch EG-Entwurfsprüfbescheinigungen bestätigt, die das Inverkehrbringen des Aufzuges ermöglichen wenn dieser nicht dauerhaft mit einer Schachtkopfföffnung entlüftet wird. Für den Normalbetrieb des Aufzuges wird im Rahmen einer Risikobeurteilung bescheinigt, dass die Spalte der Schachttüren für die Lüftung ausreichend sind. Laut EN 81-1/2 und EN 81-20 dürfen Türspalte nur bis 50% bei der Ermittlung der erforderlichen Lüftungsfläche für Kabinen berücksichtigt werden.

Da für den Betrieb der Aufzugsanlage auch der Fall des Eingeschlossenseins von Personen in der Kabine betrachtet werden muss und dabei auch eine ausreichende Belüftung sicherzustellen ist (Aufzugsrichtlinie 2014/33/EU, Anhang I, Punkt 4.7 und EN 81/20, Anhang E.3.2), stellen wir uns und der DAfA Hotline die Frage,

- ob ohne eine Öffnung ins Freie, nur durch die Öffnung der Türspalte, die Belüftung der Kabine im Notfall sichergestellt ist?
- Wer ist für die Sicherstellung der Belüftung verantwortlich?

Messungen haben gezeigt, dass abhängig von der Anzahl der Personen im Fahrkorb, CO<sub>2</sub> Konzentrationen in schädlicher Höhe kurzfristig erreicht werden können..

### Hotline-Antwort

Grundsätzlich wird nach den Anforderungen zur Schachtbelüftung (Aufzugsrichtlinie, harmonisierte Normen (europäisch)) und Schachtrauchung (Baurecht (national bzw. Bundesländer)) unterschieden.

Eine konstruktiv umgesetzte ausreichende Lüftung wird in der Richtlinie 2014/33/EU (Aufzugsrichtlinie) in Anhang 1, 4.7 gefordert. DIN EN 81-20 beschreibt die Beschaffenheitsanforderungen, die vom Hersteller oder Montagebetrieb einzuhalten sind. Nach 5.4.9.2 dürfen Türspalte bei der Berechnung der Lüftungsöffnungen des Fahrkorbes nur zu 50% angerechnet werden. Bei Einhaltung dieser Anforderungen soll auch bei längerem Halt eine ausreichende Lüftung für die Fahrkorbinsassen gewährleistet sein. Dazu kann, abhängig von den Umgebungsbedingungen, gegebenenfalls auch eine mechanische Belüftung des Fahrkorbes oder des Schachtes notwendig sein. Anhang E Punkt E.3.2 geht auf die Einflüsse ein, die den Personen im Fahrkorb einen sicheren und angenehmen Aufenthalt in der Kabine während des Normalbetriebes bieten, wie Temperaturverhältnisse, Zugluft, Unter- oder Überdruck, CO<sub>2</sub>-Konzentration. Die Belüftung des Fahrkorbes nur über die Türspalte ist im Falle des Eingeschlossenseins von Personen als kritisch zu betrachten. Die ZÜS lässt sich bei vermuteter Außerachtlassung dieser Anforderungen bei der Prüfung vor erstmaliger Inbetriebnahme einen entsprechenden Nachweis auf Einhaltung der Anforderungen vorlegen.

Der vom Fragesteller als „Öffnung ins Freie“ bezeichnete bautechnische Ein- oder Auslass einer evtl. vorhandenen zeitweise verschlossenen Entrauchungseinrichtung steht nicht in Zusammenhang mit den Beschaffenheitsanforderungen des Aufzuges sondern ist von der gebäudetechnischen Planungsseite unter Einbindung in das geltende Baurecht und der Einbeziehung des Brandschutzrechtes zu betrachten.

Bestätigt vom DAfA-Hotline-Expertenteam  ja  nein Datum: 2016-05-13

Bestätigt vom DAfA  ja  nein Datum: 2016-11-03

Weitere Interpretationsanfrage an  
erforderlich  ja  nein

- Spiegelgremium
- CEN/TC10
- Notifizierte Stellen
- ZÜS



## DAfA - Hotline

Richtlinie		Anfrage Nr. <b>03/2016</b>
Norm: DIN EN 81-41	Ziffer:	Datum der Anfrage: 01.04.2016
Regelwerk: EN 81-41		Datum der Antwort:

### Anfrage

Bei der Planung einer Förderanlage für die barrierefreie Anbindung zwei bestehender Gebäuden (Raum Frankfurt am Main) nutzen wir die DAfA-Empfehlung für die ‚Auswahl und Einsatz von Aufzügen für Personen mit eingeschränkter Mobilität‘ zur Orientierung.

Leider verfügt unser Unternehmen nicht über die Inhalte der DIN EN 81-41, wo die vertikalen Plattformaufzüge mit geschlossenem Schacht beschrieben sind. Aus diesem Grund können wir nicht ganz nachvollziehen, welche Produkte auf dem Markt dieser Beschreibung in vollem Umfang entsprechen und welche Produkte Eigenschaften aufweisen, die einen Einsatz in öffentlichen Gebäuden ohne Aufsichtspersonal ermöglichen.

Kann man davon ausgehen, dass der Einsatz in öffentlichen Bereichen ohne Aufsichtspersonal im Einzelfall als geeignet bewertet werden kann, wenn die Totmannsteuerung durch eine Impulssteuerung ersetzt wird und ein Glasschacht (allerdings ohne Decke) für eine Förderhöhe von ca. 1m gewährleistet wird?

Daten:

- Plattformgröße [LxB]: ab 1400 x 900 mm bzw. objektbezogen
- Tragfähigkeit: 500 kg
- Antriebssystem: hydraulisches Scherensystem
- Geschwindigkeit: 0,15 m/s
- Förderhöhe: 2 m
- Stromanschluss: 400 V, 50 Hz, 13 A
- Bedienung: Großflächentaster sowie stationäre Wandtaster an beiden Haltestellen
- Notablass: akkubetrieben
- Grubentiefe: ab 200 mm

### Hotline-Antwort

Bestätigt vom DAfA-Hotline-Expertenteam  ja  nein Datum: 2015-03-24

Bestätigt vom DAfA  ja  nein Datum: 2016-03-02

Weitere Interpretationsanfrage an  Spiegelgremium

erforderlich  ja  nein  CEN/TC10

Notifizierte Stellen

ZÜS

## DAfA - Hotline

Richtlinie		Anfrage Nr. <b>04/2016</b>
Norm:	Ziffer:	Datum der Anfrage: 21.10.2016
Regelwerk:		Datum der Antwort: 06.02.2017

### Anfrage

Sind für eine Wohneigentümergeinschaft (WEG) alle Verpflichtungen der BetrSichV (inkl. TRBS 3121) verpflichtend anzuwenden?

### Hotline-Antwort

Werden die Wohnungen in der Wohneigentümergeinschaft nur von den Wohnungseigentümern genutzt, ist keine Gefährdungsbeurteilung erforderlich. Sind die Wohnungen vermietet, liegt ein gewerblicher oder wirtschaftlicher Zweck vor und es ist für die entsprechenden Mieter vom Eigentümer eine Gefährdungsbeurteilung zu erstellen.

Ebenso ist eine Gefährdungsbeurteilung notwendig, wenn der Wohnungseigentümer Arbeitgeber ist und der Aufzug zur Erfüllung der Arbeitsaufgabe genutzt wird.

Beispiel: Ein Wohnungseigentümer beschäftigt eine Reinigungskraft in seiner Wohnung und ist somit Arbeitgeber. Zum Erreichen des Arbeitsplatzes (Wohnung) nutzt die Reinigungskraft den Aufzug. In diesem Falle ist der Aufzug Verkehrsmittel wie beispielsweise Bus und Bahn und eine Gefährdungsbeurteilung ist nicht erforderlich. Beauftragt der Wohnungseigentümer (Arbeitgeber) aber die Reinigungskraft den Müll aus der Wohnung zu entsorgen und dazu den Aufzug zu nutzen, ist der Aufzug Arbeitsmittel und eine Gefährdungsbeurteilung ist zu erstellen.

Eine private Aufzugsanlage unterliegt damit den gleichen Sachanforderungen, Technischen Regeln und Prüffristen wie eine überwachungsbedürftige Anlage, die Arbeitsmittel ist.

Bestätigt vom DAfA-Hotline-Expertenteam  ja  nein Datum: 2017-01-27

Kenntnisnahme durch den DAfA  ja  nein Datum: 2017-02-22

Weitere Interpretationsanfrage an  Spiegelgremium

erforderlich  ja  nein  CEN/TC10

Notifizierte Stellen

ZÜS

# DAfA - Hotline

Richtlinie		Anfrage Nr. <b>05/2016</b>
Norm:	Ziffer:	Datum der Anfrage: 03.11.2016
Regelwerk: CEN Auslegung 001 zu EN 81-28		Datum der Antwort: xx.xx.2017

## Anfrage

Laut TRBS 1121 Punkt 8.7 (4. Ausgabe vom Oktober 2014) steht das bei Nachrüstung oder Änderung einer Notrufanlage folgende Anforderungen erfüllt werden müssen.

- a) Ausführung nach EN 81-28
- b) Notrufeinrichtung nach 5.10
- c) Bei behindertengerechten Aufzügen DIN EN 81-70 zusätzlich auszuführen

In der DIN EN 81-28 unter 4.1.4 Informationen im Fahrkorb steht das sichtbare und hörbare Signale mit den Anforderungen EN 81-70 5.4.4.3 übereinstimmen müssen.

In der EN 81-70 unter 5.4.4.3 Anzeigen im Fahrkorb

- a) Zusätzlich zum hörbaren Signal für Übertragung des Notrufes gelbes beleuchtetes Piktogramm
- b) Zusätzlich zur akustischen Anzeige grünes beleuchtetes Piktogramm

Frage: Sobald eine neue oder geänderte Notrufeinrichtung im Fahrkorb eingebaut wird müssen damit auch die beleuchteten Piktogramme und der Alarmtaster mit Glockensymbol in gelber Farbe eingesetzt werden?

Oder, ist der Absatz 4.1.4 in der EN 81-28 so zu verstehen das die Informationen im Fahrkorb nicht generell vorzusehen sind, sondern nur dann wenn der Aufzug behindertengerecht ausgeführt wird?

## Hotline-Antwort

Da die Anfrage von juristischer Natur ist, sollte die Beantwortung zurückgezogen werden, da sie nicht im Einklang mit dem Verordnungstext steht. Die Gefahr einer juristischen Auseinandersetzung ist zu groß, falls die Antwort in die falschen Hände gerät. Rechtliche Anfragen müssen in Zukunft zurückgewiesen werden mit dem Hinweis, sich an die zuständigen Länder/Behörden zu wenden..

Bestätigt vom DAfA-Hotline-Expertenteam	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	Datum: 21.02.2017
Kenntnisnahme durch den DAfA	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	Datum: 22.02.2017
Weitere Interpretationsanfrage an erforderlich	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	
	<input type="checkbox"/> Spiegelgremium		
	<input type="checkbox"/> CEN/TC10		
	<input type="checkbox"/> Notifizierte Stellen		
	<input type="checkbox"/> ZÜS		

## DAfA - Hotline

Richtlinie		Anfrage Nr. <b>01/2017</b>
Norm: EN 81-20	Ziffer:	Datum der Anfrage: 24.05.2017
Regelwerk: Bauregellisten DIBt		Datum der Antwort: 19.12.2017

Wir benötigen eine Erläuterung bezüglich der Standarte und Bauregeln die für unsere Produkte in Deutschland gelten, da es Anforderungen gewisser Baubehörden diesbezüglich gibt, die über die angeglichene Norm der Lifte mit niedriger Nenngeschwindigkeit hinaus gehen.

Insbesondere brauchen wir die Klärung bezüglich unserer verglasten Flügeltüren und gläsernen Schächten unserer Modelle. Sowohl Türen als auch Schächte sind nach den Anforderungen der Norm DIN EN 81- 41 konzipiert.

Könnte es sein, obwohl wir die angeglichenen Standarte erfüllen, daß sich darüber hinaus noch andere Anforderungen an uns stellen? Zum Beispiel DIN 18008-4?

### Hotline-Antwort

Die Anfrage bezieht sich auf baurechtliche Anforderungen, insbesondere zu Anforderungen des Glasbau und einer absturzsicheren Verglasung. In der Regel gehört dies nicht zum Prüfumfang der ZÜS.

#### Verweise

Fahrkorbverglasungen: DIN EN 81-20, Ziffer 5.4.3.2.3

Glastüren: DIN EN 81-20, Ziffer 5.3.5.2

Schachtverglasungen: DIN EN 81-20, Ziffer 5.2.1.8

#### Was ist wie geregelt?

Baurechtliche Anforderungen sind in den sogenannten Bauregellisten enthalten. Die Bauregellisten sind bauordnungsrechtlich relevante Veröffentlichungen des Deutschen Institutes für Bautechnik (DIBt). In diesen Veröffentlichungen sind die durch die obersten Bauaufsichtsbehörden der Bundesländer bauaufsichtlich eingeführten geregelten und nicht geregelten Bauprodukte und Bauarten sowie die technischen Regeln für Bauprodukte und Bauarten aufgelistet.

Regelwerke, die in den Bauregellisten aufgeführt sind, sind zwingend anzuwenden. Anforderungen an Verglasungen sind Bestandteil der Bauregellisten und somit auch verbindliche Ausführungsgrundlage z.B. von Aufzugsschachtverglasungen.

Die Zusammenfassung aller oben genannten Regelwerke findet sich in der DIN 18008. Die DIN 18008 ist Bestandteil der Bauregellisten und somit bei der Ausführung von Verglasungen zwingend anzuwenden!

Unter die Forderungen der DIN 18008 nach einem statischen Nachweis der Glaskonstruktion fallen nahezu alle Aufzugsschachtgerüste und eventuell auch Teilumwehungen.

Im Zuge des Konformitätsbewertungsverfahrens zur Inverkehrbringung neuer Aufzugsanlagen mit verglasten Teilumwehungen oder geschlossenen Schächten hat der Montagebetrieb eine Übereinstimmungserklärung des Herstellers der Glaskonstruktion als Nachweis über die ordnungsgemäße Ausführung vorzulegen. Sinngemäß ist bei Umbauten von bestehenden Aufzugsanlagen zu verfahren.

Bestätigt vom DAfA-Hotline-Expertenteam	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	Datum:
Kenntnisnahme durch den DAfA	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	Datum:
Weitere Interpretationsanfrage an erforderlich	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	
	<input type="checkbox"/> Spiegelgremium		
	<input type="checkbox"/> CEN/TC10		
	<input type="checkbox"/> Notifizierte Stellen		
	<input type="checkbox"/> ZÜS		

## DAfA - Hotline

Richtlinie		Anfrage Nr. <b>01/2018</b>
Norm: EN 81-20	Ziffer:	Datum der Anfrage: 07.02.2018
Regelwerk:		Datum der Antwort:
<p>Bei Aufzugsanlagen im Bestand kommt es durch verschiedene Faktoren immer wieder zu Wassereintrag in die Aufzugsunterfahrten.</p> <p>Aus technischer Sicht ist eine bautechnische Abdichtung nicht immer möglich.</p> <p>Immer wieder erreichen daher meine Fachabteilung Anfragen zu stationären "Pumpen" in den Schachtgruben.</p> <p>Da es verschiedene Aussagen einzelner ZÜS-Mitarbeiter hierzu gibt die unsere Anlagen prüfen, möchten wir die Frage gerne an Sie weiterleiten.</p> <p>Ist die Installation einer stationären Wasserhebeanlage in einer Aufzugsunterfahrt zulässig und wenn ja müssen bestimmte Voraussetzungen gegeben sein? (Aufzugsfremde Einrichtung?)</p>		
<b>Hotline-Antwort</b>		
<p>Die Pumpe dient der sicheren Verwendung der Aufzugsanlage und ist grundsätzlich zulässig und nicht als aufzugsfremde Einrichtung anzusehen.</p> <p>Bei der nachträglichen Installation der Pumpe ist besonders auf die Erhaltung des Schutzraumes und die notwendigen Schutzabstände zu achten. Weiterhin muss evtl. noch die Gefährdungsbeurteilung z.B. im Hinblick auf die Wartung der Pumpe, erweitert werden.</p> <p>Sofern an der Pumpe regelmäßiger Wartungsbedarf besteht, sollte der Betreiber, z. B. durch einen schriftlichen Hinweis darauf aufmerksam gemacht werden, dass der Zugang zur Grube nur mit dem Aufzugsmonteur der Servicefirma erfolgen darf.</p>		
Bestätigt vom DAfA-Hotline-Expertenteam	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Datum: 12.03.2018
Kenntnisnahme durch den DAfA	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Datum: 22.11.2018
Weitere Interpretationsanfrage an erforderlich <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> Spiegelgremium <input type="checkbox"/> CEN/TC10 <input type="checkbox"/> Notifizierte Stellen <input type="checkbox"/> ZÜS	

<b>DAfA - Hotline</b>		
Richtlinie		Anfrage Nr. <b>02/2018</b>
Norm: EN 81-20	Ziffer:	Datum der Anfrage: 24.04.2018
Regelwerk:		Datum der Antwort: 04.09.2018
<p><b>Anfrage</b></p> <p>Im Rahmen der Modernisierung einer Bestandsanlage haben wir eine neue Steuerung in der Ausführung nach EN81-20 geliefert und diese gemäß der Norm mit einer Inspektionssteuerung in der Schachtgrube ausgerüstet.</p> <p>Die BA013 lässt im Rahmen der Modernisierung jede Ausführung zu, so lange mindestens das bestehende Sicherheitsniveau erhalten bleibt. Nebenleistungen sind abweichend von der TRBS 1121 nicht mehr vorgesehen.</p> <p>Welche Nebenleistungen sind gefordert um das gleiche Sicherheitsniveau der Bestandsanlage zu erhalten?</p> <p>Voraussetzung ist hier eine Anlage die auf Basis der TRA oder älteren Normen / Richtlinien erbaut wurde.</p>		
<p><b>Antwortvorschlag des Einreichers</b></p> <p>Als Nebenleistung sehen wir lediglich die Entriegelungsmöglichkeit der Schachttür, die auf einer Höhe von max. 1800mm vom Grubenboden aus angeordnet ist. Für die Nutzung und den Funktionstest der Inspektionssteuerung ist es erforderlich, dass die Schachttür verschlossen wird. Bei Arbeiten / Prüfungen ohne Inspektionssteuerung konnte die Schachttür offen verbleiben. Mit der zusätzlichen Entriegelungsmöglichkeit ergibt sich also für die Schachtgrube das gleiche Sicherheitsniveau wie vor der Modernisierung.</p>		
<p><b>Hotline-Antwort</b></p> <p>Entsprechend den Anforderungen der Betriebssicherheitsverordnung ist die Entriegelungsmöglichkeit der untersten Schachttür im Rahmen der Änderung der Steuerung bzw. des Einbaus einer Inspektionssteuerung in der Schachtgrube nicht zwingend erforderlich.</p> <p>Nach dem TOP-Prinzip ist hier die technische Lösung gewählt worden, die zu bevorzugen ist und in diesem Fall auch unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit angemessen erscheint. Aber auch eine organisatorische Maßnahme, wie z.B. die Arbeit mit zwei Personen, wobei eine Person außerhalb der Schachtgrube verbleibt wäre eine mögliche Schutzmaßnahme um das Risiko des Eingeschlossen sein zu begegnen. Diese muss der Verwender/Arbeitgeber festlegen und dokumentieren (Beschilderung an der Anlage, Beschreibung in Gefährdungsbeurteilung, wenn erforderlich). Auch der Einbau der Inspektionssteuerung in der Schachtgrube im Rahmen der Änderung der Steuerung ist nicht zwingend erforderlich. Hier sind ebenfalls organisatorische Maßnahmen möglich. Es obliegt dem Verwender/Arbeitgeber die Maßnahmen auszuwählen.</p> <p>Dem Antwortvorschlag des Einreichers der Anfrage 18-02 wird seitens der DAfA-Hotline gefolgt.</p> <p>Sofern die Installation einer Inspektionssteuerung in der Schachtgrube, die eine Alleinarbeit in der Grube ermöglicht, erfolgt ist eine Entriegelung der unteren Schachttür von der Schachtgrube vorzusehen, um ein Verlassen der Schachtgrube ohne weitere Hilfe einer zweiten Person sicher zu gewährleisten.</p>		
Bestätigt vom DAfA-Hotline-Expertenteam	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Datum: 04.09.2018
Kenntnisnahme durch den DAfA	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Datum: 22.11.2018
Weitere Interpretationsanfrage an erforderlich	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	
	<input type="checkbox"/> Spiegelgremium	
	<input type="checkbox"/> CEN/TC10	
	<input type="checkbox"/> Notifizierte Stellen	

ZÜS