

Der BdHB informiert seine Mitglieder

Notrufsysteme nach Aufzugsverordnung

Die Aufzugsverordnung macht weitgehende Vorgaben über Notrufsysteme. BdHB-Mitglied Peter Kolb informiert alle Haus- und Betriebstechniker über die Tragweite der Verordnung.

Aufzüge mit Personenbeförderung und geschlossenem Fahrkorb, die nach dem 30. Juni 1999 eingebaut und in Betrieb genommen werden, müssen nach der europäischen Aufzugsrichtlinie 95/116/EG Anhang 1 Nummer 4.5 (in deutsches Recht umgesetzt durch die 12 GSGV vom 17. Juni 1998) ein in beide Richtungen funktionierendes Kommunikationssystem im Fahrkorb haben, das eine ständige Verbindung mit einem rasch einsatzbereiten Notdienst ermöglicht.

Gemäß § 20 der Aufzugsverordnung hat der Betreiber einer Aufzugsanlage in der Personen befördert werden dürfen

- mindestens einen Aufzugswärter zu bestellen und diesen anzuweisen einzugreifen,

wenn Personen durch Betriebsstörungen im Fahrkorb eingeschlossen sind,

- dafür Sorge zu tragen, dass ein Aufzugswärter jederzeit leicht zu erreichen ist, solange die Aufzugsanlage zur Benutzung bereit steht. Nach TRA 105 Nr. 3.3 soll die Zeit von der Notrufabgabe bis zum Eintreffen der Hilfe an der Anlage eine halbe Stunde nicht überschreiten.

Wird die Telefonanlage des Betreibers auch für die Notrufe verwendet, ist Folgendes zu beachten:

- Notrufe dürfen nur einen Tastendruck im Fahrkorb erfordern. Ein Abheben eines Hörers und das Wählen einer Nummer sind nicht statthaft.

- Der Notrufknopf muss EN 81-1/2 15.2.3.1 entsprechen (gelb mit Klingelsymbol).
- Wird das durch Notruf angewählte Telefon gerade benutzt, muss eine Weiterleitung erfolgen, z. B. an die Notrufzentrale des Herstellers oder dem Telefonbenutzer muss der Notruf durch Anklopfen signalisiert werden – er muss dann sein Gespräch sofort beenden.
- Im Fahrstuhl muss hörbar sein, ob die Notverbindung aufgebaut wird. Dies geschieht über Freizeichen oder automatische Ansage. Ein optisches Signal ist nur zulässig, wenn die Benutzung durch Blinde ausgeschlossen ist.
- Der Notdienst muss, auch bei Weiterschaltung, erkennen können, aus welchem Aufzug der Notruf abgegeben wurde.
- Der Notdienst muss nach Notrufabgabe die Sprechverbindung zum Fahrkorb erneut aufbauen können.
- Der Notruf muss nach Stromausfall noch mindestens eine Stunde funktionsfähig sein.
- Bevor die Notruf-Empfangsstelle auch nur für Minuten verlassen wird, müssen, wenn keine Rufumleitung an

geeigneter Stelle vorhanden ist, zugehörige Aufzüge in einer Haltestelle abgeschaltet werden.

- Eine automatische Weiterleitung an ein Mobiltelefon, das nicht ständig funktioniert (Funkloch, Person schläft etc.) genügt nicht als Ersatz. Das Mobiltelefon kann jedoch beim Befreien von Personen zur Sprechverbindung zum Fahrkorb benutzt werden.
- Solange die für den Notruf notwendige Telefonanlage nicht funktioniert (Wartung etc.) müssen alle zugehörigen Aufzüge in einer Haltestelle abgeschaltet werden. Ein Weiterbetrieb ist nur noch ohne Personenbeförderung oder in Begleitung eines Aufzugswärters mit Sprechfunk zulässig. Hierbei dürfen Haltepunkte ohne Sprechfunkverbindung nicht angefahren werden.
- Freisprechstellen im Fahrkorb sollen so ausgeführt sein, dass ein Missbrauch zum Abhören des Fahrkorbes entfällt.

Soweit die Anweisungen des TÜV Bau und Betrieb GmbH auszugsweise an die Errichter und Betreiber von Aufzügen, die nach dem 30. Juni 1999 in Betrieb gehen. *Peter Kolb* ←

Uponor-Velta

Unterstützung für die „Fritz-Steimle-Stiftung“

Da gibt es in Deutschland seit 1973 einen jahrzehntelang anerkannten Fachbereich für Angewandte Thermodynamik und Klimatechnik, der unter Leitung eines überaus engagierten Chefs auf mehr als 1000 Diplom-Ingenieure und über 50 Doktoranden als Absolventen verweisen kann. Die wissenschaftliche Leistung des Professors spiegelt sich in unzähligen Anlagen und Technologien der Kälte- und Klimatechnik wider. Der Chef selbst ist Träger des Bundesverdienstkreuzes, der Rudolf-Planck-Medaille des DKV, ASHRAE-Fellow, Ehrenprofessor

der chinesischen Universität Tianjing, Ehrendoktor der Universität Bukarest, Herausgeber von Fachzeitschriften und hat auf vielen Kongressen und Veranstaltungen Architekten und TGA-Fachplaner für ihr Fachgebiet begeistert und motiviert. Doch nun wird nach der Emeritierung des Professors dessen Lehrstuhl nicht wieder besetzt, und bis 2006 soll der gesamte Studiengang Maschinenbau an dieser Bildungsstätte auslaufen. Undenkbar? Leider nicht. Es handelt sich um den Fachbereich von Prof. Dr.-Ing. Fritz Steimle an der Universität Essen. Was kann getan werden, um

die Kontinuität in Forschung, Entwicklung und Ausbildung junger Ingenieure im Sinne von Professor Steimle aufrecht zu erhalten? Ehemalige Mitarbeiter und Freunde gründeten die gemeinnützige „Fritz-Steimle-Stiftung“ zur Weiterführung der Forschungsarbeiten am Institut für Angewandte Thermodynamik und Klimatechnik. Ziele der Stiftung sind:

- Betreiben eines Institutes für Angewandte Thermodynamik und Klimatechnik mit internationalem Renommee,
- Fördern von Vorhaben zur Überführung neuester wissenschaftlicher Erkenntnisse,
- Ausloben von Preisen für hervorragende Leistungen im Fachgebiet sowie Gewähren von Stipendien für den befähigten Ingenieurwachstum,
- Erhöhen der Technikakzeptanz in der Gesellschaft.

Velta ist der Stiftung beigetreten und ruft auf, sich im Interesse der Branche an dem Vorhaben zu beteiligen. Unterstützen Sie die Fritz-Steimle-Stiftung und nehmen Kontakt auf: Universität Essen-GHS, Angewandte Thermodynamik und Klimatechnik
Telefon (02 01) 18 31 ←



Prof. Dr.-Ing. Fritz Steimle: Seit 1973 an der Universität Essen im Bereich Angewandte Thermodynamik und Klimatechnik in Forschung und Lehre tätig