

Zeitschrift: Wohnen
Herausgeber: Wohnbaugenossenschaften Schweiz; Verband der gemeinnützigen Wohnbauträger
Band: 85 (2010)
Heft: 4

Artikel: Verantwortung wahrnehmen : die Sicherheit älterer Aufzüge kann wesentlich erhöht werden
Autor: Hegglin, Raphael
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-170333>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

180 000 Aufzüge gibt es in der Schweiz. Ihre Benützung ist für uns selbstverständlich – doch ältere Anlagen weisen oft Mängel auf.

Fotos: Schindler

Die Sicherheit älterer Aufzüge kann wesentlich erhöht werden

Verantwortung wahrnehmen

Die Hälfte aller Aufzüge in der Schweiz ist älter als zwanzig Jahre. Diese Anlagen bergen vermehrt Sicherheitsrisiken. Neue Normen und Gesetze sollen nun alte Aufzüge sicherer machen. Trotzdem ist weiterhin die Eigenverantwortung der Betreiber gefragt.

Von Raphael Hegglin

Aufzüge gelten als äusserst sicheres Fortbewegungsmittel. Schätzungen gehen davon aus, dass weltweit rund 7,8 Millionen Anlagen in Betrieb sind, die mehrere Milliarden Menschen pro Tag befördern. Allein in der Schweiz gibt es 180 000 Aufzüge. Unfälle sind zwar selten, kommen aber vor, betont Hans Elsener, Head of Coporate Product Safety des Schindler-Konzerns. «In der Schweiz liegt die Unfallrate etwas höher als

im übrigen Europa.» Dafür gibt zwei Gründe: Bis 1999 gab es keine Bundesgesetzgebung für die Inverkehrsetzung neuer Aufzüge. Der zweite Grund ist das Alter der Aufzüge in unserem Land.

«Die Schweiz hat schon früh Aufzüge gebaut und diese sind – nicht wie in anderen Ländern – vom Zweiten Weltkrieg verschont geblieben», erklärt Hans Elsener weiter. Alte Aufzüge gibt es zwar auch in den umliegen-

den Ländern. Für diese gilt aber seit einigen Jahren die SNEL, die Safety Norm for Existing Lifts (EN 81-80). Länder wie Frankreich und Belgien haben diese Normen bereits eingeführt, Deutschland, Österreich, Spanien und Italien sind auf dem Weg dazu.

Verbindliche Euronorm

Hauptziel der SNEL ist es, existierende Aufzüge innerhalb nützlicher Frist an die heu-



Die Anhaltegenauigkeit eines Lifts ist ein wichtiges Kriterium für die Sicherheit.

tigen Sicherheitsstandards anzupassen. Auch die Schweiz will damit das Gefahrenpotenzial in alten Aufzügen reduzieren. Seit dem 1. Juli 2004 ist die SNEL als SIA-Norm 370.080 in Kraft. Ob und wie weit die Norm gesetzlich umgesetzt wird, obliegt allerdings den einzelnen Kantonen. Genf und Zürich nehmen dabei eine Pionierrolle ein. Sie haben Teile schon umgesetzt, Zürich zum Beispiel im Herbst 2008 mit der Inkraftsetzung der ESBA-Richtlinien, die sieben wichtige SNEL-Punkte aufführen (siehe Kasten).

Andere Kantone lassen sich mehr Zeit. Dies entbinde Fahrstuhlbesitzer aber nicht von der Verantwortung, für einen sicheren Aufzug zu sorgen, sagt Hans Elsener. «In den meisten Kantonen besteht zwar keine Pflicht zur Wartung und Modernisierung

von Aufzügen, passiert aber etwas, dann kommen Fragen an den Besitzer.» Diese könnten unter Umständen mit einer Schadenersatzklage verbunden sein (siehe Kasten).

Bundesregelung für neue Aufzüge

Ganz anders ist die Sicherheitslage bei neu in Verkehr gesetzten Aufzügen: Sie unterliegen der am 1. August 1999 in Kraft gesetzten eidgenössischen Aufzugsverordnung, die für alle Kantone verbindlich ist. Die Aufsicht über den Vollzug der Verordnung obliegt dem Staatssekretariat für Wirtschaft Seco. Vom Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement bezeichnete Kontrollorgane führen jedes Jahr Stichproben durch und prüfen, ob die Sicherheitsvorkehrungen dem neusten Stand der Technik entsprechen. «Bei modernen Aufzügen sind die Gefahren massiv reduziert», sagt Elsener.

Obwohl es noch keine Statistiken gibt, geht Silvia Glaus vom Schweizer Verein für Aufzugssicherheit (SAV-ASA) von einer «erheblichen Zahl» an Unfällen und Beinaheunfällen bei alten Aufzügen aus. «Auch alte Aufzüge sind prinzipiell sicher. Sie werden aber mit einer unglaublichen Selbstverständlichkeit benützt.» Unaufmerksamkeit oder gar fahrlässiges Verhalten könne gravierende Folgen haben.

Vielfältige Mängel

«Die schwerwiegendsten Verletzungen entstehen, wenn Gliedmassen zwischen Aufzugsschwelle und Schachtwand eingeklemmt werden», sagt Glaus. Die Hauptgründe dafür: fehlende Kabinenabschlusstüren. Ein weiteres Sicherheitsrisiko sind

defekte Sichtfenster. «Die Unfälle passieren meist, wenn Kinder unbeaufsichtigt im Aufzug fahren oder sich Personen in einen überladenen Lift quetschen.

Unfälle passieren ebenfalls aufgrund schlechter Anhaltegenauigkeit von Liften: Je nach Ladegewicht halten diese nicht exakt auf dem Niveau einer Etage, worauf die Fahrgäste über die so gebildete Stufe stolpern. «Diese Unfälle werden wegen der Überalterung der Gesellschaft noch stark zunehmen», ist Silvia Glaus überzeugt. Auch Steckenbleiben in alten Aufzügen birgt Risiken: Das Notrufsignal ist oft ein einfacher Klingelton im Treppenhaus und wird nicht immer gehört – besonders nach Feierabend und an freien Tagen. «Das kann zu unangenehmen oder gefährlich langen Wartezeiten führen», sagt Glaus.

Modernisierung empfohlen

Um die Sicherheit von älteren Aufzügen zu erhöhen, raten Aufzugshersteller im Zusammenhang mit SNEL und der damit verbundenen Haftungsfragen darum zu einer Modernisierung. Dabei wird üblicherweise eine Kabinenabschlusstür installiert und der Antrieb ersetzt, um die Anhaltegenauigkeit zu gewährleisten, sowie eine Notrufvorrichtung eingerichtet, die mit einer rund um die Uhr besetzten Telefonzentrale verbunden ist. Eine Aufzugsmodernisierung könne stufenweise durchgeführt werden, damit es nur zu kurzen Ausfällen komme und sich die Investitionskosten aufteilen, sagt Silvia Glaus. Nicht immer lohnt sich eine Modernisierung: «Ab einem gewissen Punkt kommt eine komplette Neuanschaffung günstiger.»

Haftung bei alten Aufzügen und Fahrtreppen

Der Gesetzgeber in der Schweiz setzt beim Betrieb von alten Aufzügen und Fahrtreppen schweremässig auf Eigenverantwortung. Eine Pflicht zum Modernisieren und Nachrüsten bestehender Anlagen gibt es nicht. Allerdings: Gemäss Artikel 58 im Obligationenrecht haftet der Eigentümer für Schäden, die aus mangelhaftem Unterhalt eines Bauwerkes entstehen – auch Aufzüge und Fahrtreppen gelten als Bauwerke. Bei einem Unfall wird die untersuchende Behörde deshalb auch nachprüfen, ob die Anlage dem «anerkannten Stand» der Technik entspricht. Wird ein Werkmangel infolge einer vorsätzlich unterlassenen Anpassung an die heutigen Baustandards als Unfallursache geltend gemacht, muss der Aufzugsbesitzer mit einem juristischen Verfahren rechnen.

Sicherheitstipps für Aufzugsbenutzer

Aufzugshersteller raten bei Fahrten in älteren Aufzügen:

- Kinder und Behinderte nicht alleine fahren lassen
- Wenn keine Kabinentüren vorhanden: Sicherheitsabstand zur Schachtwand
- Wenn kein 24-Stunden-Notrufdienst vorhanden: Aufzug am Wochenende und an Feiertagen nicht benutzen, ohne dass jemand Bescheid weiss
- Sich in Aufzügen nicht hinter schweres, sperriges Transportgut stellen
- Kontrollblick beim Verlassen des Aufzugs: Lift und Etage könnten eine Stufe bilden

Die ESBA-Richtlinie

Folgende Mängel müssen im Kanton Zürich an Aufzügen, die vor dem 1. August 2001 gebaut worden sind, nach Inkraftsetzung der ESBA-Richtlinie behoben werden:

- Antriebssystem mit schlechter Anhaltegenauigkeit
- Ungeeignetes Glas an den Schachttüren
- Kritisches Verhältnis von Nutzfläche zu Nennlast
- Kabinen ohne Türen
- Fehlende oder unzulängliche Notbeleuchtung in der Kabine
- Fehlende oder unzulängliche Puffer
- Fehlende oder unzulängliche Notruf-einrichtung