



(11) **EP 2 325 128 A1**

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:
25.05.2011 Patentblatt 2011/21

(51) Int Cl.:
B66B 11/00 ^(2006.01) **B66B 5/00** ^(2006.01)
B66B 11/02 ^(2006.01)

(21) Anmeldenummer: **11157755.7**

(22) Anmeldetag: **24.09.2008**

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR HR HU IE IS IT LI LT LU LV MC MT NL NO PL PT RO SE SI SK TR
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL BA MK RS

(72) Erfinder: **Lienemann, Manfred**
26632, Ihlow (DE)

(74) Vertreter: **Felber, Josef**
Felber & Partner AG
Dufourstrasse 116
8034 Zürich (CH)

(30) Priorität: **16.10.2007 DE 102007049737**

(62) Dokumentnummer(n) der früheren Anmeldung(en) nach Art. 76 EPÜ:
08016763.8 / 2 050 703

Bemerkungen:
Diese Anmeldung ist am 10-03-2011 als Teilanmeldung zu der unter INID-Code 62 erwähnten Anmeldung eingereicht worden.

(71) Anmelder: **H. Henseler AG**
6403 Küßnacht am Rigi (CH)

(54) **Aufzuganlage für Personen und/oder Lasten mit zumindest einer Aufzugskabine**

(57) Aufzuganlage (1) für Personen und/oder Lasten zur Verbindung mehrerer Erschliessungsebenen (2) in einem Gebäude (3) mit einem Aufzugschacht (4), der einen Schachtboden (5), eine Schachtdecke (6) und eine mit einer Schachttür (7) verschliessbare Schachttöffnung (8) aufweist und einen Aufzug (9), welcher mit einem Antrieb (10), einer Steuerung (11), einem Grundgerüst (12) und zumindest einer Aufzugskabine (13) ausgestattet ist, wobei die Aufzugskabine (13) Kabinenwände (14), eine Kabinentür (15), einen Kabinenboden (16) und eine Kabinendecke (17) umfasst und an dem Grundgerüst (12) angeordnet ist. Dabei liegt der Erfindung die Aufgabe zugrunde, eine Möglichkeit zu schaffen, eine Aufzuganlage derart auszuführen, dass das Servicepersonal besonderes gut geschützt ist, vorallem dann, wenn der Schachtboden betreten werden muss. Dies wird erreicht durch eine erfindungsgemässe Aufzuganlage (1), bei der die Steuerung (11) des Aufzugs (9) beim Betreten des Schachtbodens (5) für den Regelfahrbetrieb abgeschaltet ist.

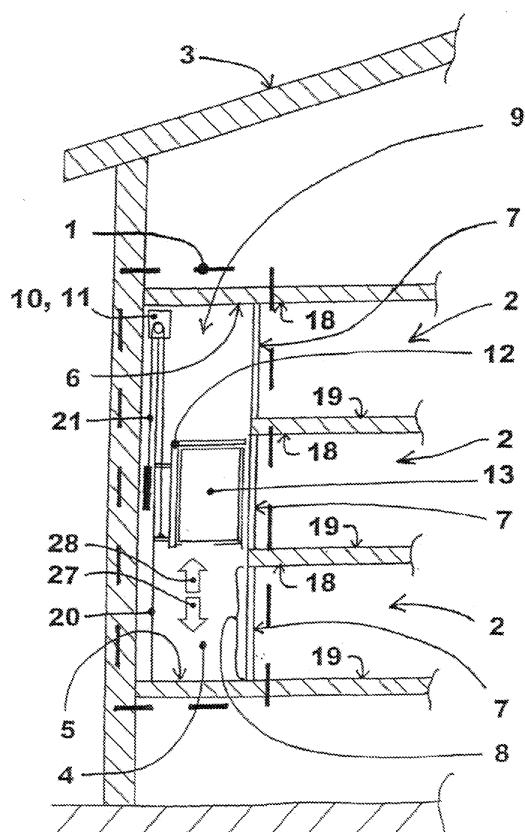


Fig. 1

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft eine insbesondere seilmechanische Aufzuganlage für Personen und/oder Lasten zur Verbindung mehrerer Erschließungsebenen in einem Gebäude mit einem Aufzugschacht, der einen Schachtboden, eine Schachtdecke und eine mit einer Schachttür verschließbare Schachttöffnung aufweist und einen Aufzug, welcher mit einem Antrieb, einer Steuerung, einem Grundgerüst und zumindest einer Aufzugskabine ausgestattet ist, wobei die Aufzugskabine Kabinenwände, eine Kabinentür, einen Kabinenboden und eine Kabinendecke umfasst und an dem Grundgerüst angeordnet ist.

[0002] Zum vertikalen Transport von Personen und/oder Lasten in Gebäuden sind Aufzuganlagen bekannt. Die Aufzuganlagen bestehen prinzipiell aus der technischen Komponente des Aufzugs und der baulichen Komponente des Aufzugschachts. Ein Aufzug mit einem Seilzug zum vertikalen Transport von Personen und/oder Lasten zwischen verschiedenen vertikal übereinander liegenden Ebenen eines Gebäudes ist unter anderem aus der Druckschrift US 1,164,115 bekannt.

[0003] Bei modernen Aufzügen sind das Grundgerüst, also die tragende Struktur, und die eigentliche Aufzugskabine unabhängige Elemente der Aufzugvorrichtung. Das Grundgerüst ist meist in Form eines flachen Rahmens mit einer kragarmförmigen Aufnahme ausgestaltet, wobei die Aufzugskabine stehend auf dieser Aufnahme befestigt ist und das Grundgerüst in vertikaler Richtung eine größere Ausdehnung aufweist als die Aufzugskabine.

[0004] Zur Unterbringung der für den Betrieb der Aufzuganlage notwendigen Technik und als Schutzraum für Servicepersonal vorgeschrieben erstreckt sich der Aufzugschacht an seinen Enden über die Rohdecke der obersten Erschließungsebene und unter den Rohboden der untersten Erschließungsebene hinaus. Daher muss in einem Gebäude in den Geschossen ober- und unterhalb der Erschließungsebenen zusätzlicher Raum, Über- und Unterfahrt genannt, vorgesehen werden und/oder bei bestehenden Gebäuden vorhanden sein. Dabei ist die Unterfahrt zum einen notwendig, um bei der Anfahrt der untersten Erschließungsebene einen Teil des Aufzugs, beispielsweise einen Teil des Grundgerüsts, aufnehmen zu können, zum anderen dient die Unterfahrt als Schutzraum für Servicepersonal, welches sich am Schachtboden, also in dem Schacht unter dem Aufzug, aufhalten könnte. Für die Schachtdecke bestehen analog dazu Anforderungen, wodurch eine Überfahrt üblich ist.

[0005] Bei der Nachrüstung von Aufzügen in bestehenden Gebäuden ist es oft nicht oder nur unter hohem Aufwand möglich, eine Unterfahrt zu realisieren. Die DE 202005 016 050 U1 beschreibt einen Aufzug, bei dem eine Unterfahrt geringer Höhe realisierbar ist. Dies ist möglich, da die Aufzugskabine an der tragenden Struktur des Grundgerüsts hängend angeordnet ist.

[0006] Müssen bei einem außerregelmäßigen Halt des

Aufzugs, insbesondere zwischen zwei Erschließungsebenen, Personen aus der Aufzugskabine aussteigen, so besteht die Gefahr, dass diese Personen durch die geöffnete Schachttür in den Schacht stürzen und sich verletzen. Zur Vermeidung ist üblicherweise an der Unterseite der Aufzugskabine eine feststehende Verkleidung, eine sogenannte Schürze vorgesehen, welche die Schachttöffnung unterhalb der Aufzugskabine verschließt. Beim Anfahren der untersten Ebene taucht die Schürze in die ausreichend dimensionierte Unterfahrt ein.

[0007] Eine Aufzuganlage muss aufgrund der räumlichen Zwänge üblicherweise frühzeitig in der Planung eines Gebäudes berücksichtigt werden. Umso schwieriger ist der nachträgliche Einbau einer Aufzuganlage in ein bestehendes Gebäude, insbesondere wenn die Aufzuganlage nicht alle Geschosse eines Gebäudes erschließen soll.

[0008] Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine Aufzuganlage derart auszuführen, dass diese flexibel in einem bestehenden Gebäude nachrüstbar oder in einem neu zu errichtenden Gebäude individuell planbar ist, wobei das Servicepersonal besonders gut geschützt ist, vorallem dann, wenn der Schachtboden betreten werden muss.

[0009] Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß mit einer Vorrichtung gemäß den Merkmalen des Anspruchs 1 gelöst. Die weitere Ausgestaltung der Erfindung ist den Unteransprüchen zu entnehmen.

[0010] Erfindungsgemäß ist also eine Aufzuganlage vorgesehen, bei der die lichte vertikale Erstreckung der Aufzuganlage zwischen dem Schachtboden und der Schachtdecke geringer und/oder gleich dem Abstand zwischen einer Rohdecke der obersten Erschließungsebene und einem Rohboden der untersten Erschließungsebene ist. Hierdurch ist es möglich, die Aufzuganlage flexibel in einem bestehenden Gebäude zu errichten oder mit der Planung der Aufzuganlage bei einem Neubau zu einem wesentlich späteren Zeitpunkt, insbesondere nach Fertigstellung des Rohbaus, zu beginnen.

[0011] Vorteilhaft ist es, dass die Aufzugskabine von drei Seiten durch Schachttöffnungen betretbar ist. Hierdurch ist es möglich, die Aufzuganlage auch in Gebäuden mit unregelmäßigen Grundrissen oder komplizierten Geometrien zu betreiben.

[0012] Damit sich die Aufzugskabine in dem Aufzugschacht nicht pendelnd bewegt oder gar die Wände des Aufzugschachts in ungewollter Weise berührt, ist die Aufzugskabine mittels vertikal im Aufzugschacht angeordneten Fahrschienen geführt. Das Grundgerüst ist über einen Seilzug mit dem Antrieb verbunden, wobei der Seilzug an einer Umlenkrolle anliegt. Bei seilmechanischen Aufzügen ist an einem ersten Ende des Seilzugs das Grundgerüst befestigt und an dem anderen Ende des Seilzugs ein Gegengewicht befestigt. Die Umlenkrolle ist ein Element des Antriebs. Günstig ist es, dass der Antrieb auf den Fahrschienen seitlich eines Bewegungsraumes der Aufzugskabine angeordnet ist. Hierdurch ist es möglich, dass der Antrieb nicht in den Bewegungsraum der

Aufzugskabine hineinragt.

[0013] Günstig ist es, dass bei einem Halt der Aufzugskabine in der obersten Erschließungsebene die Kabinendecke niveaugleich oder oberhalb des Antriebs positioniert ist. Hierdurch ist es möglich, dass die Schachtdecke niedriger oder niveaugleich zu der Rohdecke der obersten Erschließungsebene angeordnet ist.

[0014] Vorteilhaft ist weiterhin, dass der Seilzug im Umfeld des Kabinenbodens mit dem Grundgerüst verbunden ist, wobei das Umfeld vom Kabinenboden ausgehend das erste Drittel der vertikalen Erstreckung der Aufzugskabine umfasst. Hierdurch ist es möglich, dass der Antrieb derart im Aufzugschacht positionierbar ist, dass bei einem Halt der Aufzugskabine in der obersten Erschließungsebene die Kabinendecke oberhalb oder im Bereich des Antriebs positioniert ist.

[0015] Günstig ist es, dass das Grundgerüst einen Kragarm im Bereich der Kabinendecke aufweist, an dem eine Zugstange mit einem ersten Ende befestigt ist, wobei an einem zweiten Ende der Zugstange eine Auflage vorgesehen ist. Hierdurch ist es möglich, dass die Lasten des Kabinenbodens und/oder der Aufzugskabine über die Auflage abgetragen werden. Da auch das Grundgerüst eine Auflage aufweist, ist der Kabinenboden zumindest zweiseitig gelagert. Hierdurch ist es möglich, dass der Kabinenboden eine geringe Bauhöhe aufweist.

[0016] Ein elektrisches oder manuelles Öffnen der Kabinentür und der Schachttür ist üblicherweise möglich, wenn sich der Kabinenboden im Bereich von zirka 150 mm ober- oder unterhalb vom Geschossniveau befindet. Damit ist es möglich, während eines Niveaueingleichs zwischen Kabinenboden und Erschließungsebene den Öffnungsvorgang von Kabinentür und Schachttür bereits zu beginnen und so die Aufenthaltszeit der Aufzugskabine in einer Erschließungsebene zu verkürzen. Günstig ist es, dass mittels einer Zusatz-Türverriegelung ein Öffnen der Kabinentür und der Schachttür ausschließlich bei einer Aufwärtsfahrt, einer Bewegung der Aufzugskabine in Richtung Schachtdecke, möglich ist. Hierdurch ist es möglich, dass die Schürze nicht ständig parallel zur Schachttür positioniert sein muss.

[0017] Günstig ist auch, dass am Kabinenboden zumindest eine Schürze beweglich, insbesondere schwenk-, falt- und/oder klappbar, angeordnet ist. Hierdurch ist es möglich, dass die Schürze bei einer Störung der Aufzugvorrichtung aus einer Halteeinrichtung gelöst wird und aufgrund der Schwerkraft der Schürze oder mithilfe eines beispielsweise elektrischen Antriebs in eine Position, die im Wesentlichen parallel zur Kabinentür ist, bewegt wird. Durch die bewegliche Schürze kann, im Gegensatz zu einer starren Schürze, auf eine Unterfahrt unterhalb der untersten Erschließungsebene weitestgehend verzichtet werden. Dadurch reduzieren sich die Baukosten für den Einbau oder die Nachrüstung eines Aufzugs.

[0018] Eine Notbefreiung der eingeschlossenen Fahrgäste kann nur durch eingewiesenes Personal erfolgen. So ist sichergestellt, dass vor dem Öffnen der Kabinentür

die Schürze parallel zur Schachttür positioniert ist. Hierdurch ist es möglich, einen Absturz der zu bergen der Fahrgäste in den Aufzugschacht zu vermeiden. Als weitere Sicherheitsmaßnahme ist die Steuerung mit dem Auslösen der Schürze abgeschaltet.

[0019] Günstig ist es, dass die Schürze parallel zum Kabinenboden zumindest mittelbar an diesem anlegbar ist. Hierdurch ist es möglich, dass für die Schürze, die im Regelbetrieb mit der Halteeinrichtung in waagerechter Ausrichtung zum Kabinenboden arretiert ist und so stets in waagerechter Ausrichtung eng am Kabinenboden anliegt, kein großer Bauraum unterhalb der untersten Erschließungsebene benötigt wird.

[0020] Günstig ist es, dass die Schürze einteilig oder mehrteilig ist. Hierdurch ist es möglich, auch bei Aufzügen mit kleiner Grundfläche bei der Notbefreiung eine große vertikale Schachttöffnung zu überdecken.

[0021] Im Zusammenwirken mit der Zusatz-Türverriegelung, welche die Kabinen- und Schachttür erst öffnet, wenn die Niveaudifferenz zwischen Kabinenboden und dem Geschoss kleiner als 25 mm ist, ist es vorteilhaft, dass ein Schutzstreifen feststehend am Kabinenboden angeordnet ist. Hierdurch ist es möglich, zu verhindern, dass eine auf den Aufzug wartende Person ihre Füße durch die während des Niveaueingleichs öffnende Schachttür bewegt und diese dann zwischen der Aufzugskabine und der Geschossdecke einklemmt.

[0022] Günstig ist es, dass der Schutzstreifen und die Schürze sich über die gesamte Breite der Schachttöffnung erstrecken und aus einem festen Material ausgeführt sind. Durch diese Ausbildung ist einerseits sichergestellt, dass die Schürze eine sich ergebende Öffnung des Schachts in der gesamten Breite des Schachts abdeckt. Durch die Ausführung in einem festen Material wird im Einsatzfall ein Nachgeben des Schutzstreifens und/oder der Schürze vermieden.

[0023] Günstig ist es, dass der Schutzstreifen einen abgewinkelten Bereich aufweist, der zu einer von der Schachttöffnung abgewandten Seite des Schutzstreifens orientiert ist. Hierdurch ist es möglich, die Quetschgefahr für die Füße zu verringern.

[0024] Besonders vorteilhaft ist es, dass die Schürze mittels einer insbesondere seitlich der Schürze positionierten Schiene führbar ist. Hierdurch ist es möglich, eine ein- oder mehrteilige Schürze derart auszuführen, dass diese keiner gesonderten Auslösung bedarf, sondern sich stets in einer Einsatzposition befindet. Dabei ist es möglich, die Schürze bei der Annäherung des Aufzugs an den Schachtboden aus einer im Wesentlichen vertikalen Position in eine raumsparende, insbesondere horizontale Position mittels der Schiene zu bewegen. Bewegt sich die Aufzugskabine wieder nach oben, bewegt sich die Schürze zurück in die Einsatzposition.

[0025] Dabei ist es günstig, dass der Schutzstreifen auf einer der Schachttöffnung zugewandten Seite zwischen Schürze und Schachttöffnung angeordnet ist. Hierdurch ist es möglich, den Schutzstreifen möglichst dicht an der Schachttöffnung anzuordnen, wodurch die Effek-

tivität des Schutzstreifens, die Quetschgefahr für die Füße zu verringern, verbessert wird.

[0026] Zum Schutz der Fahrgäste ist es weiterhin vorteilhaft, Vorrichtungen zur Gefährdungsverhinderung vorzusehen. Besonders günstig ist es, dass die Kabinentür eine Zusatzsicherung aufweist. Hierdurch ist es möglich, dass die Kabinentür bei einem Halt der Aufzugkabine zwischen den Geschossen nicht aus dem Inneren der Aufzugkabine zu öffnen ist. Eingeschlossene Personen können die Tür nicht selbstständig öffnen, wodurch die Absturzgefahr unterbunden wird.

[0027] Um bei Wartungsarbeiten die Verletzung von Servicepersonal im Aufzugschacht zu vermeiden, ist es günstig, dass Aufsetzelemente auf der Kabinendecke und im Bereich des Schachtbodens vorgesehen sind. Hierdurch ist es möglich, dass die Aufzugkabine nicht bis zur Schachtdecke und/oder zum Schachtboden bewegt werden kann, wenn die Aufsetzelemente in Funktionsstellung gebracht worden sind. Besonders günstig ist es, dass die Aufsetzelemente als Stützen von einer Wand des Aufzugschachts ausklappbar sind. Hierdurch ist es möglich, diese im Regelbetrieb des Aufzugs außerhalb des den Aufzugschacht abschließenden Schachtbodens aufzubewahren, wodurch das erforderliche Raumvolumen zwischen dem Schachtboden und der Aufzugkabine geringer als üblich ausfallen kann.

[0028] Vorteilhaft ist es, dass mittels der Steuerung der Betrieb der Aufzuganlage in einem Regelfahrbetrieb, einer Inspektionsfahrt und einem Notbetrieb möglich ist. Hierdurch ist es möglich, die Aufzuganlage in unterschiedlichen Betriebszuständen zu betreiben.

[0029] Zum Schutz des Servicepersonals ist es weiterhin vorteilhaft, Vorrichtungen zur Gefährdungsverhinderung vorzusehen. Besonders günstig ist es, dass der Schachtboden nur durch die untere Schachtöffnung betretbar ist. Günstig ist es weiterhin, dass eine Notentriegelung der Schachttür der unteren Schachtöffnung sensorisch überwacht ist. Hierdurch ist es möglich, dass die Steuerung des Aufzugs beim Betreten des Schachtbodens für den Regelfahrbetrieb abgeschaltet ist.

[0030] Besonders günstig ist es, dass bei einer Abwärtsfahrt, einer Bewegung der Aufzugkabine in Richtung Schachtboden, während der Notentriegelung der Schachttür der unteren Schachtöffnung die Abwärtsfahrt von einer Fangvorrichtung des Aufzugs unterbrochen ist. Hierdurch ist es möglich, bei Wartungsarbeiten am Boden des Aufzugschachts eine Abwärtsfahrt des Aufzugs in jedem Fall auszuschließen.

[0031] Die Steuerung des Aufzugs ist bei Wartungsarbeiten mittels eines Not-Aus-Tasters abschaltbar. Besonders günstig ist es, dass bei der Notentriegelung der Schachttür der unteren Schachtöffnung das Servicepersonal mittels einer optischen und/oder akustischen Signalisierung an das Aufrichten und/oder Ausklappen der Aufsetzelemente erinnerbar ist. Dabei können Aufsetzelemente eingesetzt werden, bei denen die Steuerung durch das Aufrichten und/oder Ausklappen der Aufsetzelemente für den Regelfahrbetrieb abschaltbar ist.

[0032] Um Verletzungen des zu Wartungsarbeiten auf der Kabinendecke mitfahrenden Servicepersonals zu vermeiden, ist die Steuerung des Antriebs von Sicherheitsmitteln beeinflussbar. Besonders günstig ist es, dass die Kabinendecke nur durch sensorisch überwachte Schachtöffnungen zugänglich ist. Hierdurch ist es möglich, beim Öffnen einer der die Schachtöffnungen verschließenden Schachttüren die Steuerung auf den Betriebszustand "Inspektionsfahrt" umzustellen, wo durch der Betrieb des Aufzugs durch Innen- und Außenkommandos gesperrt ist.

[0033] Günstig ist es, dass mittels eines Not-Aus-Tasters die Steuerung für den Regelfahrbetrieb abschaltbar ist. Hierdurch ist es möglich, während der Wartungsarbeiten eine ungewollte Fahrt des Aufzugs zu verhindern.

[0034] Günstig ist es weiterhin, dass mit dem Aufrichten und/oder Ausklappen der Aufsetzelemente auf der Kabinendecke die Inspektionsfahrt möglich ist. Hierdurch ist es möglich, dass für die Person auf der Aufzugskabine stets ein ausreichender Schutzraum vorhanden ist Grundsätzlich ist der Fahrweg einer Inspektionsfahrt mittels einer Sicherheitsschaltung zirka 2000 mm vor dem theoretischen Kontakt der Aufzugkabine mit der Schachtdecke beendet, wobei bei einem Versagen der Steuerung der Inspektionsfahrt mittels eines zweiten Sicherheitsschalters die Inspektionsfahrt abschaltbar ist. Weiterhin ist es durch diese technischen Schutzvorrichtungen möglich, die Schachtdecke in einem Niveau mit der Rohdecke der oberen Erschließungsebene zu realisieren. Dies ist besonders beim nachträglichen Einbau, beispielsweise in denkmalgeschützten Gebäuden, vorteilhaft, da ein Raum oberhalb der oberen Erschließungsebene nicht benötigt wird.

[0035] Besonders günstig ist es, dass eine Person beim Betreten der Kabinendecke mittels einer optischen und/oder akustischen Signalisierung an das Aufrichten und/oder Ausklappen der Aufsetzelemente erinnerbar ist. Ob bei Wartungsarbeiten am Schachtboden oder bei Inspektionsfahrten auf der Kabinendecke, vorteilhaft ist es, dass nach Rückstellung aller Sicherheitsschalter und dem Schließen der Schachttüren die Steuerung für den Regelfahrbetrieb abgeschaltet ist. Hierdurch ist eine ungewollte Wiederaufnahme des Regelfahrbetriebs durch das Servicepersonal oder durch Dritte vermeidbar.

[0036] Außerdem ist es vorteilhaft, dass nach Betätigung eines Schalters in einem Schaltschrank der Aufzuganlage die Steuerung auf Regelfahrbetrieb zurückgesetzt ist. Hierdurch ist es möglich, dass das Servicepersonal den Regelfahrbetrieb des Aufzugs erst wieder einleiten kann, wenn alle Sicherheitsmaßnahmen aufgehoben wurden.

[0037] Die Erfindung lässt verschiedene Ausführungsformen zu. Zur weiteren Verdeutlichung ihres Grundprinzips ist eine davon in der Zeichnung dargestellt und wird nachfolgend beschrieben. Diese zeigt in

Fig. 1 einen Schnitt durch ein Gebäude mit einer Aufzuganlage;

- Fig. 2 eine geschnittene und vergrößerte Darstellung eines Abschnitts der in Figur 1 gezeigten Aufzuganlage in der obersten Erschließungsebene;
- Fig. 3 eine geschnittene und vergrößerte Darstellung eines Abschnitts der in Figur 1 gezeigten Aufzuganlage in einer beliebigen Erschließungsebene;
- Fig. 4 eine geschnittene und vergrößerte Darstellung eines Abschnitts der in Figur 1 gezeigten Aufzuganlage in der untersten Erschließungsebene;
- Fig. 5 eine geschnittene und vergrößerte Darstellung eines in Figur 4 gezeigten Aufsetzelements in Ruhestellung;
- Fig. 6 eine geschnittene und vergrößerte Darstellung eines in Figur 4 gezeigten Aufsetzelements in Funktionsstellung.

[0038] Figur 1 zeigt einen Schnitt durch ein Gebäude 3 mit einer Aufzuganlage 1. Die Aufzuganlage 1 besteht aus einem Aufzugschacht 4 und einem Aufzug 9. Die Elemente des Aufzugs 9 sind eine Aufzugkabine 13, die an einem Grundgerüst 12 befestigt ist, wobei das Grundgerüst 12 über einen Seilzug 21 mit einem Antrieb 10 verbunden ist. Zum Betrieb der Aufzuganlage 1 ist der Aufzug 9 weiterhin mit einer Steuerung 11 ausgestattet, mittels welcher eine Aufwärtsfahrt 28 und eine Abwärtsfahrt 27 der Aufzugkabine 13 in verschiedenen Betriebszuständen möglich ist. Das Grundgerüst 12 des Aufzugs 9 wird an einer Fahrschiene 20 geführt, auf welcher der Antrieb positioniert ist. Die Aufzuganlage 1 ist in einem Gebäude 3 eingebaut. Die Aufzuganlage 1 erstreckt sich dabei nur über drei Erschließungsebenen 2 der fünf Geschosse des Gebäudes 3. Die vertikale Erstreckung der Aufzuganlage 1 wird begrenzt von dem Schachtboden 5 und der Schachtdecke 6. Diese vertikale Erstreckung zwischen dem Schachtboden 5 und der Schachtdecke 6 ist geringer und/oder gleich dem Abstand zwischen einer Rohdecke 18 der obersten Erschließungsebene und einem Rohboden 19 der untersten Erschließungsebene 2. Eine solche Aufzuganlage 1 kann flexibel in einem bestehenden Gebäude 3 errichtet werden, da nur die Decken und Böden zwischen der obersten Erschließungsebene 2 und der untersten Erschließungsebene 2 durchbrochen werden müssen. Die Geschosse obere und unterhalb der Erschließungsebenen 2 bleiben von der Aufzuganlage 1 unbeeinflusst. Die Rohdecke 18 der obersten Erschließungsebene 2 und der Rohboden 19 der untersten Erschließungsebene 2 müssen für den Einbau und den Betrieb der Aufzuganlage 1 nicht durchbrochen werden. Die Erschließungsebenen 2 sind mit dem Aufzugschacht 4 durch Schachttöffnungen 8 verbunden, welche mittels Schachttüren 7 verschließbar sind.

[0039] Die Figuren 2, 3 und 4 zeigen eine geschnittene und vergrößerte Darstellung der in Figur 1 gezeigten Aufzuganlage 1. Dabei ist ein Kabinenboden 16 der Aufzugkabine 13 in demselben Niveau wie die Oberkante eines Fußbodenaufbaus 32 in der Erschließungsebene 2. Der Fußbodenaufbau 32 umfasst alle Aufbauten, die auf dem Rohboden 19 aufgetragen sind, beispielsweise Fußbodenheizung, Estrich, Hohlböden mit Leitungstechnik und Bodenbelag. Der Raumabschluss der Aufzugkabine 13 wird mittels zumindest einer Kabinenwand 14, dem Kabinenboden 16 und der Kabinendecke 17 erreicht. Der Kabinenboden ist aus Holz oder einem Verbundmaterial, insbesondere Alucobond-Platte, gefertigt und weist eine Materialstärke von zirka 20 mm auf. Von der Erschließungsebene 2 ist die Aufzugkabine durch die Schachttöffnung 8 zugänglich. Die Aufzugkabine 13 ist von zu mindest einer Auflage 26, die über eine Zugstange 25 mit einem Kragarm 24 des Grundgerüsts 12 verbunden ist, gehalten. Das Grundgerüst 12 ist über einen Seilzug 21 mit dem Antrieb 10 verbunden und wird in dem Aufzugschacht 4 mittels einer Fahrschiene 20 geführt. Der Antrieb 10 ist auf der Fahrschiene 20, jedoch unter der Rohdecke 18 der Erschließungsebene 2 positioniert. Der Seilzug 21 ist an dem Grundgerüst 12 in einem Umfeld des Kabinenbodens 16 befestigt. Das Umfeld umfasst vom Kabinenboden 16 ausgehend das erste Drfttel der vertikalen Erstreckung der Aufzugkabine 13. Bei einer Störung der Aufzugvorrichtung 1 könnte die Aufzugkabine 13 zwischen zwei Erschließungsebenen 2 feststehen. Werden in der Aufzugkabine 13 eingeschlossene Personen befreit, besteht die Gefahr, dass diese bei geöffneter Schachttür 7 unterhalb der Aufzugkabine 13 durch die Schachttöffnung 8 gleiten und in den Aufzugschacht 4 stürzen. Um einen solchen Absturz zu verhindern, ist es möglich, eine am Kabinenboden 16 beweglich angeordnete Schürze 29 aus einer Halteeinrichtung zu lösen und in eine Position, die im Wesentlichen parallel zur Kabinentür 15 ist, zu bewegen. Die Kabinentür 15 und die Schachttür 7 werden üblicherweise erst geöffnet, wenn die Niveaudifferenz zwischen Kabinenboden 16 und der Oberkante des Fußbodenaufbaus 32 der Erschließungsebene 2 kleiner als 25 mm ist. Um zu verhindern, dass eine auf die Fahrt mit dem Aufzug 9 wartende Person ihre Füße durch die während des Niveausausgleichs öffnende Schachttür 7 bewegt und den Fuß dann zwischen der Aufzugkabine 13 und dem Fußbodenaufbau 32 ein klemmt, ist ein feststehender Schutzstreifen 30 am Kabinenboden 16 angeordnet.

[0040] Figur 2 zeigt eine geschnittene und vergrößerte Darstellung eines Abschnitts der in Figur 1 gezeigten Aufzuganlage 1 mit einem Aufzugschacht 4 und einem Aufzug 9, wobei die Aufzugkabine 13 unterhalb der Schachtdecke 6 in der obersten Erschließungsebene 2 positioniert ist. Figur 2 zeigt weiterhin, dass die Schachttöffnung 8 mittels der in einer Türführung 35 bewegten Schachttür 7 schließbar ist. Im Bereich der Schachttür 7 ist in der Aufzugkabine 13 eine Kabinentür 15 mit einem Kabinentürantrieb 36 angeordnet.

[0041] Figur 3 zeigt eine geschnittene und vergrößerte Darstellung eines Abschnitts der in Figur 1 gezeigten Aufzuganlage 1, wobei die Aufzugkabine 13 in dem Aufzugschacht 4 im Bereich einer beliebigen Erschließungsebene 2 positioniert ist. Die Figur 2 zeigt einen seilmechanischen Aufzug 9. Beim seilmechanischen Aufzug 9 wird der Seilzug 21, der an einem Ende über das Grundgerüst 12 die Aufzugkabine 13 und am anderen Ende ein Gegengewicht 33 trägt, über eine Treibscheibe des Antriebs 10 geführt. Der Seilzug 21 ist nicht an der Treibscheibe befestigt, sondern wird durch die Reibung gehalten und bewegt. Der Schutzstreifen 30 weist einen zu einer von der Schachtoffnung 8 abgewandten Seite des Schutzstreifens 30 orientierten abgewinkelten Bereich 31 auf, der es ermöglicht, die Quetschgefahr für die Füße zu verringern. Ein Aufsetzen des Grundgerüsts 12 auf dem in den Figuren 1 und 4 dargestellten Schachtboden 5 wird durch einen Puffer 34 gedämpft.

[0042] Figur 4 zeigt eine geschnittene und vergrößerte Darstellung eines Abschnitts der in Figur 1 gezeigten Aufzuganlage 1, wobei die Aufzugkabine 13 in dem Aufzugschacht 4 im Bereich der untersten Erschließungsebene 2 positioniert ist. Durch die bewegliche Schürze 29 kann, im Gegensatz zu einer starren Schürze, auf eine Unterfahrt verzichtet werden. Der Rohboden 18 der untersten Erschließungsebene 2 muss nicht durchbrochen werden und das Geschoss unterhalb der untersten Erschließungsebene 2 bleibt unbeeinflusst. Der in Figur 4 dargestellte Rohboden 18 weist lediglich eine Ausnehmung auf. Um bei Wartungsarbeiten die Verletzung von Servicepersonal im Aufzugschacht 4 zu vermeiden, sind Aufsetzelemente 22 im Bereich des Schachtbodens 5 vorgesehen. Die Aufzugkabine 13 kann beim Einsatz der Aufsetzelemente 22 nicht bis zum Schachtboden 5 bewegt werden.

[0043] Die Figuren 5 und 6 zeigen eine geschnittene und vergrößerte Darstellung eines in Figur 4 gezeigten Aufsetzelements 22. Das im Bereich des Schachtbodens 5 angeordnete Aufsetzelement 22 ist als eine Art Stütze von einer Wand des Aufzugschachts 4 aus klappbar. Im Regelbetrieb des Aufzugs 9 liegt das Aufsetzelement 22 an der Wand des Aufzugschachts 4 an. Wird das Aufsetzelement 22 in Funktionsstellung gebracht, kann die Aufzugkabine 13 nicht bis zum Schachtboden 5 bewegt werden.

Patentansprüche

1. Aufzuganlage für Personen und/oder Lasten zur Verbindung mehrerer Erschließungsebenen in einem Gebäude mit einem Aufzugschacht, der einen Schachtboden, eine Schachtdecke und eine mit einer Schachttür verschließbare Schachtoffnung aufweist und einen Aufzug, welcher mit einem Antrieb, einer Steuerung, einem Grundgerüst und zumindest einer Aufzugkabine ausgestattet ist, wobei die Auf-

zugkabine Kabinenwände, eine Kabinentür, einen Kabinenboden und eine Kabinendecke umfasst und an dem Grundgerüst angeordnet ist, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Steuerung (11) des Aufzugs (9) beim Betreten des Schachtbodens (5) für den Regelfahrbetrieb abgeschaltet ist.

2. Aufzuganlage nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** bei einer Abwärtsfahrt (27), einer Bewegung der Aufzugkabine in Richtung Schachtboden (5), während der Notentriegelung der Schachttür (7) der Schachtoffnung (8) der untersten Erschließungsebene (2) die Abwärtsfahrt (27) von einer Fangvorrichtung des Aufzugs (9) unterbrochen ist.
3. Aufzuganlage nach zumindest einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** bei einer Notentriegelung einer Schachttür (7) das Servicepersonal mittels einer optischen und/oder akustischen Signalisierung an das Aufrichten und/oder Ausklappen des Aufsetzelements (22) erinnerbar ist.
4. Aufzuganlage nach zumindest einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Steuerung (11) durch das Aufrichten und/oder Ausklappen des Aufsetzelements (22) für den Regelfahrbetrieb abschaltbar ist.
5. Aufzuganlage nach zumindest einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Kabinendecke (17) nur durch sensorisch überwachte Schachtoffnungen (8) zugänglich ist.
6. Aufzuganlage nach zumindest einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** mittels eines Not-Aus-Tasters die Steuerung (11) für den Regelfahrbetrieb abschaltbar ist.
7. Aufzuganlage nach zumindest einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** mit dem Aufrichten und/oder Ausklappen des Aufsetzelements (22) auf der Kabinendecke (17) die Inspektionsfahrt möglich ist.
8. Aufzuganlage nach zumindest einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** bei einem Versagen der Steuerung (11) der Inspektionsfahrt mittels eines zweiten Sicherheits Schalters die Inspektionsfahrt abschaltbar ist.
9. Aufzuganlage nach zumindest einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** eine Person beim Betreten der Kabinendecke (17) mittels einer optischen und/oder akustischen Signalisierung an das Aufrichten und/oder Ausklappen des Aufsetzelements (22) erinnerbar ist.

10. Aufzuganlage nach zumindest einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** nach Rückstellung aller Sicherheitsschalter und dem Schließen der Schachttüren (7) die Steuerung (11) für den Regelfahrbetrieb abgeschaltet ist. 5
11. Aufzuganlage nach zumindest einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** nach Betätigung eines Schalters in einem Schaltschrank des Aufzugs (9) die Steuerung (11) auf Regelfahrbetrieb zurückgesetzt ist. 10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

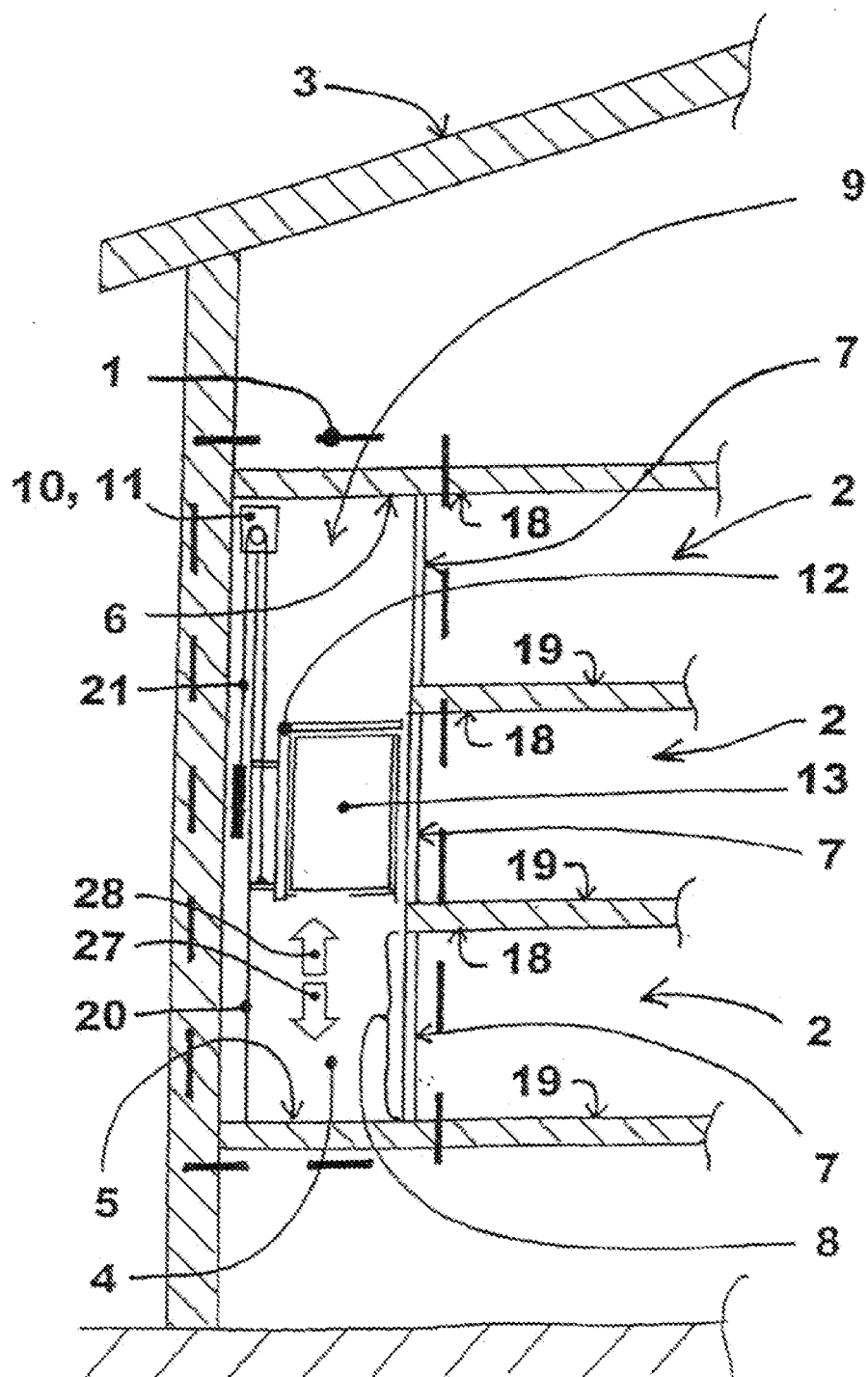


Fig. 1

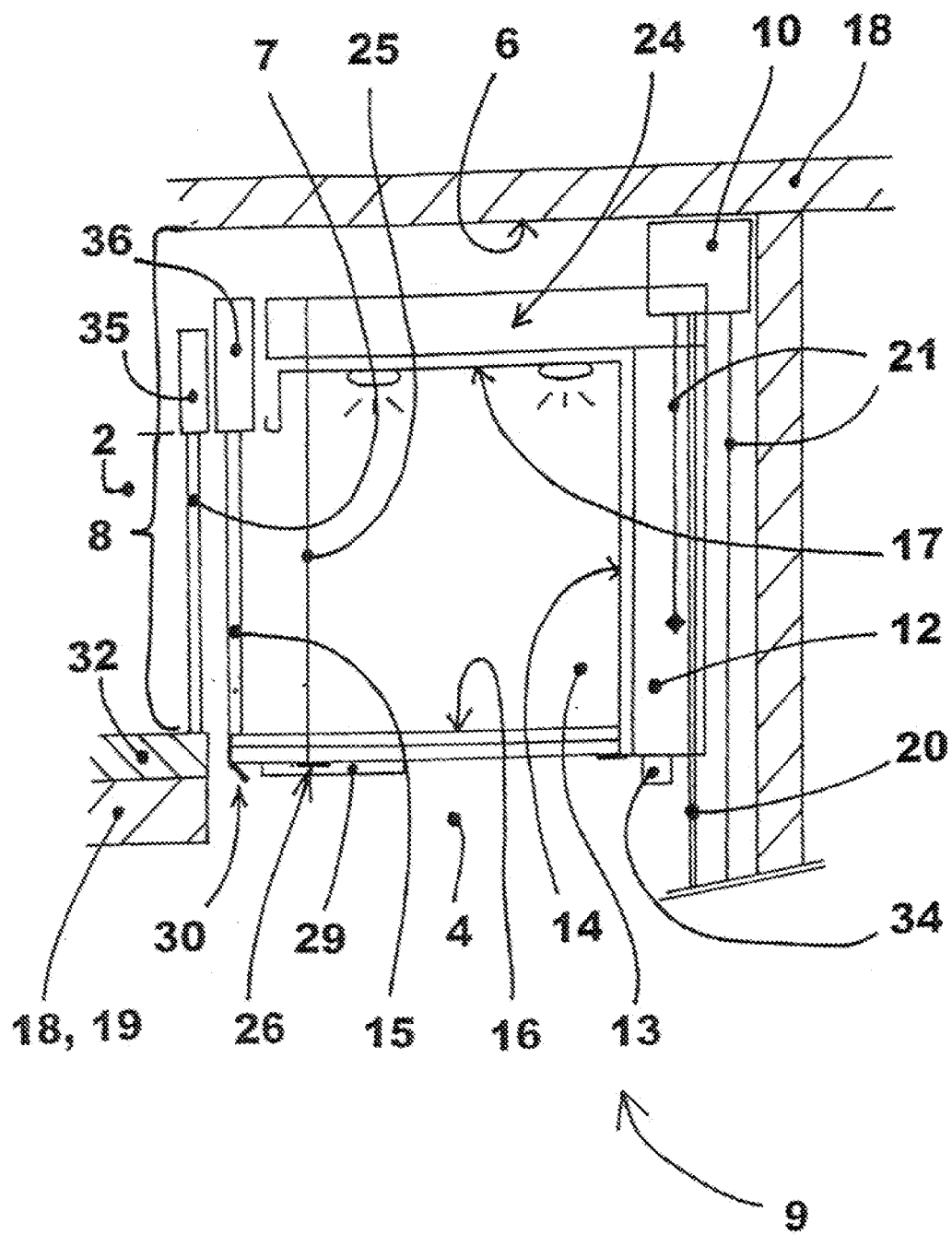


Fig. 2

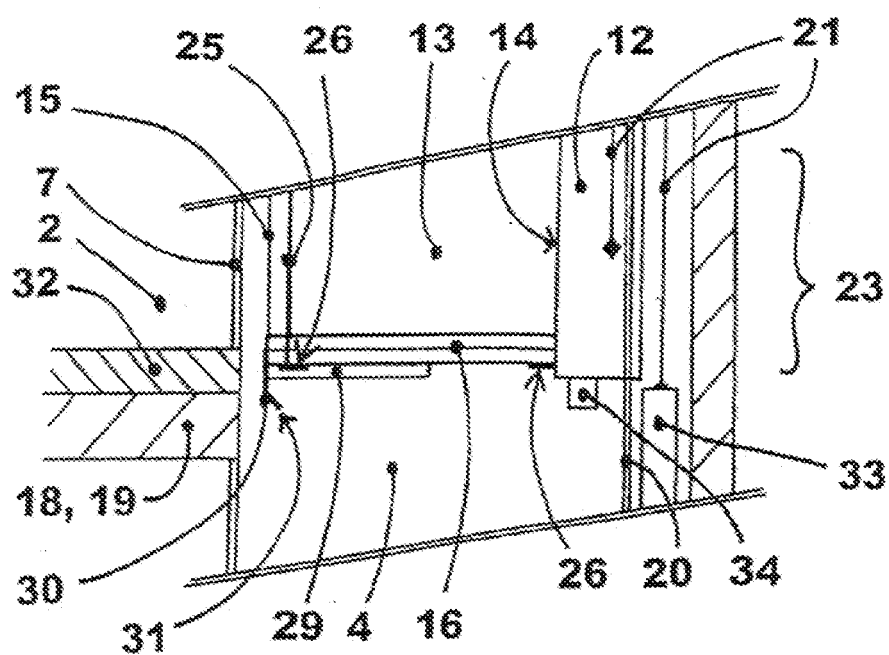


Fig. 3

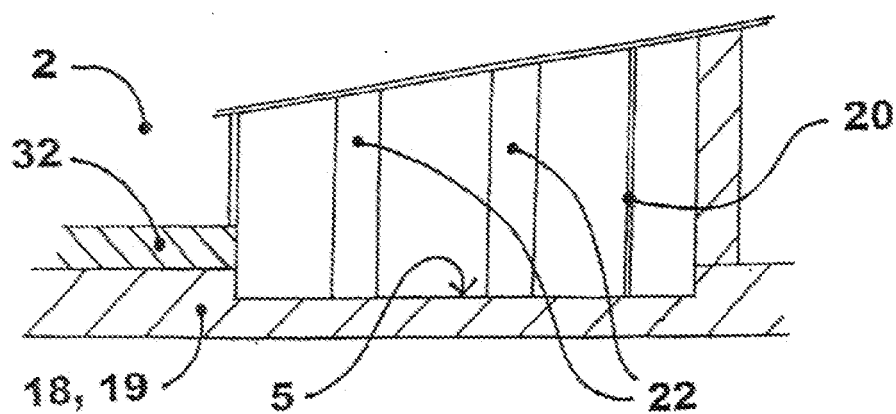


Fig. 4

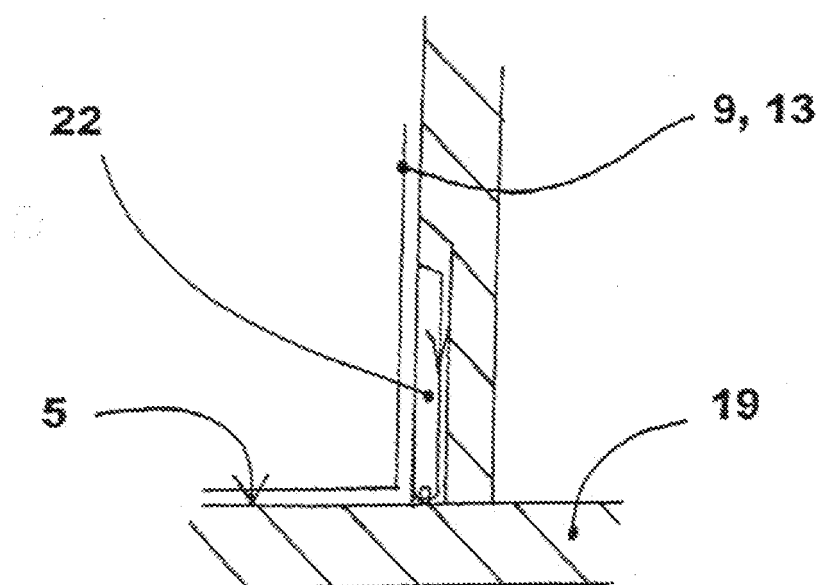


Fig. 5

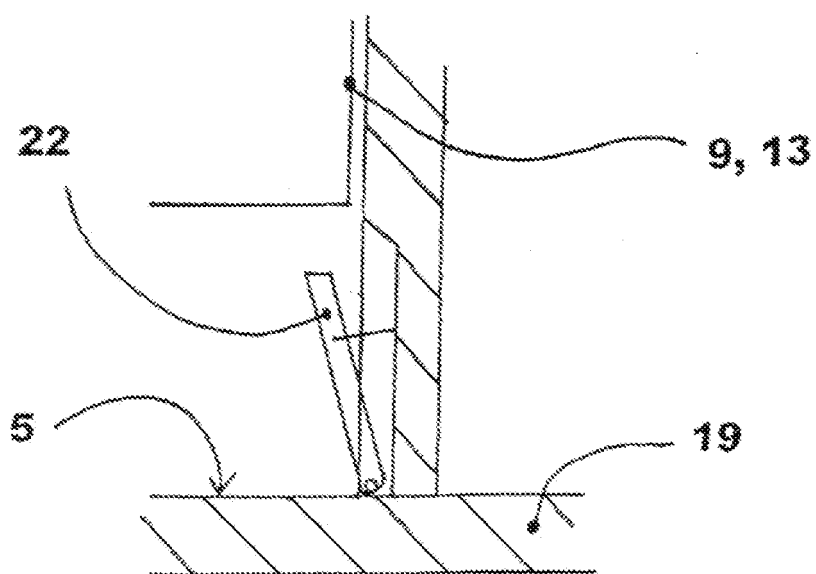


Fig. 6



EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

 Nummer der Anmeldung
EP 11 15 7755

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (IPC)
X	US 6 202 797 B1 (SKOLNICK STEVEN M [US] ET AL) 20. März 2001 (2001-03-20)	1,3,10	INV. B66B11/00
Y	* Spalte 2, Zeilen 1-13 *	4-6,9	B66B5/00
	* Spalte 2, Zeilen 32-67; Abbildungen 1,2 *		B66B11/02
	* Spalte 1, Zeilen 19-37 *		

X	EP 1 110 900 A1 (MITSUBISHI ELEVATOR EUROPEAN B V [NL]) 27. Juni 2001 (2001-06-27)	1,2,7,8,10,11	
A	* Absätze [0014] - [0018], [0020] - [0023] *	3	

Y	WO 2006/067542 A1 (OTIS ELEVATOR CO [US]; CABELLERO JOSE [ES]; CANO RICARDO [ES]; MONZON) 29. Juni 2006 (2006-06-29)	5,9	
A	* Seite 4, Zeilen 1-26; Abbildungen 2a,2b *	1	

Y	WO 97/23399 A (MACUGA HENRY J [US]) 3. Juli 1997 (1997-07-03)	4,6	
A	* Seite 5, Spalten 20-25; Abbildungen 2,3 *	1-3,7-11	RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (IPC)
	* Seite 14, Zeilen 16-20 *		E05B
	* Seite 7, Zeilen 22-32 *		B66B
	* Seite 8, Zeilen 1-9 *		A41D

Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort Den Haag		Abschlußdatum der Recherche 12. April 2011	Prüfer Iuliano, Emanuela
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	

 2
EPO FORM 1503 03 82 (P04C03)

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 11 15 7755

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentdokumente angegeben.

Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am

Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

12-04-2011

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung		Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
US 6202797	B1	20-03-2001	CN	1286207 A	07-03-2001
			FR	2797860 A1	02-03-2001
			JP	2001080835 A	27-03-2001

EP 1110900	A1	27-06-2001	AT	299835 T	15-08-2005
			AU	3244201 A	03-07-2001
			CN	1434784 A	06-08-2003
			DE	69926244 D1	25-08-2005
			DE	69926244 T2	24-05-2006
			WO	0146058 A1	28-06-2001

WO 2006067542	A1	29-06-2006	BR	PI0419237 A	18-12-2007
			CN	101084157 A	05-12-2007
			EP	1833747 A1	19-09-2007
			HK	1115744 A1	03-12-2010
			JP	2008524095 T	10-07-2008

WO 9723399	A	03-07-1997	AU	2240397 A	17-07-1997
			US	6138798 A	31-10-2000
			US	5806633 A	15-09-1998

EPO FORM P0461

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82

IN DER BESCHREIBUNG AUFGEFÜHRTE DOKUMENTE

Diese Liste der vom Anmelder aufgeführten Dokumente wurde ausschließlich zur Information des Lesers aufgenommen und ist nicht Bestandteil des europäischen Patentdokumentes. Sie wurde mit größter Sorgfalt zusammengestellt; das EPA übernimmt jedoch keinerlei Haftung für etwaige Fehler oder Auslassungen.

In der Beschreibung aufgeführte Patentdokumente

- US 1164115 A [0002]
- DE 202005016050 U1 [0005]