



Baumusterprüfbescheinigung

Bescheinigungs-Nr.:	G 703-1
Prüfstelle:	TÜV SÜD Industrie Service GmbH Abteilung New Technologies Gottlieb-Daimler-Str. 7 70794 Filderstadt - Deutschland
Bescheinigungsinhaber:	Langer & Laumann Ing.-Büro GmbH Wilmsberger Weg 8 48565 Steinfurt - Deutschland
Hersteller:	Langer & Laumann Ing.-Büro GmbH Wilmsberger Weg 8 48565 Steinfurt - Deutschland
Produkt:	Fahrkorbtürverriegelungs-Modul als Erweiterung eines TSG Türantriebs, um die Fahrkorbtür außerhalb der Fahrkorbtürentriegelungszone zu sperren, so dass ein Öffnen der Fahrkorbtür vom Inneren des Fahrkorbs ausgeschlossen ist.
Typ:	TSG V4
Prüfgrundlage:	- EN 81-20:2020 - EN 81-50:2020
Prüfbericht:	G 703-1 vom 16.01.2026
Ergebnis:	Das Produkt entspricht den Anforderungen der Prüfgrundlage, sofern die Anforderungen des Anhangs dieser Baumusterprüfbescheinigung eingehalten sind.
Ausstellungsdatum:	16.01.2026
Gültig bis:	15.01.2031



Mark Dietz



Technische Leitung der Fördertechnik



1 Anwendungsbereich

1.1 Die Fahrkorbtürverriegelung sorgt dafür, dass die Türblättermitnehmer und damit auch die Türblätter in der Geschlossenposition bleiben, wenn die Fahrkorbtürverriegelung geschlossen ist. Die Fahrkorbtürverriegelung muss erst in der Entriegelungszone einfahren, bevor anschließend der Türantrieb den Riemen bzw. den Türflügelmitnehmer und damit auch den Türflügel öffnen kann.

Die Überwachungs- und Ansteuerungsfunktion der Fahrkorbtürverriegelung wird von einem zusätzlichen Steuergerät übernommen, Typ TSG V4. Dieses Steuergerät erkennt, über zusätzlich angebrachte Sensoren, die Entriegelungszone und wertet die vorliegenden Eingangssignale aus und bildet daraus folgende sichere Informationen:

- Entriegelungszone aktiv
- Geschwindigkeitssignal des Fahrkorbes

Stellt das Steuergerät fest, dass der Fahrkorb eine definierte Geschwindigkeit unterschreitet und die Türzone „aktiv“ geschaltet ist, so kann die Fahrkorbtürverriegelung die Fahrkorbtür freigegeben. Wenn anschließend noch ein „Tür-Öffnen-Signal“ vorliegt, kann die Fahrkorbtür geöffnet werden.

Die ausgewählten FK-Türverriegelungen enthalten einen Sicherheitskontakt für die Einbindung in den Sicherheitskreis, dieser wird ebenfalls geöffnet und der Sicherheitskreis im Bereich der Fahrkorbtür unterbrochen. Daran anschließend erfolgt zusätzlich die Öffnung des Sicherheitskreisschalters durch die nicht mehr geschlossene Fahrkorb- und Schachttür.

Wird ein Schließsignal an den Türantrieb angelegt, so wird die Fahrkorb- und die über das Türschwert mitgenommene Schachttür geschlossen. Wenn die Fahrkorbtür bzw. die dazugehörige Schachttür geschlossen sind, so sind die jeweiligen Sicherheitskontakte der Türen ebenfalls geschlossen. Das Steuergerät der Fahrkorbtürverriegelung liest das „Tür-Geschlossen-Signal“ von dem Türantrieb ein und schließt die Fahrkorbtürverriegelung und damit den Sicherheitskreis. Der Fahrkorb kann anschließend die Haltestelle verlassen.

1.2 Die Verriegelungsfunktion der Fahrkorbtür ist nicht Bestandteil der freiwilligen Baumusterprüfung für das Fahrkorbtürverriegelungs-Modul als Erweiterung eines TSG Türantriebs.

1.3 Das Türsteuergerät Typ TSG V4 mit Erweiterungsplatine 4E/4A wurde durch den TÜV Nord, Zertifikat Registrier-Nr. 44 207 13099305 mit Ausstellungsdatum vom 13.05.2024 und Ablaufdatum 12.05.2029 geprüft.

1.4 Die Fahrkorbtürverriegelung Typ STA3A wurde durch das Liftinstituut, Zertifikat Nr. NL20-400-1002-366-01 Revision Nr. 1 mit Ausstellungsdatum vom 17.12.2025 und Ablaufdatum 17.12.2030 geprüft.

1.5 Die Fahrkorbtürverriegelung mit Schubriegel und Fehlschließsicherung und Motorantrieb (DLF1MO; DLF2MO) wurde durch den TÜV SÜD, Bescheinigungs-Nr. EU-DL 808-2 mit Ausstellungsdatum vom 11.09.2023 geprüft.

1.6 Die Fahrkorbtürverriegelung mit Schubriegel (ohne Fehlschließsicherung) und Motorantrieb (DL1MO; DL2MO) wurde durch den TÜV SÜD, Bescheinigungs-Nr. EU-DL 807-2 mit Ausstellungsdatum vom 11.09.2023 geprüft.

2 Bedingungen

2.1 Alle sicherheitsrelevanten Parameter müssen nachvollziehbar dokumentiert werden.

2.2 Die Anweisungen in den Bedienungsanleitungen des Herstellers sind zu befolgen.

2.3 Die vom Hersteller der Steuerung vorgegebenen Umgebungstemperaturen und die relativen Luftfeuchten sind zu beachten.

2.4 Die vom Hersteller der Steuerung vorgegebenen Anforderungen zur Schutzart sind zu beachten.

2.5 Der Aufstellungsort der Steuerung muss den Anforderungen des Verschmutzungsgrads II genügen.



- 2.6 Vor Inbetriebnahme muss durch eine Prüforganisation das korrekte Zusammenspiel der gesamten Verriegelungskomponenten geprüft werden.
- 2.7 Eine Notbefreiung muss durch spezielle Hilfsmittel außerhalb des Entriegelungszone, durch eine sachkundige Person, möglich sein.

3 Hinweise

- 3.1 Diese Baumusterprüfbescheinigung entspricht aus rechtlichen Gründen keiner EU-Baumusterprüfung gemäß Anhang IV Abschnitt A (EU-Baumusterprüfung für Sicherheitsbauteile nach Anhang III) der Richtlinie 2014/33/EU.

In der Liste der Sicherheitsbauteile (Anhang III der Richtlinie 2014/33/EU) sind Überwachungs- und Ansteuerungsfunktionen für Fahrkorbtüren nicht enthalten. Daher kann dafür keine EU-Baumusterprüfbescheinigung gemäß Anhang IV Abschnitt A (EU-Baumusterprüfung für Sicherheitsbauteile für Aufzüge) der Richtlinie 2014/33/EU ausgestellt werden
- 3.2 Die Prüfergebnisse beziehen sich nur auf den Prüfgegenstand und die damit verbundene Prüfung der Konformität.
- 3.3 Diese Baumusterprüfbescheinigung wurde auf Basis folgender harmonisierten Normen erstellt:
 - EN 81-20:2020 (D), Kapitel 5.3.9.2
 - EN 81-50:2020 (D), Kapitel 5.2

Bei Änderungen bzw. Ergänzungen der oben genannten Normen bzw. bei Weiterentwicklung des Standes der Technik wird eine Überarbeitung der Baumusterprüfbescheinigung notwendig.
- 3.4 Das Einhalten der Bedingungen für die IP-Schutzarten für elektrische Betriebsmittel ist nicht Bestandteil dieser Baumusterprüfung.
- 3.5 An dem Fahrkorbtürverriegelungs-Modul muss ein Schild mit den Angaben zur Identifikation des Bauteiles mit Namen des Herstellers, Kennzeichen (Nummer) der Baumusterprüfbescheinigung und Typbezeichnung vorhanden sein.
- 3.6 Diese Baumusterprüfbescheinigung beruht auf dem Stand der Technik, der durch die zurzeit gültigen harmonisierten Normen dokumentiert wird. Bei Änderungen bzw. Ergänzungen dieser Normen bzw. bei Weiterentwicklung des Standes der Technik kann eine Überarbeitung notwendig werden.