

Stellungnahme der TÜV SÜD Industrie Service GmbH zum Antrag der CDU-Fraktion vom 31. März 2015

Die CDU-Fraktion hat beim Schleswig-Holsteinischen Landtag vor dem Hintergrund der „Bewahrung der Volksfest- und Marktkultur“ folgenden Antrag gestellt:

Die Landesregierung wird aufgefordert, im Rahmen der Bauministerkonferenz eine bundeseinheitliche Regelung abzustimmen, die die Hinweise der Berufsverbände der Schausteller aufgreift, um eigene landesrechtliche Normen entsprechend anzupassen.

Dabei sind die rechtlichen Voraussetzungen für künftige Planungs- und Handlungssicherheit der Fahrgeschäftsbetreiber unter folgenden Prämissen zu schaffen:

- 1. Normenwechsel haben keinen Einfluss auf den Anlagenbestand, solange keine neuen oder bisher nicht erkannte Gefahrenmomente hinzukommen und die Betriebssicherheit gewährleistet ist.**
- 2. Die Ausführungsgenehmigungen werden wie Genehmigungen für stationäre Fahrgeschäfte in Parks künftig unbefristet oder zumindest längerfristig erteilt.**
- 3. Die Anlagen müssen weiterhin einer wiederkehrenden technischen Prüfung unterzogen werden.**

Hierzu nimmt die TÜV SÜD Industrie Service GmbH, Genehmigungsstelle für fliegende Bauten des TÜV SÜD, wie folgt Stellung:

Ausgangslage ist nach unserem Verständnis der Anfrage die ablehnende Haltung der Schausteller gegen die in den aktuellen baurechtlichen Regelungen vorgesehene Anwendung der seit 01.01.2013 geltenden europäischen Normen DIN EN 13814 und DIN EN 13782 auch für die Verlängerung der Ausführungsgenehmigung für Fliegende Bauten, die ursprünglich nach der DIN 4112 berechnet, geprüft und genehmigt wurden. Insbesondere befürchten die Schausteller wohl einen erhöhten Prüf- und Sanierungsaufwand für Fliegende Bauten.

Fliegende Bauten sind nach den jeweiligen Bauordnungen der Länder bzw. der Musterbauordnung „bauliche Anlagen, die geeignet und bestimmt sind, wiederholt aufgestellt und abgebaut zu werden“, z.B. Festzelte und Zirkuszelte, nicht ortsfeste Tribünen in Zirkuszelten, Bühnen und Bühnenüberdachungen, sowie Fahrgeschäfte (Karussells, Autoscooter, Achterbahnen, Riesenräder etc.).

Bei der Mehrzahl der Fliegenden Bauten, auch bei bestimmten weniger komplexen Fahrgeschäften, wie z.B. Autoscootern, können trotz des Normenwechsels die bestehenden Ausführungsgenehmigungen, ggf. mit geringen Einschränkungen, unproblematisch verlängert werden. Auswirkungen hat der Normenwechsel unter bestimmten Voraussetzungen nur für ältere, komplexe Fahrschäfte mit dynamisch hoch belasteten Bauteilen.

Die Handlungs- und Planungssicherheit der Fahrgeschäftsbetreiber ist nach unserer Auffassung durch die aktuell geltenden Regelungen, die den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit berücksichtigen, unter Berücksichtigung der im Mittelpunkt stehenden Gefahrenabwehr hinreichend gewährleistet.

Zu den in der Anfrage genannten Prämissen im Einzelnen:

1. Normenwechsel haben keinen Einfluss auf den Anlagenbestand, solange keine neuen und bisher nicht erkannten Gefahrenmomente hinzukommen.

Die DIN 4112 basiert auf einem mehr als 30 Jahre alten Sicherheitskonzept und wird neueren technischen Erkenntnissen nicht gerecht. Sie wurde vom Deutschen Institut für Normung e.V. (DIN) zurück

gezogen und kann folglich nicht mehr fortgeschrieben und neuen Erkenntnissen im Hinblick auf die Sicherheit und den Stand der Technik angepasst werden. Das in der DIN 4112 abgebildete Sicherheitskonzept ist veraltet, da nach neueren Erkenntnissen in dieser reinen Berechnungsnorm sicherheitstechnisch wesentliche Aspekte, wie vorzeitige Materialermüdung, notwendige steuerungs- und regelungstechnische Maßnahmen sowie ausreichende Sicherung der Fahrgäste nicht berücksichtigt werden. Daraus entstehen insbesondere für ältere, komplexe Fahrgeschäfte mit hoch beanspruchten dynamischen Bauteilen folgende Gefahrenmomente: Versagen von Bauteilen durch dynamische Einwirkung mit zunehmender Einsatzzeit der Fahrgeschäfte, Fehlfunktion im Anforderungsfall (also dann, wenn die Sicherungseinrichtungen notwendig werden), sowie unzureichende Rückhaltung der Fahrgäste in den Fahrgeschäften. Diese Gefahren können nur durch eine Nachprüfung der technischen Unterlagen, also der theoretischen Auslegung des Fahrgeschäftes, erkannt und bewertet werden, wie es die neue DIN EN 13814 vorsieht. In jüngerer Vergangenheit haben sich an älteren Fahrgeschäften vermehrt Unfälle ereignet, die auch auf die auf die genannten Gefahrenmomente zurück zu führen sind.

Die Bauaufsichtsbehörden der Länder haben sich deshalb darauf verständigt, die neuen europäischen Normen DIN EN 13814 und DIN EN 13782, als technische Bauvorschrift einzuführen und diese damit auch für die Verlängerung von Ausführungsgenehmigungen anzuwenden. Um den Übergang für bestehende Fliegende Bauten, die noch nach der alten DIN 4112 beurteilt wurden, verhältnismäßig zu gestalten, hat der Arbeitskreis Fliegende Bauten der Fachkommission Bau „Entscheidungshilfen“ für die Ermessensausübung der Genehmigungsbehörden erarbeitet, die von den zuständigen Genehmigungsstellen, auch von TÜV SÜD, durchgängig anzuwenden sind. Diese enthalten für die Verlängerungsbescheide sog. Musternebenbestimmungen, die nicht die vollständige Anwendung der DIN EN 13814 oder DIN EN 13782, sondern eine anlagenbezogene Überprüfung bereits identifizierter sicherheitsrelevanter Punkte (bei komplexen, dynamisch hoch belasteten Fahrgeschäften z.B. Schwingfestigkeit, Materialermüdung, notwendige steuerungs- und regelungstechnische Maßnahmen etc.) vorsehen. Die bestehenden Fliegenden Bauten/Fahrgeschäfte müssen die neuen Normen nicht vollständig erfüllen, vielmehr werden diese in jedem Einzelfall in den sicherheitsrelevanten Punkten neu bewertet. Hier besteht im Rahmen der Ausübung des pflichtgemäßen Ermessens Handlungsspielraum. Damit bleiben Fliegende Bauten bei der Ausstellung bzw. Verlängerung der Ausführungsgenehmigung bezüglich des Normenwechsels privilegiert. In der Praxis besteht bei 90 - 95 % der Fliegenden Bauten nur ein geringer oder gar kein Nachjustierbedarf, meist reichen hier betriebliche Regelungen. Die oben beschriebene tiefgreifende Untersuchung sicherheitsrelevanter Punkte ist hingegen nur bei einer Minderheit der Fahrgeschäfte erforderlich, bei denen mögliches Materialversagen, unzureichende elektrotechnische Einrichtungen oder fehlende Sicherheiten bzgl. Fahrgastrückhaltesystemen dies erfordern. Nach unseren Erfahrungen lassen sich die aktuellen Regelungen gut mit einem akzeptablen Maß an finanzieller Belastung umsetzen. Beide Schautstellerverbände waren im Übrigen auf Ebene des Arbeitskreises Fliegende Bauten in die Entwicklung dieses Verfahrens eingebunden.

2. Die Ausführungsgenehmigungen werden wie Genehmigungen für stationäre Fahrgeschäfte in Parks künftig unbefristet oder zumindest längerfristig erteilt.

Die Ausführungsgenehmigungen für mobile Fahrgeschäfte sind weiterhin befristet zu gestalten. Auch die unterschiedliche Dauer der Befristung, die Alter und Gefährdungspotential des jeweiligen Fahrgeschäfts berücksichtigt, muss zur Erhaltung des Sicherheitsniveaus beibehalten werden. Fahrgeschäfte fallen unter das Baurecht, sind aber aufgrund ihrer Komplexität naturgemäß nicht mit feststehenden Bauwerken (oder stationären Fahrgeschäften in Parks) vergleichbar und stellen insoweit innerhalb des Baurechts einen Sonderfall dar. Ohne die zeitliche Befristung der Ausführungsgenehmigungen fehlt eine geeignete Rechtsgrundlage, um in engen Abständen nachjustieren und die hoheitlichen Aufgaben der Bauaufsicht umsetzen zu können.

Durch die Befristung der Ausführungsgenehmigung bringt die Musterbauordnung zum Ausdruck, dass es wegen des besonderen Gefahrpotenziales ausführungsgenehmigungsbedürftiger Fliegender Bauten erforderlich ist, sie einer periodischen Nachjustierung zu unterziehen; ihr liegt kein statisches, sondern ein dynamisches Sicherheitskonzept zugrunde. Vor diesem Hintergrund stellt die Regelung über die Befristung von Ausführungsgenehmigungen eine Inhalts- und Schrankenbestimmung dar, gegen die ein grundrechtlich gewährleisteter Bestandsschutz grundsätzlich nicht ins Feld geführt werden kann. Die



Inhalts- und Schrankenbestimmung muss allerdings im Licht der Eigentumsgewährleistung gesehen werden. Das hat zur Folge, dass jeder Einzelfall anhand der im Zeitpunkt der Verlängerungsentscheid bestehenden Sach- und Rechtslage zu würdigen und unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit zu beurteilen ist, ob hinter den sich aus der neuen Rechtslage ergebenden Anforderungen zurückgeblieben werden kann. In diesem Zusammenhang stellen die Entscheidungshilfen, die die Musternebenbestimmungen beinhalten, ein verhältnismäßiges Mittel dar.

3. Die Anlagen müssen weiterhin einer wiederkehrenden technischen Prüfung unterzogen werden.

Die aktuell geltenden Regelungen für die Überprüfung Fliegender Bauten müssen zur Erhaltung des Sicherheitsniveaus beibehalten werden. Neben den wiederkehrenden technischen Prüfungen beinhalten diese weitere Elemente, wie insb. die Erstprüfung die Bauabnahmen am Aufstellort durch die Bauaufsicht, sowie ggf. die Sonderprüfung für ältere Anlagen.

Die oben beschriebenen Prüfungen sind für komplexe ältere Anlagen notwendig, aber nicht ausreichend, da Sicherheitsdefizite, bedingt durch das unterschiedliche Sicherheitsniveau der alten Norm DIN 4112 im Verhältnis zu den neuen Normen DIN EN 13814 und 13782, durch die wiederkehrenden technischen Prüfungen nicht aufgedeckt werden können. Der Prüfumfang der wiederkehrenden Prüfung ist limitiert auf Sichtprüfungen und Prüfung auf Erhaltungszustand bzw. Einhaltung der Auflagen der Genehmigung. Die Prüfung ist nicht dazu geeignet, die unterschiedlichen Sicherheitsniveaus abzudecken. Hierfür ist vielmehr eine Überprüfung der theoretischen Auslegung des Fahrgeschäfts anhand der technischen Dokumentation erforderlich, wie dies die neuen Normen vorsehen.

Wir sehen - wie auch der Arbeitskreis Fliegende Bauten der Bauaufsicht - Defizite vornehmlich bei den älteren komplexen Fliegenden Bauten die dem heutigen Stand der Technik nicht gerecht werden und mit zunehmender Betriebszeit eine Gefährdung darstellen. Wir hoffen, Ihre Fragen entsprechend beantwortet zu haben, und stehen für Rückfragen jederzeit zur Verfügung.

München, den 31.08.2015

TÜV SÜD Industrie Service GmbH
gez. Stefan Kasper
Leiter der Abteilung „Fliegende Bauten“