

# Stellplätze, Garagen, Carports, überdachte Einstellplätze



<b><u>I. Begriffsbestimmung</u></b>	
a) Stellplätze	S. 2
b) Einstellplätze	S. 3
c) Garagen, Carports, überdachte Einstellplätze	S. 3
<b><u>II. Gesetzliche Anforderungen</u></b>	
a) nach Landesbauordnung	S. 8
• Baugenehmigungspflicht	S. 8
• Abstandflächen	S. 9
• Anzahl (⇨ Stellplatzerlass)	S. 16
• Beschaffenheit (⇨ Garagenverordnung)	S. 20
b) nach Baugesetzbuch	S. 26
c) nach Baunutzungsverordnung	S. 29



### III. Begriffsbestimmung

#### a) Stellplätze

Stellplätze können sowohl bauliche Anlagen sein als auch Anlagen, die lediglich als bauliche Anlage gelten. Ist ein Stellplatz aus Baustoffen hergestellt, also befestigt, so handelt es sich nach § 2 Abs. 1 Satz 1 LBO<sup>1</sup> um eine bauliche Anlage. Ist der Stellplatz nicht aus Baustoffen hergestellt, also nicht befestigt, so ist er nach § 2 Abs. 1 Satz 3 Nr. 4 LBO einer baulichen Anlage lediglich gleichgestellt.

Für beide Arten von Stellplätzen gilt, dass sie

- Flächen sind, die
- dem Abstellen von Kraftfahrzeugen
- außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen (§ 2 Abs. 8 Satz 1 LBO) dienen.

Die Art der **Fläche** wird in § 2 Abs. 8 LBO nicht näher erläutert. Daraus ist zu folgern, dass es auf die Art der Fläche (befestigt, unbefestigt, ebenerdig, nicht ebenerdig usw.) nicht ankommt, sondern dass es für einen Stellplatz vielmehr ausreicht, dass eine Fläche vorliegt. Eine Garage ist im Gegensatz dazu keine Fläche und somit kein Stellplatz.

Die Fläche muss dem Abstellen von Kraftfahrzeugen dienen. Kraftfahrzeuge sind nach § 1 Abs. 2 StVG<sup>2</sup> alle Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein. Kraftfahrzeuge sind somit nicht nur Pkws, sondern auch Lastkraftwagen, Motorräder, Mopeds, Fahrräder mit Hilfsmotor, Traktoren, Bagger usw.

Dient die Fläche anderen Zwecken, handelt es sich nicht mehr um einen Stellplatz (s. auch das Zweckentfremdungsverbot in § 55 Abs. 12 LBO für notwendige Stellplätze).

Ein Stellplatz im Sinne der LBO befindet sich außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche, d.h. also auf privaten Grundstücken. Stellplätze, die z.B. im Zusammenhang mit der Aufstellung eines Bebauungsplanes auf den Verkehrsflächen für Besucher<sup>3</sup> ausgewiesen werden, sind keine Stellplatzflächen im Sinne der LBO. Sie unterliegen dem Straßen- und Wegerecht (§ 2 Abs. 2 StrWG<sup>4</sup>).

Ausstellungsräume, Verkaufsräume, Werkräume und Lagerräume für Kraftfahrzeuge gelten nicht als Stellplätze (§ 2 Abs. 8 Satz 3 LBO).

Die LBO unterscheidet zwischen notwendigen und nicht notwendigen Stellplätzen. Notwendige Stellplätze sind für bauliche Anlagen und andere Anlagen zu errichten, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr zu erwarten ist. Die Zahl der notwendigen Stellplätze lässt sich mit Hilfe des Stellplatzerlasses (StErl<sup>5</sup>) ermitteln, der Richtzahlen vorgibt.

<sup>1</sup> Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO) i.d.F. der Bekanntmachung vom 10.01.2000 (GVOBl. Schl.-H. Nr. 2/2000 S. 47, ber. am 06.03.2000, GVOBl. Schl.-H. Nr. 5/2000 S. 213) in der z.Zt. geltenden Fassung

<sup>2</sup> Straßenverkehrsgesetz (StVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 05.03.2003 (BGBl. I S. 310, 319), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 14.08.2006 (BGBl. I S. 1958)

<sup>3</sup> Im Text wird durchweg die männliche Form verwendet. Damit ist keine Diskriminierung beabsichtigt, vielmehr soll diese Fassung allein der besseren Lesbarkeit dieses Aufsatzes dienen.

<sup>4</sup> Straßen- und Wegegesetz (StrWG) in der Fassung vom 02.04.1996 (GVOBl. Schl.-H. S. 413), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23.01.1998 (GVOBl. Schl.-H. S. 37)

<sup>5</sup> Verwaltungsvorschriften zu § 55 der Landesbauordnung - Stellplätze und Garagen, Abstellanlagen für Fahrräder - (Stellplatzerlass - StErl) - Erlass vom 16.08.1995 (Amtsblatt Schl.-H. S 611), zuletzt geändert durch Erlass des Innenministeriums vom 17.07.2000 - 515.131-2.3 - (Amtsblatt für Schl.-H. S. 470)





## b) Einstellplätze

Nach § 1 Abs. 7 GarVO<sup>6</sup> ist ein Einstellplatz eine Fläche, die dem Abstellen eines Kraftfahrzeuges in einer Garage oder auf einem Stellplatz dient. Einstellplätze sind mindestens 5 m lang und mindestens 2,30 bis 2,50 m breit, so dass sie in der Regel für Personenkraftwagen und nicht für andere Kraftfahrzeuge ausgelegt sind (§ 5 GarVO).

Die LBO spricht nur von Stellplätzen und Garagen, nicht aber von Einstellplätzen. Nur die GarVO enthält Vorschriften zu Einstellplätzen. Im StErl findet sich unter Ziffer 2.3 der Begriff Einstellplätze, der dort analog zum Begriff Stellplätze benutzt wird. Tatsächlich besteht zwischen Einstellplätzen und Stellplätzen ein Unterschied. Für Stellplätze sind keine Mindestgrößen festgelegt, da sie für alle Arten von Kraftfahrzeugen gelten. Die Mindestgröße von Einstellplätzen hingegen ist geregelt, da von dem Platzbedarf eines Pkw ausgegangen wird.

## c) Garagen, Carports, überdachte Einstellplätze

Garagen sind ganz oder teilweise umschlossene **Räume** zum Abstellen von Kraftfahrzeugen. Ausstellungsräume, Verkaufsräume, Werkräume und Lagerräume für Kraftfahrzeuge gelten nicht als Garagen (§ 2 Abs. 8 Satz 2 und 3 LBO)

Die GarVO unterscheidet zunächst zwischen<sup>7</sup>:

- **Kleingaragen** mit einer Nutzfläche bis zu 100 m<sup>2</sup>;
- **Mittelgaragen** mit einer Nutzfläche über 100 m<sup>2</sup> bis 1.000 m<sup>2</sup>;
- **Großgaragen** mit einer Nutzfläche über 1.000 m<sup>2</sup>;
- **offenen Garagen**, die unmittelbar ins Freie führende unverschließbare Öffnungen in einer Größe von insgesamt mindestens einem Drittel der Gesamtfläche der Umfassungswände haben. Mindestens zwei sich gegenüberliegende Umfassungswände mit den ins Freie führenden Öffnungen sind nicht mehr als 70 m voneinander entfernt. Außerdem ist eine ständige Querlüftung vorhanden;
- **offenen Kleingaragen**, die eine Nutzfläche bis 100 m<sup>2</sup> mit unmittelbar ins Freie führenden unverschließbaren Öffnungen in einer Größe von insgesamt mindestens einem Drittel der Gesamtfläche der Umfassungswände haben;
- **geschlossenen Garagen**, die die Voraussetzungen für offene (Klein-)Garagen nicht erfüllen;
- **oberirdischen Garagen**, deren Fußboden im Mittel nicht mehr als 1,50 m unter der Geländeoberfläche liegt;
- **allgemein zugänglichen Garagen**, die zumindest auch teilweise einem allgemeinen Besucherverkehr dienen, und
- **automatischen Garagen** ohne Personen- oder Fahrverkehr, in denen die Kraftfahrzeuge mit mechanischen Förderanlagen von der Garagenzufahrt zu den Garageneinstellplätzen befördert und ebenso zum Abholen in die Garagenausfahrt zurückbefördert werden.

Der Begriff der Garage im Verhältnis zum Carport und zum überdachten Einstellplatz wirft in der bauaufsichtlichen Praxis immer wieder Probleme auf. Maßgeblich für das Verständnis dieser Begriffe und die Abgrenzung untereinander sind m.E. die Voraussetzungen, die die GarVO an das Vorliegen einer (offenen) Garage knüpft. Wesentliches Merkmal einer Garage ist ein **ganz oder teilweise umschlossener Raum**.

<sup>6</sup> Landesverordnung über den Bau und Betrieb von Garagen (Garagenverordnung - GarVO) vom 30.11.1995 (GVOBl. Schl.-H. 1996, S. 67), zuletzt geändert durch LVO vom 11.06.2002 (GVOBl. Schl.-H. S. 170)

<sup>7</sup> s. aber die feinere Untergliederung unten zu Brandschutz



In der Online-Enzyklopädie „wikipedia„ wird Raum u.a. wie folgt definiert:

„In der Baupraxis ist ein architektonischer Raum durch vertikale oder horizontale Elemente definiert. Das können Bauteile wie Mauern, Stützen, Scheiben, Decken oder Fassaden sein. Im Außenraum bilden Häuser und Gebäudegruppen Räume, aber auch Zäune, Hecken, Bäume, Brücken, Straßen.“

Die Anlage 5 zur BauPrüfVergVO<sup>8</sup> schlüsselt auf, wie der umbaute Raum zu ermitteln ist. Daraus kann man folgern, was ein Raum i.S. des Landesbaurechts ist:

„Der umbaute Raum baulicher Anlagen ergibt sich durch die äußeren Begrenzungsflächen. (...)

Der umbaute Raum ergibt sich aus der Summe aller Produkte aus Grundrissflächen und den über den Grundrissebenen anzusetzenden, zugehörigen Höhen (z. B. Gebäudehöhe, Geschosshöhe, Raumhöhe). (...) Bei baulichen Anlagen oder Teilen derselben, die nicht von senkrechten oder nicht von waagerechten Flächen begrenzt werden, ist der umbaute Raum nach entsprechenden Formeln zu berechnen. (...)

Die Grundrissfläche ergibt sich aus den äußeren Abmessungen der begrenzenden Bauteile in Fußbodenhöhe. Dabei sind die Außenflächen der Bauteile maßgebend, z. B. des Putzes, der Verblendung, der Verkleidung oder der Brüstung.

Überdeckte Grundrissflächen, die nicht oder nur teilweise umschlossen sind und keine äußeren Begrenzungen haben, sind nach der lotrechten Projektion der äußeren Begrenzung des überdeckenden Bauteils zu berechnen.“

Ein Raum definiert sich somit über drei Dimensionen: Länge, Breite/ Tiefe, Höhe. Jede Dimension ist direkt oder indirekt begrenzt. Diese Grenzen sind optisch wahrnehmbar, selbst wenn sie nicht durch Wände o.ä. vorgegeben sind.

Hat eine bauliche Anlage also lediglich vier Stützen und ein Dach, so könnte man von einem Raum und damit von einer Garage sprechen. Die GarVO verengt die Definition aber auf ganz oder teilweise umschlossene Räume. Eine Garage soll nach diesem Wortlaut also nur dann vorliegen, wenn die Umschließung des Raumes durch Bauteile wie Wände sichtbar wird. **Eine freistehende bauliche Anlage, die also nur vier Stützen und ein Dach besitzt, wäre damit keine Garage, sondern ein überdachter Einstellplatz<sup>9</sup>.** Gleichwohl müsste sie wie eine offene Garage behandelt werden, da von ihr – in abgeschwächter Form - Wirkungen wie von einer Garage ausgehen. Es kann keinen großen Unterschied ausmachen, ob eine Anlage lediglich eine oder gar keine Wand hat.

Den Begriff „Carport“ kennt das Schleswig-Holsteinische Landesrecht nicht. Üblicherweise wird darunter eine bauliche Anlage verstanden, die – genau wie der überdachte Einstellplatz – über vier Stützen und ein Dach verfügt. Dieses Verständnis ist im Sprachgebrauch jedoch nicht einheitlich, da der Handel auch „Carports“ mit Seitenwänden anbietet.

Der Begriff „Carport“ wird daher in diesem Aufsatz mit dem Begriff des überdachten Einstellplatzes gleichgesetzt.

Dass überdachte Einstellplätze (= Carports) und Garagen nicht identisch sind, ist in Übereinstimmung mit der Gesetzgebung (historisch), Rechtsprechung und Kommentierung (h.M.).

<sup>8</sup> Landesverordnung über die Vergütung der Prüfer, Prüfingenieurinnen und Prüfingenieure für Baustatik (Bauprüfvergütungsverordnung - BauPrüfVergVO -) vom 18.06.1996 (GVOBl. Schl.-H. S. 510)

<sup>9</sup> entgegen: Sauter, Landesbauordnung für Baden-Württemberg, 3. Auflage 1999 (2001), Rd.Nr. 105 zu § 2 LBO BW, und Gädtke/Böckenförde/ Temme/ Heintz – Kommentar zur Bauordnung NW (9. Auflage), Rd.Nr. 239f zu § 2 LBO NRW



## 1. Gesetzgebung:

- a) In der Reichsgaragenordnung vom 17.02.1939 wurden in § 1 Abs. 2 RGaO Garagen als bauliche Anlagen oder Räume definiert, die zum Einstellen von Kraftfahrzeugen bestimmt sind. Einstellplätze waren nach § 1 Abs. 1 RGaO unbebaute oder mit Schutzdächern versehene, weder dem ruhenden noch dem fließenden öffentlichen Verkehr dienende Flächen, die zum Einstellen von Kraftfahrzeugen bestimmt sind.
- b) Nach § 1 Abs. 3 der 5. VO-LBO vom 25.04.1968 galten Stellplätze mit Schutzdächern als offene Garagen. Damit wurden die Stellplätze mit Schutzdächern den offenen Garagen zwar gleich gestellt, gleichzeitig wurde deutlich gemacht, dass Stellplätze mit Schutzdächern keine Garagen sind.
- c) Die 5. VO-LBO wurde am 05.06.1975 von der GarVO 1975 abgelöst. § 1 Abs. 4 GarVO 1975 hat aber die Vorschrift des § 1 Abs. 3 der 5. VO-LBO wortgleich übernommen.
- d) Die GarVO 1995 vom 30.11.1995 hatte die Vorschrift über Stellplätze mit Schutzdächern nicht mehr aufgenommen. Stellplätze mit Schutzdächern sind somit in Schleswig-Holstein nicht mehr definiert, weil man der Meinung war, durch die Formulierung des § 1 Abs. 1 GarVO sei offensichtlich, dass für überdachte Stellplätze die Regelungen für Garagen Anwendung finden sollten (tel. Auskunft des Innenministeriums vom 20.12.2006/ s. auch unten 3.a). Dieser Auffassung ist nur im Ergebnis zuzustimmen.

## 2. Rechtsprechung:

- a) Das Schleswig-Holsteinische OVG hat in seiner Entscheidung vom 23.02.1993 unter Geltung der GarVO 1975 zu Carports und offenen Garagen folgendes ausgeführt<sup>10</sup>:  
„Weder das Bauplanungsrecht noch das Bauordnungsrecht kennen den Begriff des Carports. Je nach landesrechtlicher Definition ist ein Carport als überdachter Stellplatz **oder** als offene Garage einzustufen. In Schleswig-Holstein **gelten** Stellplätze mit Schutzdächern, die dem umgangssprachlichen Begriffs des Carports entsprechen, als offene Garagen (§ 1 Abs. 4 GarVO).“
- b) Das Hamburgische OVG hat in seiner Entscheidung vom 31.03.1994 zum Verhältnis zwischen Garagen, Carports und überdachten Einstellplätzen erklärt<sup>11</sup>:  
„Der sog. Carport besteht aus vier im Erdboden verankerten Stützen mit einem Schutzdach für ein darunter abzustellendes Kraftfahrzeug und zählt daher nach § 2 Abs. 1 Satz 1 zu den baulichen Anlagen, deren Errichtung gemäß § 60 Abs. 1 HBauO genehmigungsbedürftig ist. (...)  
Von einem offenen Stellplatz, der lediglich aus einer geeigneten Fläche zum Abstellen eines Kraftfahrzeugs besteht (...), unterscheidet er sich durch die genannten zusätzlichen Vorrichtungen, insbesondere durch das Schutzdach. Andererseits ist der Carport, da er keine Wände hat, aber auch kein Nebengebäude im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 7 und kein untergeordnetes Gebäude im Sinne des § 6 Abs. 4 HBauO, wie es die Behörde und das Verwaltungsgericht angenommen haben, oder eine Garage, die mehr Schutz als ein Carport bietet, im Sinne dieser Vorschrift. Dennoch hält es der Senat nach der neuen Hamburgischen Bauordnung nunmehr für geboten, die Errichtung des Carports nach der für Garagen geltenden Vorschrift des § 6 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 HBauO zu beurteilen. Denn der Carport weist - anders als der (völlig) offene Stellplatz - die genannten zusätzlichen Bauteile auf, die wie bei einer Garage immer vorhanden und sichtbar sind, auch wenn auf dem Stellplatz kein Fahrzeug abgestellt ist. (...),“
- c) Sehr ausführlich hat sich das OVG Münster mit der Frage auseinandergesetzt, wie Garage, Carport und überdachter Einstellplatz zu definieren sind<sup>12</sup>:  
„(...) Der Beklagte und die Beigeladene haben zum üblichen Verständnis des Wortes Carport zu Recht auf die Wortbestimmung im Duden, die Deutsche Rechtschreibung, 21. Aufl., 1996 hingewiesen. Danach ist ein Carport ein überdachter Abstellplatz für Autos. Die mit Bausachen befassten Senate des OVG NRW gehen in ihrer Rechtsprechung von eben diesem Begriff aus.(...)“

<sup>10</sup> OVG Schleswig, Beschl. v. 23.02.1993 – 1 M 5/93 - juris

<sup>11</sup> OVG Hamburg, Urt. v. 31.03.1994 – Bf II 38/92 - juris

<sup>12</sup> OVG Münster, Urt. v. 25.06.2003 – 7 A 1157/02- juris und BauR 2003, Heft 5, Seite 4-6 – bestätigt durch BVerwG, Beschl. v. 09.10.2003 – 4 B 81/03



Der überdachte Stellplatz ist ferner regelmäßig ein solcher, der nur mit einer (auf Stützen ruhenden) Überdachung baulich genutzt werden darf; zusätzliche Seitenwände sind nicht zulässig. (...)

Das Bundesrecht, das sich einer eigenen Definition des Begriffs "Stellplätze und Garagen" enthalten hat, geht vielmehr auch insoweit von der Begriffsbildung des Landesrechts aus. (...)"

Aus dem nordrhein-westfälischen Landesrecht ergibt sich Folgendes: Gemäß § 2 Abs. 8 Satz 1 BauO NRW sind Stellplätze Flächen, die dem Abstellen von Kraftfahrzeugen dienen. Garagen sind ganz oder teilweise umschlossene Räume zum Abstellen von Kraftfahrzeugen (Satz 2). Der Landesgesetzgeber unterscheidet die Unterbringungsmöglichkeiten von Kraftfahrzeugen danach anhand der von der baulichen Anlage ausgehenden Wirkung, die sich auf die Inanspruchnahme der Fläche (Stellplatz) beschränkt oder darüber hinausgehend einen Raum in Anspruch nimmt (Garage). Zu diesen Begriffen tritt in § 6 Abs. 11 Nr. 1 BauO NRW der überdachte Stellplatz hinzu. Dieser wird hinsichtlich seiner abstandrechtlichen Privilegierung der Garage gleichgestellt, denn beide baulichen Anlagen sind gemäß § 6 Abs. 11 Nr. 1 BauO NRW an der Nachbargrenze zulässig. Aus der abstandrechtlichen Gleichstellung ergibt sich jedoch zugleich, dass der Landesgesetzgeber den überdachten Stellplatz nicht als Garage ansieht. Obwohl der Stellplatz überdacht ist, steht bei ihm nicht die Raumwirkung der Garage (vgl. § 2 Abs. 8 Satz 2 BauO NRW), sondern die Flächenbezogenheit des Stellplatzes (vgl. § 2 Abs. 8 Satz 1 BauO NRW) im Vordergrund.

Die sich aus der Bauordnung NRW ergebende Unterscheidung wird durch die Regelungen der GarVO bestätigt. Die GarVO nennt den Begriff der offenen bzw. geschlossenen (Klein-, Mittel- oder Groß-)Garage (vgl. z.B. § 2 GarVO NRW). Mit Wänden versehene überdachte Stellplätze sind offene oder - je nach dem Ausmaß der Gesamtfläche der Umfassungswände - geschlossene Garagen (vgl. § 2 Abs. 2, Abs. 3 Satz 1 GarVO NRW). Der ohne Umfassungswände versehene überdachte Stellplatz wird als Stellplatz mit Schutzflächen ausdrücklich definiert und fiktiv der offenen Garage gleichgestellt, wie sich aus dem Wortlaut und dem Klammerzusatz des § 2 Abs. 3 Satz 2 GarVO NRW ergibt."

### 3. Kommentierung:

a) In der Kommentierung zur Schleswig-Holsteinischen LBO<sup>13</sup> wird zu § 2 LBO unter Ziffer 3.4 erläutert: „Stellplätze mit Überdachungen sind offene Kleingaragen nach § 1 Abs. 2 GarVO und damit Gebäude.“ (s. aber den tatsächlichen Wortlaut von § 1 Abs. 2 GarVO)

b) In der Kommentierung der Bayerischen Bauordnung (BayBO) sowie der Bayerischen Garagenverordnung (GaV) werden Stellplätze mit Schutzdach ohne Umfassungswände als offene Garagen angesehen. Einerseits ist dies ausdrücklich so in § 1 Abs. 3 GarVO geregelt. Argumentativ ergibt sich das nach der Kommentierung aus folgender Überlegung:

„Überdachter Stellplatz (Stellplatz mit Schutzdach, Carport):

Bauliche Anlage i.S. des Abs. 1 Satz 1 und zugleich Gebäude i.S. des Abs. 2; gilt als offene Garage (§ 1 Abs. 2 Satz 3 GaV).“<sup>14</sup>

„Ganz oder teilweise umschlossen ist ein Raum jedenfalls dann, wenn er durch ein Dach und mindestens nach zwei Seiten durch Wände abgeschlossen ist.“<sup>15</sup>

„Die begriffliche Zuordnung des Carports war allerdings erforderlich, weil es sich bei ihnen stets um bauliche Anlagen handelt, die auf Stützen ruhen, die fest im Boden verankert und nicht selten zur Wetterseite hin auch noch mit Wänden geschlossen sind und an die daher weitere Anforderungen gestellt werden als an die als Stellplätze bezeichneten ebenen Flächen.“<sup>16</sup>

b) Nach der Baden-Württembergischen Kommentierung sind Stellplätze mit Schutzdächern begrifflich den offenen Garagen zuzurechnen, da es für die Annahme eines teilweise umschlossenen Raumes

<sup>13</sup> Domning/ Möller/ Suttikus; Bauordnungsrecht in Schleswig-Holstein; Kommentar zur Landesbauordnung des Landes Schleswig-Holstein;

<sup>14</sup> Lechner in Simon; Bayerische Bauordnung; Kommentar zur Landesbauordnung Bayern; Rd.Nr. 468 zu Art. 2 BayBO

<sup>15</sup> Richter in Simon; Bayerische Bauordnung; Kommentar zur Landesbauordnung Bayern; Rd. Nr. 78 zum Anhang zu Art. 52 BayBO (Garagenverordnung)

<sup>16</sup> Richter a.a.O. Rd.Nr. 79



genüge, wenn das Dach anstelle von Wänden durch Stützen oder Pfeiler getragen werde, die den Raum hinreichend deutlich gegen das Freie abgrenzen.<sup>17</sup>

- c) Die Nordrhein-Westfälische Kommentierung<sup>18</sup> will die teilweise Umschließung eines Raumes und damit das Vorliegen einer offenen Garage immer schon dann anerkennen, wenn zumindest ein Dach vorhanden ist.

Diese Auffassung kann ich nicht teilen:

Ein Umschließen hat mit einer seitlichen räumlichen Ausdehnung zu tun, nicht mit einer Höhenbegrenzung durch ein Dach. Gibt es ein Dach, wird man von einer Überdachung oder Überdeckung wie im Falle eines Freisitzes sprechen, nicht aber von einer Umschließung.

Darüber hinaus ist die Kommentierung insoweit inkonsequent, als ein transparenter überdachter Stellplatz zwar einerseits als offene Garage, andererseits aber zumindest als bauliche Anlage, von der Wirkungen wie von Gebäuden ausgehen, betrachtet werden soll. Entweder handelt es sich bei einem überdachten Stellplatz um eine offene Garage oder nicht. Wenn er eine offene Garage darstellen soll, dann kann es sich nicht mehr um eine bauliche Anlage handeln, von der Wirkungen wie von Gebäuden ausgehen.

#### **Fazit:**

Überdachte Einstellplätze (= Carports) sind bauliche Anlagen. Sie sind dadurch gekennzeichnet, dass sie dem Abstellen von Kraftfahrzeugen dienen und über zumindest vier Pfosten verfügen, auf denen ein Dach ruht. In einigen Bundesländern gelten überdachte Einstellplätze ausdrücklich als offene Garagen, ohne tatsächlich solche zu sein. In anderen Bundesländern sind überdachte Einstellplätze offene Garagen. Nach schleswig-holsteinischem Recht ist nicht eindeutig, welche Qualität überdachte Einstellplätze haben. **Es ist aber davon auszugehen, dass der Landesgesetzgeber überdachte Einstellplätze als offene Garagen ansieht.**

Diese Einschätzung hat Konsequenzen für die bauaufsichtliche Praxis, die nachfolgend erläutert werden.

<sup>17</sup> Sauter, a.a.O. Rd.Nr. 105 zu § 2 LBO BW, s. außerdem meine Ausführungen dazu Seite 2 und 3

<sup>18</sup> Gädtke/ Böckenförde/ Temme/ Heintz – a.a.O.



## II. Gesetzliche Anforderungen

### a) nach Landesbauordnung

#### • **Baugenehmigungspflicht**

Nach § 69 Abs. 1 LBO sind folgende Anlagen baugenehmigungsfrei:

Nr. 1a: notwendige Garagen nach § 6 Abs. 10 sowie notwendige Garagen in den Abmessungen des § 6 Abs. 10; (s. hierzu auch § 2 Nr. 1 VereinfVO<sup>19</sup>: Die Errichtung, Herstellung und Änderung notwendiger Garagen nach § 6 Abs. 10 Satz 1 der Landesbauordnung sowie notwendiger Garagen in den Abmessungen des § 6 Abs. 10 Satz 2 der Landesbauordnung **jeweils einschließlich nach § 6 Abs. 10 Satz 1 Nr. 3 der Landesbauordnung genutzter Räume bis zu 20 m<sup>2</sup> Grundfläche** bedarf keiner Baugenehmigung).

Nr. 50: notwendige Stellplätze bis zu 50 m<sup>2</sup> Nutzfläche je Grundstück sowie deren Zufahrten und Fahr-gassen.

Nur notwendige Garagen oder Stellplätze sind von der Genehmigungspflicht befreit. Nach § 55 Abs. 1 Satz 1 LBO dürfen bauliche Anlagen sowie andere Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, nur errichtet werden, wenn Garagen oder Stellplätze in ausreichender Größe und in geeig- neter Beschaffenheit hergestellt werden. Solche Garagen oder Stellplätze sind notwendige Garagen oder Stellplätze.

Die Zahl der notwendigen Garagen oder Stellplätze ergibt sich aus der Richtzahlentabelle für den Min- destbedarf an Stellplätzen und Abstellanlagen für Fahrräder, die Bestandteil des StErl., ist. Bei den Richt- zahlen handelt es sich um sachverständig festgestellte durchschnittliche Richtwerte<sup>20</sup>, so dass die Bau- aufsicht zu begründen hätte, warum sie im Einzelfall mehr oder weniger Stellplätze fordert. Das hindert den Bauherrn nicht, selbst einen höheren Stellplatzbedarf nachzuweisen und diesen auf seinem Grund- stück vorzuhalten, wenn es denn planungsrechtlich (s.u.) möglich ist.

Garagen sind nur in den Abmessungen des § 6 Abs. 10 LBO baugenehmigungsfrei, d.h. alle Garagen, länger als 9 m und/oder höher als i.M. 2,75 m sind, sind baugenehmigungspflichtig. Zur Breite der Garage schweigt das Gesetz, nach dem Wortlaut kann die Garage aber jedenfalls nicht breiter als das Längen- maß, d.h. nicht breiter als 9 m sein. Somit könnte eine Flachdachgarage mit einem umbauten Raum von 9 m x 9 m x 2,75 m = 222,75 m<sup>3</sup> ohne Baugenehmigung errichtet werden. Da § 6 Abs. 10 LBO nur von der Wandhöhe ausgeht, wäre es sogar möglich, statt des Flachdachs ein geneigtes Dach zu wählen, dessen Giebelflächen von Dachflächen mit einer Neigung von nicht mehr als 45° begrenzt werden.

Notwendige Stellplätze sind bis zu einer Nutzfläche von 50 m<sup>2</sup> baugenehmigungsfrei. Das entspricht in etwa dem Flächenbedarf für 4 Pkw.

Von dem Grundsatz der Genehmigungsfreiheit gibt es eine Ausnahme, wenn die Garage bzw. der Stell- platz in räumlichen oder zeitlichen Zusammenhang mit einem Bauvorhaben errichtet wird. Dann müssen die Garage und/ oder der Stellplatz in den Bauvorlagen mit dargestellt und mitgenehmigt werden, weil zusammen mit dem Bauvorhaben auch gleichzeitig der Stellplatznachweis erbracht werden muss.

Außerdem ist noch zu beachten, dass eine Garage zwar baugenehmigungsfrei, aber dennoch nicht zuläs- sig sein kann. Wenn die Garage im Außenbereich errichtet werden soll, kann es Einschränkungen geben. Innerhalb eines Bebauungsplanes kann das Herstellen von Garagen verboten oder auf bestimmte Grund- stücksflächen beschränkt sein. Das Naturschutzrecht kann Stellplätze an bestimmten Orten verbieten. Im

<sup>19</sup> Landesverordnung zur Vereinfachung des bauaufsichtlichen Verfahrens vom 22.05.2006 (GVOBl. Schl.-H. S. 109)

<sup>20</sup> OVG Koblenz, Urt. v. 27.06.2001 – 8 C 11919/00 - juris







Bebauungsplan oder in Ortsgestaltungssatzungen können an Stellplätze besondere Anforderungen gestellt werden. Soll die Anlage dennoch errichtet werden, ist ein Ausnahme- oder Befreiungsantrag bei der unteren Bauaufsichtsbehörde zu stellen.

### Merksätze:

- Notwendige Garagen, die nicht länger als 9 m sind und die eine mittlere Wandhöhe von 2,75 m nicht überschreiten, sind baugenehmigungsfrei.
- Es kann aber je nach Lage der Garage statt einer Baugenehmigung eine Ausnahme oder eine Befreiung erforderlich werden.
- Um unliebsame Überraschungen zu vermeiden, sollte ein Bauherr in jedem Fall **vor** Errichtung einer Garage bei der zuständigen Bauaufsichtsbehörde anfragen, ob das in seinem Falle zutrifft.

## • Abstandflächen

### 1. Stellplätze

Stellplätze sind keine Gebäude und lösen somit selbst keine Abstandflächen aus. Problematisch wird es lediglich dann, wenn auf dem Stellplatz dauerhaft ein Fahrzeug abgestellt wird, von dem Wirkungen wie von einem Gebäude ausgehen, wie z.B. bei einem Wohnmobil oder einem Caravan<sup>21</sup>. Dann sind die Abstandflächen nach § 6 Abs. 2 und 4 LBO einzuhalten.

### 2. Garagen

Nach § 6 Abs. 10 LBO sind auf einem Baugrundstück in den Abstandflächen von Gebäuden sowie ohne eigene Abstandflächen oder mit einer bis auf 1 m Tiefe verringerten Abstandfläche u.a. Garagen (...) zulässig. Soweit die Garage den Abstand zur Grundstücksgrenze von 3 m unterschreitet, darf sie einschließlich darauf errichteter Anlagen zur Gewinnung von Solarenergie an keiner der jeweiligen Grundstücksgrenzen des Baugrundstücks länger als 9 m sein und die mittlere Wandhöhe darf 2,75 m über der an der Grundstücksgrenze festgelegten Geländeoberfläche nicht übersteigen.

Was bedeutet das ?

- a) Maßstab für die Beurteilung der Abstandflächen der Garage ist das **Baugrundstück**. Es kommt nicht darauf an, an wie viele Grundstücke das Baugrundstück angrenzt, sondern wie viele Grundstücksgrenzen das Baugrundstück hat<sup>22</sup>.
- b) „**In den Abstandflächen von Gebäuden**“ bedeutet, dass grundsätzlich jedes Gebäude eine Abstandfläche auslöst, die von jeglicher Bebauung freizuhalten ist. Garagen jedoch dürfen innerhalb dieser Abstandflächen errichtet werden. Garagen dürfen deshalb auch auf solchen Flächen hergestellt werden, auf denen eine sog. Abstandflächenbaulast ruht<sup>23</sup>.
- c) „**Ohne eigene Abstandfläche**“ bedeutet, dass Garagen, obwohl sie als Gebäude einzustufen sind, selbst keine Abstandflächen auslösen. Sie können also nicht nur innerhalb der Abstandfläche eines Gebäudes errichtet werden, sondern auch an andere bauliche Anlagen, die keine Gebäude sind, herangebaut werden. Der üblicherweise zwischen zwei baulichen Anlagen einzuhaltende Abstand ist hier nicht erforderlich. Garagen können daher auch direkt auf die Grundstücksgrenze gebaut werden.
- d) „**Eine bis auf 1 m Tiefe verringerte Abstandfläche**“ bedeutet, dass man mindestens einen Abstand von 1 m einhalten muss, wenn man einen Abstand zu anderen baulichen Anlagen einhalten möchte.

<sup>21</sup> Domning/ Möller/ Suttkus; Bauordnungsrecht in Schleswig-Holstein; Kommentar zur Landesbauordnung des Landes Schleswig-Holstein; Rd.Nr. 81 zu § 6 LBO; siehe auch OVG Lüneburg, Urt. v. 18.02.1985 – 1 A 44/84 - juris

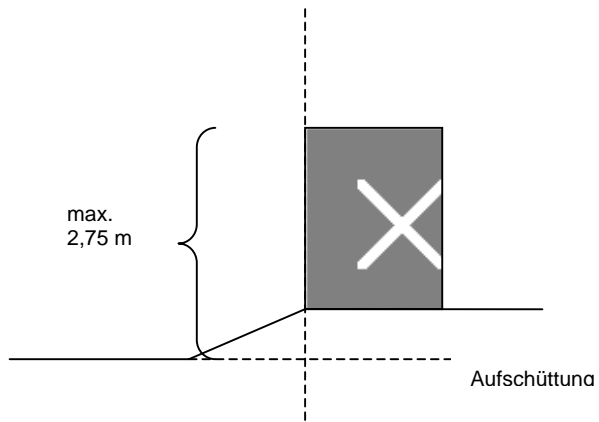
<sup>22</sup> Domning u.a. Rd.Nr. 101 zu § 6 LBO; s. auch Hess. OVG, Urt. v. 16.02.1984 – III OE 119/82 – BRS 42 Nr. 117

<sup>23</sup> vgl. § 7 Abs. 1 Satz 2 LBO und VGH Mannheim, Urt. v. 16.04.1986 – 3 S 13/86 - juris



Wie gesagt: Ein Abstand ist an sich bei Garagen nicht erforderlich. Will man einen Abstand zu anderen baulichen Anlagen und/oder zur Grundstücksgrenze einhalten, dann muss dieser mindestens 1 m betragen. Ein Zwischenmaß von z.B. 0,50 m ist nicht zulässig.

- e) Die Garage darf an der Grundstücksgrenze insgesamt **nicht länger als 9 m** sein. Dieses Längenmaß bezieht sich nicht isoliert auf die Garage, sondern auf alle Gebäude im Sinne von § 6 Abs. 10 Satz 1 LBO, die an der Grenze errichtet werden und zwar einschließlich etwaiger Dachüberstände, Regenrinnen usw. Stehen auf einer Grundstücksgrenze also ein Carport mit einer Länge von 5 m, dann dürfen evt. hinzukommende Anlagen insgesamt nicht länger als 4 m sein. Die Länge ist dabei auch über die Dachüberstände und Dachrinnen zu messen.
- f) Die mittlere Wandhöhe der Garage darf **nicht höher als 2,75 m** über der an der Grundstücksgrenze festgelegten Geländeoberfläche sein. Maßgeblicher Ausgangspunkt zur Ermittlung der Wandhöhe ist also die festgelegte Geländeoberfläche an der Grundstücksgrenze. Aus § 2 Abs. 6 LBO ergibt sich, dass die Geländeoberfläche entweder in einem Bebauungsplan oder in einer Bau- bzw. Teilbaugenehmigung festgelegt wird. Gibt es diese Festlegung nicht, so gilt die Höhe der natürlichen Geländeoberfläche als festgelegt. Letzteres wird regelmäßig der Fall sein. Wenn also eine Garage auf einer Aufschüttung hergestellt wird, dann ist die Höhe der Aufschüttung zur Wandhöhe hinzuzurechnen. Eine Garage, die auf einer 0,5 m hohen Aufschüttung hergestellt wird, darf dann nur noch eine Wandhöhe von 2,25 m haben. Andersherum kann die Tiefe einer Abgrabung auf die Wandhöhe aufgeschlagen werden. Wurde ein Grundstück an der Grenze um 50 cm abgegraben, kann die Wand der Garage also 3,25 cm hoch sein. Das gilt nicht, wenn der Zeitpunkt der Aufschüttung oder Abgrabung schon so viele Jahre zurückliegt, dass das veränderte Gelände als natürlich vorhandenes Gelände angesehen werden muss.



§ 6 Abs. 11 LBO nennt eine weitere Ausnahme von dem Grundsatz, dass Abstandflächen eingehalten werden müssen. Danach können in den Abstandflächen sowie ohne eigene Abstandflächen u.a. Stellplätze und/ oder Garagen gestattet werden, wenn von ihnen eine wesentliche Beeinträchtigung gegenüberliegender Räume nicht ausgeht.

Wenn also eine Garage länger als 9 m sein soll oder wenn es sich z.B. um die zweite Garage auf der gleichen Grundstücksgrenze handelt, die zusammen mit der schon vorhandenen Garage das Längenmaß von 9 m nicht mehr einhält, dann kann diese Garage dennoch auf der Grundstücksgrenze ausnahmsweise zulässig sein. Voraussetzung ist, dass von der Anlage keine wesentliche Beeinträchtigung gegenüberliegender Räume ausgeht.

Der Begriff des Raumes ist hier weit zu fassen. Es geht nicht nur um gegenüberliegende Wohnräume, es kann auch um Ruhebereiche im Freien gehen. Nach dem schon oben angegebenen wikipedia-Zitat bilden im Außenraum Häuser und Gebäudegruppen Räume, aber auch Zäune, Hecken, Bäume, Brücken, Straßen. Die wesentliche Beeinträchtigung bezieht sich damit auch nicht nur auf eine mögliche Verschattung, sondern auch auf andere wesentliche Immissionen. So kann ein Glasdach bei besonderer Fallkonstellation u.U. durch Blendwirkung Beeinträchtigungen hervorrufen. Lärm und Abgase können erheblich stören, und das nicht nur bezogen auf den Innenraum eines Wohnhauses sondern auch auf rückwärtige Ruhe- und Erholungsbereiche wie Gärten usw. § 6 Abs. 11 LBO ist insoweit in Beziehung zu § 55 Abs. 9 LBO zu setzen. Danach müssen Stellplätze und Garagen so angeordnet und ausgeführt werden, dass ihre Benutzung die Gesundheit nicht schädigt und das Arbeiten und Wohnen, die Ruhe und die Erholung in der Umgebung durch Lärm oder Gerüche nicht über das zumutbare Maß hinaus stört.

In der Rechtsprechung und Kommentierung wird immer wieder bestätigt, dass die von *einer* Garage oder *einem* Stellplatz ausgehenden Immissionen regelmäßig hinzunehmen sind, da diese auf Wohngrundstück-



ken übliche Einrichtungen sind. Außerdem führen diese Immissionen wegen ihres geringen Umfangs in der Regel zu keinen unzumutbaren Beeinträchtigungen für das Wohnen sowie die Ruhe und Erholung in den Aufenthaltsräumen und auf den Freiflächen des Nachbargrundstücks. Selbst eine Massierung von Stellplätzen kann zulässig sein, wenn sich aus den Umständen des Einzelfalles ergibt, dass unzumutbare Beeinträchtigungen z.B. wegen einer schon bestehenden Immissionssituation nicht zu erwarten sind<sup>24</sup>.

Häufig wird von betroffenen Nachbarn argumentiert, die bauliche Anlage nehme die Aussicht, sei hässlich oder mindere den Wert ihres Grundstücks. Keines dieser Argumente wird dazu führen, dass die Garage wieder zu beseitigen ist. Zwar kann ein Bebauungsplan im Einzelfall Festsetzungen enthalten, die zum Schutze der Aussicht in den Bebauungsplan aufgenommen wurden. Das dürfte aber eher selten der Fall sein. Abgesehen von diesen Einzelfällen gibt es keinen Anspruch auf ungehinderte Aussicht<sup>25</sup>.

### 3. Verhältnis von Garagen zu Anlagen, von denen Wirkungen wie von Gebäuden ausgehen

Nach § 6 Abs. 9 LBO müssen bauliche Anlagen, von denen Wirkungen wie von Gebäuden ausgehen, Abstandflächen wie Gebäude einhalten, mindestens also 3 m. Wirkungen wie von Gebäuden gehen von baulichen Anlagen *insbesondere* dann aus, wenn sie **länger als 5 m und höher als 2 m** sind, bei **Terrassen, wenn sie höher als 1 m** sind.

Das Wort „*insbesondere*“ deutet an, dass Wirkungen von Gebäuden auch in anderen Fällen von baulichen Anlagen ausgehen können, selbst wenn die Anlagen kleiner sind. Durch das Wort „*und*“ wird im Gegensatz zum Wortlaut nicht angedeutet, dass die Maße kumulativ vorliegen müssen. Vielmehr reicht die Überschreitung entweder des Längen- oder des Höhenmaßes aus, um Wirkungen wie von Gebäuden entstehen zu lassen.<sup>26</sup>

Im Einzelfall kommt es also auf eine wertende Betrachtung vor Ort an. Nach dem Kommentar zur LBO SH ist „bei der Beurteilung der Frage, ob von baulichen Anlagen, anderen Anlagen oder Einrichtungen Wirkungen wie von Gebäuden ausgehen, [...] auf die Wirkungen abzustellen, die zu den Schutzgütern der Regelungen der Abstandflächen gehören. Hierzu gehören die Sicherung der ausreichenden Belichtung, Belüftung und Besonnung, der Schutz vor Brandübertragung sowie der Schutz einer Beeinträchtigung des Wohnfriedens. [...] [Bei der Beurteilung, ob von einer Anlage Wirkungen wie von Gebäuden ausgehen, sind] die Gefahren, unzumutbaren Belästigungen und Nachteile maßgebend, vor denen die Abstandsregelungen schützen sollen.“<sup>27</sup>

Nach der Kommentierung zur BayBO ist neben der Größe auch die Nutzung der Anlage zu berücksichtigen<sup>28</sup>.

---

<sup>24</sup> OVG Schleswig, Urt. v. 30.11.1994 – 1 L 150/93 – für 3 Stellplätze, wenn die Nachbarn ihr Grundstück in ähnlicher Weise nutzen

<sup>25</sup> Zu diesem Themenkomplex:

- OVG Schleswig, Urt. v. 04.09.1997 – 1 L 139/96 – BRS 59 Nr. 174: u.a. auch zur erdrückenden Wirkung, Beschränkung der Aussicht, Einsicht in das Grundstück
- Hess. VGH, Urt. v. 07.11.1986 – 4 OE 68/83 – juris
- VGH München, Beschl. v. 22.06.1990 – 20 B 90.402 – NuR 1991, 435 f
- OVG Saarlouis, Urt. v. 25.06.1990 – 2 R 20/89 – BRS 50 Nr. 12
- VGH Mannheim, Rt. v. 15.05.1991 – 3 S 250/91 – juris: Die Festsetzung einer Firsthöhe dient im Regelfall nur städtebaulichen Allgemeininteressen, nicht dem Schutz der Aussicht (im gleichen Sinne: Urt. v. 03.12.1993 – 3 S 2378/93-juris
- OVG Schleswig, Urt. v. 30.09.1991 – 1 L 22/91 – juris: Es gibt keinen Rechtsanspruch auf die Erhaltung einer bisherigen Aussicht (hier: unschöne Aussicht durch Aufstockung eines Gebäudes)
- BVerwG, Beschl. v. 13.11.1997 – 4 B 195/97 – BRS 59 Nr. 177: Einen allgemeinen Rechtssatz des Inhalts, dass der einzelne einen Anspruch darauf hat, vor jeglicher Wertminderung bewahrt zu bleiben, gibt es nicht
- OVG Greifswald, Beschl. v. 11.12.1997 – 3 M 153/97 – NordÖR 1998, 389-391: Zur Wertminderung und zu baugestalterischen Gesichtspunkten

<sup>26</sup> Domning/ Möller/ Suttikus; Bauordnungsrecht in Schleswig-Holstein; Kommentar zur Landesbauordnung des Landes Schleswig-Holstein; Rd.Nr. 79 zu § 6 Abs. 9 LBO

<sup>27</sup> Domning/ Möller/ Suttikus; Bauordnungsrecht in Schleswig-Holstein; Kommentar zur Landesbauordnung des Landes Schleswig-Holstein; Rd.Nr. 77 und 78 zu § 6 Abs. 9 LBO

<sup>28</sup> Dhom in Simon; Bayerische Bauordnung; Kommentar zur Landesbauordnung Bayern; Rd.Nr. 288 zu Art. 6 BayBO



In folgenden Fällen hat die Rechtsprechung Wirkungen wie von Gebäuden angenommen:

<b>Wirkungen wie von Gebäuden:</b>	
Windkraftanlagen	OVG Bautzen, Urt. v. 16.09.2002 – 1 B 226/99 OVG Greifswald, Beschl. v. 30.05.2000 – 3 M 128/99 VGH München, Beschl. v. 12.03.1999 – 2 ZB 98.3014 OVG Münster, Beschl. v. 02.07.1992 – 7 B 2904/91
großflächige Werbeanlagen auch wenn quer zur Grundstücksgrenze errichtet	VG Gera, Urt. v. 07.08.2003 – 4 K 786/02 GE OVG Bautzen, Urt. v. 16.04.1999 – 1 S 39/99 OVG Lüneburg, Urt. v. 18.02.1999 – 1 L 4263/96 VG Meiningen, Urt. v. 06.10.1994 – 5 K 206/93.Me OVG Münster, Urt. v. 18.09.1992 – 11 A 276/89
Stahlgittermast für den Mobilfunk	OVG Münster, Beschl. v. 28.02.2001 – 7 B 214/01 OVG Münster, Beschl. v. 10.02.1999 – 7 B 974/98
hochgemauertes Wasserbecken	VGH Kassel, Beschl. v. 16.03.1995 – 4 UE 2874/90
6 m hoher Ballfangzaun	OVG Berlin, Urt. v. 18.07.1994 – 2 S 21.94
Fahrsiloanlage	OVG Schleswig, Urt. v. 23.03.1994 – 1 L 45/93
überdachter Freisitz (Gebäude) mit einer Wandhöhe von mehr als 2,5 m	VGH Mannheim, Urt. v. 01.06.1994 – 3 S 2617/92
3 m hohes Rankgerüst	OVG Münster, Urt. v. 02.03.2001 – 7 A 5020/98
Baulichkeiten auf Spielflächen (= gebäudegleiche Spielgeräte)	OVG Magdeburg, Urt. v. 25.03.2002 – A 2 S 651/99
Lärmschutzwall	OVG Lüneburg, Urt. v. 29.09.1988 – 1 A 75/87
Brücke von einem Wohnhaus zu einem an einem hinterliegenden aufsteigenden Hang gelegenen Garten	OVG Münster, Urt. v. 12.12.1991 – 11 A 2359/89
Einzelfall: Balkone und Dachvorsprünge, wenn sie wie eine Verlängerung der zur maßgeblichen Grundstücksseite hin orientierten Seitenwand wir- ken	OVG Schleswig, Beschl. v. 25.01.2000 – 1 M 136/99
Einzelfall: 1,80 bis 1,90 m hoher Holzflechtzaun	OVG Berlin, Urt. v. 31.07.1992 – 2 B 3.91

<b>keine Wirkung wie von Gebäuden:</b>	
Zu- und Abfahrtsrampe, die zu einer Tiefgarage führt	VGH Kassel, Beschl. v. 31.08.1993 – 4 TH 1263/93
2,4 m hohe Drahtfriedigung	OVG Koblenz, Urt. v. 13.10.1993 – 8 A 12355/92
0,5 m hohe Stützmauer	OVG Berlin, Urt. v. 07.05.1992 – 2 B 24.89
6 m hohe Erdaufschüttung mit einer Neigung bis zu 33°	VGH München, Beschl. v. 12.11.2001 – 2 ZB 99.3484

Die LBO SH gehört zu den wenigen Landesbauordnungen, die den unbestimmten Rechtsbegriff „Wirkungen wie von Gebäuden“ näher definieren. Andere Bauordnungen enthalten folgende Regelungen :

<b>LBO<sup>29</sup></b>	<b>Abstandsvorschriften gelten entsprechend, wenn ...</b>
Baden-Württemberg vom 19.07.1995 (mit Änderung 14.12.2004) / § 5 Abs. 9	Anlage höher als 2,50 m <i>und</i> Wandfläche mehr als 25 m <sup>2</sup>

<sup>29</sup> nicht abschließend



<b>LBO<sup>29</sup></b>	<b>Abstandsvorschriften gelten entsprechend, wenn ...</b>
Bayern vom 04.08.1997, zuletzt geändert am 10.03.2006 Art. 6 Abs. 9	Wirkungen wie von Gebäuden ausgehen
Brandenburg vom 16.07.2003, zuletzt geändert am 28.06.2006 § 6 Abs. 9	Wirkungen wie von Gebäuden ausgehen
Bremen vom 27.03.1995, zuletzt geändert am 08.04.2003 § 6 Abs. 10	Wirkungen wie von Gebäuden ausgehen
Hessen vom 18.06.2002 § 6 Abs. 8	Wirkungen wie von Gebäuden ausgehen
Mecklenburg-Vorpommern vom 18.04.2006 § 6 Abs. 1	Wirkungen wie von Gebäuden ausgehen
Niedersachsen vom 10.02.2003, zuletzt geändert am 14.11.2006 § 12 a Abs. 1	„Bauliche Anlagen, die keine Gebäude sind, müssen, soweit sie höher als 1 m über der Geländeoberfläche sind und soweit von ihnen Wirkungen wie von Gebäuden ausgehen, wie Gebäude Abstand nach den §§ 7 bis 10 halten. <sup>2</sup> Terrassen müssen, soweit sie höher als 1 m sind, wie Gebäude Abstand halten.“
Nordrhein-Westfalen vom 01.03.2000 § 6 Abs. 10	Wirkungen wie von Gebäuden ausgehen
Rheinland-Pfalz vom 24.11.1998, zuletzt geändert am 28.09.2005 § 8 Abs. 8	„Für bauliche Anlagen, andere Anlagen und Einrichtungen, von denen Wirkungen wie von oberirdischen Gebäuden ausgehen, gelten die Absätze 1 bis 7 gegenüber Gebäuden und Grundstücksgrenzen entsprechend. Sie sind ohne eigene Abstandsflächen oder mit einer geringeren Tiefe der Abstandsflächen und in den Abstandsflächen von Gebäuden zulässig, wenn die Beleuchtung mit Tageslicht nicht erheblich beeinträchtigt wird und der Brandschutz gewährleistet ist.“
Sachsen vom 28.05.2004 § 6 Abs. 1	Wirkungen wie von Gebäuden ausgehen
Sachsen-Anhalt vom 20.12.2005 § 6 Abs. 1	Wirkungen wie von Gebäuden ausgehen
Thüringen vom 16.03.2004 § 6 Abs. 1	Wirkungen wie von Gebäuden ausgehen

Für die bauaufsichtliche Praxis stellt sich oft weniger die Frage, ob von einer Anlage Wirkungen wie von Gebäuden ausgehen, als vielmehr, ob eine grenzständige bauliche Anlage, von der isoliert noch keine Wirkungen wie von Gebäuden ausgehen, zu den Anlagen hinzugerechnet werden dürfen oder müssen, die keine Abstandsflächen einhalten müssen (§ 6 Abs. 10 LBO).

Eine weitere zu klärende Frage ist, ob mehrere bauliche Anlagen an einer Grundstücksgrenze, die für sich genommen keine Wirkungen wie von Gebäuden auslösen, zusammen doch Wirkungen wie von Gebäuden hervorrufen.

Diese Fragen werden in der hier jeweils zitierten Kommentierung nicht beantwortet<sup>30</sup>, eine eindeutige Antwort scheint mir aber auch nicht möglich zu sein.

<sup>30</sup> vgl. Domning/ Möller/ Suttkus; Bauordnungsrecht in Schleswig-Holstein; Kommentar zur Landesbauordnung des Landes Schleswig-Holstein; Rd.Nr. 77 – 84 zu § 6 Abs. 9 LBO SH, s. aber den indirekten Hinweis unter Rd.Nr. 105a zu § 6 LBO Arndt/ Jensen/ Thomsen/ Witt; Handkommentar zur LBO SH, 1. Aufl; Rd.Nr. 108 – 112 zu § 6 Abs. 9 LBO SH Dhom in Simon; Bayerische Bauordnung; Kommentar zur Landesbauordnung Bayern; zu § 6 Abs. 9 BayBO,



In den einzelnen Kommentierungen wird immer wieder auf den eigentlichen Zweck der Abstandflächenvorschriften hingewiesen, nämlich:

- die Sicherung der ausreichenden **Belichtung**,
- die Sicherung der ausreichenden **Belüftung**,
- die Sicherung der ausreichenden **Besonnung**,
- den **Schutz vor Brandübertragung** und/oder
- den Schutz vor einer Beeinträchtigung des **Wohnfriedens**.

Gleichzeitig muss man sich vor Augen führen, dass § 6 Abs. 9 LBO nur *bauliche Anlagen* erfasst, die *keine Gebäude sind*. Gebäude werden von den übrigen Vorschriften des § 6 LBO erfasst. Bauliche Anlagen, die keine Gebäude sind, können alle möglichen Eigenschaften aufweisen und sehr unterschiedlich gestaltet sein. Bei einem offenen Drahtzaun wird man nur in Ausnahmefällen eines der o.a. Schutzgüter in Gefahr sehen. Immer dann jedoch, wenn ein Nachbar an seiner Grundstücksseite mit einer massiven Wand konfrontiert wird, besteht zumindest die Möglichkeit, dass eines der genannten Schutzgüter tangiert ist.

Wird also an einen bestehenden offenen Drahtzaun mit einer Länge von 10 m eine Sichtschutzwand mit einer Länge von 5 m und einer Höhe von 2 m angebaut, dann wird man nach der Regelvermutung des § 6 Abs. 9 LBO nicht damit rechnen müssen, dass von den Anlagen Wirkungen wie von Gebäuden ausgehen.

Wird an eine bestehende Garage von 9 m Länge bei einer Grundstückslänge von z.B. 18 m eine Sichtschutzwand mit einer Länge von 5 m und einer Höhe von 2 m angebaut, dann werden von der Sichtschutzwand sehr wohl Wirkungen wie von Gebäuden ausgehen, da der Nachbar nunmehr mit einer massiven Wand auf nahezu der gesamten Grundstückslänge belastet wird. Auch wenn der Nachbar die Garage hinzunehmen hat, so kann ihm aus meiner Sicht nicht noch zusätzlich die Sichtschutzwand zugemutet werden.

Im Einzelfall dürfen bauliche Anlagen auch länger als 9 m sein, wenn deren Störpotential äußerst gering ist, wie z.B. bei offenen Einfriedungen oder (in die Erde eingelassenen) Schwimmbecken ohne Überdachung. Für Garagen gilt diese Vergünstigung nur, wenn von den Gebäuden keine wesentliche Beeinträchtigung gegenüberliegender Räume ausgeht (s.o.).

Der Grundsatz des Abstandflächenrechts ist nach wie vor, dass oberirdische Gebäude Abstandflächen auslösen. Von dem Grundsatz weicht § 6 Abs. 10 LBO ab. Bauliche Anlagen, die durch ihre Ausführung und ihren Standort auf dem Grundstück Wirkungen wie von Gebäuden auslösen, dürfen die Grundstücksgrenze grundsätzlich nur bis zu 5 m belasten. Nur ganz bestimmte Gebäude muss ein Nachbar bis zu einer Länge von 9 m und einer mittleren Wandhöhe von 2,75 m hinnehmen. Es ist nicht einzusehen, warum über diese Ausnahme hinaus ein Nachbar ohne Zustimmung noch mehr als 9 m der gemeinsamen Grundstücksgrenze einbüßen soll. In dem betroffenen Bereich wird sein Grundstück i.d.R. weniger belichtet und besonnt, es können sich „Windkanäle“ bilden, das Risiko einer Brandübertragung steigt je nach Art der verwendeten Baustoffe bzw. Bauprodukte, und der Nachbar könnte je nach Länge der Grundstücksgrenze den Eindruck gewinnen, er sei eingemauert, insbesondere, wenn noch die beiden anderen Nachbarn ähnliche Bauten errichten. Angesichts immer kleiner werdender Grundstücke kann ein solches Ergebnis nicht gewollt sein.

Dennoch wird die Bauaufsichtsbehörde im konkreten Einzelfall unter Würdigung der Gesamtumstände zu entscheiden haben, ob von einer baulichen Anlage die oben beschriebenen Wirkungen ausgehen können, wenn sie in Zusammenhang mit anderen baulichen Anlagen oder Gebäuden auf der gleichen Grundstücksgrenze errichtet werden. Der Tenor müsste jedoch aus meiner Sicht dahin gehen, dass einem Nachbarn maximal 9 m Grenzbebauung zugemutet werden dürfen.

---

Sauter, Landesbauordnung für Baden-Württemberg, 3. Auflage 1999; nur ansatzweise eine Antwort unter Rd.Nr. 112 zu § 5 Abs. 9 BauO BW;  
Gädtker/ Böckenförde/ Temme/ Heintz – Kommentar zur Bauordnung NW (9. Auflage), Rd.Nr. 112 ff zu § 6 Abs. 9 BauO NW



**Merksätze:**

- Garagen müssen grundsätzlich Abstandflächen von mindestens 3 m einhalten.
- Dieser Grundsatz gilt nicht für Garagen, die nicht länger als 9 m und nicht höher als 2,75 m (mittlere Wandhöhe) sind. Diese Garagen dürfen auch direkt auf die Grenze gebaut werden oder in einem Abstand von mindestens 1 m zur Grenze.
- Ist die Garage zusammen mit anderen grenzständigen Anlagen länger als 9 m, ist ein Ausnahmeantrag nach § 6 Abs. 11 LBO zu stellen.
- Von massiven, undurchsichtigen baulichen Anlagen an der Grundstücksgrenze gehen in aller Regel Wirkungen wie von Gebäuden aus, wenn sie zusammen mit anderen auf der Grenze zulässigen Anlagen länger als 9 m sind.



## • Anzahl

### 1. Bei der Errichtung baulicher Anlagen

Nach § 55 Abs. 1 LBO müssen für ein Bauvorhaben so viele Stellplätze und/ oder Garagen geschaffen werden, wie Kraftfahrzeuge der ständigen Benutzer und Besucher der Anlage vorhanden und zu erwarten sind.

Diese Forderung gilt nur für Anlagen, die neu errichtet werden sollen. Sie gilt somit nicht für bereits bestehende bauliche Anlagen.

Für die Ermittlung der Zahl notwendiger Stellplätze und Garagen dienen die Richtzahlen der Anlage zum StErl.

Von diesem Grundsatz gibt es verschiedene Ausnahmen:

- a) § 55 Abs. 1 Satz 4 LBO: „<sup>4</sup>Mit Einverständnis der Gemeinde kann **ganz oder teilweise** auf die Herstellung von Stellplätzen und Garagen und die Zahlung eines Geldbetrages zur Ablösung **verzichtet** werden, insbesondere wenn eine günstige Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr besteht oder ausreichende Fahrradwege vorhanden sind.“

⇒ Eine gute Benutzungsmöglichkeit öffentlicher Verkehrsmittel ist nach Ziffer 3.2. Abs. 3 StErl u.a. dann gegeben, wenn Haltestellen innerhalb eines 300-m-Umkreises vorhanden sind und diese in einer Taktfolge von mindestens 30 Minuten angefahren werden. Das Land Baden-Württemberg gibt in seiner VwV Stellplätze vom 16.04.1996 i.d.F. vom 04.08.2003 (GABl. S. 617) ein ausgeklügeltes Punktesystem an die Hand, mit dessen Hilfe man die Benutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Personennahverkehrs bewerten kann

(s. auch

[http://www.wm.baden-wuerttemberg.de/sixcms/media.php/1106/VwVStellpl\\_04-08-20031.pdf](http://www.wm.baden-wuerttemberg.de/sixcms/media.php/1106/VwVStellpl_04-08-20031.pdf))

- b) § 55 Abs. 1 Satz 5 LBO: „<sup>5</sup>Stellplätze, Garagen oder Abstellanlagen für Fahrräder können mit Einverständnis der Gemeinde in allen Baugebieten **für verschiedene Vorhaben mehrfach genutzt** werden, wenn sich ihre Nutzungszeiten nicht überschneiden und deren Zuordnung zu den Vorhaben öffentlich-rechtlich gesichert ist.“

⇒ Die öffentlich-rechtliche Sicherung erfolgt über Baulast.

- c) § 55 Abs. 4 LBO: „Die **Herstellung von Garagen anstelle von Stellplätzen oder von Stellplätzen anstelle von Garagen** kann im Einzelfall gefordert werden, wenn die öffentliche Sicherheit oder die in Absatz 9 genannten Erfordernisse dies gebieten.“

⇒ Der Stellplatzbedarf bleibt in vollem Umfang zu erfüllen, jedoch wird die Wahlfreiheit des Bauherrn hinsichtlich der Ausführung eingeschränkt.

⇒ Die öffentliche Sicherheit könnte dann die Errichtung von Garagen anstelle von Stellplätzen erfordern, wenn die Umgebung durch Lärm oder Gerüche über das zumutbare Maß hinaus gestört würde (z.B. im Fall von Kinderspielflächen, Gartenanlagen). Zur Ermittlung des Störpotentials kann sich die untere Bauaufsichtsbehörde auf Kosten des Bauherrn eines Sachverständigen bedienen. Die VDI-Richtlinie 2058 „Beurteilung und Abwehr von Arbeitslärm“ könnte u.U. Grundlage eines Sachverständigengutachtens sein.

- d) § 55 Abs. 5 Satz 2 LBO: „<sup>2</sup>Die Verpflichtung zur Herstellung notwendiger Stellplätze kann mit Einverständnis der Gemeinde auch durch **Zahlung eines Geldbetrages** erfüllt werden; Absatz 6 Satz 3 und 4 gilt entsprechend.“





- ⇒ Die Gemeinde gibt den Geldbetrag an, der für die abzulösenden Stellplätze, an die Gemeinde zu zahlen ist. Der Geldbetrag darf 80 v.H. der Herstellungs- und Grunderwerbskosten zur Schaffung öffentlicher Stellplätze nicht überschreiten.
  - ⇒ Die Bauaufsichtsbehörde setzt den zu zahlenden Geldbetrag in der Baugenehmigung fest. Im Zuge des Baufreistellungsverfahrens muss die Bauaufsichtsbehörde durch gesonderten Verwaltungsakt entscheiden. Die Gemeinde setzt die Forderung direkt gegenüber dem Bauherrn durch und meldet der Bauaufsichtsbehörde, wenn das Geld vollständig eingegangen ist.
  - ⇒ Die Gemeinde hat die eingezahlten Geldmittel zweckentsprechend zu verwenden.
  - ⇒ Die Entscheidung steht im Ermessen der Gemeinde und der unteren Bauaufsichtsbehörde. Bei einer Ablehnung ist daher insbesondere auf Ermessenserwägungen einzugehen.
- e) § 55 Abs. 5 Satz 4 LBO: „<sup>4</sup>Die Gemeinde kann **durch örtliche Bauvorschrift** für genau abgegrenzte Teile des Gemeindegebietes die Herstellung von Stellplätzen und Garagen **untersagen oder einschränken**, wenn und soweit Gründe des Verkehrs, städtebauliche Gründe oder Gründe des Umweltschutzes dies erfordern.“
- ⇒ Gründe des Verkehrs können z.B. vorliegen, wenn Fußgängerbereiche oder Wohn- und Spielstraßen gesichert werden sollen und z.B. keine ausreichend bemessenen Zufahrten existieren.
  - ⇒ Statt der örtlichen Bauvorschrift kann eine Regelung in einem Bebauungsplan geschaffen werden.
  - ⇒ Zu den weiteren Voraussetzungen für eine örtliche Bauvorschrift s.u. zu 3.
- f) § 55 Abs. 6 Satz 1 LBO: <sup>1</sup>Ist die Herstellung von Stellplätzen und Garagen oder Abstellanlagen für Fahrräder nach Absatz 5 Satz 1 nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich, so kann die Bauaufsichtsbehörde mit Einverständnis der Gemeinde verlangen, dass die oder der zur Herstellung Verpflichtete an die Gemeinde einen **Geldbetrag** zahlt.

## 2. Bei der Änderung/ Nutzungsänderung baulicher Anlagen

Nach § 55 Abs. 2 LBO ist nur der infolge der Änderung entstehenden **zusätzliche** Stellplatzbedarf zu decken. Es kommt somit nicht darauf an, ob bereits Stellplätze vorhanden sind oder nicht (s. aber Ausführungen zu 3.).

In einem Gebäude, dessen Fertigstellung mindestens drei Jahre zurückliegt, braucht dieser Mehrbedarf aber nicht gedeckt zu werden, wenn eine Wohnung geteilt oder Wohnraum durch Änderung der Nutzung, durch Aufstocken oder durch Änderung des Daches eines solchen Gebäudes geschaffen wird, wenn dies auf dem Grundstück nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist (Abs. 7). Das wäre nach StErl z.B. dann der Fall, wenn für den Nachweis der Bau von Tiefgaragen gefordert werden müsste.

## 3. Bei bestehenden baulichen und sonstigen Anlagen

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seiner Entscheidung vom 28.07.1992 darauf hingewiesen, dass aufgrund des wachsenden Individualverkehrs das Gewicht des öffentlichen Interesses an der Herstellung einer ausreichenden Anzahl von Stellplätzen auf den privaten Grundstücken stetig zunimmt<sup>31</sup>.

Nach Ziffer 1 StErl soll aber dennoch der Nachweis einer Mindestanzahl von Stellplätzen genügen mit der Folge, dass das Angebot an Stellplätzen verknappt wird. So soll dem Anstieg des Individualverkehrs entgegengewirkt und gleichzeitig die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder anderer ökologisch vertretbarer Verkehrsmittel gestärkt werden. Ziel der landesrechtlichen Regelung ist es also gerade nicht, dass *mehr* Stellplätze geschaffen werden, sondern dass diese auf das notwendige Maß beschränkt bleiben.

Folgerichtig sollen nach § 55 Abs. 2 LBO / Ziffer 2.3 StErl nur die infolge der Änderung **zusätzlich** zu erwartenden Kraftfahrzeuge und Fahrräder erfasst werden, wenn aufgrund der Nutzungsänderung vermehrter Bedarf an Einstellplätzen usw. besteht. Nicht der Gesamtbedarf, sondern nur der **zusätzliche**

<sup>31</sup> BVerwG, Beschl. v. 28.07.1992 – 4 B 57/92 – BRS 54 Nr. 108



Bedarf soll abgedeckt werden (s.o. zu 2.).

Nach § 55 Abs. 3 LBO kann die Bauaufsichtsbehörde bei bestehenden baulichen Anlagen dennoch im Einzelfall die nachträgliche Herstellung von Stellplätzen fordern, wenn dies aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs geboten ist.

Nach § 55 Abs. 3 LBO kann die **Bauaufsichtsbehörde**

„<sup>1</sup>Für bestehende bauliche Anlagen und sonstige Anlagen [...] im Einzelfall die Herstellung von Stellplätzen oder Garagen sowie Abstellanlagen für Fahrräder fordern, wenn dies im Hinblick auf die Art und Anzahl der Kraftfahrzeuge und der Fahrräder der ständigen Benutzerinnen und ständigen Benutzer und der Besucherinnen und Besucher der Anlage **aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs geboten** ist.

<sup>2</sup>Die hierfür benötigten Flächen müssen in geeigneter Lage und Größe auf dem Baugrundstück oder in zumutbarer Entfernung davon vorhanden sein oder durch zumutbare Maßnahmen frei und zugänglich gemacht werden können.

<sup>3</sup>Die **Gemeinde** kann durch örtliche Bauvorschrift bestimmen, dass in genau abgegrenzten Teilen des Gemeindegebietes Stellplätze oder Garagen sowie Abstellanlagen für Fahrräder für bestehende bauliche Anlagen herzustellen sind, wenn die Bedürfnisse des ruhenden oder fließenden Verkehrs dies erfordern.,,

Die Bauaufsichtsbehörde kann also in besonderen Fällen durch Verwaltungsakt, d.h. ohne Bezug zu einer Baugenehmigung, für bestehende Anlagen Stellplätze fordern. Die Gemeinde kann eine örtliche Bauvorschrift mit demselben Ziel erlassen. Die örtliche Bauvorschrift wäre von der unteren Bauaufsichtsbehörde im Regelfall durch Verwaltungsakt durchzusetzen.

Meiner Ansicht nach dürfte es aber **nicht** zulässig sein, über die nach StErl erforderliche Anzahl von Stellplätzen hinaus im Altbestand zusätzliche Stellplätze zu schaffen. Denn nach dem Wortlaut des § 55 Abs. 3 LBO geht es um die Herstellung von Stellplätzen, nicht um die Herstellung *zusätzlicher*, nach StErl an sich nicht erforderlicher Stellplätze. Sinn und Zweck der Regelung des § 55 Abs. 3 LBO ist offensichtlich, der Bauaufsichtsbehörde bzw. der Gemeinde ein Instrument an die Hand zu geben, um Stellplätze für solche Gebäude nachzufordern, die zu einer Zeit errichtet wurden, als noch keine Stellplätze nachzuweisen waren. Aus diesem Grunde könnten bei älteren Gebäuden die heute notwendigen Stellplätze ganz oder teilweise fehlen<sup>32</sup>. Diese notwendigen Stellplätze könnten nachgefordert werden, aus meiner Sicht aber nicht zusätzliche Stellplätze.

Zu den Voraussetzungen für die Nachforderung von Stellplätzen im einzelnen:

a) Genau abgegrenzter Teil des Gemeindegebiets

- Es reicht nicht aus, pauschal das gesamte Gemeindegebiet zum Satzungsgebiet zu erklären. Die Gemeinde soll genau ermitteln – z.B. im Wege eines Verkehrskonzeptes – wo ein besonderer Stellplatzbedarf besteht.

b) Bedürfnisse des ruhenden oder fließenden Verkehrs

- nach StErl (Ziffer 2.4) liegen derartige Bedürfnisse vor, wenn z.B. die dem fließenden Verkehr dienenden Flächen durch ruhenden Verkehr *stark* eingeschränkt werden und der Verkehr oder Fußgänger dadurch *erheblich* behindert werden und den *Beeinträchtigungen durch andere Maßnahmen nicht angemessen begegnet werden kann*. Das ist nach dem Kommentar zur nordrhein-

<sup>32</sup> vgl. Domning/ Fuß; Kommentar zur Landesbauordnung Schleswig-Holstein von 1983; 2. Aufl., Rd.Nr. 5.1, 1. Absatz, zu § 48 LBO (alt);  
vgl. dazu: Grosse-Suchsdorf, Schmaltz, Wiechert; Niedersächsische Bauordnung – Kommentar; 5. Auflage, Rd.Nr. 10



westfälischen Bauordnung „insbesondere in innerstädtischen Bereichen mit hoher Ausnutzung der Grundstücke der Fall“<sup>33</sup>.

c) erfordern

- das „Erfordern“ dürfte erfüllt sein, wenn andere Maßnahmen das Ziel nicht (mehr) erreichen können.
- Nach dem Kommentar zu BayBO „muss eine zwingende Notwendigkeit für die Anordnung bestehen. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten. Eine Güterabwägung ist vorzunehmen. Bestehende Missstände dürfen nicht auf eine andere, weniger belastende Art und Weise als durch eine Anordnung nach Abs. 5 behoben werden können, z.B. durch verkehrsregelnde Maßnahmen, wie etwa ein Parkverbot, wodurch gegebenenfalls sichergestellt werden kann, dass der fließende Verkehr ohne Gefährdung oder Beeinträchtigungen durch den ruhenden Verkehr verlaufen kann.“<sup>34</sup>
- Nach dem Kommentar zur BauO NRW kann eine solche Satzung „somit nicht dazu dienen, wegen des in der Zwischenzeit gestiegenen Kraftfahrzeugverkehrs Nachforderungen zu stellen. Es können auch nur solche Stellplätze usw. nachträglich verlangt werden, die nachweislich notwendig sind. [...] Zum einen muss von vornherein abzusehen sein, dass durch eine solche Satzung die Probleme des ruhenden oder fließenden Verkehrs auch gelöst werden können.“<sup>35</sup>
- Die Gemeinde hat somit Alternativen zu einer Satzung zu prüfen (z.B. Beschränkung der Durchfahrt für Fahrzeuge über 3,5 t, nur für Anliegerverkehr usw.). In der Begründung zur Satzung wäre darauf einzugehen, warum die Alternativen in dem konkreten Fall nicht greifen.

d) das Herstellen von Stellplätzen

- es geht um das Herstellen von Stellplätzen, und zwar das **erstmalige** Herstellen von Stellplätzen. Wenn der Stellplatzbedarf bisher nicht gedeckt wurde, weil ein Gebäude zu einer Zeit errichtet wurde, als es noch keine Vorschriften über Stellplatzzahlen gab, dann kann dieses Problem über eine Stellplatzsatzung gelöst werden. Wurde der Stellplatzbedarf aber schon in der Vergangenheit nachgewiesen, dann hat eine Satzung darauf keine Auswirkungen<sup>36</sup>.
- Wenn durchweg von der Vorgabe des StErl abgewichen werden soll, bedarf es einer in die Tiefe gehenderen Begründung, da es sich bei den Richtzahlen um sachverständig festgestellte durchschnittliche Richtwerte handelt<sup>37</sup>.

e) für bestehende bauliche Anlagen

- Die Satzung müsste unabhängig von baulichen Maßnahmen gelten, um ein bestehendes, akutes Verkehrsproblem zu lösen. Es dürfte nicht ausreichen, die Satzung an bauliche Veränderungen zu knüpfen.

**Merksätze:**

- Bauliche Anlagen dürfen nur errichtet werden, wenn eine ausreichende Anzahl von Stellplätzen oder Garagen hergestellt wird.
- Werden bestehende bauliche Anlagen geändert, muss nur der zusätzliche Bedarf an Stellplätzen oder Garagen gedeckt werden.
- Wurden bauliche Anlagen ohne Nachweis von Stellplätzen oder Garagen **legal** errichtet, kann die Bauaufsichtsbehörde nur im Ausnahmefall nachträglich fordern, dass Stellplätze oder Garagen hergestellt werden.

<sup>33</sup> Heintz in Gädtke ua., Rd.Nr. 82 zu § 51 LBO NW

<sup>34</sup> Gaßner/ Würfel in Simon; Bayerische Bauordnung; Kommentar zur Landesbauordnung Bayern; Rd. Nr. 66 zu Art. 52 BayBO

<sup>35</sup> Heintz in Gädtke u.a. Rd.Nr. 81 ff zu § 51 LBO NW

<sup>36</sup> vgl. dazu Gaßner/ Würfel o.a. Rd.Nr. 62

<sup>37</sup> OVG Koblenz, Urt. v. 27.06.2001 – 8 C 11919/00 – juris (s.o.)



• **Beschaffenheit**

§ 55 Abs. 8-10 LBO i.V.m. GarVO stellen folgende Anforderungen an die Beschaffenheit von Stellplätzen und Garagen:

a) Sie müssen **überschaubar** sein

Nach § 3 Abs. 1 GarVO müssen zwischen Garagen und öffentlichen Verkehrsflächen Zu- und Abfahrten von mindestens 3 m Länge vorhanden sein. Ausnahmen können gestattet werden (§ 76 Abs. 1 LBO).

b) Sie müssen **verkehrssicher** sein

Nach § 3 Abs. 2 GarVO kann ein Stauraum gefordert werden, wenn Schranken oder Tore die freie Zufahrt zur Garage (oder zum Stellplatz) hindern und wenn dies wegen der Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist. Darüber hinaus werden an die Zu- und Abfahrten und Rampen zu/von Mittel- und Großgaragen besondere Anforderungen an die Breite und an die Zahl der Fahrbahnen und die Ausrundungsradien gestellt. Bei Großgaragen ist zusätzlich ein Gehweg für Fußgänger erforderlich.

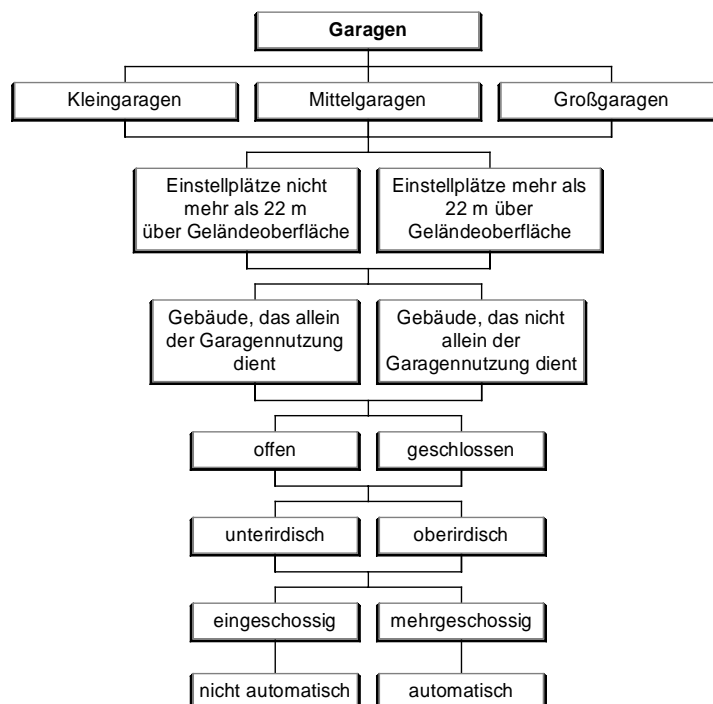
Rampen von Mittel- und Großgaragen dürfen nicht mehr als 15 % geneigt sein.

Die Forderung, dass Stellplätze und Garagen von den öffentlichen Verkehrsflächen aus auf möglichst kurzem Wege erreichbar sein müssen, dient ebenfalls der Verkehrssicherheit, nicht dem Nachbarschutz.

c) Sie müssen dem **Brandschutz** genügen

Das System der Brandschutzanforderungen ist wegen der Variationsbreite möglicher Garagen sehr komplex. Hier der Versuch einer Zusammenstellung und zunächst die grobe Einteilung.

1. Garagen werden wie folgt unterschieden:





2. Bezeichnungen, die in der Folge verwendet werden<sup>38</sup>:

<b>Brandverhalten von Baustoffen (DIN 4102 Teil 1)</b>		
<b>bauaufsichtliche Benennung</b>	<b>Baustoffklasse/ Kurzbezeichnung</b>	<b>Beispiele für einen solchen Baustoff</b>
nichtbrennbare Baustoffe	A	Beton, Ziegel, Eisen, Glas, Granit, (Mineralwolle), (Spezialschaumstoffe) usw.
brennbare Baustoffe	B	alle organischen Stoffe (Holz, Stroh, Reet, Wolle usw.)
schwerentflammbare Baustoffe	B1	Hartschäume, Hartholz, Spezialspanplatten
feuerhemmend	F30-B	
feuerhemmend und aus nichtbrennbaren Baustoffen	F30-A	
feuerbeständig	F90-AB	
feuerbeständig und aus nichtbrennbaren Baustoffen	F90-A	

3. Anforderungen werden an folgende Bauteile und Einrichtungen gestellt:

<b>Bauteil/ Einrichtung</b>	<b>Grundsatzanforderung</b>	<b>oder je nach Art der Garage</b>
Tragende Wände	F90-AB	F30-A oder A
Decken	F90-AB	F30-A oder A
Befahrbare Dächer	F90-AB	F30-A oder A
Verkleidungen und Dämmschichten	A	B1
Außenwände	A	B (insbesondere bei Kleingaragen, selbst wenn diese direkt auf der Grenze stehen)
Trennwände und Tore im Innern von Garagen	A	
Trennwände zwischen Garagen und nicht zu Garagen gehörenden Räumen bzw. Gebäuden	F90-AB	F30-B/ B
Brandwände (nur Mittel- und Großgaragen)		F90-AB + Wände ohne Öffnungen
Pfeiler und Stützen	F90-AB/A	F30A/ F30-B/ B/ B1
Einbauten (nur Mittel- und Großgaragen)	A	
Rauchabschnitte (nur geschlossene Garagen)	F30-A/ Öffnungen: A	

<sup>38</sup> entnommen aus Domning/ Möller/ Suttkus; Bauordnungsrecht in Schleswig-Holstein; Kommentar zur Landesbauordnung des Landes Schleswig-Holstein; Rd.Nr. 41 bis 44 zu § 19 LBO; außerdem [www.wikipedia.de](http://www.wikipedia.de)



Bauteil/ Einrichtung	Grundsatzanforderung	oder je nach Art der Garage
Brandabschnitte	nur für automatische Garagen	
Flure, Treppenträume und Aufzüge, die nicht nur den Benutzern dienen (i.w. Mittel- und Groß- und automatische Garagen)	Räume: F 90-A, Türen: F30-B bzw. F30-A	
Rettungswege (nur Mittel- und Großgaragen)	vgl. § 19 Abs. 4 LBO: mind. 2 voneinander unabhängige Treppenträume	1 Rettungsweg kann u.U. ausreichen
Beleuchtung (nur Mittel- und Großgaragen)	allgemeine Beleuchtung, Sicherheitsbeleuchtung	
Feuerlöschanlagen (nur geschlossene Garagen ab 20 Einstellplätze, Groß- und automatische Garagen)	nichtselbsttätige Feuerlöschanlagen, Sprinkleranlagen	
Brandmeldeanlagen (nur geschlossene Mittel- und Großgaragen)	Brandmeldeanlage, wenn mit baulichen Anlagen oder Räumen in Verbindung, die Brandmeldeanlage benötigen	
weitergehende Anforderungen	Weitergehende Anforderungen als nach der GarVO können zur Erfüllung des § 3 LBO gestellt werden, soweit Garagen oder Stellplätze für Kraftfahrzeuge bestimmt sind, deren Länge mehr als 5 m und deren Breite mehr als 2 m beträgt.	

### Merksätze

- An Großgaragen werden grundsätzlich höhere Anforderungen gestellt als an Mittelgaragen, an Mittelgaragen werden wiederum grundsätzlich höhere Anforderungen gestellt als an Kleingaragen.
- An Garagen mit Einstellplätzen, die sich mehr als 22 m über der Geländeoberfläche befinden, werden grundsätzlich höhere Anforderungen gestellt, als an Garagen, deren Einstellplätze sich weniger als 22 m über der Geländeoberfläche befinden.
- An Garagen, die sich in einem Gebäude befinden, welches nicht allein der Garagennutzung dient, werden höhere Anforderungen gestellt, als an Garagen, die sich in einem Gebäude befinden, das allein der Garagennutzung dient.
- An geschlossene Garagen werden grundsätzlich höhere Anforderungen gestellt als an offene Garagen.
- An mehrgeschossige Garagengebäude werden höhere Anforderungen gestellt als an eingeschossige Garagengebäude.
- An unterirdische Garagen werden grundsätzlich höhere Anforderungen gestellt als an oberirdische Garagen.
- An automatische Garagen werden besondere Anforderungen gestellt, die manchmal höher, manchmal geringer sind als bei anderen Garagen.



d) Garagen und ihre Nebenanlagen müssen gut zu **lüften** sein

Bei der Benutzung eines Kraftfahrzeugen wird Treibstoff verbrannt. Bei der Verbrennung entsteht das hochgiftige, farb- und geruchlose Kohlenmonoxid. Um zu verhindern, dass der Kohlenmonoxidgehalt in der Raumluft von geschlossenen Garagen gesundheits- oder lebensgefährdende Werte erreicht, ist eine ausreichende Frischluftzufuhr bzw. ein ständiger Luftaustausch sicherzustellen.

§ 16 GarVO stellt daher vor allem an geschlossene Mittel- und Großgaragen besondere Anforderungen an die Lüftungsanlagen. In der Regel ist für diese Garagen eine maschinelle Abluftanlage mit ausreichenden Zuluftöffnungen vorzusehen. Gibt es nur einen geringen Zu- und Abgangsverkehr, so können Lüftungsöffnungen und –schächte ausreichen. Im Einzelfall kann durch ein Sachverständigengutachten nachgewiesen werden, dass der Mittelwert des Volumenanteils an Kohlenmonoxid in der Luft auch während der regelmäßigen Verkehrsspitzen im Mittel nicht mehr als 100 ppm (=100 cm<sup>3</sup>/m<sup>3</sup>) betragen wird. Die dazu erforderlichen Messungen sind über mindestens einen Monat durchzuführen.

e) Sie müssen so hergestellt werden, dass abfließende **Treib- und Schmierstoffe** unschädlich beseitigt werden können

Diese Forderung dient dem Grundwasserschutz bzw. dem Schutz von Kläranlagen. Treib- und Schmierstoffe von Kraftfahrzeugen, die in die Kanalisation gelangen, können insbesondere kleinere Kläranlagen außer Funktion setzen.

f) Sie müssen so angeordnet und ausgeführt werden, dass sie weder die **Gesundheit** schädigen noch die **Umgebung** über das zumutbare Maß hinaus **stören**

§ 55 Abs. 9 Satz 1 LBO ist nachbarschützend. Danach müssen:

„<sup>1</sup>Stellplätze und Garagen [...] so angeordnet und ausgeführt werden, dass ihre Benutzung die Gesundheit nicht schädigt und das Arbeiten und Wohnen, die Ruhe und die Erholung in der Umgebung durch Lärm oder Gerüche nicht über das zumutbare Maß hinaus stört.“

§ 55 Abs. 9 betrifft also

- die Anordnung und
- die Ausführung

von Stellplätzen und Garagen. Aus der Rechtsprechung zu diesem Themenkomplex lassen sich folgende Grundsätze ableiten:

**Merksätze:**

- Der Begriff der **Umgebung** ist weit zu verstehen. Er bezieht sich nicht nur die Eigentümer benachbarter Grundstücke, sondern auch auf Mieter benachbarter Wohnhäuser, Mietwohnungen und sogar auf Mieter von Wohnungen auf demselben Grundstück.
- Das Merkmal der **Unzumutbarkeit** meint Belästigungen, die unterhalb der Schwelle des schweren und unerträglichen Eingriffs in das Eigentum liegen und die der Umgebung billigerweise nicht mehr zugemutet werden können.
- Wann eine **unzumutbare Störung** vorliegt, richtet sich nach den Umständen des Einzelfalles, wobei insbesondere die Art und das Maß der baulichen Nutzung des Grundstücks und seiner Umgebung, etwaige Vorbelastungen, Standort, Zahl und Benutzungsart der Stellplätze sowie Lage und Beschaffenheit ihrer Verbindungswege zum öffentlichen Verkehrsraum von Bedeutung sind.



- Es gibt keinen Grundsatz, wonach notwendige Stellplätze in jedem Fall ohne lärmindernde Maßnahmen zulässig sind. Auch von notwendigen Stellplätzen können unzumutbare Störungen ausgehen.
- Ein Anhaltspunkt dafür, dass die Grenze zur Unzumutbarkeit überschritten wird, ist dann gegeben, wenn der nach der TA-Lärm ermittelte Beurteilungspegel den in der TA-Lärm festgelegten Immissionsrichtwert für das Baugebiet überschreitet. Die TA-Lärm darf jedoch nicht schematisch angewandt werden, da eine Stellplatzanlage auch aus anderen Gründen unzumutbar sein kann.
- Werden lediglich 1 oder 2 Stellplätze in hinteren Grundstücksbereichen angelegt, spricht viel dafür, dass diese zumutbar sind, da die von diesen Anlagen ausgehenden Immissionen regelmäßig als sozialadäquat hinzunehmen sind.
- Der VGH Mannheim hat in seiner Entscheidung vom 09.02.1995 darauf hingewiesen, dass nachteilige klimatische Auswirkungen eines genehmigten Gebäudes Nachbarn nur dann in ihren Rechten verletzen, wenn sie eine Gesundheitsgefährdung begründen oder nach den Maßstäben des Rücksichtnahmegebots unzumutbar sind. Bloße Störungen des körperlichen oder seelischen Wohlbefindens ohne gesundheitsschädliche Relevanz fallen noch nicht unter den im Grundgesetz gewährleisteten Schutz der Gesundheit.

Hinweis:

Diesen Merksätzen liegt die folgende Rechtsprechung – jeweils in juris abrufbar – zugrunde:

<b>Gericht<sup>39</sup></b>	<b>Urt./ Beschl. v.</b>	<b>Az.</b>
OVG Saarlouis	25.05.1973	II R 16/73
VGH München	02.02.1977	380 II 74
VGH München	07.11.1977	256 II 75
VGH Kassel	22.12.1982	III OE 55/82
VGH Mannheim	14.12.1989	5 S 2897/89
VGH Mannheim	04.05.1990	3 S 2338/89
OVG Saarlouis	26.11.1990	2 W 52/90
OVG Schleswig	30.11.1994	1 L 150/93
VGH Mannheim	09.02.1995	3 S 3407/94
OVG Saarlouis	23.06.1995	2 W 23/95
VGH Mannheim	20.07.1995	3 S 3538/94
BVerwG	27.08.1998	4 C 5/98
OVG Münster	09.03.1999	11 A 4159/96
VGH München	11.06.1999	20 C 99.1360
VGH Mannheim	02.07.1999	3 S 1393/99
OVG Münster	13.09.1999	7 B 1457/99
VGH Mannheim	08.02.2000	10 S 72/99
OVG Saarlouis	05.05.2000	2 W 1/00
OVG Münster	18.05.2000	7 A 1155/99
OVG Münster	31.08.2000	10 B 1052/00
OVG Münster	25.09.2000	7 B 1118/00
OVG Münster	17.11.2000	10 B 1196/00
OVG Lüneburg	28.02.2001	1 L 998/00
OVG Münster	05.03.2001	7 B 878/00
VG Berlin	16.08.2001	13 A 299.98
VGH Mannheim	26.04.2002	5 S 629/02
OVG Koblenz	27.06.2002	1 A 11669/99
OVG Münster	21.10.2002	7 A 3185/01
VG Gelsenkirchen	16.12.2002	10 L 3035/02
OVG Bautzen	25.09.2003	1 B 786/00

<sup>39</sup> alle in juris zu finden





g) Stellplatzanlagen sollen durch **Bepflanzungen** gestaltet werden

Nach § 55 Abs. 9 Satz 2 LBO sollen Stellplatzanlagen durch Bepflanzungen mit standortgerechten Bäumen und Sträuchern gestaltet werden. Diese umweltpolitisch motivierte Forderung wird ergänzt durch § 9 Abs. 3 LBO. Danach dürfen insbesondere Stellplätze nur dann und soweit versiegelt werden, wie es ihre Zweckbestimmung erfordert. Auch diese Regelung verfolgt das Ziel, die Belastung der Stadtökologie zu verringern. Sie soll außerdem dem Wasserhaushalt und der Erhöhung der Lebensqualität dienen<sup>40</sup>.

Niederschlagswasser soll nach § 47 Satz 3 LBO möglichst auf dem Grundstück versickern. Wenn die Stellplätze aus wasserdurchlässigen Materialien oder z.B. mit Rasengittersteinen hergestellt werden, ist weitgehend gewährleistet, dass das Niederschlagswasser auf dem Grundstück versickern und wieder dem Wasserkreislauf zugeführt werden kann.

Die Vorschrift kann aus *tatsächlichen* Gründen nicht umgesetzt werden, wenn ohne Versiegelung abfließende Treib- oder Schmierstoffe nicht unschädlich beseitigt werden könnten.

Die Forderung kann aus *rechtlichen* Gründen nicht umgesetzt werden, wenn aufgrund eines bestehenden Anschluss- und Benutzungszwangs das Niederschlagswasser aufgefangen, gesammelt und der kommunalen Entwässerungsleitung zugeführt werden muss.

Die praktische Relevanz dieser Forderung ist gering. Einerseits könnte ein Bebauungsplan regeln, ob und wie Stellplätze zu befestigen sind. Andererseits könnte der Nachweis im konkreten Fall schwierig werden – wenn es keine entsprechende Festsetzung im Bebauungsplan gibt -, dass es die Zweckbestimmung eines Stellplatzes nicht erfordert, versiegelt zu werden. Denn gerade bei größeren gewerblichen Stellplatzanlagen könnte insbesondere eine unbefestigte Fläche dazu führen, dass die Anlage bei Regen unbenutzbar wird. Ziffer 4.5 des StErl unterstützt diese Argumentation insoweit, als für Stellplätze für schwere Kraftfahrzeuge oder mit stärkerem Zu- und Abgangsverkehr eine besondere Art der Befestigung und ggf. wasserableitende Ausführung vorgesehen werden kann.

h) Sie müssen von den öffentlichen Verkehrsflächen aus auf möglichst kurzem Wege verkehrssicher erreichbar sein

Diese Forderung, die § 55 Abs. 10 Satz 1 LBO aufstellt, ist nicht nachbarschützend. Sie dient vielmehr der Verkehrssicherheit<sup>41</sup>. Der Weg zwischen dem Stellplatz und der öffentlichen Verkehrsfläche soll möglichst kurz und gerade sein, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht zu gefährden.

Im Handkommentar zur LBO Schleswig-Holstein<sup>42</sup> heißt es, dass es sich in Absatz 10 insgesamt um spezifisch schleswig-holsteinische Regelungsbedürfnisse zu handeln scheine, da der Absatz in dieser Form weder in der MBO<sup>43</sup> noch in anderen Bauordnungen enthalten sei.

Diese Auffassung teile ich zumindest für § 55 Abs. 10 Satz 1 LBO nicht. Zwar trifft es zu, dass die Vorschrift in der MBO nicht enthalten ist, wohl aber in Art. 52 Abs. 7 BayBO, § 49 Abs. 11 BremLBO und § 47 Abs. 6 BauO Rheinl.-Pfalz. In den Bundesländern, in denen die LBO bereits überarbeitet wurde, ist die Regelung z.T. entfallen (z.B. Thüringen), z.T. aufrecht erhalten worden (z.B. Bremen).

<sup>40</sup> Domning/ Möller/ Suttikus; Bauordnungsrecht in Schleswig-Holstein; Kommentar zur Landesbauordnung des Landes Schleswig-Holstein; Rd.Nr.n 1, 15, 16 zu § 9 LBO

<sup>41</sup> vgl. OVG Saarlouis, Urt. v. 30.11.1979 – II R 70/79, VGH Mannheim, Urt. v. 22.07.1981 – 5 S 858/81 -, OVG Berlin, Beschl. v. 14.05.1993 – 2 B 29.91 -

<sup>42</sup> Arndt/ Jensen/ Thomsen/ Witt, Handkommentar zur LBO Schleswig-Holstein, 1. Aufl., Rd.Nr. 35 zu § 55 Abs. 10 LBO

<sup>43</sup> Musterbauordnung Arbeitsgemeinschaft Bau, Fassung November 2002



## **b) nach Baugesetzbuch<sup>44</sup>**

Neben der bauordnungsrechtlichen Beurteilung ist die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit von Stellplätzen und Garagen von wesentlicher Bedeutung. Das Bauplanungsrecht regelt das „Ob“, das Bauordnungsrecht das „Wie“ einer Bebauung. Darf eine bauliche Anlage aus planungsrechtlichen Gründen nicht errichtet werden, kommt es nicht mehr darauf an, ob die Anlage bauordnungsrechtlich zulässig ist. Sie darf nicht errichtet werden.

§ 29 Abs. 1 i.V.m. § 9 Abs. 1 Nr. 4, § 30 sowie die §§ 34 und § 35 BauGB sind für die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit von Stellplätzen und Garagen von Bedeutung.

Die erste zu klärende Frage ist, ob Stellplätze und Garagen ein Vorhaben sind, denn das BauGB knüpft Zulässigkeitsanforderungen nur an Vorhaben.

### 1. Vorhaben

Das Bundesverwaltungsgericht hat schon 1973 klar gestellt, dass unter den Begriff der baulichen Anlage im Sinne von § 29 S 1 BBauG (jetzt BauGB) alle Anlagen fallen, die

- a) in einer auf Dauer gedachten Weise künstlich mit dem Erdboden verbunden werden und infolgedessen
- b) die in § 1 Abs. 4 und 5 BBauG genannten Belange in einer Weise berühren können, die geeignet ist, das Bedürfnis nach einer ihre Zulässigkeit regelnden verbindlichen Bauleitplanung hervorzurufen.

Der bundesrechtliche Begriff der baulichen Anlage setzt sich somit aus zwei Elementen zusammen, einerseits dem verhältnismäßig weiten Begriff des Bauens und andererseits dem einschränkenden Merkmal der bodenrechtlichen Relevanz<sup>45</sup>.

Eine solche Relevanz setzt voraus, daß das Vorhaben auch tatsächlich Gegenstand bauplanerischer Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 BauGB sein kann<sup>46</sup>. In dem 1973 vom Bundesverwaltungsgericht entschiedenen Fall wurde ein Hausboot deswegen als Vorhaben angesehen, weil es einerseits mit dem Ufer durch drei verschraubte Eisenrohre fest verbunden war, und weil es sich andererseits auf einer Wasseroberfläche befand, für die nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 BBauG (heute: § 9 Abs. 1 Nr. 16 BauGB) in Bebauungsplänen bestimmt werden kann, dass sie von einer Bebauung freizuhalten sind.

Unter Beachtung dieser Grundsätze sind sowohl Garagen als auch (befestigte) Stellplätze Vorhaben im Sinne des § 29 BauGB. Denn sie erfüllen sowohl das Element des Bauens als auch das der bodenrechtlichen Relevanz, da Bebauungspläne nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB Anforderungen an Stellplätze und Garagen stellen können.

### 2. Im Bebauungsplan (§ 30 Abs. 1 BauGB)

Im Geltungsbereich eines (qualifizierten) Bebauungsplanes ist ein Vorhaben zulässig, wenn es diesen Festsetzungen nicht widerspricht und die Erschließung gesichert ist.

Das Bundesverwaltungsgericht hatte 1997 über einen Fall zu entscheiden, bei dem es um die Anlage eines baugenehmigungsfreien Stellplatzes in einem Bereich ging, in dem der Bebauungsplan die Errichtung von Stellplätzen ausgeschlossen hatte. Das Bundesverwaltungsgericht hatte in der Begründung des Beschlusses ausgeführt, dass derartige Anlagen – unabhängig von ihrer Genehmigungsbedürftigkeit nach Landesrecht – die Verwirklichung eines Bebauungsplanes erschweren oder verhindern können. Sie sind

<sup>44</sup> Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.8.1997 (BGBl. I S. 2141, ber. 1998 I S. 137) zuletzt geändert durch Gesetz vom 21.12.2006 (BGBl. I S. 3316) m.W.v. 1.1.2007

<sup>45</sup> BVerwG, Urt. v. 31.08.1973 – IV C 33.71 -, ebenso BVerwG, Urt. v. 01.11.1974 – IV C 13.73 -, Urt. v. 03.12.1992 – 4 C 27/91 -, Beschl. v. 10.08.1999 – 4 B 57/99 – alle über juris zu finden

<sup>46</sup> BVerwG, Urt. v. 16.12.1993 – 4 C 22/92



jedenfalls dann mit dem Bebauungsplan unvereinbar, wenn sie einer seiner Festsetzungen widersprechen.

Setzt also ein Bebauungsplan Garagen oder Stellplätze auf bestimmten Flächen fest oder schließt sie an bestimmten Stellen aus, so würde eine Abweichung davon dem Bebauungsplan widersprechen und die Garagen bzw. Stellplätze wären unzulässig.

Grundsätzlich gibt es nach § 31 Abs. 1 oder 2 BauGB die Möglichkeit, eine Ausnahme (wenn im Bebauungsplan so vorgesehen) oder eine Befreiung zu beantragen. Ob eine Abweichung gewährt werden kann, lässt sich nicht schematisch, sondern nur anhand der Umstände des konkreten Einzelfalles beantworten<sup>47</sup>.

Selbst wenn ein Vorhaben dem Bebauungsplan nicht widerspricht, bedeutet das nicht unbedingt, dass es bauplanungsrechtlich zulässig ist. Ein Vorhaben könnte auch mit § 15 BauNVO<sup>48</sup> unvereinbar sein. Mehr dazu unter „c) nach Baunutzungsverordnung“.

An dieser Stelle sei noch einmal ausdrücklich darauf hingewiesen, dass ein Bebauungsplan auch ortsgestalterische Vorschriften im Sinne von § 92 Abs. 1 Nr. 1 LBO enthalten kann. Statt dessen kann die Gemeinde auch eine eigenständige Ortsgestaltungssatzung erlassen. Für welche Variante sich die planende Gemeinde im Einzelfall auch entscheidet, beide können sich auf den Standort und/ oder das Aussehen von Garagen und/oder Stellplätzen auswirken.

### 3. Im Zusammenhang bebauten Ortsteil (§ 34 BauGB)

Wenn die Eigenart der näheren Umgebung einem der Baugebiete der BauNVO entspricht, dann richtet sich die Zulässigkeit eines Vorhabens hinsichtlich der Art der Nutzung allein danach, ob es nach der BauNVO in dem Baugebiet allgemein zulässig wäre. Weitere Ausführungen dazu unter „c) nach Baunutzungsverordnung“.

Im Übrigen sind die Vorhaben nach § 34 Abs. 1 BauGB zulässig, die sich hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt und wenn die Erschließung gesichert ist. Außerdem müssen die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt bleiben, und das Ortsbild darf nicht beeinträchtigt werden.

### 4. Im Außenbereich (§ 35 BauGB)

In seinem Grundsatzurteil vom 12.03.1998 hat das Bundesverwaltungsgericht klar gestellt, dass die Baunutzungsverordnung außerhalb des durch § 2 Abs. 5 BauGB abgesteckten Ermächtigungsrahmens keine Wirkungen entfaltet<sup>49</sup>. Im Außenbereich geht es daher allein darum, ob das Vorhaben – sei es ein Stellplatz oder eine Garage – nach einer der darin enthaltenen Anspruchsgrundlagen zulässig ist bzw. zugelassen werden kann.

So wäre es denkbar, dass eine Großgarage für landwirtschaftliche Fahrzeuge nach § 35 Abs. 1 Nr. 1 BauGB ein Vorhaben ist, welches einem landwirtschaftlichen Betrieb dient. Nach dem schon zitierten Urteil des Bundesverwaltungsgerichts ist aber die Errichtung einer vom Wohngebäude räumlich abgesetzten Garage ist nicht nach § 35 Abs. 4 Satz 1 Nr. 5 BauGB unter erleichterten Voraussetzungen zulässig. Aus Bestandsschutzerwägungen heraus lässt sich nicht ableiten, dass eine Garage im Außenbereich zulässig ist. Ob die Garage als sonstiges Vorhaben nach § 35 Abs. 2 BauGB zugelassen werden kann, ist

<sup>47</sup> weiterführend: BVerwG, Urt. v. 14.02.1969 – IV C 63.67 -, Urt. v. 19.09.1986 – 4 C 8/84 -, Urt. v. 06.10.1989 – 4 C 14/87 -, Beschl. v. 08.07.1998 – 4 B 64/98 – jeweils juris

<sup>48</sup> Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Art. 3 Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz vom 22.04.1993 (BGBl. I S. 466)

<sup>49</sup> BVerwG, Urt. v. 12.03.1998 – 4 C 10/97 -, BauR 1998, 760 - 764



davon abhängig, ob es öffentliche Belange beeinträchtigt. Regelmäßig kann aber auch eine Garage zur unerwünschten Zersiedlung der Landschaft führen, selbst wenn es sich nicht um ein Wohngebäude handelt<sup>50</sup>.

---

<sup>50</sup> BVerwG, Urt. v. 09.06.1976 – IV C 42/74 – (gewerbliche Halle); OVG Lüneburg, Urt. v. 28.02.1994 - 6 L 3215/91 – (Weideschuppen); Oberverwaltungsgericht für das Land Schleswig-Holstein, Urt. v. 08.07.1993 - Az: 1 L 146/92 – (Gartenlauben)

**c) nach Baunutzungsverordnung**

Im Zusammenhang mit Stellplätzen und Garagen sind die §§ 12 und 15 BauNVO von Bedeutung. Beide schränken die Zulässigkeit von Stellplätzen und Garagen in Bebauungsplangebieten oder in Gebieten nach § 34 Abs. 2 BauGB ein. § 14 BauNVO ist für Nebenanlagen maßgeblich, nicht aber für Stellplätze und Garagen. **Stellplätze und Garagen sind keine Nebenanlagen.**

1. § 12 BauNVO

Für einen Bebauungsplan ist jeweils die BauNVO anzuwenden, die zum Zeitpunkt seines Erlasses galt, es sei denn, es ist im Bebauungsplan ausdrücklich anders bestimmt. Aus diesem Grunde sind bis heute alle BauNVOen anzuwenden, die bisher erlassen wurden. Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die Regelungsgehalte des § 12 BauNVO in seinen jeweiligen Fassungen:

Abs.	§ 12 BauNVO - Stellplätze und Garagen -			
	1962	1968	1977	1990
1	Stellplätze und Garagen sind in allen Baugebieten zulässig. Ausnahmen: folgende Absätze !			
2	In WS, WR, WA, Wochenendhausgebieten nur für den durch die <i>zugelassene</i> Nutzung verursachten Bedarf		In WS, WR, WA, SO, die der Erholung dienen, nur für den durch die <i>zugelassene</i> Nutzung verursachten Bedarf	
3	In WR + Wochenendhausgebieten: <b>Unzulässig</b> für Lkw und Kraftomnibusse In WS und WA: <b>Unzulässig</b> für Kfz mit einem Eigengewicht über 3,5 t		In WR: <b>Unzulässig</b> für Lkw, Kraftomnibusse sowie Anhänger dieser Fahrzeuge In WS und WA: <b>Unzulässig</b> für Kfz mit einem Eigengewicht über 3,5 t sowie Anhänger dieser Fahrzeuge	
4		Festsetzung im B-Plan <i>möglich</i> : „nur Garagengeschosse zulässig“		
5			Festsetzung im B-Plan <i>möglich</i> : „in Teilen von Geschossen nur Stellplätze und Garagen zulässig“	
6			Festsetzung im B-Plan <i>möglich</i> , dass in Baugebieten oder bestimmten Teilen davon Stellplätze und Garagen unzulässig oder nur in beschränktem Umfang zulässig sind	
7			Landesrechtliche Vorschriften über die Ablösung von Stellplätzen und Garagen bleiben unberührt.	

Begriffserklärung:

WS = Kleinsiedlungsgebiet (§ 2 BauNVO)

WR = Reines Wohngebiet (§ 3 BauNVO)

WA = Allgemeines Wohngebiet (§ 4 BauNVO)

SO = Sondergebiet (§ 10 BauNVO)

Maßgeblich ist nach § 12 Abs. 3 BauNVO das Eigengewicht des Fahrzeugs, nicht z.B. das zulässige Gesamtgewicht oder das Leergewicht. Unter „Eigengewicht“ ist das Gewicht des betriebsfertigen Fahrzeugs zu verstehen, also einschließlich des mit Kraftstoff gefüllten Tanks, Batterie, usw., jedoch ohne Anrechnung eines Fahrergewichts. Im Gegensatz dazu ist das „Leergewicht“ das Gewicht des betriebsfertigen Fahrzeugs ohne austauschbare Ladungsträger, aber mit vollständig gefüllten eingebauten Kraftstoffbehältern einschließlich des Gewichts aller im Betrieb mitgeführten Ausrüstungsteile (z.B. Ersatzräder und -



bereifung), bei anderen Kraftfahrzeugen als Krafträdern und Personenkraftwagen zuzüglich 75 kg als Fahrgewicht<sup>51</sup>.

Eine Abweichung von dieser Verbotsvorschrift wäre allenfalls im Wege einer Befreiung nach § 31 Abs. 2 BauGB möglich. Nach der einschlägigen Kommentierung wird diese aber im allgemeinen nicht erteilt werden können, weil die Befreiung nicht mit öffentlichen Belangen vereinbar ist. Denn einerseits haben Ihre Nachbarn einen Anspruch auf die Einhaltung der Stellplatzvorschriften. Andererseits wollte der Gesetzgeber mit der Regelung zu Stellplätzen der besonderen Störanfälligkeit und der Schutzbedürftigkeit von allgemeinen Wohngebieten Rechnung tragen. Denn insbesondere das Rangieren und das und Abfahren von Lkw zur Nachtzeit ist in allgemeinen Wohngebieten, die vorwiegend dem Wohnen dienen, unerwünscht.

§ 12 Abs. 2 BauNVO ist nachbarschützend. Die Gemeinde als Trägerin der Planungshoheit und insbesondere die Nachbarn haben einen Gebietserhaltungsanspruch und können daraus einen Anspruch auf Einschreiten gegen die untere Bauaufsichtsbehörde ableiten, wenn ein Bauherr in den in § 12 Abs. 3 BauNVO genannten Gebieten unzulässige Stellplätze oder Garagen errichtet<sup>52</sup>.

## 2. § 15 BauNVO

Stellplätze und Garagen können nach § 15 Abs. 1 BauNVO im Einzelfall unzulässig sein, wenn sie nach Anzahl, Lage, Umfang oder Zweckbestimmung der Eigenart des Baugebiets (bzw. eines Gebiets nach § 34 Abs. 2 BauGB) widersprechen. Sie sind auch unzulässig, wenn von ihnen Belästigungen oder Störungen ausgehen können, die nach der Eigenart des Baugebiets im Baugebiet selbst oder in dessen Umgebung unzumutbar sind, oder wenn sie solchen Belästigungen oder Störungen ausgesetzt werden.

Es geht also um solche Garagen und Stellplätze, die entweder

- der Eigenart des Gebiets widersprechen oder
- von denen unzumutbare Belästigungen ausgehen oder
- von denen unzumutbare Störungen ausgehen.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Beschluss vom 20.03.2003 und unter Bezugnahme auf § 15 BauNVO ausgeführt, dass

„Nachbarn [...] die von den Stellplätzen einer rechtlich zulässigen Wohnbebauung ausgehenden Emissionen im Regelfall hinzunehmen [haben]; besondere örtliche Verhältnisse können aber auch zu dem Ergebnis führen, dass die Errichtung von Stellplätzen auf dem Baugrundstück nicht oder nur mit Einschränkungen genehmigt werden kann. [...] Die besonderen Umstände des Einzelfalls können es erforderlich machen, die Beeinträchtigung der Nachbarschaft auf das ihr entsprechend der Eigenart des Gebiets zumutbare Maß zu mindern. Hierfür kommen beispielsweise die bauliche Gestaltung der Stellplätze und ihrer Zufahrt, eine Anordnung, die eine Massierung vermeidet, der Verzicht auf Stellplätze zugunsten einer Tiefgarage oder Lärmschutzmaßnahmen an der Grundstücksgrenze in Betracht. Im Übrigen müssen selbst notwendige Stellplätze nach allgemeinen bauordnungsrechtlichen Grundsätzen nicht auf dem Baugrundstück selbst errichtet werden.“<sup>53</sup>

§ 15 Abs. 1 BauNVO stellt sich somit u.a. als Ausprägung des baurechtlichen Rücksichtnahmegebots dar und kann in Ausnahmefällen drittschützende Wirkung haben. Ein Nachbar kann sich daher nur dann mit Erfolg auf § 15 Abs. 1 BauNVO berufen, wenn er in unzumutbarer Weise konkret in schutzwürdigen Interessen betroffen wird<sup>54</sup>. Dass ein Bauherr die bauordnungsrechtlichen Vorschriften beachtet, bedeutet hingegen nicht, dass die Anwendung von § 15 BauNVO ausgeschlossen ist.

<sup>51</sup> vgl. § 42 Abs. 3 Straßenverkehrszulassungsverordnung (StVZO)

<sup>52</sup> vgl. BVerwG, Urt. v. 16.09.1993 – 4 C 28/91 -

<sup>53</sup> BVerwG, Beschl. v. 20.03.2003 – 4 B 59/02 -

<sup>54</sup> vgl. BVerwG, Urt. v. 25.02.1977 - IV C 22.75 -, BVerwG, Urt. v. 05.08.1983 – 4 C 96/79 -