



# **Begründung**

**zur Verordnung  
über den Bau und Betrieb  
von Garagen und Stellplätzen  
(Garagenverordnung – GaV)**

**vom 13. Mai 2024**

**(GVBl. Nr. 18)**

## **Begründung / Erläuterung zur Neufassung der Garagenverordnung (GaV)**

### **A Allgemeines**

Garagen sind selbständige bauliche Anlagen oder Teile baulicher Anlagen und erfüllen eine wesentliche Aufgabe zur Aufnahme des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs.

Von Garagen, insbesondere von Mittelgaragen (Nutzfläche 100 m<sup>2</sup> bis 1.000 m<sup>2</sup>) und von Großgaragen (Nutzfläche über 1.000 m<sup>2</sup>), können nutzungsbedingt erhebliche Gefahren für die Nutzerinnen und Nutzer und die Allgemeinheit ausgehen. Es ist deshalb notwendig, an den Bau und Betrieb von Garagen besondere bauaufsichtliche Anforderungen zu stellen.

Die Neufassung der Garagenverordnung erfolgt auf der Grundlage der Musterverordnung über den Bau und Betrieb von Garagen und Stellplätzen (Muster-Garagenverordnung - M-GarVO) in der Fassung vom 14. Juli 2022

Die Verordnung wird neu strukturiert. Es erfolgt eine Gliederung in:

- Teil I Allgemeine Vorschriften
- Teil II Bauvorschriften
- Teil III Betriebsvorschriften
- Teil IV Bauvorlagen
- Teil V Schlussvorschriften.

Sie enthält folgende wesentliche Änderungen:

- den Systemwechsel von „Rauchabschnitten“ zu „Brandabschnitten“ aufgrund gesteigerter Brandlasten durch größere Fahrzeuge und deutlich höheren Anteil an Kunststoffen in und an den Fahrzeugen
- neue Regelungen für Objektfunkanlagen
- neue Regelungen für Sicherheitsstromversorgungsanlagen
- neue Regelungen für Einbauten und technische Anlagen.

Des Weiteren werden im gesamten Verordnungstext jeweils die Bezeichnungen „Stellplatz“ außerhalb von Gebäuden durch „Stellplatzanlage“ sowie „Einstellplatz“ in Garagen durch „Stellplatz“ ersetzt.

### **Zu § 1**

§ 1 wird neu vorangestellt und der Titel redaktionell angepasst in „§ 1 Anwendungsbereich“. Mit der Einführung des Anwendungsbereiches erfolgt eine Anpassung an die üblichen Gliederungen von Verordnungen. § 1 a. F. wird mit § 2 a. F. entsprechend der M-GarVO in § 2 zusammengefasst.

Die Definition des Anwendungsbereichs erfolgt unter Bezug auf die Hessische Bauordnung (HBO). Es wird hervorgehoben, dass sich der Anwendungsbereich nur auf Stellplätze für Kraftfahrzeuge bezieht und nicht auf Abstellplätze für Fahrräder. Zudem gilt die Verordnung auch nicht für Ausstellungs-, Verkaufs-, Werk- und Lagerflächen oder – räume in oder auf denen Fahrzeuge abgestellt werden, da sie keine Stellplätze oder Garagen im Sinne der Hessischen Bauordnung sind. Es wird klargestellt, dass Stellplätze und Räume für Kraftfahrzeuge von Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben wie Polizei, Feuerwehr oder Rettungsdienst nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung fallen. Sind diese Stellplätze oder

Räume Teil anders genutzter Garagen oder Stellplatzanlagen (z. B. angemietete Flächen in anders genutzten Garagen), dann sind sie zur Nutzfläche nach § 2 Abs. 8 dazuzurechnen.

## **Zu § 2**

§ 2 erhält den neuen Titel „§ 2 Begriffe und allgemeine Anforderungen“.

Abs. 1 bis 9 entspricht, bis auf die Einfügung des neuen Abs. 7, § 1 a. F. Abs. 10 wird neu eingefügt. Die Abs. 1 bis 4 des § 2 a. F. werden an das Muster angepasst und sind nun Abs. 11 bis 14. Regelungen zur Ausstattung von Stellplätzen mit einer Ladeinfrastruktur nach dem Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) oder für eine Photovoltaiknutzung nach § 12 Hessisches Energiegesetz sind nicht von der Garagenverordnung erfasst. Sie betreffen andere Rechtsbereiche.

**Abs. 1** entspricht § 1 Abs. 1 a. F.

Er wird redaktionell angepasst und zur Klarstellung das Wort „Garagen“ durch die Wörter „Mittel- und Großgaragen“ ersetzt. Für offene Mittel- und Großgaragen sind nach dieser Verordnung wesentliche Erleichterungen zulässig. Mit dem nun klaren Bezug der Querlüftungsanforderungen auf die Stellplätze sowie der Neuformulierung des zweiten Teilsatzes werden die Voraussetzungen für diese Erleichterungen konkretisiert. Die vorgestellten Wände und Begrünungen sind so herzustellen, dass die nach § 2 Abs. 1 geforderten Lüftungsöffnungen und die Querlüftung, nicht beeinträchtigt werden. Bei Außenwandbegrünungen ist dies durch geeignete Maßnahmen (wie ein kontrolliertes Wachstum durch fachgerechte Pflege, Begrenzung der Wuchsdicke durch entsprechenden Rückschnitt) sicherzustellen.

**Abs. 2** entspricht § 1 Abs. 2 a. F.

Er definiert offene Kleingaragen.

**Abs. 3** entspricht § 1 Abs. 3 a. F.

Er stellt klar, dass Garagen, die die Voraussetzungen der Abs. 1 und 2 nicht erfüllen, geschlossene Garagen sind.

**Abs. 4** entspricht § 1 Abs. 4 a. F und definiert, ab welcher Fußbodenhöhe unter Geländeoberfläche (im Mittel nicht mehr als 1,50 m) es sich um oberirdische Garagen handelt. Diese Definition bezieht sich anders als die Definition von Geschossen über der Geländeoberfläche in § 2 Abs. 5 HBO nicht auf die Deckenoberkante des Geschosses, sondern auf den Fußboden der Garage.

**Abs. 5** entspricht § 1 Abs. 5 a. F. und wird redaktionell angepasst.

Er definiert automatische Garagen. Es wird klargestellt, dass sich in der Garage keine Personen befinden. Die Wörter „mechanische Förderanlagen“ werden durch die Wörter „fördertechnische Einrichtungen“ ersetzt.

Weitere Informationen für fördertechnische Anlagen können der Richtlinie der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs – EAR 23“, Abschnitt 6.1.4 in Verbindung mit Anhang C3 entnommen werden. Bei automatischen Parksystemen wird der gesamte Parkvorgang von einer Übergabekabine zur Einfahrt bis zu einer Übergabekabine zur Ausfahrt mit fördertechnischen Einrichtungen automatisch abgewickelt. Die Übergabekabinen sind die Schnittstelle, an der die Insassen des Fahrzeugs aus- bzw. einsteigen.

**Abs. 6** wird redaktionell angepasst.

Er wiederholt klarstellend die Definition des Stellplatzes nach § 2 Abs. 11 Satz 1 HBO um deutlich zu machen, welche Fläche im Sinne der GaV genau gemeint ist.

**Abs. 7** wird neu hinzugefügt und definiert den Begriff „Stellplatzanlage“. Dies ist erforderlich, da der Begriff nicht in der Hessischen Bauordnung legal definiert ist.

**Abs. 8** wird redaktionell angepasst und entspricht in Teilen § 1 Abs. 7 a. F.

Es wird unter anderem klargestellt, dass alle Stellplätze, auch die von Doppelparkern zur Nutzfläche hinzuzurechnen sind. Diese Regelung beruht auf einer Grundsatzentscheidung der Fachkommission Bauaufsicht aus dem Jahr 2012. Anforderungen an Garagen, werden u. a. von der Nutzfläche abhängig gemacht. Brandlasten entstehen insbesondere durch die Anzahl der KFZ-Fahrzeuge. Werden nicht beide KFZ-Abstellplätze auf Doppelparkern berücksichtigt, ist dies aufgrund des Gefahrenpotential nicht sachgerecht. Des Weiteren wird klarstellend ergänzt, dass die Flächen der Abstellplätze für Fahrräder, Anhänger und Elektrokleinstfahrzeuge (s. § 1 der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung vom 6. Juni 2019 BGBl. 1 Seite 756), zur Nutzfläche gehören. Des Weiteren wird klargestellt, dass nur die Verkehrsflächen in der Garage zur Nutzfläche hinzuzurechnen sind. Werden Garagen durch Trennwände im Sinne des § 9 Abs. 1 abgetrennt, sind deren Nutzflächen zu summieren, es sei denn, jede Garage ist für sich selbstständig nutzbar (eigene Erschließung, Zu- und Ausfahrt). Stellplätze auf Dächern und die dazugehörigen Verkehrsflächen werden nicht der Nutzfläche zugerechnet, soweit nichts anderes bestimmt ist. Nur bei der Anwendung von § 3 Abs. 3 bis 5 sind aufgrund von § 3 Abs. 6 Stellplätze auf Dächern der Nutzfläche zuzurechnen.

**Abs. 9** entspricht § 1 Abs. 8 a. F.

Garagen werden nach der in Abs. 8 definierten Nutzfläche in Kleingaragen, Mittelgaragen oder Großgaragen klassifiziert.

**Abs. 10** wird neu aufgenommen und enthält Grundanforderung an alle Garagen. Das Gebäudeklassensystem der HBO ist auf Garagen nicht sinnvoll anwendbar, da keine Aufenthaltsräume vorhanden sind. Der Systematik der M-GarVO folgend werden Garagen zunächst generell der Gebäudeklasse 5 zugeordnet, woraus sich ergibt, dass die wesentlichen Bauteile feuerbeständig sein müssen. Davon ausgehend werden dann im Teil II (Bauvorschriften) für bestimmte Bauweisen Erleichterungen zugelassen und präzisiert. Satz 2 dient der Klarstellung. Bestimmte brandschutztechnische Erleichterungen nach der HBO die sich aus dem Gebäudeklassensystem ergeben, werden ausgeschlossen, da sie bei Garagen nicht anwendbar sind.

**Abs. 11** entspricht inhaltlich § 2 Abs. 1 a. F.

Dabei wurde nur das Schutzziel, dass in Mittel- und Großgaragen Stellplätze, Verkehrsflächen, Treppenträume und allgemein zugängliche Flächen übersichtlich zu gestalten sind übernommen und durch Abstellplätze ergänzt. Die frühere nähere Ausgestaltung des Schutzziels ist in der Detaillierung nicht notwendig. Sie wird zugunsten einer praxismgerechten Planung und Ausführung gestrichen.

**Abs. 12** entspricht in Teilen § 2 Abs. 2 a. F. wird redaktionell überarbeitet und neu gefasst. Er regelt die Anforderungen an Mittel- und Großgaragen in Bezug auf das Erfordernis von barrierefreien Stellplätzen und stellt klar, dass der Anteil der barrierefreien Stellplätze mindestens 3 Prozent betragen muss und diese entsprechend nach Satz 3 gekennzeichnet sein müssen. Angaben zur Kennzeichnung sind in der H-VV TB in Abschnitt 4.2.2 enthalten.

Satz 4 enthält in den Nr. 1 und 2 auf die jeweilige Nutzung, ob öffentlich zugänglich oder nicht, Zusatzanforderungen und Erleichterungen. In Nr. 2 entfällt die Einschränkung, dass die Stellplätze nach Satz 1 ausschließlich Kraftfahrzeugen vorbehalten sein müssen, die von schwerbehinderten Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung oder deren Begleitpersonen sowie von Begleitpersonen blinder Menschen im Sinne des § 6 Abs. 1 Nr. 15 Buch. a des Straßenverkehrsgesetzes oder entsprechender straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften geführt werden. Dies bedeutete bisher, dass nur ein sehr eingeschränkter Personenkreis nämlich Personen mit den Merkzeichen aG und Bl im Schwerbehindertenausweise (blauer Behindertenparkausweis) sowie deren Begleitpersonen dort parken durften und schränkte damit

die Nutzung von barrierefreien Stellplätzen zu stark ein. Auch andere Personen mit Schwerbehinderung sind auf barrierefreie Stellplätze angewiesen. Zusätzlich wird aufgenommen, dass bei mindestens einem barrierefreien Stellplatz die Flächen für einen Heckausstieg vorgesehen werden sollen, um Personen im Rollstuhl, die von Begleitpersonen gefahren werden, einen gefahrlosen Ausstieg über eine Rampe im Heckbereich zu ermöglichen.

**Abs. 13** entspricht § 2 Abs. 3 a. F. und wird redaktionell angepasst. Satz 2 stellt klar, dass die Stellplätze nach Satz 1 und ihre Zugänge zu überwachen sind. Das kann durch Aufsichtspersonen oder mittels Videokameras erfolgen.

§ 2 Abs. 4 a.F entfällt.

### Zu § 3

Zu- und Abfahrten im Sinne des § 3 sind Flächen außerhalb der Garage. Sie stellen die Verbindung der öffentlichen Verkehrsfläche mit der Garage her und sind so anzuordnen, dass Kraftfahrzeuge ohne Behinderung des öffentlichen Verkehrs ein- und ausfahren können.

Im **Abs. 1 Satz 1** ist geregelt, dass zwischen Garagen und öffentlichen Verkehrsflächen Zu- und Abfahrten von mindestens 3 m Länge vorhanden sein müssen. In Abs. 1 ist erleichternd, für insbesondere private Einfamilienhausbesitzer, die Ausnahmeregelung für offene Kleingaragen als bedingter Zulassungstatbestand formuliert. Für direkt an der Grundstücksgrenze errichtete Carports ist ein formaler Abweichungsantrag entbehrlich. Für andere Garagen bleiben Abweichungen auf Grundlage des § 73 Abs. 1 der Hessischen Bauordnung (HBO) nach wie vor eröffnet.

**Abs. 2** entspricht § 3 Abs. 2 a. F.

Er gibt vor, dass ein Stauraum, vorzusehen ist, wenn nicht unmittelbar in die Garagen, z. B. durch Überfüllung, eingefahren werden kann. Der Stauraum ist vorzusehen, wenn Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs dies erfordern.

**Abs. 3** entspricht § 3 Abs. 3 a. F. Das Wort „Halbmesser“ wird durch das Wort „Radius“ ersetzt. Bei den vorgegebenen Abmessungen für Breiten und Radien der Fahrspuren handelt es sich um Mindestabmessungen. Entwurfsverfassende / Bauherrschaften können in eigener Verantwortung breitere Fahrspuren von Zu- und Abfahren und größere Radien planen. Dienen Zu- und Abfahrten auch als Aufstell- und Bewegungsflächen für Rettungsfahrzeuge sind gegebenenfalls größere Breiten vorzusehen.

**Abs. 4** entspricht § 3 Abs. 4 a. F.

Die Forderung nach getrennten Fahrbahnen für Zu- und Abfahrten in Großgaragen dient der Verkehrssicherheit, z. B. im Hinblick auf die Vermeidung von Zusammenstößen, oder die Vorbeugung von Verkehrsbehinderungen, vor allem bei nicht nur geringen Zu- und Abgangsverkehr.

**Abs. 5** entspricht § 3 Abs. 5 a. F.

Um die Sicherheit von Fußgängern im Bereich der Fahrbahnen von Zu- und Abfahrten zu gewährleisten z. B. im Brandfall wenn die Rampe als Fluchtweg genutzt wird, ist ein mindestens 0,80 m breiter Gehweg erforderlich, der gegenüber der Fahrbahn erhöht oder verkehrssicher abgegrenzt ist. Die jeweils notwendige Breite des Gehweges ist von der Nutzung der Garage abhängig, z. B. ob auch Personen mit Fahrrad auf den Gehweg angewiesen sind.

**Abs. 6** wird neu eingefügt. Die Forderung nach getrennten Fahrbahnen für Zu- und Abfahrten nach Abs. 4 und Gehwege nach Abs. 5 dienen der Verkehrssicherheit bei über 1 000 m<sup>2</sup> großen Garagen. Werden mehrere Garagen über eine gemeinsame Zu- und Abfahrt erschlossen, besteht das gleiche Gefahrenpotential. Die neu aufgenommene Regelung stellt dies klar. Abs. 6 regelt nicht den Fall, dass zusätzliche Zu- und Abfahrten zur Entlastung des Verkehrsaufkom-

mens vorhanden sind. Ist dies der Fall, ist im Einzelfall zu prüfen, ob auf die Anforderung im Rahmen einer Abweichungsentscheidung nach § 73 HBO verzichtet werden kann.

**Abs. 7** entspricht § 3 Abs. 6 a. F. und wird redaktionell angepasst.

Er enthält die Ausnahmefälle, auf die in § 2 Abs. 8 Satz 3 verwiesen wird. Das heißt, dass Stellplätze auf Dächern und die dazugehörigen Verkehrsflächen die sonst nicht der Nutzfläche der Garage zugerechnet werden, jedoch in Bezug auf die Anforderungen der Absätze 3 bis 6 Berücksichtigung finden. Für die in Abs. 3 bis 6 geregelte Bemessung der Zu- und Abfahrten sowie Anordnung besonderer Gehwege für Fußgänger ist das Verkehrsaufkommen maßgeblich, weshalb die Nutzfläche von Stellplätzen auf Dächern abweichend von § 2 Abs. 8 Satz 3 heranzuziehen ist.

**Abs. 8** entspricht § 3 Abs. 7 a. F. und wird redaktionell hinsichtlich der Begrifflichkeiten des § 2 und des neu eingefügten Abs. 6 angepasst.

#### **Zu § 4**

**Abs. 1** entspricht in Teilen § 4 Abs. 1 a. F. Das Wort „Halbmesser“ wird durch das Wort „Radius“ ersetzt.

Der 2. Satzteil des Satz 1 a. F. entfällt, da zukünftig aus Gründen der Verkehrssicherheit die maximal zulässige Rampenneigung über die gesamte Fahrbahnbreite einzuhalten ist. Ist in Einzelfällen auf Grund der besonderen Grundstücksverhältnisse eine Rampenneigung in Klein- und Mittelgaragen von mehr als 15 Prozent erforderlich, kann im Rahmen einer Abweichungsentscheidung nach § 73 HBO eine stärkere Neigung gestattet werden.

Es wird empfohlen, dass über die bauordnungsrechtlichen Anforderungen hinaus wegen der Funktionalität von Rampen, die Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs – EAR 23“, Abschnitt 6.2.4, zu beachten. Für eine sichere Befahrbarkeit der Rampen wird beispielsweise empfohlen, die erforderliche Aus- und Abrundungen von Kuppen und Wannen von Rampen so herzustellen, dass Fahrzeuge nicht aufsetzen (EAR 23 Nr. 6.2.4). Im Außenbereich werden nach der EAR 23 nicht mehr als 10 Prozent Neigung empfohlen.

**Abs. 2** entspricht § 4 Abs. 2 a. F.

**Abs. 3** wird inhaltlich erweitert. Der neue Satz 2 weist darauf hin, dass die Rampen, die zur Erschließung auch für Menschen mit Behinderung vorgesehen sind, barrierefrei im Sinne der DIN 18040 sein müssen. Regelungen zur barrierefreien Erreichbarkeit der Stellplätze sind in § 54 HBO in Verbindung mit der H-VV TB Anlage A 4 2./2 und A 4 2./3 zur DIN 18040 beschrieben.

**Abs. 4** entspricht § 4 Abs. 4 a. F und wird redaktionell hinsichtlich der neuen Begrifflichkeiten des § 2 angepasst.

**Abs. 5** entspricht § 4 Abs. 5 a. F.

Es wird klargestellt, dass kraftbetrieben geneigte Hebebühnen keine Rampen sind und deshalb die Anforderungen des § 4 auf sie keine Anwendung finden.

#### **Zu § 5**

**Abs. 1** entspricht im Wesentlichen § 5 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 a. F.

Bei den in vorgegebenen Breiten handelt es sich um Mindestabmessungen. Entwurfsverfasser/innen und Bauherrschaften können in eigener Verantwortung breitere Stellplätze planen. Auch können Stellplätze in Schrägaufstellung geplant und Zwischenwerte interpoliert werden. Stellplätze auf horizontal verschiebbaren Plattformen sowie die Plattformen selbst können andere Maße haben, als dies nach Satz 1 und 2 erforderlich ist.

Die Ergänzung in Satz 4 erklärt kraftbetriebene, geneigte Hebebühnen in allgemein zugänglichen Garagen für unzulässig, da diese nur einem festen Benutzerkreis nach umfangreicher

Einweisung vorbehalten sind. Die Stellplätze müssen von ihren Raummaßen für das Abstellen von Kraftfahrzeugen entsprechend § 52 Abs. 1 HBO geeignet sein.

**Abs. 2** wird redaktionell angepasst und regelt die Breiten von Fahrgassen, die unmittelbar der Zu- oder Abfahrt von Stellplätzen dienen. Ebenso wird klargestellt, dass größere Fahrgassenbreiten vor bestimmten kraftbetriebenen Hebebühnen notwendig sind. Die größere Fahrgassenbreite ist erforderlich, damit diese Hebebühnen sicher befahren werden können.

**Abs. 3** wird redaktionell angepasst und regelt die Breiten von Fahrgassen, die nicht unmittelbar der Zu- oder Abfahrt von Stellplätzen dienen. Bei Mittel- und Großgaragen müssen Fahrgassen mit Gegenverkehr abweichend von Satz 1 mindestens 5 m breit sein.

**Abs. 4** wird redaktionell angepasst und gibt an, unter welchen Voraussetzungen Stellplätze auf horizontal verschiebbaren Plattformen in Fahrgassen zulässig sind.

**Abs. 5** wird redaktionell angepasst und regelt, in welchen Fällen Stellplätze und Fahrgassen durch Markierungen am Boden leicht erkennbar und dauerhaft gegeneinander abzugrenzen sind und Hinweise auf Fahrtrichtungen und Ausfahrten haben müssen.

**Abs. 6** entspricht § 5 Abs. 6 a. F. und stellt klar, dass die Anforderungen der Absätze 1 bis 5 in automatischen Garagen keine Anwendung finden. Zusätzlich wurde klarstellend aufgenommen, dass nur die Anforderungen nach Abs. 1 für einzelne Stellplätze gelten.

## Zu § 6

§ 6 entspricht § 6 a. F. Die vorgegebene lichte Höhe von 2,00 m ist nur ein Mindestmaß. Entwurfsverfasser/innen und Bauherrschaften können in eigener Verantwortung höhere Garagen planen und bauen. Für barrierefreie Stellplätze (siehe H-VVTB incl. der DIN 18040 Teil 1 und 2) muss die lichte Höhe zwischen den Stellplätzen und der Erschließung des Gebäudes (Sicherheitsschleuse, Ein- und Ausgänge, Notausgänge) mind. 2,20 m betragen. In diesen Erschließungsbereichen darf die lichte Höhe unter Deckenunterzügen bis auf 205 cm reduziert werden, wenn durch geeignete Kennzeichnung darauf hingewiesen wird. Mögliche Regelungen des Arbeitsstättenrechts bleiben unberührt.

## Zu § 7

**Abs. 1** wird neu gefasst.

Er enthält die Regelanforderung, dass die tragenden Bauteile von Mittel- und Großgaragen feuerbeständig sein müssen. Die Anforderungen an Decken sind jetzt in Abs. 2 aufgenommen. Für Kleingaragen gelten die Anforderungen der Abs. 1 und 2 nicht. Nach § 11 Abs. 1 sind die tragende Wände, Pfeiler und Stützen sowie Decken ohne Feuerwiderstand zulässig. Für Kleingaragen in sonst anders genutzten Gebäuden gelten die Anforderungen des § 30 und § 34 der Hessischen Bauordnung.

**Abs. 2** wird neu hinzugefügt.

Er enthält Anforderungen an die Feuerwiderstandsfähigkeit von Decken als tragende und raumabschließende Bauteile. Es wird klargestellt, dass Öffnungen in Decken für Rampen zwischen Geschossen desselben Brandabschnittes zulässig sind, sofern sich keine weiteren Anforderungen nach § 23, z. B. aufgrund der Brandabschnittsbildung ergeben.

**Abs. 3** entspricht § 7 Abs. 2 a. F. und wurde redaktionell angepasst und inhaltlich ergänzt.

Er legt fest, welche Erleichterungen an die Baustoffklasse für Wände und Decken gegenüber Abs. 1 und 2 für Gebäude mit Stellplätzen unterhalb von 22 m Fußbodenhöhe über Gelände gelten. Die frühere Festlegung der Nr. 2 a. F., dass die tragenden Bauteile von offenen oberirdischen Mittel- und Großgaragen in Gebäuden, die allein der Garagennutzung dienen, nur aus nichtbrennbaren Baustoffen zu bestehen brauchen, wurde konkretisiert und ist aus Gründen der

Sicherheit nun unter Einhaltung der in Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 beschriebenen Voraussetzungen zulässig.

Um sicherzustellen, dass die Brandausbreitung im Brandfall ausreichend lange verhindert wird, sind Decken so herzustellen, dass sie keine offenen Fugen aufweisen. Ebenso sind Deckenränder und Leitungsdurchführungen so auszuführen, dass einer Brandausbreitung durch Flüssigkeitsbrände vorgebeugt wird.

**Abs. 4** entspricht § 7 Abs. 3 a. F. und wurde redaktionell angepasst. Für die tragenden Bauteile von eingeschossigen oberirdischen Mittel- und Großgaragen auch mit Stellplätzen auf Dächern, wenn das Gebäude allein der Garagennutzung dient, werden Erleichterungen gegenüber Abs. 1 und 2 zugelassen.

**Abs. 5** entspricht § 7 Abs. 4 a. F. und wurde redaktionell angepasst. Für die tragenden Bauteile von automatischen Garagen, wenn das Gebäude allein der als automatische Garage genutzt wird, werden Erleichterungen gegenüber Abs. 1 und 2 zugelassen.

**Abs. 6** entspricht § 7 Abs. 5 a. F. und bestimmt, dass für befahrbare Dächer die gleichen Anforderungen an die Feuerwiderstandsfähigkeit gelten, wie sie für die Decken der Garage gelten.

**Abs. 7** entspricht § 7 Abs. 6 a. F. und gibt nun auch die Anforderungen an Bekleidungen und Dämmschichten an Wänden und Stützen vor. Die Anforderungen des § 7 Abs. 6 Nr. 2 Satz 2 a. F. an Großgaragen werden nun gestrichen. Es handelte sich um eine Spezialregelung, um Holzwolle-Leichtbauplatten, die die Baustoffklasse A2 nicht ganz erreichten, weiterhin zur Verwendung zuzulassen. Es gibt mittlerweile ausreichend viele A2-Platten, außerdem sind HWL-Produkte heute in der DIN EN 13168 enthalten, so dass keine Produkthanforderungen (Volumenanteile) mehr gestellt werden können.

## Zu § 8

**Abs. 1** wird neu gefasst.

Die Anforderungen an Aussenwände werden analog der Regelung der HBO übernommen, damit Garagen kein höheres Schutzniveau erhalten als Gebäude mit Nutzungseinheiten. Aufgrund der systematischen Schwierigkeiten Gebäude, die ausschließlich der Garagennutzung dienen (ohne Aufenthaltsräume), eindeutig den Gebäudeklassen nach HBO zuzuordnen, wird hinsichtlich der Erleichterungen des Abs. 1 Satz 2 (analog § 31 Abs. 5 HBO) auf die Oberkante des Fußbodens des höchstgelegenen Geschosses mit Stellplätze abgestellt. Für Gebäude, die allein der Garagennutzung dienen und deren Fußboden des obersten Geschosses mit Stellplätzen im Mittel höchstens 7 m über der Geländeoberfläche liegt, gelten die Erleichterungen nach § 31 Abs. 5 der Hessischen Bauordnung entsprechend.

**Abs. 2** wird neu gefasst und regelt die Anforderungen an die Oberflächen von Außenwänden sowie Außenwandbekleidungen bei Stellplätzen, die mehr als 22 m über der Geländeoberfläche liegen. Zu den Außenwänden und Aussenwandteilen zählen die Oberflächen und Aussenwandbekleidungen einschließlich der Dämmstoffe und der Unterkonstruktionen.

## Zu § 9

In § 9 werden Regelungen zu Einbauten gestrichen. Einbauten werden in § 20 geregelt.

**Abs. 1** wird neu gefasst.

Es wird klargestellt, dass die Anforderungen an Trennwände zwischen Garagen und zwischen Garagen und anders genutzten Räumen und Gebäuden gelten. Die Anforderungen werden an die Regelungen der HBO für Trennwände gem. § 32 Abs. 3 angepasst, jedoch müssen diese zusätzlich nichtbrennbar sein. Die besondere Anforderung, dass die Wände feuerbeständig sein müssen, entfällt, da die HBO diese nur für Räume mit Explosions- oder erhöhter Brandgefahr vorsieht.

**Abs. 2** wird neu gefasst.



Es wird der Grund für den Einbau von sonstigen Innenwänden, Abtrennungen und Toren mit der räumlichen Abgrenzung von Stellplätzen und Abstellplätzen gem. § 2 Abs. 8 präzisiert.

Abs. 3 a. F. entfällt und wird inhaltlich in § 20 Abs. 2 aufgenommen.

## **Zu § 10**

§ 10 wird redaktionell angepasst.

Satz 1 wiederholt klarstellend Regelungen des § 33 HBO, dass Gebäudeabschlusswände von Mittel- und Großgaragen den Anforderungen nach § 33 HBO genügen müssen. Die Erleichterung über Wände anstelle von Brandwänden nach § 33 Abs. 3 Satz 2 der Hessischen Bauordnung finden keine Anwendung, vgl. § 2 Abs. 10.

In Satz 2 wird die bisherige Erleichterung für eingeschossige oberirdische Mittel- und Großgaragen, die allein der Garagennutzung dienen, den Anforderungen an die mit der Fortschreibung der Hessischen Bauordnung von 2018 geänderten Gebäudeabschlusswände von Gebäuden der Gebäudeklasse 4 angeglichen. D. h. die bisherige Anforderung „feuerbeständig“ wird in „hochfeuerhemmend mit zusätzlicher mechanischer Beanspruchung“ abgemindert. Oberirdische Garagen, ohne Anbindung an andere Geschosse bzw. Nutzungen mit mehr als 400 m<sup>2</sup> stellen sinngemäß ein Gebäude der GK 3 dar, so dass gemäß § 33 Abs. 3 Satz 2 Nr. 3 HBO Wände anstelle von Brandwänden in hochfeuerhemmender Bauweise ausreichend sind. Weiterführende Anforderungen aus § 33 HBO können sich nur bei Garagen in Gebäuden mit weiterführenden Nutzungen ergeben.

## **Zu § 11**

§ 11 enthält Erleichterungen für Kleingaragen in Bezug auf die Bauteilanforderungen des § 7 Abs. 1 und 2, § 9 Abs. 1 und § 10.

**Abs. 1** entspricht § 11 Abs. 1 a. F. und enthält in Bezug auf § 7 Abs. 1 und 2 Erleichterungen für Kleingaragen.

**Abs. 2** entspricht § 11 Abs. 2 a. F. und stellt den Bezug zu § 32 und § 34 HBO her. Ebenso werden die Anforderungen an Öffnungen in Trennwänden nach § 32 Abs. 5 HBO präzisiert. Für die unter Satz 2 Nummer 1 und 2 genannten Fälle werden keine Anforderungen gestellt.

**Abs. 3** entspricht § 11 Abs. 3 a. F.

Es wird klargestellt, dass die Anforderung „ohne Öffnungen“ für Wände anstelle von Gebäudeabschlusswänden gilt.

**Abs. 4** entfällt. Öffnungsabschlüsse in Trennwänden von Kleingaragen sind in Abs. 2 Satz 2 geregelt.

## **Zu § 12**

In § 12 wird im Titel das Wort „Rauchabschnitte“ gestrichen.

**Abs. 1** wird neu gefasst und an den Wortlaut der M-GarVO angepasst. Es findet ein Systemwechsel von der Unterteilung in Rauchabschnitte auf Brandabschnitte aufgrund gesteigerter Brandlasten durch größere Fahrzeuge und deutlich höheren Anteil an Kunststoffen in und an den Fahrzeugen statt. Auch sind mittlerweile qualifizierte Abschlüsse für Garagen (Tore und Türen mit Verwendbarkeitsnachweisen) am Markt erhältlich. Aufgrund von Hinweisen der AGBF brennen immer häufiger mehrere Fahrzeuge nebeneinander in Garagen, so dass eine wirksame räumliche Begrenzung der Flächen den Schutzziele (Brandausbreitung vorbeugen und wirksame Löscharbeiten ermöglichen) der HBO entspricht. Entsprechend dem Systemwechsel ist Satz 5 a. F. entfallen. Regelungen zu Brandabschnitten über mehrere

Geschosse sind in § 7 Abs. 2 und 3 geregelt. Zudem entfallen ersatzlos die Sätze 3 und 4 a. F., da eine maschinelle Rauchableitung aufgrund der gestiegenen Brandlast in der Regel nicht geeignet ist, der Zielsetzung zu entsprechen. Die Wärmeentlastung durch eine maschinelle Rauchabzugsanlage kann ohne einen einzelfallbasierten Nachweis (Wärmebilanzierung) nicht bewertet werden.

Abs. 1 fordert für geschlossenen Garagen die Unterteilung in Brandabschnitte durch Brandwände nach § 33 Abs. 1 HBO. Die Anforderungen an die zulässigen Nutzflächen der Brandabschnitte in oberirdischen geschlossenen Garagen und sonstigen geschlossenen Garagen sind in den Nr. 1 und 2 konkretisiert. Dies gilt nicht für automatische Garagen. Sind in Garagen selbsttätige Feuerlöschanlagen vorhanden, darf die Nutzfläche abweichen von den Nr. 1 und 2 höchstens doppelt so groß sein.

**Abs. 2** entspricht § 12 Abs. 3 a. F. und wird redaktionell angepasst. Durch die redaktionellen Anpassungen wird der Bezug zur Hessischen Bauordnung hergestellt.

**Abs. 3** entspricht § 12 Abs. 2 a. F. und wird ergänzt um Regelungen zu Öffnungsabschlüssen in den Wänden, die jetzt Brandabschnitte in geschlossenen Garagen und automatischen Garagen bilden. So werden feuerbeständige, dicht- und selbstschließende Abschlüsse in Wänden nach Abs. 1 und 2 gefordert; die nur feuerhemmend, dicht- und selbstschließend sein müssen, wenn die Garage mit einer selbsttätigen Feuerlöschanlage ausgestattet ist. Die Anforderung an die Abschlüsse von Öffnungen werden an den § 33 Abs. 8 HBO angepasst. Damit ist die Anforderung „rauchdicht“ entfallen. Es wird ein Hinweis auf die Abschlüsse von Öffnungen in Fahrgassen eingefügt.

**Abs. 4** entspricht § 12 Abs. 4 a. F.

## Zu § 13

**Abs. 1** wird an die M-GarVO angepasst und entsprechend erweitert. Die Sicherheitsschleuse ist bei geschlossenen Mittel- und Großgaragen erforderlich, um den Flur, den notwendigen Treppenraum oder den Aufzugsvorraum im Brandfall in der Garage vor Verrauchung zu schützen und um der Feuerwehr, zur Vorbereitung des Löschangriffs, einen rauchfreien Angriffsort zu gewährleisten. Es werden die Anforderungen an die Abschlüsse der Sicherheitsschleuse präzisiert. So muss der Abschluss von der Garage in die Sicherheitsschleuse feuerhemmend, dicht- und selbstschließend sein, der Abschluss aus der Sicherheitsschleuse in den notwendigen Treppenraum oder zum Flur nur rauchdicht und selbstschließend. Zudem stellt Nr. 1. c) klar, dass an Sicherheitsschleusen auch andere Räume angrenzen dürfen, sofern diese brandschutztechnisch abgetrennt werden. Neu eingefügt wird ein Abstand in der Sicherheitsschleuse von 3 m zwischen der Tür von der Garage zur Tür in den Flur oder in den notwendigen Treppenraum. Diese Länge ist für die Fremdrettung erforderlich, um die Türen ungehindert öffnen und schließen zu können und notfalls eine Trage nach DIN EN 1865 (max. 2,3 m) hindurch zu schleusen, ohne dass beide Türen gleichzeitig geöffnet sein müssen und die Gefahr der Verrauchung des Treppenraums besteht. Hierfür ist sicherzustellen, dass die Maße (Länge x Breite) der Sicherheitsschleuse dies erlauben.

**Abs. 2** entspricht § 13 Abs. 2 a. F. und wird redaktionell angepasst. Er stellt Anforderungen an die Verbindung zwischen Garagen einerseits und sonstigen nicht zur Garage gehörigen Räumen sowie anderen Gebäuden andererseits. Es genügen mindestens feuerhemmende, rauchdichte und selbstschließende Abschlüsse. Dies gilt nicht für automatische Garagen. Entsprechend der M-GarVO wird weiterhin zusätzlich die Rauchdichtigkeit von Abschlüssen gefordert. Für die Personensicherheit ist insbesondere die Rauchausbreitung zu begrenzen.

**Abs. 3** wird redaktionell angepasst. Der Begriff Türen wird ersetzt durch Öffnungen. Zusätzlich wird klargestellt, dass für Türen von Treppenträumen offener Mittel- und Großgaragen geringere Anforderungen gelten (vgl. § 13 Abs. 1 Nr. 2).

## Zu § 14

§ 14 wird redaktionell angepasst.

**Abs. 1** regelt die Anforderungen an Rettungswege in Mittel- und Großgaragen. Satz 2 a. F. wird gestrichen, da sich gezeigt hat, dass die Fallkonstellation nicht praxisrelevant ist. Erleichterungen sind in den Sätzen 2 und 3 geregelt.

**Abs. 2** wird redaktionell angepasst.

Die zulässige Rettungsweglänge hängt davon ab, ob es sich um offene oder geschlossene Mittel- oder Großgarage handelt und wird entlang der Lauflinie gemessen und darf nicht durch Bauteile und nicht über Stellplätze führen. In Nr. 2 wird die Rettungsweglänge um 5 m auf 35 m erhöht, da durch die Umstellung auf Brandabschnitte die Länge an die Regelung der HBO angepasst werden kann.

**Abs. 3** wird neu gefasst. Es werden die Anforderungen an die Kennzeichnung der Ausgänge in Mittel- und Großgaragen und die Markierung der Rettungswege in Großgaragen durch langnachleuchtende Sicherheitszeichen beschrieben.

**Abs. 4** entspricht § 14 Abs. 4 a. F. und stellt klar, dass die Abs. 1 bis 3 auch sinngemäß für Stellplätze auf Dächern gelten.

**Abs. 5** entspricht § 14 Abs. 5 a. F. Abs. 5 stellt klar, dass die Abs. 1 bis 3 nicht für automatische Garagen gelten, da Rettungswege für Personen in automatischen Garagen nach § 2 Abs. 5 nicht erforderlich sind.

## Zu § 15

Aufgrund der Regelungen im § 15 wird die Sicherheitsbeleuchtung im Titel aufgenommen.

**Abs. 1** wird redaktionell ergänzt und regelt Anforderungen an die allgemeine elektrische Beleuchtung in Mittel- und Großgaragen. Die Beleuchtungsstärke dieser allgemeinen elektrischen Beleuchtung muss während der Benutzung mindestens 20 Lux und während der Betriebszeit ständig mindestens 1 Lux an allen Stellen der Nutzungsflächen (auf dem Boden) betragen. Sie muss zwischen diesen beiden Zuständen schaltbar sein. Eine Nutzungsgerechte Steuerung kann über Dämmerungsschalter, Präsenzmelder und Zeitprogramme erfolgen. Für Mittel- und Großgaragen mit festem Benutzerkreis genügt eine durch Bewegungs- oder Präsenzmelder gesteuerte Beleuchtung von mind. 20 Lux. Die Grundbeleuchtung von 1 Lux kann entfallen.

**Abs. 2** wird neu gefasst und stellt klar, dass eine Sicherheitsbeleuchtung unabhängig vom Benutzerkreis auch in erdgeschossigen geschlossenen Großgaragen erforderlich ist. Diese kann auch über eine Akkupufferung direkt an den jeweiligen Leuchten oder für bestimmte Abschnitte erfolgen. Die Regelungen zu den Sicherheitsbeleuchtungsanlagen gem. Anhang 14 der Hessischen Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen (H-VV TB) sind zu beachten.

**Abs. 3** wird neu eingefügt.

Für geschlossene Mittelgaragen wird klargestellt, dass für die Kennzeichnung von Ausgängen, bei Ausfall der allg. Stromversorgung, Akku gepufferte Leuchten, die für mindestens 30 Minuten den Notbetrieb gewährleisten, ausreichen. Es handelt sich dabei um keine Sicherheitsbeleuchtungsanlage, die der allgemeinen bauaufsichtlich geforderten Prüfpflicht unterliegt. Durch die begrenzte Fläche von max. 1 000 m<sup>2</sup> in einer Mittelgarage, wird diese Anforderung als ausreichend erachtet.

**Abs. 4** entspricht § 15 Abs. 3 a. F. und wird redaktionell angepasst. Es wird klargestellt, dass die Anforderungen der Abs. 1 bis 3 nicht für automatische Garagen gelten.

## Zu § 16

§ 16 wurde grundlegend entsprechend der M-GarVO neu strukturiert.

**Abs. 1** wird neu gefasst und stellt klar, dass geschlossene Mittel- und Großgaragen grundsätzlich maschinelle Abluftanlagen haben müssen und so große und so verteilte Zuluftöffnungen haben, dass alle Teile der Garage ausreichend gelüftet werden können. Sind die Zuluftöffnungen nicht ausreichend, so ist eine maschinelle Zuluftanlage einzubauen.

**Abs. 2** wird neu gefasst und stellt klar, unter welchen technischen Voraussetzungen eine natürliche Lüftung für geschlossene Mittel- u. Großgaragen mit geringem Zu- und Abgangsverkehr genügt. Geringer Zugangs- und Abgangsverkehr hängt von der Nutzungsart und –intensität einer Garage ab. Es wird davon ausgegangen, dass bei Garagen von Wohnhäusern nur geringer Zu- und Abgangsverkehr besteht. Die Regelungen des § 16 Abs. 6 Satz 2 und 3 a. F. sind z. T. in § 16 Abs. 2 übernommen. § 16 Abs. 6 Satz 1 und 4 a. F. wird nicht übernommen. Die Angaben zum freien Gesamtquerschnitt der Lüftungsöffnungen haben sich von „600 cm<sup>2</sup>“ auf „1.500 cm<sup>2</sup>“ erhöht. Mit der neu aufgenommenen Regelung nach Satz 3 wurde klargestellt, dass Lüftungsschächte für die natürliche Lüftung ausdrücklich zugelassen sind. Die Lüftungsschächte müssen oberhalb der Geländeoberfläche ins Freie führen. Die in Satz 3 Nr. 2 genannte Höhe von Lüftungsschächten bezieht sich auf die Schachtlänge gemessen entweder von der Unterkante einer Lüftungsöffnung in der Decke einer Garage oder der Oberkante der Lüftungsöffnung in der Wand einer Garage (unterer Bezugspunkt) bis zu der Oberkante der horizontalen Öffnungen oder bis zur Unterkante der vertikalen Öffnungen z. B. Fortluftbauteil (oberer Bezugspunkt), die ins Freie führen.

**Abs. 3** wird neu gefasst und redaktionell an die Formulierungen der M-GarVO angepasst. Er entspricht z. T. § 16 Abs. 7 a. F. und stellt klar, unter welchen verfahrensrechtlichen Voraussetzungen (Gutachten und Messungen) bei geschlossenen Mittel- und Großgaragen, unabhängig vom Zu- u. Abgangsverkehr, eine natürliche Lüftung genügt. Der Grenzwert des CO-Stundenmittelwertes wird weiterhin - abweichend zur M-GarVO - mit einem Wert von 50 ppm angegeben, um die Gefahren durch Schadstoffemissionen für die Benutzerinnen und Benutzer der Garage möglichst zu begrenzen. Die Regelungen des § 16 Abs. 3 a. F. werden nun in § 16 Abs. 6 aufgenommen. Allerdings nur Regelungen für geschlossenen Großgaragen mit nicht nur geringem Zu- und Abgangsverkehr.

**Abs. 4** wird neu gefasst.

Die Angaben des § 16 Abs. 1 Satz 3 und 4 a. F. werden nun in § 16 Abs. 4 Satz 1 und 2 aufgenommen. Abs. 4 enthält Anforderungen an die in Abs. 1 verlangten maschinellen Abluftanlagen. Der Grenzwert des CO-Stundenmittelwertes wird weiterhin - abweichend zur M-GarVO - mit einem Wert von 50 ppm angegeben, um die Gefahren durch Schadstoffemissionen möglichst zu begrenzen.

§ 16 Abs. 1 Satz 6 a. F. werden inhaltlich z.T. in § 16 Abs. 4 Satz 3 aufgenommen. Die nach § 16 Abs. 4 und 5 geforderten maschinellen Abluftanlagen können auch für die Funktion des maschinellen Rauch- und Wärmeabzugs genutzt werden, wenn sie entsprechend bemessen und beschaffen sind. Für Garagen in denen mit regelmäßig besonders hohe Verkehrsspitzen aufgrund ihrer speziellen Nutzung (z.B. zum Ende einer Veranstaltung im Theater, in der Sportstätte oder zur Ladenschließzeit der Verkaufsstätte etc.) zu rechnen ist, ist ein rechnerischer Nachweis der erforderlichen Abluftleistung der nach Satz 1 erforderlichen Leitung der Abluftanlage zu führen. Der rechnerische Nachweis ist von einer für die Prüfung von Lüftungsanlagen nach der Hessischen Prüfberechtigten- und Prüfsachverständigenverordnung anerkannten prüfsachverständigen Person zu prüfen.

**Abs. 5** wird neu gefasst.

§ 16 Abs. 2 S. 1 bis 3 a. F. wird in § 16 Abs. 5 übernommen. Abs. 5 enthält Anforderungen an die in Abs. 1 verlangten maschinellen Zu- und Abluftanlagen. Satz 4 eröffnet unter Einhaltung bestimmter Voraussetzungen - abweichend von der M-GarVO - beim Einsatz von Impuls-Ventilationssystemen die Möglichkeit von den Regelungen des Satz 1 bis 3 abzuweichen.

**Abs. 6** entspricht z. T. § 16 Abs. 3 a. F. Durch die Beschränkung auf geschlossene Mittel- und Großgaragen mit nicht nur geringem Zu- und Abgangsverkehr wird die Anforderung auf die Garagen begrenzt, bei denen grundsätzlich mit erhöhten Kohlenmonoxidgehaltes der Luft zu

rechnen ist. Gleichzeitig wird der in § 16 Abs. 3 Satz 1 a. F. eröffnete Spielraum der Notwendigkeit von CO-Warnanlagen durch eine Muss-Vorschrift ersetzt. Dies dient der Klarstellung, insbesondere für Mittelgaragen, wenn sie als eigenständiges Gebäude oder auch in Kombination mit anderen Nutzungen keine Sonderbauten sind und damit keine Prüfung und Bewertung eines Verzichtes, z. B. aufgrund einer CO-Messung im Baugenehmigungsverfahren erfolgt. Eine abweichende Ausführung erfordert jetzt immer eine Abweichungsentscheidung nach § 73 HBO. Die Anforderung, dass CO-Warnanlagen an eine Sicherheitsstromversorgungsanlage angeschlossen sein müssen, ist an dieser Stelle entfallen. Regelung zur Sicherheitsstromversorgung sind nun in § 19 zusammengefasst.

**Abs. 7** entspricht § 16 Abs. 9 a. F. Der Hinweis, dass Abluftöffnungen in der Regel über Dach zu führen sind, wurde gestrichen. Seit der HBO 2002 besteht grundsätzlich für alle materiellen Anforderungen der HBO und der auf ihr beruhenden Vorschriften die Möglichkeit hiervon in begründeten Fällen abzuweichen. Einer ausdrücklichen Festlegung bedarf es hierfür in der Rechtsvorschrift nicht und ist deshalb entbehrlich.

**Abs. 8** entspricht § 16 Abs. 10 a. F. und stellt klar, dass die Anforderungen der Abs. 1 bis 8 nicht für automatische Garagen gelten.

## **Zu § 17**

Im Titel des § 17 werden die Wörter „Rauch- und Wärmeabzugableitung“ gestrichen und durch das Wort „Rauchableitung“ ersetzt.

**Abs. 1** wird neu eingefügt.

Die nachfolgenden Absätze verschieben sich entsprechend. In Abs. 1 werden bei Geschossen von Mittel- und Großgaragen, deren Fußböden im Mittel nach Nr. 1 und 2 entweder mehr als 4 m unter oder mehr als 13 m über der Geländeoberfläche liegen, in unmittelbarer Nähe für jeden notwendigen Treppenraum trockene Löschwasserleitungen aus löschangriffstaktischen Gründen von der Feuerwehr gefordert, da diese bei der Brandbekämpfung in unterirdischen und sehr hohen Garagen das Löschwasser schnell und an den notwendigen Treppenräumen zur Verfügung stellen. Trockene Steigleitungen sind wesentlich einfacher und günstiger zu warten. Zusätzlich sind Bewegungsflächen für die Feuerwehr vorzusehen, die nicht mehr als 15 m von der Einspeisestelle entfernt sein dürfen und deren Lage in Abstimmung mit der Brandschutzdienststelle festzulegen ist.

**Abs. 2** entspricht § 17 Abs. 1 a. F. und regelt, dass in den Fällen der Nr. 1 und 2 nichtselbsttätige Feuerlöschanlagen wie halbstationäre Sprühwasser-Löschanlagen oder Leichtschaum-Löschanlagen vorhanden sein müssen. Ebenso ist die Art der Feuerlöschanlage im Einzelfall im Benehmen mit der Branddienststelle festzulegen.

**Abs. 3** entspricht § 17 Abs. 2 a. F.

Es werden redaktionelle Anpassungen vorgenommen. Es wird klargestellt, unter welchen Voraussetzungen selbsttätige Feuerlöschanlagen vorhanden sein müssen.

Selbsttätige Feuerlöschanlagen werden nicht gefordert, wenn die Großgarage zu Geschossen mit anderer Nutzung in keiner Verbindung steht.

**Abs. 4** entspricht § 17 Abs. 3 a. F. und wird redaktionell angepasst. Die Wörter „Rauch- und Wärmeabzug“ werden durch das Wort „Rauchableitung“ ersetzt. In Abs. 4 sind Anforderungen an Rauchabzugsleitungen eines jeden Brandabschnittes von geschlossenen Großgaragen geregelt. Eine gemischte Anordnung der Öffnungen für die Rauchableitung ins Freie im Deckenbereich und im oberen Raumdrittel der Außenwände ist möglich. Die Aufnahme der Forderung nach einer Rauchableitung in jedem Brandabschnitt über Öffnungen (Satz 1 Nr. 1) oder maschinelle Rauch- und Wärmeabzugsanlagen (Satz 1 Nr. 2) ergibt sich aus Forderungen der Feuerwehren, die bei der Brandbekämpfung in geschlossenen Großgaragen diese Unterstützung unbedingt benötigen. Bei Öffnungen nach Satz 1 Nr. 1, die unmittelbar ins Freie führen, ist eine

Rauchableitung über einen Schacht grundsätzlich ausgeschlossen. Davon ausgenommen sind Garagen, die nach § 17 Abs. 5 Nr. 1, Lüftungsöffnungen oder Lüftungsschächte nach § 16 Abs. 2 besitzen.

Anforderungen an die Rauchableitung sind auch Gegenstand vieler Sonderbauvorschriften. In Bezug auf die Sicherstellung des maschinellen Rauch- und Wärmeabzugs des Abs. 4 Nr. 2 über ggf. erforderliche maschinelle Abluftanlagen wird auf die klarstellende Erläuterung zu § 16 Abs. 4 und 5 verwiesen. Zur Gewährleistung ausreichen der Zuluft zum Zeitpunkt des Startens der maschinellen Rauch- und Wärmeabzugsanlage, wird die automatische Ansteuerung und gleichzeitige Inbetriebnahme der Zuluft Zuführung gefordert.

Es wird auch darauf hingewiesen, dass beim Einsatz von Impuls-Ventilationssystemen als Bestandteil von maschinellen Rauch- und Wärmeabzugsanlagen ein Gutachten einer nach der Hessischen Prüfberechtigten- und Prüfsachverständigenverordnung (H-PPVO) anerkannten prüfsachverständigen Person erforderlich ist, in dem die Wirksamkeit des Systems nachgewiesen ist.

**Abs. 5** wird neu gefasst und lässt nun zwei Ausnahmen für Garagen zu, die einen Verzicht auf die maschinellen Rauch- und Wärmeabzugsanlagen ermöglichen: Die Garage hat Lüftungsöffnungen, die die Anforderungen an die „Lüftung“ gem. § 16 Abs. 2 erfüllen, oder es ist eine selbsttätige Feuerlöschanlage und eine maschinelle Abluftanlage nach § 16 Abs. 4 (mindestens 16 m<sup>3</sup> Abluft je m<sup>2</sup> in der Stunde) vorhanden.

§ 17 Abs. 5 a. F. entfällt - Es hat sich ergeben, dass in der Praxis der Einsatz von Feuerlöschern durch Garagennutzer nicht erfolgt bzw. dass Personen sich damit selbst gefährden. Deshalb werden keine Löscheinrichtungen für die Selbsthilfe wie Wandhydranten oder Feuerlöscher mehr gefordert.

## Zu § 18

Der Titel wird um das Wort „Objektfunkanlagen“ ergänzt. § 18 wurde grundlegend überarbeitet.

**Abs. 1** wird neu gefasst.

Die Anforderung in Abs. 1, ab einer Nutzfläche von mehr als 2.500 m<sup>2</sup> eine Brandmeldeanlage zu fordern, wird entsprechend der Brandabschnittsgröße in nicht oberirdischen geschlossenen Großgaragen formuliert. Bisher gab es keine Regelung dazu, die eine Notwendigkeit von der Größe abhängig macht.

**Abs. 2** stellt klar, dass geschlossene Mittel- und Großgaragen Brandmeldeanlagen haben müssen, wenn sie mit baulichen Anlagen oder Räumen in Verbindung stehen, für die Brandmeldeanlagen vorgeschrieben sind.

**Abs. 3** wird neu hinzugefügt und stellt klar, dass in Mittel- und Großgaragen, in denen aufgrund ihrer speziellen Nutzung (z. B. zum Ende einer Veranstaltung im Theater, in der Sportstätte oder zur Ladenschließzeit der Verkaufsstätte etc.) die Gleichzeitigkeit der Nutzung zu einer längeren Aufenthaltsdauer der Personen in der Garage führt, eine automatische Warnung im Brandfall sichergestellt werden muss. **Abs. 4** wird neu hinzugefügt und stellt klar, dass bei Vorhandensein einer selbsttätigen Feuerlöschanlage keine zusätzlichen Brandmeldedetektoren nötig sind.

**Abs. 5** wird neu hinzugefügt und präzisiert die Anforderung an Großgaragen, deren Geschosse im Mittel 4 m unter oder 22 m über der Geländeoberfläche liegen und bei denen die Funkkommunikation im Gebäude gestört ist. Diese Prüfung kann erst nach weitgehender Fertigstellung der Garage erfolgen. In Abhängigkeit des negativen Messergebnisses der Funkausleuchtung, ist die techn. Ausstattung zur Unterstützung des Funkverkehrs herzustellen.

**Abs. 6** wird neu hinzugefügt.

Er stellt klar, dass die Anforderungen des Abs. 5 nicht für automatische Garagen gelten, da die Zugänglichkeit aufgrund der Konstruktion und technischen Ausstattung automatischer Garagen ganz oder stark eingeschränkt ist.

## **Zu § 19**

In § 19 wird die Sicherheitsstromversorgungsanlage neu aufgenommen.

Die Sicherheitsstromversorgungsanlagen, die den Betrieb der sicherheitstechnischen Anlagen bei Stromausfall zu gewährleisten haben, werden in Angleichung an die Sonderbauregelungen für z. B. die H-VStättR oder H-VkR, erstmals in der Verordnung explizit beschrieben. Unter die Sicherheitsstromversorgung fällt auch die dezentrale, anlagenbezogene Akkupufferung, die z. B. in BMA und in CO-Warnanlagen bereits enthalten sind oder auch für die Sicherheitsbeleuchtung genutzt werden. Für diese Art der Anlagen wird nicht zwingend der Anschluss an eine Zentralbatterieanlage oder einen Stromgenerator (Dieselaggregat) erforderlich.

## **Zu § 20**

§ 20 a. F. entfällt, da die Anforderungen nicht in den Regelungsbereich der GaV fallen. Zudem bedarf es keiner ausdrücklichen Regelung, dass Kraftfahrzeuge nicht in Treppenträumen, Fluren und Kellergängen abgestellt werden dürfen. Notwendige Treppenträume und Flure nach §§ 38 und 39 HBO sind Rettungswege und somit freizuhalten. Das Abstellen von land- oder forstwirtschaftlichen Maschinen (z. B. Traktoren ohne Anbaugerät) auf Werkflächen (dazu zählen u. a. landwirtschaftl. Maschinenhallen) ist gem. § 2 Abs. 11 HBO zulässig.

Der § 20 - Einbauten und technische Anlagen wird neu eingefügt.

**Abs. 1** wird neu hinzugefügt und stellt klar, dass die Anforderung „in den wesentlichen Teilen aus nichtbrennbaren Baustoffen bestehen“ nicht für die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, die den einschlägigen elektrotechnischen Vorschriften (z.B. VDE) und der Muster-Richtlinie über brandschutztechnische Anforderungen an Leitungsanlagen (Muster-Leitungsanlagen-Richtlinie MLAR) unterliegen“, gilt. Das Verbot der Aufstellung und des Betriebs von Energiespeichersystemen in Garagen wird neu in die Verordnung aufgenommen. Satz 4 stellt klar, dass das Verbot nicht für Energiespeichersysteme in Kraftfahrzeugen (z. B. PKW, Kleinkraftwagen wie E-Bike und S-Pedelec), Fahrrädern mit Elektromotorunterstützung (z. B. Pedelec) und, Elektrokleinstfahrzeugen und für Anlagen und Einrichtungen der Sicherheitsstromversorgung nach § 19 gilt. Die Unterbringung und Aufladung dieser Energiespeichersysteme nach Satz 4 muss in separaten Räumen mit Öffnungen mit mindestens feuerhemmenden, rauchdichten und selbstschließenden Abschlüssen gem. § 13 Abs. 2 erfolgen. Eine Regelung über das Abstellen von Energiespeichersystemen zur Nutzung für die allg. Stromversorgung, wird zukünftig in der EltBauVO geregelt und kann dann auch für Garagen angewendet werden. Der Hinweis auf die Unzulässigkeit des Einbaus von Klima-, Lüftungs-, Kälte- und Abgasanlagen in Garagen, die nicht der Garagenutzung dienen, dient der Klarstellung.

**Abs. 2** wird neu hinzugefügt.

§ 9 Abs. 3 a. F. entfällt und wird inhaltlich in § 20 Abs. 2 aufgenommen. Abs. 2 konkretisiert, dass die Verlegung von Leitungsanlagen, die nicht der Versorgung der Garage dienen, ermöglicht wird. Ausgenommen von dieser Öffnungsklausel für Leitungsanlagen werden Hoch- und Mittelspannungsleitungen und Rohrleitungen für brennbare Medien. Stromleitungen mit Spannungen über 1 000 Volt sind aus Arbeitsschutzgründen (VDE 0132) nicht erlaubt. Gasleitungsanlagen, die nur der Versorgung der Liegenschaften auf dem Grundstück dienen, dürfen nur dann durch Garagen geführt werden, wenn sie den erforderlichen Sicherheitskonzepten entsprechen, sie von außerhalb absperrbar sind und in separaten Schächten, feuerbeständig abgetrennt, verlaufen. Ein möglicher Anwendungsfall für die Durchführung von Leitungsanlagen wäre, die Erschließung mehrerer Wohngebäude auf dem gleichen Grundstück, die aus einem zentralen Technikraum eines anderen Gebäudes durch die Garage erfolgt.

## **Zu § 21**

Die aus § 19 a. F. in § 21 übernommen Betriebsvorschriften werden ergänzt und konkretisiert. Um Gefahren auch in bestehenden Garagen abzuwenden, sind die neuen Betriebsvorschriften auch für diese verbindlich anzuwenden.

**Abs. 1** wird redaktionell angepasst.

Er regelt die Anforderungen an die Beleuchtung von Mittel- und Großgaragen in den Betriebs- und Nutzungszeiten und stellt klar unter welchen Voraussetzungen auf eine allgemeine elektrische Beleuchtung verzichtet werden kann.

**Abs. 2** wird neu gefasst.

§ 19 Abs. 3 a. F. wird inhaltlich in § 21 Abs. 2 übernommen, ergänzt und konkretisiert. Es wird klargestellt, dass auf einem Stellplatz die aufgezählten, teilweise auch brennbaren Gegenstände, unter den genannten Bedingungen, gelagert werden dürfen. Diese Formulierung enthält wenig Spielraum, da die Nutzbarkeit des Stellplatzes nicht beeinträchtigt sein darf, d. h., die Lagerung sollte nicht dazu führen, dass andere Stellplätze eingeschränkt werden bzw. Fahrzeuge in die Verkehrsflächen oder Rettungswege ragen. Abweichend hiervon kann die Brandschutzdienststelle bei der Begehung der Garage, bei grober Überschreitung der Brandlasten, die Lagerung einschränken oder untersagen.

**Abs. 3** wird neu hinzugefügt und stellt klar, dass verschiedene Flächen für das Abstellen von Fahrräder, Anhänger und Elektrokleinstfahrzeuge, die keine Kraftfahrzeuge sind, genutzt werden dürfen, jedoch nur außerhalb von Verkehrsflächen und Rettungswegen. Sie dürfen die Verkehrsflächen und Rettungswege weder blockieren noch in diese hineinragen. Für den Fall, dass Fahrräder oder Elektrokleinstfahrzeuge umfallen, muss gesichert sein, dass die Verkehrsflächen und Rettungswege frei bleiben. Für größere Fahrradabstellanlagen in Garagen können besondere Vorrichtungen nötig sein; diese können insbesondere Fahrradständer, Bügel oder Gitterkonstruktionen sein. § 19 Abs. 3 a. F. ist nun in Abs. 2 geregelt.

**Abs. 4** wird neu gefasst und dient der Klarstellung des Rauchverbots und Verbots von offenem Feuer. § 19 Abs. 4 a. F. ist nun in Abs. 9 geregelt.

**Abs. 5** entspricht § 16 Abs. 8. a. F.

Er stellt klar, dass In allen Garagen in genügender Zahl auffällige, dauerhafte Anschläge angebracht sein müssen, die die Benutzer vor den Gefahren von laufenden Motoren warnen.

**Abs. 6** wird neu hinzugefügt und dient der Sicherstellung und Freihaltung der Rettungswege und der Zu- und Abfahrten bis zur öffentlichen Verkehrsfläche.

**Abs. 7** entspricht inhaltlich § 19 Abs. 2 Satz 2 a. F. und stellt klar, dass CO-Warnanlagen während der Benutzungszeit ständig eingeschaltet sein müssen.

**Abs. 8** wird neu hinzugefügt.

Er schließt den Anwendungsbereich der Absätze 1 bis 5 und 7 für die automatischen Garagen aus. Absatz 6 gilt auch für die automatischen Garagen, hier jedoch nur die Anforderungen an die Zu- und Abfahrten, da es dort keine Rettungswege gibt.

**Abs. 9** entspricht inhaltlich § 19 Abs. 4.a. F. und regelt die Verpflichtung der Eigentümerin / des Eigentümers für die in den Absätzen 1 bis 8 genannten Anforderungen und Vorgaben. Diese Verpflichtung kann per vertraglicher Regelung auch auf die Betreiberin / den Betreiber übertragen werden. Ansprechpartner für die untere Bauaufsichtsbehörde ist im Zweifel immer erst die Eigentümerin oder der Eigentümer.

## **Zu § 22**

§ 21 a. F. wird zu § 22.

**In Abs. 1** werden Bauvorlagen genannt, die zusätzlich zu den bereits im Bauvorlagenerlass (BVErl) genannten Unterlagen vorzulegen sind.



**Abs. 2** wird neu gefasst. Es wird klargestellt, dass Abs. 2 für Großgaragen gilt. Um den organisatorischen Brandschutz zu gewährleisten, kann die Bauaufsichtsbehörde Feuerwehrpläne verlangen, die mit der Brandschutzdienststelle abzustimmen sind.

### **Zu § 23**

§ 22 a. F. wird zu § 23, neu gefasst und gekürzt. Die Tatbestände, wann weitergehende Anforderungen gestellt werden können, werden auf Stellplätze oberhalb von 22 m über der Geländeoberfläche beschränkt. Über die bereits in § 7 Abs. 3, § 8 Abs. 2 und § 18 geltenden Anforderung hinaus, können bezogen auf den Einzelfall je nach Größe, Lage und Nutzung der Garage z. B. Feuerwehraufzüge oder Brandmeldeanlagen erforderlich sein.

### **Zu § 24**

§ 24 entspricht § 23 a. F. und wird redaktionell an den Wortlaut der M-GarVO angepasst und ergänzt. Satz 1 Nr. 2 a. F. wird zu Satz 1 Nr. 1. Satz 1 Nr. 1 a. F. wird zu Satz 1 Nr. 2. Nr. 1 wird redaktionell angepasst. Die Nr. 3 und 4 werden neu aufgenommen, da die Erfahrungen aus Begehungen zeigen, dass die Lagerung von Gegenständen auf Stellplätzen und die Freihaltung von Rettungswegen und Zu- und Abfahrten häufig nicht eingehalten oder missachtet werden. Es wird klargestellt, dass derjenige nach § 86 Abs. 1 Nr. 21 HBO ordnungswidrig handelt, der vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 15 Abs. 1 in geschlossenen Mittel- und Großgaragen keine erforderliche Beleuchtung vorhält, maschinelle Abluftanlagen so betreibt, dass der in § 16 Abs. 4 vorgegebene CO-Gehalt der Luft nicht eingehalten wird, entgegen § 21 Abs. 2 brennbare Stoffe in Garagen aufbewahrt werden und entgegen § 21 Abs. 5 die Rettungswege und die Zu- und Abfahrten nicht verkehrssicher und frei hält.

### **Zu § 25**

**Abs. 1** regelt, dass die Garagenverordnung vom 15. November 2022 für vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung eingeleitete Verfahren weiterhin gilt. Durch diese Regelung sollen Härten vermieden und verhindert werden, dass Planleistungen und andere Vorleistungen, die vor Inkrafttreten dieser Verordnung erbracht wurden, unbrauchbar werden. Zudem wird damit deutlich, welche Fassung der Garagenverordnung gilt. Die Garagenverordnung gilt grundsätzlich, entsprechend dem Anwendungsbereich für alle Garagen. Davon ausgenommen sind regelmäßig die baulichen Anforderungen, für die Bestandsschutz gilt. Durch die Nennung der Paragraphen (§ 1 bis 18, 21 und 22) der Garagenverordnung vom 15. November 2022 wird hervorgehoben, dass die Geltung sich insbesondere nicht auf Betriebsvorschriften und die Ordnungswidrigkeiten bezieht.

**Abs. 2** regelt, dass die Bauherrschaft für Verfahren, die innerhalb von sechs Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung eingeleitet werden, auf Antrag verlangen kann, dass für das Vorhaben das bisher geltende Recht zur Anwendung kommt.

### **Zu § 26**

§ 26 regelt die Aufhebung der Garagenverordnung vom 15. November 2022.

### **Zu § 27**

§ 27 regelt das Inkrafttreten der Verordnung. Die Laufzeit der Verordnung beträgt sieben Jahre ab dem 01.01. des Jahres des Inkrafttretens.