

**Stellungnahme der der Bundesingenieurkammer  
zur  
Änderung der Muster-Garagen- und Stellplatzverordnung (M-GarStVO)  
(Fassung 4. September 2020)**

---

Die Bundesingenieurkammer vertritt die gemeinschaftlichen Interessen der 16 Länderingenieurkammern als berufsständische Selbstverwaltung und damit die Interessen der darin mitgliedschaftlich organisierten rund 45.000 Ingenieurinnen und Ingenieure auf Bundes- und Europaebene. Die Bundesingenieurkammer unterstützt die Bestrebungen, Änderungen im Bauordnungsrecht über Musterregelungen abzustimmen und diese einheitlich in den Landesbauordnungen zu übernehmen. Die einheitliche Normierung bauordnungsrechtlicher Anforderungen und Sicherheitsstandards in allen Bundesländern liegt sowohl im Interesse der Verbraucher als auch der bundesweit tätigen Planer.

Zum Entwurf zur Änderung der Änderung der Muster-Garagen- und Stellplatzverordnung (M-GarStVO) wird auf Grundlage der dazu aus den Fachgremien der Länderkammern eingegangenen Anmerkungen nachfolgend Stellung genommen.

**Zu § 2 Abs. 7**

Die Klarstellung, dass Fahrräder in einer Garage abgestellt werden dürfen wird ausdrücklich begrüßt.

**Zu § 7 Abs. 2**

Mit dem Entfall der Erleichterung für offenen Mittel- und Großgaragen in Gebäuden, die allein der Garagennutzung dienen (Tragwerk nur aus nichtbrennbaren Baustoffen zulässig) wird nun auch bei den Parkpaletten ein Feuerwiderstand von 30 Minuten gefordert. Somit sind die üblichen Stahlbauweisen nicht mehr ausführbar ohne aufwendige Maßnahmen zum Brandschutz (Beschichtung, Bekleidung, Überdimensionierung), die zu erheblichen Baukostensteigerungen führen werden.

**Zu § 9 Abs. 2**

Im Rahmen der Genehmigungsverfahren bestehen in der Praxis regelmäßig Probleme bei dem Einbau von Anlagen der Infrastruktur für die E-Mobilität, da diese oft unter den Begriff der „Einbauten“ subsumiert werden. Es wäre deshalb wünschenswert, wenn für den Begriff der „Einbauten“ eine Legaldefinition in die Muster-Verordnung aufgenommen würde, in der – wie auch in der Begründung – klargestellt wird, dass mit Einbauten nicht Anlagen der Infrastruktur für die E-Mobilität gemeint sind.

### **Zu § 12**

Die Änderung hin zu erhöhten Anforderungen an Brandabschnitte wird grundsätzlich unterstützt. Die neue Regelung, nach der Tore feuerbeständig, dicht und selbstschließend sein müssen, beendet eine lange Interpretation der früheren dichtschießenden Abschlüsse als Schiebetor. Jedoch wird eine Änderung dahingehend angeregt, dass die Kriterien „feuerbeständig“ und „selbstschließend“ ausreichend sind; auf das Kriterium „dicht“ soll also verzichtet werden.

### **Zu § 13**

Der in § 13 eingefügte Abstand der Türen in der Sicherheitsschleuse ist grundsätzlich vernünftig und wird begründet mit der Personenrettung mit einer Trage. Hier sollte das Maß auf die Schleuse angewendet werden, nicht auf das Maß zwischen den Türen, da die Planung hier öfters zwar eine entsprechend große Schleuse vorsieht, aber der Abstand zwischen den Türen nicht eingehalten werden kann.

### **Zu § 15**

Bei der Sicherheitsbeleuchtung und anderen Sicherheitszeichen (Piktogrammen) gehören hinterleuchtete Sicherheitszeichen mittlerweile zum Stand der Technik.

In § 15 sollte daher gesondert klargestellt werden, dass hinsichtlich der in den Absätzen 1 und 2 genannten Sicherheitsbeleuchtung auch *hinterleuchtete* Kennzeichen erfasst sind.

### **Zu § 16 Abs. 3**

Es wird vorgeschlagen, Absatz 3 wie folgt zu formulieren:

*„Für geschlossene Mittel- und Großgaragen genügt abweichend von den Absätzen 1 und 2 eine natürliche Lüftung, wenn dies im Einzelfall durch ein Gutachten eines bauaufsichtlich anerkannten Prüfsachverständigen für die Prüfung technischer Anlagen bestätigt wird. Dieses Gutachten muss auf der Grundlage von Messungen, die nach Inbetriebnahme der Garage über einen Zeitraum von mindestens einem Monat durchzuführen sind, belegen, dass der Mittelwert des Volumengehalts an Kohlenmonoxyd in der Luft, gemessen über jeweils eine halbe Stunde und in einer Höhe von 1,50m über dem Fußboden (CO-Halbstundenmittelwert), auch während der regelmäßigen Verkehrsspitzen im Mittel nicht mehr als 100 ppm (= 100 cm<sup>3</sup>/m<sup>3</sup>) betragen wird.“*

### **Zu §17 Abs. 1**

In § 17 Abs. 1 werden unter den genannten Bedingungen trockene Löschwasserleitungen gefordert. Die Forderung ist grundsätzlich nachvollziehbar. Weiterhin wird gefordert, dass an den Einspeisestellen die Bewegungsflächen für die Fahrzeuge der Feuerwehr in einem Abstand von nicht mehr als 15 m vorzusehen sind. Diese Forderung erschwert die Planung erheblich, da das genannte Maß in einer Vielzahl der Fälle nicht eingehalten werden kann. Grundsätzlich werden die Bewegungsflächen für die Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr immer in der Nähe der Zugänge zu den Treppenträumen vorgesehen. Um das genannte Maß einzuhalten, müssten teilweise die Einspeisearmaturen im Bereich des Bürgersteiges oder an der Straße installiert werden, was grundsätzlich abgelehnt wird. Auf die genannte Forderung des Abstandes von 15 m sollte verzichtet werden.

#### **Zu § 17 Abs. 4**

Die Forderung nach Rauchabzugsöffnungen, die von jedem Stellplatz max. 20m entfernt sind, verschärft die ursprüngliche Festlegung (Lüftungsschächte müssen untereinander in einem Abstand von höchstens 20 m angeordnet sein) erheblich, ohne das hierfür eine schutzzielbedingte Notwendigkeit besteht.

#### **Sonstiges**

Derzeit wird die Elektromobilität stark gefördert und deren Verbreitung vorangetrieben.

Es ist damit zu rechnen, dass auch in Garagen und Stellplätzen die in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen vermehrt Ladestationen für Elektrofahrzeuge zusammen mit der entsprechenden Infrastruktur eingebaut werden.

Der vorgelegte Entwurf trägt den Gefahren, die von elektrisch betriebenen Kraftfahrzeugen während des Ladevorganges aufgrund eines Batterie- oder Ladeeinrichtungsdefekts ausgehen können, nicht ausreichend Rechnung.

Da Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Garagen gemäß dem aktuellen Entwurf zur Verordnung nicht ausdrücklich untersagt sind, wird vorgeschlagen, die elektrische Anlage der Garage mit einem zentralen Bereichsschalter auszustatten, sodass alle Stromkreise in der Garage, einschließlich der von Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge, an zentraler Stelle durch die Feuerwehr abgeschaltet werden können.

Dies bedeutet eine Trennung der Ladeinfrastruktur für die elektrisch betriebenen Kraftfahrzeuge von der gesamten weiteren Stromversorgung für das Gebäude.

Um einen Weiterbetrieb der sicherheitstechnischen Anlagen auch ohne eine Sicherheitsstromversorgung zu ermöglichen und möglichst von anderen Fehlern in der elektrischen Anlage der Garage unabhängiger zu machen, wäre hier die Formulierung einer zentralen Abschaltmöglichkeit für die Feuerwehr sinnvoll. Auf diese Weise werden die Einsatzkräfte der Feuerwehr gleichzeitig vor direkter Berührung ggf. noch spannungsführender Leitungen beim Löschangriff geschützt.

Diese zentrale Abschaltvorrichtung könnte im Hauptverteiler der Garage mittels eines Lasttrennschalters erfolgen. Diese Schalteinrichtung sollte entsprechend nach DIN 4066 gekennzeichnet sein und dann von der Feuerwehr im Bedarfsfall ausgeschaltet werden.

Dies könnte durch folgende Regelung gewährleistet werden:

*„Verteiler für die elektrische Versorgung von Mittel- und Großgaragen müssen so eingerichtet sein, dass an geeigneter Stelle eine zentrale Abschaltung der Elektroenergieeinspeisung durch die Feuerwehr als Unterstützung für die Brandbekämpfung erfolgen kann. Durch diese zentrale Abschaltvorrichtung darf der Betrieb der notwendigen Sicherheits- und Betriebseinrichtungen, wie Löschwasserversorgung, Feuerlöschanlagen und ggf. zugehörige Pumpen, Rauch- und Wärmeabzugsanlagen, nicht beeinträchtigt werden.“*

Berlin, 21.12.2020