VG München, Beschluss v. 28.02.2023 – M 9 SN 22.160

Titel:

Versenkgaragen als Tiefgarageneinstellplätze

Normenketten:

VwGO § 80 Abs. 5, § 80a Abs. 3

BauGB § 36

BayBO Art. 59 S. 1, Art. 67 Abs. 1

Leitsätze:

1. Örtliche Bauvorschriften sind kein Teil des Prüfungsregimes des § 36 Abs. 1 S. 1 bzw. § 36 Abs. 2 S. 1 BauGB. (Rn. 21) (redaktioneller Leitsatz)

2. Versenkgaragen sind als Tiefgarageneinstellpätze zu qualifizieren. (Rn. 23 und 25) (redaktioneller Leitsatz)

3. Ein Tiefgaragenerfordnis betrifft die Lage der Stellplätze auf dem Grundstück und nicht deren Gestaltung. Es dürfte sich hierbei um einen bodenrechtlichen Umstand handeln, der mit einer Satzung auf bauordnungsrechtlicher Grundlage nicht geregelt werden kann. (Rn. 24) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Eilantrag einer Gemeinde gegen eine unter Ersetzung des gemeindlichen Einvernehmens erteilte Baugenehmigung, Qualifizierung einer Versenkgarage als Tiefgarage im Sinne der gemeindlichen Garagen- und Stellplatzsatzung 2005 (bejaht), Erforderliche Beschaffenheit eines Stellplatzes in einer Versenkgarage als Stellplatz für ein Wohnhaus (bejaht)., Ersetzung des gemeindlichen Einvernehmens, Versenkgarage, Stellplätze, Tiefgarageneinstellplatz, örtliche Bauvorschriften

Rechtsmittelinstanz:

VGH München, Beschluss vom 31.07.2023 – 2 CS 23.600

Fundstelle:

BeckRS 2023, 4589

Tenor

I. Der Antrag wird abgelehnt.

II. Die Antragstellerin hat die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen zu tragen.

III. Der Streitwert wird auf EUR 7.500,00 festgesetzt.

Gründe

I.

1

Die Antragstellerin wendet sich als Standortgemeinde gegen eine der Beigeladenen unter Ersetzung des von ihr verweigerten Einvernehmens erteilte Baugenehmigung für den Neubau zweier Mehrfamilienhäuser.

2

Die Beigeladene ist Eigentümerin des im Gemeindegebiet der Antragstellerin gelegenen Grundstücks Fl.-Nr. …, Gemarkung Haar, (i.F. Vorhabengrundstück) und beantragte mit Antrag vom 17. September 2020 eine Baugenehmigung zur Errichtung zweier Mehrfamilienhäuser mit je fünf Wohneinheiten und Versenkgaragen für 12 PKW sowie einem weiteren Stellplatz auf diesem Grundstück. Im Verlauf des Verfahrens wurde der Antrag insoweit abgeändert, als nunmehr jeweils vier Wohneinheiten vorgesehen sind. Die in den Bauvorlagen vorgesehenen Versenkgaragen dienen zum unterirdischen Abstellen von PKW. Dazu wird zunächst mittels einer hydraulischen Vorrichtung die sich im Ruhezustand unterhalb des Geländeniveaus in einer Grube befindliche Stellfläche für das Fahrzeug auf Straßenniveau angehoben (vergleichbar einer Art Hebebühne). Im Anschluss wird der PKW auf die Stellfläche gefahren und diese

samt Fahrzeug wieder in die Grube versenkt. Auf diese Weise können ein oder mehrere PKW vertikal übereinander angeordnet unterirdisch abgestellt werden. Der obere, im nicht angehobenen Zustand bündig mit dem Geländeniveau abschließende Deckel der Versenkgarage kann je nach Modell entweder als weiterer – oberirdischer – Stellplatz oder anderweitig als Freifläche z.B. mit einer Oberfläche aus Beton, Asphalt, Pflastersteinen oder Rasen ausgestaltet werden. Die für das streitgegenständliche Vorhaben geplante Versenkgarage kann auf den einzelnen Stellplätzen PKW bis zu einer Höhe von 1,65 m aufnehmen. Sie ist so konzipiert, dass der Schlüssel zur Steuerung der Versenkgarage nur im abgesenkten Zustand abgezogen werden kann. Bezüglich der technischen Details und weiteren Einzelheiten dieses Modells wird Bezug genommen auf das im Verfahren vorgelegte Produktdatenblatt (vgl. Gerichtsakte – GA – Bl. 63 ff.).

3
Mit Beschluss vom 10. November 2020 sowie bezüglich der geänderten Bauvorlagen mit Beschluss vom 21. September 2021 verweigerte der Bauausschuss der Antragstellerin das gemeindliche Einvernehmen. Zur Begründung wurde auf § 4 Abs. 3 der gemeindlichen Satzung über die Herstellung von Garagen und Stellplätzen vom 9. März 2005 (i.F. Garagen- und Stellplatzsatzung 2005) verwiesen, der vorsieht, dass 80% der Stellplätze in einer Tiefgarage nachgewiesen werden müssen, wenn für ein Wohnbauvorhaben mehr als sechs Stellplätze notwendig sind. Eine Tiefgarage im Sinne der Satzung liege in Form der geplanten Versenkgaragen nicht vor.

4
Am 19. August 2021 hörte das Landratsamt München die Antragstellerin zu einer möglichen Ersetzung des gemeindlichen Einvernehmens an. Es verwies gegenüber der Antragstellerin darauf, dass nach seiner Rechtsauffassung kein Widerspruch zur Garagen- und Stellplatzsatzung bestünde, da auch die geplanten Versenkgaragen als Tiefgaragen im Rechtssinne zu betrachten seien.

5
Mit Bescheid vom 22. November 2021 wurde die beantragte Baugenehmigung unter Ersetzung des gemeindlichen Einvernehmens erteilt. Zur Begründung wird im Wesentlichen ausgeführt, dass das Vorhaben nach Art. 55 Abs. 1, Art. 59 BayBO genehmigungspflichtig sei und die Beigeladene einen Anspruch auf Erteilung der beantragen Baugenehmigung habe. Die Verweigerung des gemeindlichen Einvernehmens sei rechtswidrig und das Einvernehmen deshalb zu ersetzen. Dem Vorhaben stünden keine im Baugenehmigungsverfahren zu prüfenden öffentlich-rechtlichen Vorschriften und insbesondere auch nicht die Garagen- und Stellplatzsatzung der Antragstellerin entgegen. Letzteres ergebe sich daraus, dass der Begriff der Tiefgarage in der gemeindlichen Satzung mit dem Begriff der unterirdischen Garage in § 1 Abs. 3 S. 2 i.V.m. S. 1 GaStellV gleichzusetzen sei. Nach dieser Vorschrift sei eine Garage als Tiefgarage anzusehen, wenn der Fußboden im Mittel mehr als 1,5 Meter unter der Geländeoberfläche liege. Die Versenkgaragen erfüllten diese Voraussetzungen.

6
Die Antragstellerin erließ am 30. November 2021 eine veränderte Garagen- und Stellplatzsatzung, die zum 16. Dezember 2021 in Kraft trat (i.F. Garagen- und Stellplatzsatzung 2021). Diese neue Fassung der Satzung enthält nunmehr eine Definition des Begriffs der Tiefgarage (§ 2 Abs. 2 der Satzung). Demnach sind Tiefgaragen „Garagen, deren Fußböden im Mitteln nicht weniger als 1,50 m unter der Geländeoberfläche liegen und die über eine Einfahrmöglichkeit mit einer geeigneten Steigung ausgestattet sind und über entsprechende Bewegungsflächen (Fahrgassen) verfügen“ (Hervorhebung hier).

7
Mit Schriftsatz vom 21. Dezember 2021, bei Gericht eingegangen am selben Tag, hat die Antragstellerin Klage gegen die Baugenehmigung vom 22. November 2021 erhoben (M 9 K 21.6571), über die noch nicht entscheiden wurde. Im Antragsverfahren beantragt sie mit Schriftsatz vom 13. Januar 2022, bei Gericht eingegangen am selben Tag:

8
Die aufschiebende Wirkung der Klage der Antragstellerin vom 21. Dezember 2021 gegen den Bescheid des Antragsgegners vom 22. November 2021 wird angeordnet.

9

Zur Begründung führt sie in diesem sowie in weiteren Schriftsätzen im Wesentlichen aus, die Erteilung der Baugenehmigung unter Ersetzung des gemeindlichen Einvernehmens sei rechtswidrig und verletze die Antragstellerin in ihren Rechten. Die Gemeinde habe das Einvernehmen zu Recht verweigert, da das Vorhaben gegen ihre Garagen- und Stellplatzsatzung verstoße, die als örtliche Bauvorschrift nach Art. 59 S. 1 Nr. 1c BayBO auch im vereinfachten Baugenehmigungsverfahren zu prüfen sei. Es liege in Form der Versenkgaragen nicht die erforderliche Anzahl von Stellplätzen in einer Tiefgarage vor. Übereinstimmend mit dem Vorbringen des Landratsamtes sei eine Tiefgarage dadurch gekennzeichnet, dass der Fußboden im Mittel mehr als 1,50 m unter der Geländeoberfläche liege (vgl. § 1 Abs. 3 Satz 2 i.V.m. Satz 1 GaStellV). Dies sei bei der vorgesehenen Versenkgarage aber gerade nicht der Fall, da deren Fußboden nicht dauerhaft mehr als 1,50 m unter der Geländeoberfläche liege. Um die Stellplätze nutzen zu können, müsse der Fußboden der Versenkgarage auf ein geländeoberflächengleiches Niveau angehoben werden. Zudem sei der Begriff der Tiefgarage schon nach allgemeinem Sprachgebrauch auch dadurch gekennzeichnet, dass die Stellplätze über eine geneigte Rampe zu erreichen seien und in der Garage Personen- und Fahrverkehr stattfinden könne. Auch dies sei bei einer Versenkgarage nicht der Fall. Sinn und Zweck des Tiefgaragenerfordernisses in der Stellplatzsatzung der Antragstellerin sei es, im Bereich der Wohnbebauung nutzbare und begrünte Freiflächen zu erhalten. Dies sei bei den streitgegenständlichen, mit Rasengittersteinen belegten Versenkgaragen nicht der Fall, weil die Fläche nicht nutzbar sei. Schließlich sei die Maximalhöhe der PKW, die in die gegenständlichen Versenkgaragen eingefahren werden könnten, mit 1,65 m so gering bemessen, dass eine Vielzahl von PKW-Modellen von einer Benutzung ausgeschlossen sei. Ausreichend beschaffene Stellplätze lägen daher schon aus diesem Grund nicht vor.

10
Der Antragsgegner beantragte mit Schriftsatz vom 31. Januar 2022

11
Antragsablehnung.

12
Zur Begründung führt er in diesem sowie in weiteren Schriftsätzen im Wesentlichen aus, die Versenkgaragen stellten eine Tiefgarage im Sinne der Garagen- und Stellplatzsatzung 2005 dar, da der Fußboden im Mittel mehr als 1,50 m unter der Geländeoberfläche liege. Lediglich für den Ein- und Ausparkvorgang würde die Stellfläche an die Oberfläche gefahren. Es sei dabei bei den vorliegenden Versenkgaragen technisch sichergestellt, dass die Garagen nicht im angehobenen Zustand verblieben, da sich der Schlüssel erst nach dem Absenken wieder abziehen ließe. Auch dem Telos des Tiefgaragenerfordernisses werde Genüge getan, da dieses eine nur maßvolle Einschränkung der Freiflächen (verglichen mit oberirdischen Stellplätzen) bezwecke und dies bei den geplanten Versenkgaragen gegeben sei. Die Höhe der Stellplätze sei ausreichend, da eine lichte Höhe in dieser Größenordnung beispielsweise auch bei Duplexgaragen üblich sei und für die meisten Fahrzeuge eine Höhe von 1,50 m ausreiche. Schließlich bestünden schon Zweifel an der Wirksamkeit von § 4 Abs. 3 der Garagen- und Stellplatzsatzung 2005. Es mangele an einer Ermächtigungsgrundlage, weil in Art. 91 Abs. 1 Nr. 3 BayBO a.F. bzw. Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO keine Kompetenz zur Regelung der Situierung und Anordnung von Stellplätzen – wie sie hier getroffen werde – enthalten sei.

13
Die Beigeladene lässt mit Schriftsatz ihres Bevollmächtigten vom 21. Januar 2022

14
Antragsablehnung

15
beantragen. Zur Begründung werden im Wesentlichen die bereits von dem Antragsgegner ausgeführten Punkte vertieft. Es fehle an einer Ermächtigungsgrundlage für die gegenständliche Regelung der gemeindlichen Garagen- und Stellplatzsatzung. Selbst wenn man deren Wirksamkeit annehme, sei eine Versenkgarage als Tiefgarage anzusehen. Zudem wird nochmals darauf hingewiesen, dass ein Stellplatz nicht für Fahrzeuge jeder beliebigen Größe geeignet sein müsse, um das Stellplatzerfordernis zu erfüllen. Die vorliegenden Versenkgaragen seien ausreichend dimensioniert, um den üblichen Bedarf der hier vorgesehenen Wohnbebauung zu decken.

16

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die vorgelegten Behördenakten sowie die Gerichtsakten in diesem Verfahren und im Klageverfahren (M 9 K 21.6571) Bezug genommen.

II.

17
A. Der zulässige Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klage gegen die Baugenehmigung vom 22. November 2021 hat keinen Erfolg, da er unbegründet ist. Denn die Klage in der Hauptsache wird voraussichtlich keinen Erfolg haben, da die streitgegenständliche Baugenehmigung nach summarischer Prüfung keine im Baugenehmigungsverfahren zu prüfenden, zugunsten der Antragstellerin drittschützenden Vorschriften verletzt, § 113 Abs. 1 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO).

18
I. Die Anfechtungsklage eines Dritten – zu denen auch eine Gemeinde zählt – gegen eine bauaufsichtliche Zulassung hat gem. § 212a Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) keine aufschiebende Wirkung. Erhebt ein Dritter gegen die einem anderen erteilte und diesen begünstigende Baugenehmigung eine Anfechtungsklage, so kann das Gericht auf Antrag gemäß § 80a Abs. 3 Satz 1 und 2, Abs. 1 Nr. 2 VwGO in entsprechender Anwendung von § 80 Abs. 5 Satz 1 Alt. 1 VwGO die aufschiebende Wirkung der Anfechtungsklage ganz oder teilweise anordnen. Bei der Entscheidung über den Antrag nach § 80a Abs. 3 Satz 2 i.V.m. § 80 Abs. 5 VwGO trifft das Gericht eine eigene Ermessungsentscheidung darüber, ob die für einen sofortigen Vollzug des angefochtenen Verwaltungsaktes sprechenden Interessen oder die für die Anordnung der aufschiebenden Wirkung streitenden Interessen höher zu bewerten sind. Im Rahmen dieser Interessenabwägung hat das Verwaltungsgericht insbesondere die Erfolgsaussichten der Hauptsache als Indiz heranzuziehen, wie sie sich aufgrund der summarischen Prüfung im Zeitpunkt der Entscheidung darstellen. Wird die Klage voraussichtlich erfolglos bleiben, so überwiegt regelmäßig das (öffentliche) Interesse am Sofortvollzug das Interesse des Antragstellers, da kein schutzwürdiges Interesse daran besteht, von dem Vollzug eines rechtmäßigen Verwaltungsaktes verschont zu bleiben (vgl. Hoppe in Eyermann, VwGO, 16. Aufl. 2022, § 80 Rn. 85 ff.). Sind die Erfolgsaussichten hingegen offen, so kommt es darauf an, ob das Interesse eines Beteiligten es verlangt, dass die Betroffenen sich so behandeln lassen müssen, als ob der Verwaltungsakt bereits unanfechtbar sei. Bei der Abwägung ist den Belangen der Betroffenen umso mehr Gewicht beizumessen, je stärker und je irreparabler der Eingriff in ihre Rechte wäre (BVerfG, B.v. 18.7.1973 – 1 BvR 23/73 – BVerfGE 35, 382 – juris; zur Bewertung der Interessenlage vgl. BayVGH, B.v. 14.1.1991 – 14 CS 90.3166 – juris).

19
II. Dies zugrunde gelegt, überwiegt vorliegend das Vollzugsinteresse der Beigeladenen gegenüber dem entgegenstehenden Aussetzungsinteresse der Antragstellerin, da die Klage der Antragstellerin in der Hauptsache voraussichtlich keinen Erfolg haben wird. Denn die der Beigeladenen erteilte Baugenehmigung ist nach summarischer Prüfung rechtmäßig und verletzt die Antragstellerin nicht in ihren Rechten, § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO.

20
In der hier vorliegenden Konstellation der Drittanfechtung verspricht die Klage der Antragstellerin in der Hauptsache nur dann Erfolg, wenn durch die streitgegenständliche Baugenehmigung öffentlich-rechtliche Vorschriften verletzt sind, welche gerade auch dem Schutz der Antragstellerin dienen und Gegenstand des hier einschlägigen vereinfachten Baugenehmigungsverfahrens nach Art. 59 Satz 1 BayBO sind (vgl. BayVGH, B. v. 24.3.2009 – 14 CS 08.3017 – juris Rn. 20). Solche Vorschriften sind im vorliegenden Fall jedoch aller Voraussicht nach nicht verletzt. Weder wurde das gemeindliche Einvernehmen in rechtswidriger Weise ersetzt und die Antragstellerin dadurch in ihrer Planungshoheit verletzt (1.), noch verstößt das Vorhaben gegen örtliche Bauvorschriften, hier die Garagen- und Stellplatzsatzung 2005 der Antragstellerin (2.).

21
1. Die Ersetzung des nach § 36 Abs. 1 Satz 1 BauGB erforderlichen gemeindlichen Einvernehmens verletzt die Antragstellerin dabei schon deshalb nicht in ihren Rechten, weil das geplante Vorhaben nach summarischer Prüfung bauplanungsrechtlich zulässig ist. Wird das gemeindliche Einvernehmen in rechtswidriger Weise ersetzt, verletzt dies die Gemeinde in ihren Rechten (Greim-Diroll, in: BeckOK Bauordnungsrecht Bayern, 24. Edition, Stand: 01.12.2022, Art. 67 Rn. 22 f.). Die Ersetzung des Einvernehmens war vorliegend aber nicht rechtswidrig. Denn nach § 36 Abs. 2 S. 1 BauGB kann das

gemeindliche Einvernehmen nur aus den sich aus den §§ 31, 33, 34 und 35 BauGB ergebenden Gründen versagt werden. Steht das Vorhaben dagegen im Einklang mit diesen Vorschriften und besteht ein Rechtsanspruch auf Erteilung der Genehmigung, ist ein nicht erteiltes Einvernehmen zu ersetzen (Art. 67 Abs. 1 Satz 1 Halbs. 2 und Satz 2 BayBO). So liegt der Fall hier. Für eine bauplanungsrechtliche Unzulässigkeit des Vorhabens ist nach summarischer Prüfung nach Aktenlage nichts erkennbar. Auch von der Antragstellerin wurde die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit nicht in Zweifel gezogen. Vielmehr hat sie die Verweigerung ihres Einvernehmens allein mit einem Verstoß gegen die von ihr erlassenen örtlichen Bauvorschriften begründet. Örtliche Bauvorschriften sind jedoch nach den obigen Ausführungen schon kein Teil des Prüfungsregimes des § 36 Abs. 1 Satz 1 bzw. Abs. 2 Satz 1 BauGB und können deshalb keine Verweigerung des gemeindlichen Einvernehmens stützen (vgl. zum Umfang der Prüfung im Rahmen des Einvernehmens BVerwG, U.v. 27.08.2020 – 4 C 1/19 – juris Rn. 31). Lediglich ergänzend sei darauf hingewiesen, dass ein gemeindliches Einvernehmen nach Art. 63 Abs. 3 S. 2 BayBO, welches sich – anders als § 36 BauGB – auf örtliche Bauvorschriften bezieht, vorliegend schon gar nicht erforderlich war, da keine Abweichung von einer örtlichen Bauvorschrift im Raum stand bzw. steht.

22
2. Es liegt nach summarischer Prüfung auch kein Verstoß gegen örtliche Bauvorschriften vor, der eine Rechtsverletzung der Antragstellerin zur Folge hätte. Insbesondere sind die geplanten Stellplätze in den Versenkgaragen als Stellplätze in einer Tiefgarage im Sinne von § 4 Abs. 3 der Garagen- und Stellplatzsatzung 2005 zu qualifizieren (a) und genügen auch bezüglich ihrer Beschaffenheit und Größe den bauordnungsrechtlichen Anforderungen an solche Stellplätze (b).

23
a) § 4 Abs. 3 der Garagen- und Stellplatzsatzung 2005 verlangt, dass bei Wohnvorhaben, für die mehr als sechs Stellplätze notwendig sind, mindestens 80% der Stellplätze in einer Tiefgarage nachzuweisen sind. Die vorliegend geplanten Versenkgargagen sind nach Auslegung der Norm als Tiefgaragen im diesem Sinne zu qualifizieren, sodass der Norm durch die in den Bauvorlagen vorgesehenen Stellplätze Genüge getan ist.

24
Da deshalb jedenfalls kein Verstoß gegen § 4 Abs. 3 der Garagen- und Stellplatzsatzung 2005 vorliegt, kann offenblieben, ob die Satzung insoweit überhaupt wirksam ist. Ohne dass es entscheidungserheblich darauf ankäme, bestehen bereits Zweifel, ob sich die Gemeinde mit ihren spezifischen Vorgaben zur Situierung der Parkplätze noch im Rahmen der Ermächtigungsgrundlage des Art. 91 Abs. 1 Nr. 3 BayBO a.F. hält. Diese Norm ermächtigt ihrem Wortlaut nach zum Erlass von Regelungen über die Gestaltung und Ausstattung, die Anzahl sowie die Ablösebeträge der Stellplätze für Kraftfahrzeuge. Regelungen bezüglich deren Situierung und Anordnung auf dem Baugrundstück – also deren Lage – sind jedenfalls nach dem Wortlaut nicht mit umfasst; eine entsprechende erweiternde Auslegung der Ermächtigungsnorm ist aus teleologischen Gründen fragwürdig (vgl. zur insoweit vergleichbaren Nachfolgenorm Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO Decker in: Busse/Kraus, Bayerische Bauordnung, 148. EL November 2022, Art. 81 Rn. 165; Grünewald in: BeckOK Bauordnungsrecht Bayern, 24. Edition Stand: 1.11.2019, Art. 81 Rn. 123). Ein Tiefgaragenerfordnis, wie es hier getroffen wird, betrifft jedoch gerade die Lage der Stellplätze auf dem Grundstück und nicht deren Gestaltung. Vielmehr dürfte es sich hierbei um einen bodenrechtlichen Umstand handeln, der mit einer Satzung auf bauordnungsrechtlicher Grundlage nicht geregelt werden kann.

25
Unabhängig davon sind die Stellplätze in den Versenkgaragen als Tiefgaragenstellplätze im Sinne von § 4 Abs. 3 der Garagen- und Stellplatzsatzung 2005 zu qualifizieren.

26
aa) Neben dem Wortlaut können zur Auslegung einer örtlichen Bauvorschrift – wie auch sonst bei der Auslegung von Rechtsvorschriften – das Ziel, das die Regelung insgesamt verfolgt, ihre Tendenz, ihr Programm, der Zusammenhang mit anderen Vorschriften und die Entstehungsgeschichte berücksichtigt werden (vgl. BayVerfGH, E.v. 23.01.2012 – Vf. 18-VII-09 – juris Rn. 97). Ebenso ist der Wille des Satzungsgebers heranzuziehen, soweit er wenigstens andeutungsweise im Satzungstext einen Niederschlag gefunden hat (vgl. OVG Münster, U.v. 06.07.2012 – 2 D 27/11.NE – juris Rn. 85).

27

Zwar lässt sich ein eindeutiges Begriffsverständnis dessen, was unter einer „Tiefgaragen“ im Sinne von § 4 Abs. 3 der Garagen- und Stellplatzsatzung 2005 zu verstehen ist, nicht unmittelbar aus dem Satzungstext selbst gewinnen, da die Satzung keine ausdrückliche Definition des Begriffs der Tiefgarage enthält. Auf die inzwischen erlassene, geänderte Version der Satzung vom 30. November 2021, die in § 2 Abs. 2 eine derartige Definition enthält, kann nicht zurückgegriffen werden. Denn für die Anfechtungsklage der Gemeinde ist allein der Zeitpunkt des Erlasses der angegriffenen Baugenehmigung maßgeblich (vgl. BVerwG, U.v. 9.8.2016 – 4 C 5.15 – juris Rn. 12 ff.). Spätere Änderungen der Rechtslage können nicht zulasten der Bauherrin berücksichtigt werden. Auch ein mittelbarer Schluss auf die Begriffsauslegung der für den vorliegenden Fall maßgeblichen Satzung vom 9. März 2005 verbietet sich, da aus der aktuell gültigen Satzung keine eindeutigen Schlussfolgerungen für die Auslegung des Begriffs der Tiefgarage in der damaligen Satzung gezogen werden können. Denn es ergeben sich keine klaren Anhaltspunkte dafür, dass mit der späteren Satzung allein ein schon zum damaligen Erlasszeitpunkt bereits bestehendes Begriffsverständnis manifestiert werden sollte. Mindestens ebenso wahrscheinlich ist es, dass zwischenzeitlich das damalige Begriffsverständnis als aus Sicht der Gemeinde zu weitgehend erkannt wurde und durch die neue Satzung eingeschränkt werden sollte.

28
Geht man deshalb zunächst vom Wortlaut der Garagen- und Stellplatzsatzung 2005 aus, lässt sich dem Begriff der Tiefgarage zunächst nur entnehmen, dass diese Art einer Garage – jedenfalls teilweise – unter der Geländeoberfläche belegen sein muss. Entsprechendes ergibt sich in einer systematischen Betrachtung auch aus der Verwendung des Begriffs des oberirdischen Stellplatzes in § 6 Abs. 7 der Satzung, der kontrastierend zum Begriff der Tiefgarage(nstellplätze) verstanden werden muss. Dies reicht für eine Begriffsbestimmung im vorliegenden Fall jedoch noch nicht aus, da sich die Stellplätze in den Versenkgaragen zwar die meiste Zeit, jedoch nicht dauerhaft unter der Erdoberfläche befinden.

29
Ergänzend ist daher an die allgemeine und in anderen Rechtsvorschriften gebräuchliche Terminologie anzuknüpfen. Denn da die Satzung keine Definition oder entgegenstehende Anhaltspunkte liefert, muss zunächst davon ausgegangen werden, dass der Satzungsgeber den Begriff in seiner üblichen Definition vor Augen hatte. Danach ist eine Tiefgarage allein durch das Kriterium gekennzeichnet, dass der Fußboden im Mittel mehr als 1,50 m unter und nicht mindestens an einer Seite in Höhe oder über der Geländeoberfläche liegt. Diese Definition ergibt sich zum einen aus § 1 Abs. 4 GaStellV a.F. (heute § 1 Abs. 3 GaStellV). Dort wird zwar nicht von Tiefgaragen, sondern allein von unterirdischen Garagen gesprochen. Da aber die gemeindliche Satzung wie aufgezeigt Tiefgaragen gerade von oberirdischen Stellplätzen abgrenzt und in ihrem § 7 Abs. 2 für die weiteren Anforderungen an Stellplätze in Tiefgaragen sogar explizit auf die GaStellV Bezug nimmt, liegt es nahe, dass der Satzungsgeber bei der Verwendung des Begriffs der Tiefgarage das dortige Begriffsverständnis vor Augen hatte. Zum anderen wird diese Definition auch in einschlägigen Fachlexika verwendet (vgl. etwa Bruss/Bruss, Architekturlexikon, Stichwort: Tiefgarage, abrufbar unter: www.architektur-lexikon.de/cms/lexikon/53-lexikon-t/311-tiefgarage.html, zuletzt abgerufen am 24.2.2023).

30
Weitere Vorgaben, etwa dahingehend, dass eine Tiefgarage Bewegungsflächen (Fahrgassen) aufweisen oder durch eine Rampe mit einer bestimmten Neigung befahrbar sein müsse, bestehen dagegen nach dem Wortlaut, der Systematik, dem Telos und der Entstehungsgeschichte von § 4 Abs. 3 der Garagen- und Stellplatzsatzung 2005 nicht. Insbesondere finden sich Anhaltspunkte für ein derartiges Verständnis einer Tiefgarage weder in der Garagen- und Stellplatzsatzung 2005 selbst noch in sonstigen dem Gericht vorgelegten Unterlagen. Entsprechend ist ein derartiger Wille des Satzungsgebers nicht erkennbar und jedenfalls nicht im Normtext angelegt. Selbst wenn der Satzungsgeber bei der Verwendung des Begriffs der Tiefgarage – implizit – eine Tiefgarage im „klassischen Sinne“, d.h. mit Rampe, Fahrgassen, etc., vor Augen gehabt hätte, schließt dies die Subsumtion einer Garage, die sich als abgewandelte Form einer Tiefgarage erweist, unter den Begriff der Tiefgarage nicht aus. Es obliegt dem Normgeber, die Norm so konkret zu fassen, dass der gewünschte Normzweck erreicht wird. Sobald die Norm in Kraft tritt, verlässt sie den Innenbereich der Normgebung und gelangt in den Bereich der Normanwendung. Hier ist der Gehalt der Norm – wie dargestellt – anhand der Auslegung durch den Normanwender – und im Streitfalle letztverbindlich durch die Rechtsprechung – zu ermitteln. Hätte der Normgeber vorliegend nur eine Tiefgarage mit Rampen und Fahrgassen o.ä. ausreichen lassen wollen, hätte er dies in der Satzung zumindest andeutungsweise zum Ausdruck bringen müssen. Ist dies nicht der Fall, kann ein aus Sicht des

Normgebers unerwünschtes Auslegungsergebnis nur – wie hier durch die neue Fassung der Satzung geschehen – für die Zukunft durch erneute, präzisierende Normsetzung korrigiert werden.

31
Schließlich lässt sich aus dem Telos des Tiefgaragenerfordernisses in § 4 Abs. 3 der Garagen- und Stellplatzsatzung 2005 nicht ableiten, dass die Flächen über der Tiefgarage vollständig und dauerhaft als (Frei-)Flächen nutzbar sein müssen. Es trifft zwar zu, dass das Erfordernis, einen gewissen Anteil der erforderlichen Stellplätze in Tiefgaragen zu situieren, jedenfalls auch den Flächengewinn im Vergleich zur Anlage oberirdischer Stellplätze bezweckt. Allerdings stehen auch die Flächen über einer Tiefgarage in ihrer klassischen Ausformung nicht vollständig für andere Zwecke zur Verfügung, da etwa Flächen für die Ein- und Ausfahrtsrampe erforderlich sind. Es genügt auch den teleologischen Anforderungen an den Begriff der Tiefgarage im Sinne der Norm, wenn durch die Tiefgarage anstelle des Flächenbedarfs der oberirdischen Stellplätze in nicht unerheblichem Maße zusätzliche Flächen, die anderweitig nutzbar sind, geschaffen werden.

32
bb) Diesen Anforderungen an das Vorliegen einer Tiefgarage im Sinne des § 4 Abs. 3 der Garagen- und Stellplatzsatzung 2005 werden die von der Beigeladenen geplanten Versenkgaragen gerecht. Zwar handelt es sich nicht um den klassischen Typus einer Tiefgarage, sondern eine moderne Variante. Die begrifflichen Voraussetzungen sind jedoch erfüllt, da sich der Fußboden der Versenkgarage nach den vorgelegten technischen Unterlagen im Mittel unterhalb der maßgeblichen Schwelle von 1,50 m unter der Erdoberfläche befindet und nicht mindestens an einer Seite in Höhe oder über der Geländeoberfläche liegt. Dass sich die einzelnen Stellplätze beim Ein- und Ausparkvorgang kurzzeitig oberhalb des Geländeniveaus befinden, spielt demgegenüber keine Rolle. Denn der ausgefahrene Zustand ist für das Bild der vorgesehenen Garagen nicht prägend. Die Stellplätze befinden sich die meiste Zeit unterhalb der Erdoberfläche. Dies ist durch die vorgesehene Vorrichtung sichergestellt, die verhindert, dass der Schlüssel ohne Herunterfahren der Garagen abgezogen wird. Weiterhin verlangt das unter Berücksichtigung von § 1 Abs. 4 GaStellV 1994 gewonnene Begriffsverständnis wie dargestellt nicht, dass sich eine Tiefgarage vollständig unter der Geländeoberfläche befindet und die gewonnenen Flächen dauerhaft anderweitig nutzbar sein müssen. Dies ist technisch schon nicht möglich, da stets die Möglichkeit des Ein- und Ausfahrens von bzw. auf das Geländeniveau bestehen muss. Bei der klassischen Ausprägung einer Tiefgarage wird dies räumlich durch eine Ein- und Ausfahrtsrampe, bei einer Versenkgarage zeitlich durch das kurzzeitige Anheben der Stellfläche erreicht. Der oben gefundenen Definition der Tiefgarage im Sinne des § 4 Abs. 3 der Garagen- und Stellplatzsatzung 2005 entsprechen beide technische Lösungen. Bei den vorliegend geplanten Versenkgaragen ist zudem zu beachten, dass die entstehende Freifläche die meiste Zeit anderweitig genutzt werden kann; sie dient jedenfalls zur Auflockerung und Begrünung innerhalb des Bebauungszusammenhangs. Der von § 4 Abs. 3 der Garagen- und Stellplatzsatzung 2005 bezweckte nicht unerhebliche Flächengewinn im Vergleich zu rein oberirdischen Stellplätzen wird daher ebenfalls erreicht und damit auch dem Sinn und Zweck der Vorschrift Genüge getan.

33
b) Die Stellplätze in den Versenkgaragen sind zudem nach summarischer Prüfung auch bezüglich ihrer Beschaffenheit (aa) und Größe (bb) taugliche Stellplätze im bauordnungsrechtlichen Sinne, auch unter Beachtung der Garagen- und Stellplatzsatzung 2005 der Antragstellerin.

34
aa) Zunächst bestehen für die vorliegenden Stellplätze in den Versenkgaragen nach summarischer Prüfung kein Zweifel daran, dass sie mit Blick auf ihre Funktionsweise grundsätzlich taugliche Stellplätze im bauordnungsrechtlichen Sinne sind. Erforderlich hierfür ist eine geeignete Beschaffenheit der Stellplätze (Art. 47 Abs. 1 Satz 1 BayBO bzw. Art. 52 Abs. 2 Satz 1 BayBO a.F.), also die tatsächliche und rechtliche Eignung der Stellplätze zur Erfüllung ihres Zwecks, nämlich der Unterbringung des ruhenden Verkehrs außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen (vgl. BayVGH, B.v. 18.11.1997 – 14 B 96.4012 – BeckRS 1997, 23814). Diese Eignung fehlt in tatsächlicher Hinsicht, wenn ein Stellplatz nicht ohne Weiteres selbständig genutzt werden kann, etwa weil er hinter einem anderen Stellplatz liegt und deshalb nur über diesen – also wenn dieser frei ist – erreicht werden kann (sog. „gefangene Parkplätze“, vgl. BayVGH, B.v. 19.3.2003 – 14 CS 03.85 – juris Rn. 17; Hensel in Spannowsky/Manssen, BeckOK Bauordnungsrecht Bayern, 24. Ed. 1.11.2019, Art. 47 BayBO Rn. 79). An der tatsächlichen Eignung fehlt es jedoch regelmäßig nicht bei Duplex- oder Triplexgaragen, da die Stellplätze hier unabhängig voneinander genutzt werden können und

die jeweils anderen Stellplätze nur für kurze Zeit während des Auf- oder Abfahrens blockiert sind (vgl. Würfel in: Busse/Kraus, Bayerische Bauordnung, 148. EL November 2022, Art. 47 Rn. 139; Hensel in Spannowsky/Manssen, BeckOK Bauordnungsrecht Bayern, 24. Ed. 1.11.2019, Art. 47 BayBO Rn. 79). Etwas anderes kann sich nur ergeben, wenn das Ein- und Ausparken in den Stellplatz nur unter Zuhilfenahme einer nicht unkomplizierten, ggf. auch störanfälligen Technik möglich ist und deshalb nach allgemeiner Lebenserfahrung die nicht von der Hand zu weisende Gefahr besteht, dass die Anlage von den Fahrzeugführern nicht angenommen wird und diese zum Zwecke des Parkens auf den öffentlichen Straßenraum ausweichen (so für einen mehrstöckigen „Parklift“, der aus diesem Grund den Stellplatzbedarf für Besucher eines Islamischen Zentrums mit Gebetsräumen nicht erfüllen könne, VGH BW, U.v. 29.9.1999 – 3 S 1163/99 – juris Rn. 53 f.; ähnlich für eine Spielhalle OVG NW, U.v. 21.8.1990 – 11 A 2085/88 – juris Rn. 8; vgl. auch Hensel in Spannowsky/Manssen, BeckOK Bauordnungsrecht Bayern, 24. Ed. 1.11.2019, Art. 47 BayBO Rn. 80). Diese Gefahr besteht vorliegend nach Aktenlage jedoch nicht und ist auch von den Beteiligten nicht vorgetragen worden. Denn zum einen liegt hier keine Nutzung als Besucherparkplätze eines öffentlich zugänglichen Gebäudes für eine große Zahl von Besuchern mit häufigen Wechseln der parkenden Fahrzeuge vor, sondern handelt es sich um Stellplätze für ein Wohngebäude mit typischerweise nur wenigen Ein- und Ausparkvorgängen pro Tag. Entsprechend weist auch das Produktdatenblatt auf S. 5 (GA Bl. 67) darauf hin, dass die gegenständliche Versenkgarage grundsätzlich nicht für Kurzzeitparker konzipiert ist. Auch der Verordnungsgeber der GaStellV hat die Differenzierung zwischen allgemein zugänglichen Garagen (mit typischerweise häufig wechselnder Belegung) und anderen Garagen (etwa solche für Wohngebäude) vor Augen und lässt konsequenterweise Einstellplätze auf geneigten kraftbetriebenen Hebebühnen – solche sind auch die hier gegenständlichen Versenkgaragen, weil bei ihnen die Stellfläche hydraulisch angehoben und abgesenkt wird – in allgemein zugänglichen Garagen nicht zu, § 4 Abs. 4 Satz 2 GaStellV. In anderen Garagen sind Stellplätze, die über solche technischen Vorrichtungen erreicht werden können, jedoch zulässig. Zum anderen besteht nach den vorgelegten Unterlagen und dem Vortrag der Beteiligten kein Anhaltspunkt dafür, dass die gegenständlichen Versenkgaragen störanfällig und in der Bedienung übermäßig komplex wären. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass die Versenkgaragen – vergleichbar einer im Bereich der Wohnnutzung üblichen Duplex- oder Triplexgarage – durch Laien ohne nennenswerte Schwierigkeiten bedienbar sind. Aus den Akten ergibt sich, dass der Versenkmechanismus mittels eines Schlüssels aktiviert wird. Dabei ist technisch sichergestellt, dass die Garage nach dem Ein- bzw. Ausfahren wieder versenkt wird – nur dann kann der Schlüssel abgezogen werden –, sodass insgesamt bei summarischer Prüfung vieles für ein durchdachtes und anwenderfreundliches Bedienkonzept spricht. Deshalb ist nach allgemeiner Lebenserfahrung davon auszugehen, dass die Versenkgaragen – vergleichbar einer Duplex- oder Triplexgarage – im täglichen Betrieb angenommen werden, zumal im Bereich der Wohnnutzung die Anzahl der Ein- und Ausparkvorgänge pro Tag beschränkt ist.

35

bb) Schließlich sind auch die Breite und die lichte Höhe der Stellplätze ausreichend. Nach § 6 Abs. 7 Satz 2 der Garagen- und Stellplatzsatzung 2005 gelten für Stellplätze in Tiefgaragen – solche sind die gegenständlichen Versenkgaragen (dazu oben a) – die Vorschriften der GaStellV. Diese sieht in § 4 Abs. 4 Satz 1 Halbs. 1 eine Mindestbreite von 2,30 m für einen Stellplatz auf kraftbetriebenen Hebebühnen vor, zu denen auch Versenkgaragen zählen, s.o. Diese Mindestbreite ist ausweislich des Produktdatenblattes (S. 1, GA Bl. 63) bei den gegenständlichen Versenkgaragen gegeben.

36

Bezüglich der Höhe sieht § 5 Satz 1 GaStellV ein Mindestmaß der lichten Höhe bei einer Garage von 2 m vor. Allerdings gilt dies nach Satz 2 der Vorschrift nicht für kraftbetriebene Hebebühnen (wie die gegenständliche Versenkgarage). Weitere Anforderungen an die lichte Höhe des Stellplatzes in einer Garage auf einer kraftbetriebenen Hebebühne bestehen nach der GaStellV nicht. Soweit man subsidiär wieder auf Art. 47 Abs. 1 Satz 1 BayBO („in ausreichender […] Größe“; insoweit wortgleich auch Art. 52 Abs. 2 Satz 1 BayBO a.F.) abstellen möchte, genügt die hier vorliegende lichte Höhe mit einer Befahrbarkeit durch PKW bis zu einer Höhe von 1,65 cm. Nach summarischer Prüfung ist die Größe der Stellplätze insoweit ausreichend, weil sie entsprechend den von den Beteiligten vorgelegten Unterlagen einer Vielzahl der gängigen PKW-Modelle Platz bietet. Es ist nicht erforderlich, dass ein Stellplatz für jedes denkbare Fahrzeug oder auch nur einen in einer Region vorherrschenden Fahrzeugtyp (hierauf spielt der Antragsteller an) geeignet ist. Letzteres wird schon der typisierenden Betrachtung der Rechtssetzung nicht gerecht und findet keinerlei Anhaltspunkt im Gesetzt. Es genügt daher vielmehr, wenn ein Stellplatz für ein Fahrzeug mit den üblichen Maßen geeignet ist. Entsprechend legt auch die GaStellV bei ihrer typisierenden

Größenfestlegung ein Personenkraftfahrzeug mit üblichen Abmessungen zugrunde (vgl. Molodovsky/Famers/Waldmann, Bayerische Bauordnung, Art. 47, 5.4 Größe Rn. 66). Für PKW mit den üblichen Maßen sind die gegenständlichen Versenkgaragen ausweislich der von den Beteiligten vorgelegten Listen – ebenso wie gängige Duplex- oder Triplexgaragen – geeignet.

37
Der Antrag wird daher abgelehnt.

38
B. Die Antragstellerin trägt gemäß § 154 Abs. 1 VwGO die Kosten des Verfahrens. Es entspricht billigem Ermessen im Sinne von § 162 Abs. 3 VwGO, dass die Antragstellerin auch die außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen trägt, da diese einen Sachantrag gestellt und sich somit einem Kostenrisiko ausgesetzt hat. Die Streitwertfestsetzung beruht auf § 53 Abs. 2 Nr. 2, § 52 Abs. 1 GKG und lehnt sich an Nr. 9.10 (i.V.m. Nr. 1.5) des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit an, da es vorliegend zwar nicht im Kern um die Ersetzung des gemeindlichen Einvernehmens geht, jedoch die Interessenlagen bei einer Anfechtung einer Baugenehmigung durch die Standortgemeinde wegen der Verletzung einer örtlichen Bauvorschrift und wegen einer Einvernehmensersetzung vergleichbar sind.