

Titel:

Klage gegen Anordnung zum Umbau einer Tiefgaragenrampe

Normenkette:

BayBO Art. 49, Art. 50 Abs. 1 S. 1, Art. 54 Abs. 2, Art. 63 Abs. 1 S. 1

BayGaStellV § 3 Abs. 1 S. 1

VwVfG § 37 Abs. 1

Leitsätze:

1. Die Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen sowie über die Zahl der notwendigen Stellplätze (GaStellV) will in erster Linie bewirken, dass nur Garagen errichtet und genutzt werden, deren Sicherheit dem Standard allgemeiner Erwartungen entspricht. (Rn. 28) (redaktioneller Leitsatz)

2. Die Regelung in § 3 Abs. 1 S. 1 GaStellV mit einer höchstzulässigen Rampenneigung von 15% soll die zuverlässige und sichere Funktion der Garage sicherstellen, dient also der Verkehrssicherheit und damit dem Schutz von Leib und Leben. (Rn. 28) (redaktioneller Leitsatz)

3. Das Risiko einer von der Baugenehmigung abweichenden Bauausführung hat der Bauherr selbst zu tragen. (Rn. 37) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

zwangsgeldbewehrte Anordnung zum Umbau einer Tiefgaragenrampe, so dass diese eine Rampenneigung von maximal 15 % hat, Ausführung abweichend der Baugenehmigung, keine nachträgliche Legalisierung durch Erteilung einer Abweichung, tatsächliche Durchführbarkeit (bejaht), Verhältnismäßigkeit (bejaht), auch im Hinblick auf wirtschaftliche Erwägungen, Störerauswahl: Bauherr als Handlungsstörer, bauaufsichtliches Einschreiten, Tiefgarage, Rampenneigung, Gefahrenabwehr, Verkehrssicherheit, Verhältnismäßigkeit, Störerauswahl

Tenor

1. Die Klage wird abgewiesen.
2. Die Klägerin trägt die Kosten des Verfahrens. Das Urteil ist insoweit vorläufig vollstreckbar.
3. Die Klägerin kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe der festgesetzten Kosten abwenden, wenn nicht der Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Tatbestand

1

Die Klägerin wendet sich gegen eine zwangsgeldbewehrte Anordnung zum Umbau einer Tiefgaragenrampe.

2

Die Klägerin errichtete in der ..., ..., FINr. ... (verschmolzen aus den FINrn. ...), Gemarkung ..., ein Mehrfamilienwohnhaus mit neun Wohneinheiten und einer Tiefgarage (Haus-Nr. ...) und südwestlich hiervon ein weiteres Mehrfamilienhaus mit sechs Wohneinheiten (Haus-Nr. ...). Diesbezüglich liegt ein Baugenehmigungsbescheid des Beklagten vom 23. April 2018 vor. Nach Errichtung des Gebäudes, Haus-Nr. ..., monierte der Beklagte, dass dessen Höhenlage nicht den eingereichten und mit Bescheid vom 23. April 2018 genehmigten Plänen entspreche. Nach Einreichung prüffähiger Planunterlagen erließ der Beklagte einen Nachtragsgenehmigungsbescheid vom 12. Oktober 2021.

3

Nachdem am 27. Oktober 2021 dem Beklagten gemeldet wurde, dass die Tiefgaragenzufahrt zu steil sei und sich im vergangenen Winter bereits ein Rutschunfall auf der Zufahrt ereignet habe, wurde seitens des Landratsamtes eine Baukontrolle am 28. Oktober 2021 durchgeführt. Hierbei wurde festgestellt, dass die vorhandene Zu- bzw. Ausfahrt zur Tiefgarage eine Neigung von über 15% habe. Gemessen worden sei

mittels Wasserwaage und Maßstab in der Mitte der Tiefgaragenzufahrt im gewendelten Rampenteil. Es seien insgesamt vier Kontrollmessungen vorgenommen und Neigungen von ca. 20 – 33% festgestellt worden.

4

Mit Schreiben vom 7. Dezember 2021 teilte der Beklagte der Klägerin mit, dass die Zufahrt zur Wohnhausgarage eine Neigung von bis zu 33% am inneren Fahrbahnrand und am äußeren Fahrbahnrand eine Neigung von noch ca. 20% aufweise. Laut § 3 Abs. 1 Satz 1 Garagen- und Stellplatzverordnung (GaStellV) dürfe die Rampenneigung maximal 15% betragen. Die zulässige Rampenneigung würde durch die zu steile Ausführung um ca. 120% überschritten. Wie aus den vorliegenden Brandschutzplänen ersichtlich sei, diene die Rampe nicht nur als Garagenzufahrt und -ausfahrt, sondern auch als Rettungsweg aus der Mittelgarage. Die stark von der GaStellV abweichende Bauausführung könne nicht hingenommen werden. Ein Rampenumbau sei erforderlich. Es sei beabsichtigt, hierzu eine Anordnung zu erlassen, wonach die Tiefgaragenrampe so umzubauen sei, dass die in § 3 Abs. 1 Satz 1 GaStellV zulässige Rampenneigung von max. 15% eingehalten werde. Ebenso sei u.a. beabsichtigt, die Nutzung der Tiefgarage zu untersagen.

5

Die Klägerin legte mit Schreiben vom 12. Dezember 2021 dar, dass die ..., ..., mit der Ausführung der Tiefgaragenabfahrt beauftragt worden sei. Grundlage der Ausführung sei ein Planauszug aus dem genehmigten Bauantrag, der ein Gefälle der Abfahrt mit 15% aufweise. Die Ausführung entspreche offensichtlich nicht der Planung. Die ursprünglich ausführende Firma habe eine Nachbesserung abgelehnt, so dass nur der Klageweg bliebe, der aufgrund des Zeitplans allerdings nicht zielführend sei. Da die Zufahrt von den Bewohnern bereits seit Anfang 2020 problemlos benutzt würde, sei eine Nutzungsuntersagung unverhältnismäßig.

6

Mit Schreiben vom 8. April 2022 an die jeweiligen Erwerber der Wohnungen in den Gebäuden Haus-Nr. ... und ... bat der Beklagte (mittels Formblatt) um Abgabe eines schriftlichen Einverständnisses zur Duldung der Instandsetzung und Nutzungsuntersagung der Tiefgarage gemäß des beigefügten Schreibens an den Bauherrn vom 7. Dezember 2021. Dieses Einverständnis wurde von sämtlichen Erwerbern abgegeben. Die Hauseigentümergeinschaft der Haus-Nr. ... bat jedoch zugleich um Aussetzung der Nutzungsuntersagung.

7

Nach Ausführung einer Nachbesserung durch die ... erfolgte am 14. Juli 2022 seitens des Landratsamtes eine weitere Baukontrolle.

8

Nachfolgend teilte der Beklagte der Klägerin mit Schreiben vom 5. Dezember 2022 mit, dass die bestehende Rampe zwar nachgebessert worden sei, dies jedoch in nicht zufriedenstellender Weise. Zwar sei die Neigung der Rampe verringert worden. Rampeninnenseitig betrage sie jedoch größtenteils noch deutlich mehr als 15%. Es sei daher beabsichtigt, die Klägerin mittels einer Anordnung zu verpflichten, die Tiefgaragenrampe so umzubauen, dass die in § 3 Abs. 1 Satz 1 GaStellV zulässige Rampenneigung von max. 15% eingehalten werde. Hierzu werde Gelegenheit zur Stellungnahme bis spätestens 13. Januar 2023 gegeben. Das Schreiben diene auch als Anhörung zur beabsichtigten Anordnung.

9

Die Klägerin trug mit Schriftsatz ihres Bevollmächtigten vom 11. Januar 2023 samt Plan vor, dass es zutrefte, dass die Rampenneigung von Mittel- und Großgaragen nicht mehr als 15% betragen dürfe. Ferner müsse die Breite der Fahrbahnen mindestens 2,75 m betragen, in gewendelten Rampenbereichen mindestens 3,50 m. Die mit der Ersatzvornahme beauftragte Firma habe versucht, den Mangel bestmöglich zu beseitigen. So würde die gesamte Breite der Zufahrt durchgehend 4,00 m betragen. Selbst im gewendelten Bereich werde die Mindestbreite daher deutlich überschritten. Was die Steigung angehe, seien die Überschreitungen geringfügig. Ziehe man nämlich vom äußeren Radius eine Linie bei 3,50 m und nehme die Mitte der Fahrbreite, liege die durchschnittliche Neigung der Rampe bei 17,2% im inneren Radius und bei 15,2% im äußeren Radius. Eine weitere Reduzierung der Neigung sei technisch nicht machbar. Es dürfte daher die Erteilung einer Abweichung von den Vorgaben des § 3 Abs. 1 Satz 1 GaStellV in Betracht zu ziehen sein. Die nachgebesserte Tiefgaragenzufahrt sei zwischenzeitlich auch von der

Eigentümergeinschaft privatrechtlich abgenommen worden und werde bestimmungsgemäß genutzt. Es gebe keinerlei Beanstandungen. Es werde daher vorgeschlagen, dass die Klägerin eine Änderungsplanung fertige und diese als Tektur mit einem Antrag auf Abweichung zur nachträglichen Genehmigung einreiche.

10

Der Beklagte forderte mit Email vom 12. Januar 2023 eine überarbeitete Zeichnung zu den Steigungen. In dieser seien zusätzlich die Steigungsangaben für die Innenseite, sprich für den Innenradius der Zufahrt, in einem Abstand von 3,5 m zur Außenwand der Tiefgaragenzufahrt zu bemessen und anzugeben. Es sei korrekt, dass man hier auf eine Zufahrtsbreite von 3,50 m abstellen könne. Weiter müssten die nunmehrigen Eigentümer des Anwesens schriftlich bestätigen, dass sie den jetzigen Zustand akzeptierten. Nach Vorlage der Dokumente bzw. Informationen könne der Fall nochmals angeschaut und beurteilt werden.

11

Mit Schriftsatz vom 31. Januar 2023 wurde klägerseits der überarbeitete Plan vorgelegt und im weiteren Verlauf um Fristverlängerung, zuletzt bis 31. März 2023 gebeten. Eine Einreichung der erbetenen schriftlichen Bestätigungen der Eigentümer des Anwesens erfolgte nicht.

12

Mit Bescheid vom 1. November 2023 verpflichtete der Beklagte die Klägerin, die auf dem Grundstück, FINr. ..., Gemarkung ..., befindliche Tiefgaragenrampe so umzubauen, dass diese eine Rampenneigung von maximal 15%, bei gewendelten Rampenteilen bezogen auf den inneren Fahrbahnrand, innehabe (Ziff. 1). Für den Fall der Nichterfüllung der Ziff. 1 werde ein Zwangsgeld i.H.v. 1.500,00 EUR angedroht. Werde die unter der Ziff. 1 genannte Aufforderung bis spätestens acht Wochen nach Unanfechtbarkeit dieser Anordnung nicht vollständig erfüllt, werde das angedrohte Zwangsgeld fällig und eingezogen, ohne dass es eines erneuten Verwaltungsaktes bedürfe (Ziff. 2).

13

Die Anordnung stütze sich auf Art. 54 Abs. 2 Satz 1, 2 BayBO i.V.m. § 3 Abs. 1 Satz 1 GaStellV. Laut § 3 Abs. 1 Satz 1 GaStellV dürfe die Rampenneigung der Tiefgaragenzufahrt maximal 15% betragen. Bei der Tiefgarage handele es sich mit einer Nutzfläche von 647 m² um eine Mittelgarage i.S.d. § 1 Abs. 7 Satz 1 Nr. 2 GaStellV. Die Zufahrt zur Tiefgarage weise eine Neigung von bis zu 25% am inneren Fahrbahnrand auf. Am äußeren Fahrbahnrand betrage die Neigung noch ca. 16%. Die zulässige Rampenneigung werde daher um ca. 60% überschritten und widerspreche öffentlich-rechtlichen Vorschriften, nämlich der GaStellV. Nach Ausübung pflichtgemessen Ermessens sei bauordnungsrechtlich einzuschreiten. Ein längeres Zuwarten sei angesichts betroffener hochgradiger Schutzgüter nicht möglich. Die Anordnung sei auch verhältnismäßig, insbesondere angemessen, da das öffentliche Interesse an baurechtlich rechtmäßigen Zuständen das Interesse des Bauherrn und Eigentümers, die Zustände beizubehalten, überwiege. Da die bauliche Anlage im derzeitigen Zustand kurz- und mittelfristig eine Gefahr für Leben und Gesundheit anderer Menschen, vor allem für die Eigentümer des Wohngebäudes selbst darstelle, sei das Interesse des Adressaten niedriger zu bewerten. Die Rampe diene auch als Rettungsweg aus der Mittelgarage. In den Wintermonaten berge die steile Rampe bei Glätte zudem ein erhebliches Verletzungsrisiko, sei es nun mit dem Pkw oder zu Fuß. Die Klägerin sei Adressat der Anordnung, da sie als Bauherrin Handlungsstörer sei. Das Zwangsgeld stehe in einem angemessenen Verhältnis zu seinem Zweck und beeinträchtige den Adressaten der Anordnung sowie die Öffentlichkeit am wenigsten. Auch sei das wirtschaftliche Interesse des Adressaten bei der Festsetzung der Höhe berücksichtigt worden.

14

Die Klägerin erhob mit Schriftsatz ihres Bevollmächtigten vom 23. November 2023 Klage gegen den Bescheid vom 1. November 2023. Mit Schriftsatz vom 1. Februar 2023 wurde die Klage begründet und zusätzlich zu den mit Schreiben an den Beklagten vom 11. Januar 2023 gemachten Ausführungen dargelegt, dass die Klägerin nach Erhalt des Schreibens des Beklagten vom 7. Dezember 2021 die ausführende Baufirma ... mit Email vom 10. Dezember 2021 aufgefordert habe zu erklären, dass der Mangel beseitigt werde. Nachdem diese sich geweigert habe, habe die Klägerin zunächst Zivilklage gegen die ... auf Zahlung eines Kostenvorschusses zur Mangelbeseitigung erhoben. Nach Ablauf der Mangelbeseitigungsfrist habe die Klägerin die Ersatzvornahme durch die ... ausführen lassen. Hierfür seien der Klägerin Kosten i.H.v. rund 30.000,00 EUR entstanden. Die Anordnung sei an den falschen Adressaten gerichtet. Zu den am Bau Beteiligten, denen die Grundpflichten nach Art. 49 BayBO oblägen, würden neben

der Klägerin als Bauherrin auch der Entwurfsverfasser und der Unternehmer gehören. Die nicht regelkonforme Ausführung habe die ... verschuldet. Insofern wäre es naheliegend gewesen, diese Firma in Anspruch zu nehmen, zumindest hätte man sich im Rahmen des Ermessens hierüber Gedanken machen müssen. Weiter sei der Bescheid bereits deshalb rechtswidrig, da objektiv Unmögliches verlangt werde. Die ... habe bereits bestmöglich versucht, den Mangel zu beseitigen. Es werde bereits jetzt die Stellung eines förmlichen Beweisantrages zu Protokoll auf Einholung eines Bausachverständigengutachtens angekündigt. Da die Rampenneigung nicht mehr optimiert werden könne, verbleibe nur die Möglichkeit gemäß Art. 63 Abs. 1 BayBO eine Abweichung zu erteilen. Die Tiefgaragenzufahrt sei voll funktionsfähig und nutzbar. Eine Gefahr für Leben und Gesundheit anderer Menschen, speziell der Eigentümer, sei nicht zu befürchten. Der Beklagte selbst habe schon die Zulassung einer Abweichung in Aussicht gestellt, sofern die Klägerin ein Dokument vorlege, welches die Zustimmung aller Wohnungseigentümer bestätige. Insofern sei die Argumentation des Beklagten widersprüchlich, wenn er einerseits die Zulassung einer Abweichung in Aussicht stelle, andererseits im Bescheid die Gefahr für Leben und Gesundheit der betroffenen Wohnungseigentümer beschwöre. Die Klägerin sei gerne bereit, mit den zuständigen Rettungsdiensten und der Feuerwehr die Geeignetheit der Zufahrt im Brand- bzw. Rettungsfall zu testen. Es liege nach alledem ein Verstoß gegen den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz vor.

15

Die Klägerin beantragt,

den Bescheid des Landratsamtes ... vom 1. November 2023 aufzuheben.

16

Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen

und führte im Wesentlichen aus, dass die Klägerin über die tatsächliche Neigung hinwegtäuschen wolle. Von einer geringfügigen Abweichung bei der Rampenneigung könne nicht die Rede sein. Die Zulassung einer Abweichung sei nicht möglich. Die Anordnung sei richtigerweise an die Klägerin, die Handlungsstörerin sei, ergangen. Maßgebliches Kriterium bei der Störerauswahl sei die Effektivität der Gefahrenabwehr. Zudem habe die Klägerin selbst vorgetragen, dass die ursprünglich ausführende ... die Mängelbeseitigung abgelehnt habe. Insofern sei es mit Blick auf die Effektivität der Gefahrenabwehr nicht geboten gewesen, an diese Firma heranzutreten. Im Übrigen könne die Klägerin in ihrer Eigenschaft als Bauherrin in Anspruch genommen werden, Art. 49 bis 52 BayBO, Art. 9 LStVG. Bei der Auswahl mehrerer Störer sei in der Regel der Handlungsstörer vor dem Zustandsstörer in Anspruch zu nehmen. Dies sei die Klägerin als Bauherrin, Art. 50 Abs. 1 Satz 1 BayBO. Im Übrigen trete sie im Außenverhältnis als Verantwortliche auf. Dass sich die Neigung der Tiefgaragenrampe nicht mehr flacher gestalten lasse, sei bloße Behauptung der Klägerin. Ein entsprechender Nachweis sei nicht vorgelegt worden. Allein, dass die ... versucht habe, den Mangel bestmöglichst zu beheben, begründe keine Unmöglichkeit des Verlangten. Die Anordnung sei verhältnismäßig.

17

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Gerichtsakte, die beigezogene Behördenakten sowie die Niederschrift über die mündliche Verhandlung am 17. Dezember 2024 verwiesen.

Entscheidungsgründe

18

Die zulässige Klage ist unbegründet und hat daher keinen Erfolg.

19

Der Bescheid des Beklagten vom 1. November 2023 ist rechtmäßig und verletzt die Klägerin nicht in ihren Rechten, § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO.

20

1. Die Anordnung in Ziff. 1 des Bescheides vom 1. November 2023 ist rechtmäßig.

21

Der Beklagte hat die Anordnung in Ziff. 1 des Bescheides zu Recht auf die Ermächtigungsgrundlage des Art. 54 Abs. 2 Satz 1, 2 BayBO i.V.m. § 3 Abs. 1 Satz 1 GaStellV gestützt. Nach Art. 54 Abs. 2 Satz 1 und 2

Halbs. 1 BayBO haben die Bauaufsichtsbehörden bei der Errichtung, Änderung, Nutzungsänderung und Beseitigung sowie bei der Nutzung und Instandhaltung von Anlagen darüber zu wachen, dass die öffentlich-rechtlichen Vorschriften und die auf Grund dieser Vorschriften erlassenen Anordnungen eingehalten werden, soweit nicht andere Behörden zuständig sind. Sie können in Wahrnehmung dieser Aufgaben die erforderlichen Maßnahmen treffen. Speziellere und damit vorrangige Eingriffsnormen sind nicht einschlägig. Bei der Anordnung, die vorhandene Tiefgaragenrampe so umzubauen, dass diese eine Rampenneigung von maximal 15%, bei gewendelten Rampenteilen bezogen auf den inneren Fahrbahnrand, innehat, handelt es sich insbesondere um keine Baubeseitigung (Art. 76 BayBO), sondern um eine Anordnung zur Änderung einer baulichen Anlage, die nicht in einer Beseitigung besteht (vgl. Manssen in BeckOK, BayBO, 31. Ed. Stand: 1.10.2024, Art. 54 Rn. 22), und damit um eine Anordnung i.S.d. Art. 54 Abs. 2 Satz 1 und 2 BayBO.

22

Die formelle Rechtmäßigkeit der Anordnung in Ziff. 1 des Bescheides ist gegeben, insbesondere ist die erforderliche Anhörung mit Schreiben vom 5. Dezember 2022 (Art. 28 BayVwVfG) erfolgt.

23

Die Anordnung ist auch materiell rechtmäßig. Es liegt, was Voraussetzung von Art. 54 Abs. 2 Satz 1, 2 BayBO ist, sowohl formelle als auch materielle Baurechtswidrigkeit vor.

24

a) Die Errichtung der Tiefgaragenrampe mit einer Neigung von mehr als 15% ist formell rechtswidrig. Weder ist das Vorhaben schon allein aufgrund des räumlichen, zeitlichen und funktionellen Zusammenhanges mit dem Gesamtvorhaben der Errichtung der beiden Mehrfamilienhäuser einschließlich Tiefgarage genehmigungsfrei, noch liegt eine Baugenehmigung hierfür vor. Vielmehr wurde mit Bescheid der Beklagten vom 23. April 2018 in Gestalt des Nachtragsbescheides vom 12. Oktober 2021 eine Tiefgaragenrampe mit einer maximalen Steigung von 15% genehmigt wie sich aus den mit Genehmigungsvermerk versehenen Plänen (Plan: KG vom 22.11.2017; Plan: EG vom 5.7.2021; Plan: EG-Abstandsflächen vom 5.7.2021) ergibt.

25

b) Die Errichtung einer Tiefgaragenrampe mit einer Neigung von mehr als 15% ist auch materiell rechtswidrig und kann nicht nachträglich durch eine Genehmigung legalisiert werden.

26

Die von der Klägerin errichtete Tiefgaragenrampe steht im Widerspruch zu § 3 Abs. 1 Satz 1 GaStellV. Hiernach dürfen Rampen von Mittel- und Großgaragen nicht mehr als 15%, bei gewendelten Rampenteilen bezogen auf den inneren Fahrbahnrand, geneigt sein. Bei der errichteten Tiefgarage mit einer Nutzfläche von rund 647 m² handelt es sich um eine Mittelgarage. Gemäß § 1 Abs. 7 Nr. 2 GaStellV sind Garagen mit einer Nutzfläche von 100 m² bis 1.000 m² Mittelgaragen. Die errichtete Rampe der Tiefgarage hat zudem eine Neigung von mehr als 15%, wie selbst die Klägerin mit Schriftsatz ihres Bevollmächtigten vom 11. Januar 2023 und auch in der mündlichen Verhandlung nochmals bestätigte.

27

Eine nachträgliche Genehmigung scheidet vorliegend aus. Hierfür wäre die Erteilung einer Abweichung, Art. 63 BayBO, erforderlich. Vorliegend sind bereits die Tatbestandsvoraussetzungen des Art. 63 BayBO für die Erteilung einer Abweichung hinsichtlich der Rampenneigung nicht gegeben. Nach Art. 63 Abs. 1 Satz 1 sollen Abweichungen von Anforderungen dieses Gesetzes und auf Grund dieses Gesetzes erlassener Vorschriften zulassen werden, wenn sie unter Berücksichtigung des Zwecks der jeweiligen Anforderung und unter Würdigung der öffentlich-rechtlich geschützten nachbarlichen Belange mit den öffentlichen Belangen, insbesondere den Anforderungen des Art. 3 Satz 1 BayBO, vereinbar sind.

28

Zwar ist Art. 3 Abs. 1 Satz 1 GaStellV eine solche, aufgrund der BayBO erlassene Vorschrift, Art. 80 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BayBO, so dass eine Abweichung grundsätzlich möglich ist. Jedoch ist die Erteilung der begehrten Abweichung unter Berücksichtigung des Zwecks des § 3 Abs. 1 Satz 1 GaStellV und unter Würdigung der nachbarlichen Belange nicht mit den öffentlichen Belangen vereinbar. Zunächst ist zu prüfen, ob die begehrte Abweichung unter Berücksichtigung des Zwecks der jeweiligen Anforderung mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist (vgl. Weinmann in BeckOK, BayBO, 31. Ed. 1.10.2024, Art. 63 Rn. 19). Dies ist hier zu verneinen. Die GaStellV will in erster Linie bewirken, dass nur Garagen errichtet und genutzt

werden, deren Sicherheit dem Standard allgemeiner Erwartungen entspricht. Sie regelt vor allem Brandschutzanforderungen, Anforderungen zur Verkehrssicherheit und zum Schutz der Gesundheit. Diese in der GaStellV enthaltenen Anforderungen konkretisieren insbesondere die „Allgemeinen Anforderungen“ des Art. 3 BayBO (vgl. Dirnberger in Busse/Kraus, BayBO, 156. EL Dezember 2024, Anhang zu Art. 47, GaStellV, A. 1. Rn. 1). Speziell die hier einschlägige Regelung in § 3 Abs. 1 Satz 1 GaStellV mit einer höchstzulässigen Rampenneigung von 15% soll die zuverlässige und sichere Funktion der Garage sicherstellen (vgl. Dirnberger in Busse/Kraus, BayBO, 156. EL Dezember 2024, Anhang zu Art. 47, GaStellV, B., Teil II § 3 Rn. 74), dient also der Verkehrssicherheit und damit dem Schutz von Leib und Leben. Steilere Neigungen als die in § 3 Abs. 1 Satz 1 GaStellV vorgesehene bergen die Gefahr, dass einzelne Fahrzeuge liegen bleiben. Sofern sich Rampen, wie vorliegend, im Freien befinden, besteht bei größerer Neigung bei entsprechender Witterung überdies eine erhöhte Rutschgefahr. Dieser Aspekt führte sogar dazu, dass in den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (nunmehr EAR 2023) für im Freien befindliche Rampen eine Neigung von höchstens 10% vorgeschlagen wird, um die sichere Befahrbarkeit auch bei ungünstiger Witterung zu gewährleisten (vgl. zur bisherigen EAR 2005: Dirnberger in Busse/Kraus, BayBO, 156. EL Dezember 2024, Anhang zu Art. 47, GaStellV, B., Teil II § 3 Rn. 74 f.). Was den auch vorgesehenen – so dient die Rampe insbesondere als 1. und 2. Rettungsweg und zudem als Zugang der Bewohner des Hauses Nr. 71 zur Tiefgarage – Verkehr durch Fußgänger angeht, bergen steilere Rampen zudem ein erhöhtes Rutsch- bzw. Stolperrisiko.

29

Bei Erteilung einer Abweichung würden die Normziele des § 3 Abs. 1 Satz 1 GaStellV daher verfehlt werden. Zwar ist auch dann die Erteilung einer Abweichung nicht ausgeschlossen, wie sich aus der Formulierung „berücksichtigen“ in Art. 63 Abs. 1 Satz 1 BayBO ergibt. Ein Zurückbleiben hinter dem von der Norm angestrebten Schutzniveau ist vertretbar, wenn dessen Einhaltung aufgrund der besonderen Umstände des Einzelfalls nicht geboten ist. Die Zulassung der Abweichung setzt also eine Atypik voraus (vgl. Weinmann in BeckOK, BayBO, 31. Ed. 1.10.2024, Art. 63 Rn. 19), welche hier aber nicht gegeben ist. Vielmehr handelt es sich bei der streitgegenständlichen Tiefgaragenrampe um einen Neubau, bei dem eine Rampenneigung von maximal 15% ohne weiteres möglich gewesen wäre. Dass die Rampe planabweichend errichtet wurde, macht den Fall nicht zu einem atypischen. Zudem wird die zulässige Rampenneigung von höchstens 15% nicht nur marginal überschritten, wie die Klägerseite meint. Soweit klägerseits nämlich ausgeführt wird, dass – wenn man vom äußeren Radius eine Linie bei 3,50 m ziehe und die Mitte der Fahrbahnbreite heranziehe – sich eine durchschnittliche Neigung der Rampe im inneren Radius von 17,2% ergebe (und im äußeren Radius von 15,2%), wird verkannt, dass § 3 Abs. 1 Satz 1 GaStellV nach dem eindeutigen Wortlaut auf den inneren Fahrbahnrand abstellt und nicht auf die Mitte der Fahrbahnbreite. Überdies stellt die Norm nicht auf eine durchschnittliche Neigung ab. Soweit der Beklagte einräumt, dass angesichts der hier vorliegenden überobligatorischen Breite der Fahrbahn von 4 m statt 3,50 m die geforderte 15% Neigung in einem Abstand von 3,50 m vom äußeren Fahrbahnrand einzuhalten sei (Email vom 12. Januar 2023) und damit nicht direkt am inneren Fahrbahnrand, liegt auch hier die geforderten 15% übersteigende Neigung von bis zu 25% vor (siehe den mit Schreiben der Klägerbevollmächtigten vom 31. Januar 2023 vorgelegten Plan). Von einer bloß marginalen Überschreitung kann daher keine Rede sein.

30

Ein die Abweichung rechtfertigender Sonderfall kann auch dann vorliegen, wenn sich in der Abwägung besonders schutzwürdige öffentliche Belange gegenüber den mit der Norm verfolgten Belangen durchsetzen. Doch auch dies ist hier nicht der Fall. Welche besonders schutzwürdigen öffentlichen Belange sich gegen die mit der Norm verfolgten Belangen der Verkehrssicherheit und dem Schutz von Leben und Gesundheit durchsetzen sollten, erschließt sich nicht. Abgesehen davon ist auch hier eine Atypik zu verlangen, die nicht gegeben ist. Private Interessen des Bauherrn, die vorliegend zudem in rein wirtschaftlichen Erwägungen liegen, rechtfertigen keine Abweichung (vgl. Dhom/Simon in Busse/Kraus, BayBO, 156. EL Dezember 2024, Art. 63 Rn. 30).

31

Das Landratsamt hat im Übrigen nicht, wie aber die Klägerseite ausführt, die Zulassung einer Abweichung in Aussicht gestellt, falls die Klägerin die Zustimmungserklärungen der Wohnungseigentümer vorlegt. Vielmehr wurde ausweislich der Behördenakte lediglich eine nochmalige Prüfung des Sachverhaltes in Aussicht gestellt.

c) Die Anordnung ist auch im Übrigen rechtmäßig.

33

aa) Sie ist hinreichend bestimmt. Das Erfordernis hinreichender Bestimmtheit, wie es Art. 37 Abs. 1 BayVwVfG normiert, bedeutet, dass die Regelung nach Inhalt, Sinn und Zweck so vollständig, klar und unzweideutig sein muss, dass der Adressat sein Verhalten nach ihr ausrichten und die Behörde auf ihrer Grundlage vollstrecken und weitere Entscheidungen treffen kann. Der Wille der Behörde muss für den Adressaten erkennbar und einer unterschiedlichen subjektiven Beurteilung entzogen sein. Es kommt darauf an, wie der Adressat des Verwaltungsaktes diesen nach Treu und Glauben unter Berücksichtigung aller den Beteiligten bekannter Umstände verstehen durfte (vgl. Dirnberger in Busse/ Kraus, BayBO, 156. EL Dezember 2024, Art. 54 Rn. 71 mit Verweis auf BayVGH, U.v. 8.2.1982, NJW 1982, 2570). Soweit angeordnet wird, dass die bestehende Tiefgaragenrampe so umzubauen ist, dass diese eine Rampenneigung von maximal 15%, bei gewendelten Rampenteilen bezogen auf den inneren Fahrbahnrand hat, wird unter Berücksichtigung des Schriftverkehrs im Zusammenhang mit der Anhörung hinreichend deutlich, wie der genannte „innere Fahrbahnrand“ zu definieren ist. So führte der Beklagte in seiner Antwortmail vom 12. Januar 2023 auf die Stellungnahme des Klägerbevollmächtigten vom 11. Januar 2023 samt Plan und auch im Vermerk vom 29. Juni 2023 aus, dass diesbezüglich auf den Innenradius der Rampe in einem Abstand von 3,5 m zur Außenwand der Tiefgaragenzufahrt abzustellen sei angesichts der überobligatorischen Rampenbreite von 4 m statt 3,50 m. Die im nachgeforderten Plan (von der Klägerseite vorgelegt mit Schreiben vom 31. Januar 2023) eingetragenen Steigungen, die am so definierten „inneren Fahrbahnrand“ mit maximal 25% angegeben werden, werden vom Beklagten auch im streitgegenständlichen Bescheid zitiert. Soweit im Übrigen das Mittel zur Erreichung des Ziels in der Anordnung nicht vorgegeben ist, führt dies nicht zur Unbestimmtheit der Anordnung (vgl. auch: VG Ansbach, U.v. 30.7.2020 – AN 17 K 19.02415 – juris Rn. 37), sondern dient gerade der Verhältnismäßigkeit der Maßnahme.

34

bb) Die angeordnete Maßnahme ist auch tatsächlich durchführbar. Die Klägerseite dringt mit ihrem Einwand, dass die Erfüllung der Anordnung objektiv unmöglich sei, nicht durch. Dass die Nachbesserung durch die ..., die im Wesentlichen in dem Abtrag einer vorhandenen Kuppe im Bereich der Rampe bestand und einen Abschnitt von wenigen Metern der Rampe betraf, nicht zur erwünschten 15%-Neigung führte, sondern weitergehende Maßnahmen nötig sind, führt nicht zur objektiven Unmöglichkeit der Ausführung. Soweit klägerseits weiter vorgetragen wurde, dass zwischen der Ausfahrt aus der Tiefgarage bis zur Höhe der vorderen Hauswand ein Betonüberzug über der Fahrbahn vorhanden sei, weshalb hier eine andere Steigung nicht realisiert werden könne, wird schon verkannt, dass – selbst wenn man den Betonüberzug aus objektiven Gründen belassen müsste, was weder substantiiert vorgetragen wurde noch sonst ersichtlich ist – allein mit einer bereits geringeren Fahrbahnhöhe ab Erreichen dieses Punktes eine Absenkung der Rampenneigung selbst in diesem Bereich möglich ist. Sofern überdies dargetan wurde, dass am oberen Ende der Rampe einschließlich Fundamentierung alles errichtet sei und entfernt werden müsste, um eine flachere Neigung zu erreichen, betrifft dies nicht die objektive Unmöglichkeit der Bauausführung, sondern allein wirtschaftliche Gründe. Im Übrigen gesteht damit auch die Klägerseite die Möglichkeit des Erreichens einer flacheren Neigung ein. Selbst wenn die geforderte maximale Steigung der Rampe von 15% nur erreicht werden kann, indem man nicht nur den räumlichen Abschnitt Ausfahrt Tiefgarage bis derzeitiges oberes Ende der Rampe abflacht, sondern bereits im Bereich der Zufahrt zur Tiefgarage, die von der Straße kommend entlang des Hauses Hausnr. ... nach Norden zur Tiefgarage hin führt, eine Abflachung durchführt, ändert dies nichts an der Geeignetheit der Anordnung. Dass mit einem solchen Vorgehen sogar eine 11%-Neigung erreicht werden kann, führte der Vertreter des Bauamtes in der mündlichen Verhandlung aus. Letztlich gestand auch die Klägerseite ein, dass die maximal 15% Steigung erreicht werden könnten, indem sie ausführte, dass eine reine Nachbesserung nicht möglich, vielmehr ein konstruktiver Eingriff in das Gebäude bzw. das Gelände erforderlich sei und auch Ver- und Entsorgungsleitungen betroffen seien, wozu der Vertreter des Bauamtes ausführte, dass ggf. Eingriffe in die Wände der Rampe, aber nicht in das Gebäude selbst nötig seien. Angesichts der letztlich erfolgten Einlassung der Klägerseite in die Möglichkeit der Umsetzung der Anordnung, den widerlegten Argumenten der Klägerseite und den plausiblen Angaben des Vertreters des Bauamtes in der mündlichen Verhandlung waren weitere Untersuchungen zur tatsächlichen Durchführbarkeit der angeordneten Maßnahme trotz des im Verwaltungsprozess geltenden Untersuchungsgrundsatzes, § 86 Abs. 1 VwGO, nicht veranlasst. Ohnehin hat auch die anwaltlich

vertretene Klägerin keine Beweiserhebung beantragt (vgl. BayVGh, B.v. 21.8.2012 – 6 ZB 11.3015 – juris Rn. 9).

35

cc) Die Anordnung erfolgte zudem ermessensgerecht und wahrt auch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Sie ist geeignet, die sichere und zuverlässige Funktion der Tiefgarage und damit die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und Schaden von Leben und Gesundheit abzuwehren. Die Anordnung ist auch erforderlich, da kein milderer, d.h. die Rechte der Klägerin weniger beeinträchtigendes, aber gleich effektives Mittel in Betracht kommt. Sofern angeboten wurde, die Rampe zu überdachen, würde dies zwar die Verkehrssicherheit bei ungünstigen Witterungsverhältnissen verbessern, ändert jedoch nichts an der auch bei günstigen Witterungsverhältnissen gegebenen Gefahren durch die zu steile Zufahrt. Die Anordnung ist auch angemessen, da das öffentliche Interesse an baurechtlich rechtmäßigen Zuständen das Interesse des Bauherrn, die Zustände beizubehalten, überwiegt. Da die bauliche Anlage im derzeitigen Zustand die Verkehrssicherheit beeinträchtigt und damit eine Gefahr für Leben und Gesundheit anderer Menschen, vor allem für die Eigentümer der beiden Wohngebäude selbst, begründet, ist das Interesse des Klägers niedriger zu bewerten. Zu berücksichtigen ist zudem, dass die Rampe nicht nur dem Fahrzeugverkehr dient, sondern auch als Zugang für Fußgänger, die auf der steilen Rampe, vor allem bei ungünstigen Witterungsverhältnissen, leichter verunglücken als bei einer Rampe mit einer Neigung bis max. 15%. Überdies handelt es sich, wie ausgeführt, nicht lediglich um eine marginale Überschreitung der zulässigen 15%-igen Rampenneigung. Soweit klägerseits angesichts der Kosten der Durchführung der angeordneten Maßnahme eine Unverhältnismäßigkeit beklagt wurde, dringt sie damit nicht durch. Das Gericht verkennt nicht, dass angesichts des bereits fertiggestellten Bauvorhabens die Umsetzung der Anordnung durchaus aufwendig werden kann. Mögliche Kosten der Maßnahme spielen jedoch grundsätzlich keine Rolle, da der Bauherr das Risiko einer von der Baugenehmigung abweichenden Bauausführung selbst zu tragen hat (vgl. BayVGh, U.v. 12.5.2005 – 26 B 03.2454 – juris Rn. 31, VG Ansbach, U.v. 30.7.2020 – AN 17 K 19.02415 – juris Rn. 39; U.v. VG München, U.v. 27.4.2016 – M 9 K 15.5779 – juris Rn. 27; Decker in Busse/Kraus, BayBO, 156. EL Dezember 2024, Art. 76 Rn. 245 m.w.N.) und wirtschaftliche Gesichtspunkte hinter den Rechtsgütern Leben und Gesundheit zurücktreten müssen. Was die Kosten der bereits durchgeführten, aber erfolglosen Nachbesserung angeht, dürften diese – ohne dass es darauf ankommt – ohnehin nicht oder nur zu einem Teil von der Klägerin zu tragen gewesen sein. So trug die Klägerseite auf Frage vor, dass es vor dem Hintergrund einer zivilrechtlichen Klage gegen die ausführende ... bzw. ... (es handele sich um die gleiche Firma) zu einer Zahlung eines Kostenvorschusses für die Nachbesserung gekommen ist.

36

Soweit die Klägerin in der mündlichen Verhandlung auf die im November 2023 eingereichte Bescheinigung Brandschutz II verwies, ergibt sich daraus keine andere gerichtliche Einschätzung. Zwar wird vertreten, dass damit die Übereinstimmung der Nachweise mit den öffentlich-rechtlichen Anforderungen fingiert wird, eine bauaufsichtliche Prüfung der Nachweise entfällt und bauaufsichtliches Einschreiten nur nach Art. 54 Abs. 4 BayBO möglich sei (str., vgl. Shirvani in Busse/Kraus, BayBO, 156. EL Dezember 2024, Art. 62 Rn. 55 ff., Art. 62b Rn. 34, Art. 62a Rn. 44). Ob letzteres vorliegend möglich ist, kann indes offenbleiben, da es auf den Umstand, dass die Tiefgaragenrampe ausweislich des Brandschutznachweises I sowohl erster und zweiter Rettungsweg ist, nicht entscheidungserheblich ankommt. Die streitgegenständliche Anordnung ist bereits – unabhängig von einem Brandfall – im Hinblick auf die mangelnde Verkehrssicherheit und die hierin begründete Gefahr für Leib und Gesundheit sämtlicher Nutzer der Tiefgarage verhältnismäßig und ermessensgerecht. So stellt der Beklagte in seinen Erwägungen entscheidend auf die sicherzustellende Möglichkeit des gefahrlosen und sicheren Weges aus der Tiefgarage ab und verweigerte sich auch in der mündlichen Verhandlung einem Absenken des Schutzniveaus.

37

dd) Auch hinsichtlich der Störerauswahl ist der angegriffene Bescheid nicht zu beanstanden. Der Beklagte hat die Klägerin zu Recht als Handlungsstörerin in Anspruch genommen. Handlungsstörer ist dabei derjenige, der für die Errichtung oder Änderung der formell und materiell rechtswidrigen Anlage unmittelbar verantwortlich ist. Dies ist gemäß Art. 50 Abs. 1 Satz 1 der Bauherr. Ihm wird über Art. 9 Abs. 1 Satz 4 LStVG bzw. über Art. 50 Abs. 1 Satz 1, Satz 2 BayBO das (Fehl-)Verhalten seines Architekten und der zur Bauausführung eingesetzten Bauarbeiter/-firmen zugerechnet (vgl. Decker in BayBO, 156. EL Dezember 2024, Art. 76 Rn. 163; BayVGh, B.v. 10.12.2001 – 26 ZB 99.2680 – juris Rn. 15), so dass nicht zu

beanstanden ist, dass die Klägerin als Bauherrin und nicht etwa die bauausführende ... bzw. ... oder die ... in Anspruch genommen wurde. Die Anordnung ist im Übrigen auch aus Gründen der Effektivität der Gefahrenabwehr richtigerweise an die Handlungsstörerin und nicht gegen die Wohnungseigentümer als Zustandsstörer ergangen. Bei einer von der Baugenehmigung abweichenden Bauausführung liegt es nahe, die erforderlichen Maßnahmen gegen denjenigen zu richten, der als Bauherr dafür einzustehen hat, dass die öffentlich-rechtlichen Vorschriften und die Anordnungen der Bauaufsichtsbehörde eingehalten werden (vgl. BayVGH, B.v. 10.10.2002 – 1 CS 02.1261 – juris Rn. 25 f.; VG Ansbach, U.v. 30.7.2020 – AN 17 K 19.02415 – juris Rn. 41).

38

2. Auch die Zwangsgeldandrohung in Ziff. II. des angegriffenen Bescheides ist rechtmäßig und verletzt die Klägerin nicht in ihren Rechten.

39

Es bedurfte vorliegend insbesondere keiner Duldungsanordnung. Diese ist nötig, wenn der Pflichtige – hier also die Klägerin – zur Erfüllung der auferlegten Pflicht in Rechte Dritter eingreifen muss und der Dritte nicht bereit ist, dies zu dulden (vgl. BayVGH, B.v. 18.9.2017 – 15 CS 17.1675 – juris Rn. 32). Unabhängig davon, ob es sich bei der Tiefgaragenrampe um Gemeinschafts- oder Sondereigentum handelt (wobei wohl von Gemeinschaftseigentum auszugehen ist), erstreckt sich das Eigentum der Wohnungseigentümer auch hierauf, § 93 BGB, und wird durch die Ausführung der Anordnung in Ziff. I. des Bescheides tangiert. Jedoch haben die Eigentümer der Wohnungen in den betroffenen Häusern Hausnrn. ... und ... sich schriftlich bereit erklärt, die Instandsetzung und Nutzungsuntersagung der Tiefgarage gemäß dem Schreiben des Beklagten an die Klägerin vom 7. Dezember 2021 zu dulden. Zwar wurde nach Erteilung der Duldungen die Nachbesserung durch die ... ausgeführt und trug die Klägerin mit Schreiben vom 11. Januar 2023 vor, dass die nachgebesserte Tiefgaragenzufahrt zwischenzeitlich von der Eigentümergemeinschaft privatrechtlich abgenommen worden sei. Die von dem Beklagten geforderten schriftlichen Bestätigungen der Eigentümer, dass diese den jetzigen Zustand akzeptieren, wurden jedoch von der Klägerin, trotz Fristverlängerung, nicht vorgelegt. Da die Nachbesserung der ... das mit Schreiben vom 7. Dezember 2021 beschriebene Ziel, nämlich eine Rampenneigung von max. 15%, nicht erreicht hat, die Duldungen aber genau hierfür erteilt wurden, steht zur Überzeugung des Gerichts fest, dass die erteilten Duldungen auch für eine weitere Baumaßnahme zur Erreichung der maximal 15% Rampenneigung gelten und es der Einholung nochmaliger Duldungen oder des Erlasses von Duldungsanordnungen an die Wohnungseigentümer nicht bedurfte. Bei einer Vermietung der Wohnungen gilt im Übrigen nichts Anderes.

40

3. Die Kostenentscheidung in den Ziffern III. und IV. des Bescheides begegnet keinen Bedenken.

41

4. Der Kostenausspruch folgt aus § 161 Abs. 1, § 154 Abs. 1 VwGO, der über die vorläufige Vollstreckbarkeit der Kostenentscheidung aus § 167 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 VwGO i.V.m. §§ 708 Nr. 11, 711 ZPO.