

# MINISTERIALBLATT

FÜR DAS LAND NORDRHEIN-WESTFALEN

## Ausgabe A

9. Jahrgang

Ausgegeben zu Düsseldorf am 21. März 1956

Nummer 24

### Inhalt

(Schriftliche Mitteilung der veröffentlichten RdErl.: erfolgt nicht.)

A. Landesregierung.	G. Arbeits- und Sozialminister.
B. Ministerpräsident — Staatskanzlei —.	H. Kultusminister.
C. Innenminister.	J. Minister für Wiederaufbau.
D. Finanzminister.	II A. Bauaufsicht. III B. Finanzierung; RdErl. v. 8. 2. 1956, Reichsgaragenordnung — RGaO vom 17. 2. 1939 (RGBl. I S. 210), I. Unzulässigkeit der Ablösung. II. Vorschläge zur Durchführung. III. Wirtschaftlichkeitsberechnung und Finanzierung; hier: im sozialen Wohnungsbau. S. 505.
E. Minister für Wirtschaft und Verkehr.	K. Justizminister.
F. Minister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten.	

### J. Minister für Wiederaufbau

1956 S. 505  
berichtigt durch  
1956 S. 577/78

II A. Bauaufsicht  
III B. Finanzierung

Reichsgaragenordnung —  
RGaO vom 17. Februar 1939 (RGBl. I S. 219)

- I. Unzulässigkeit der Ablösung.
- II. Vorschläge zur Durchführung.
- III. Wirtschaftlichkeitsberechnung und Finanzierung;  
hier: im sozialen Wohnungsbau

RdErl. d. Ministers für Wiederaufbau v. 18. 2. 1956 —  
II A 2 — 2.060 Nr. 320/56  
III B 3 — 4.00 Nr. 410/56

#### I. Unzulänglichkeit der Ablösung

1 Aus Eingaben von Verbänden der Bau- und Wohnungswirtschaft wie auch aus Einzelbeschwerden habe ich festgestellt, daß einige Baugenehmigungsbehörden abweichend von den Vorschriften der RGaO und den Ausführungen meines RdErl. v. 9. 8. 1950 — II A 270/50 — (MBI. NW. S. 825), um Befreiungen zu erleichtern, Erklärungen der Bauherren des Inhalts entgegennehmen, daß diese sich an Stelle der Schaffung von Einstellplätzen nach § 2 RGaO oder Gemeinschaftseinstellplätzen nach § 10 zur Zahlung eines Geldbetrages an die Gemeinde für die Anlegung öffentlicher Parkflächen zur Nutzung im Rahmen des Gemeingebräuchs verpflichten. Eine derartige Befreiungspraxis findet weder im Bauaufsichtsrecht noch in der RGaO eine Stütze und ist daher unzulässig. (Siehe auch RdErl. v. 27. 7. 1955 — n. v. — II A 2 — 2.060 Nr. 1176/55 —, Ziff. 3.)

1.1 „Einstellplätze“ sind nach der Begriffsbestimmung des § 1 RGaO „weder dem ruhenden noch dem fließenden öffentlichen Verkehr dienende Flächen, die zum Einstellen von Kraftfahrzeugen bestimmt sind.“

„Öffentliche Parkplätze“ haben dagegen dem ruhenden öffentlichen Verkehr zu dienen.

Demnach handelt es sich also bei beiden um sich ausschließende Gegensätze. Öffentliche Parkplätze können daher nicht zum Einstellen von Kraftfahrzeugen nach der RGaO dienen.

1.2 So bestimmt denn auch § 2 RGaO folgerichtig, daß Einstellplätze „auf dem Baugrundstück oder in der Nähe“ zu schaffen sind. Zur Erfüllung der Pflicht können auch solche Flächen dienen, die im Eigentum Dritter stehen, auch der Gemeinden, sofern sie nur in Grenzen der nach dem Sinn und Zweck der RGaO hinsichtlich Art, Umfang und Zeit festgelegten Nutzung uneingeschränkt für die Pflichtigen verfügbar gehalten werden. Insoweit können Gemeinschaftseinstellplätze in mehrgeschossigen Anlagen — auch gewerbl. betriebenen — untergebracht werden. Die Zahlung eines angemessenen Betrages an Dritte ist bereits mit RdErl. v. 9. 8. 1950, Ziff. 1.3 für zulässig erklärt worden.

2 Die Ablösung durch Geldleistungen an die Gemeinde zwecks Anlage öffentlicher Parkplätze widerläuft aber nicht nur dem Wortlaut der Vorschriften und den klar erkennbaren Zielen der RGaO, sondern auch den auf realen Tatsachen beruhenden Erkenntnissen, von denen der Gesetzgeber sich hat leiten lassen.

2.1 Die vorhandenen öffentlichen Verkehrsflächen wie auch deren Erweiterungsmöglichkeiten reichen nicht aus, um sowohl dem ruhenden und fließenden öffentlichen Verkehr zu dienen wie außerdem auch noch im Rahmen des Gemeingebräuchs als Abstellfläche, gewissermaßen als Freiluftgarage, von jedermann benutzt zu werden. Daher heißt es in der Präambel zur RGaO: „Zu diesem Zweck müssen Kraftfahrzeuge dort, wo sie regelmäßig längere Zeit stehen, außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen ordnungsgemäß eingesetzt werden.“

Diese Forderung trägt der Tatsache Rechnung,

2.11 daß in einem wohlgeordneten Stadtorganismus öffentliche Gemeingebräuchsflächen sich nicht beliebig erweitern lassen, daß vielmehr im Städtebau eine Ordnung zu verwirklichen ist, in welcher öffentliche Gemeingebräuchsflächen in einem sinnvollen Größenverhältnis zu privaten Flächen stehen müssen,

2.12 daß im Bereich der für eine Bebauung vorgesehenen Flächen in der Regel nicht bebaubare private Grundstücksflächen ausreichend verfügbar sind, sofern sich nur die Bebauung in Grenzen des nach der Bauordnung Zulässigen hält,

2.13 daß nicht die Allgemeinheit, sondern der Eigentümer zur Beseitigung der Gefahren verpflichtet ist, die sich aus dem Gebrauch seiner Sache ergeben,

2.14 daß die Benutzung öffentlicher Flächen zum regelmäßigen, länger dauernden Abstellen von Kraftfahrzeugen — statt des Einstellens i. S. der RGaO — eine mit dem Gemeingebräuchsrecht nicht mehr zu vereinbarende Sondernutzung ist, die in vielen Städten bereits heute sich wie die Störung einer natürlichen Ordnung ausnimmt.

3 Ob die Ablösung der Pflichten aus der RGaO durch Geldleistung für die Anlage öffentlicher Parkplätze auf dem Befreiungswege rechtlich vertretbar ist, richtet sich nach den anerkannten Grundsätzen des Befreiungsrechts selbst.

3.1 Nach § 58, Abs. 2 RGaO kann Befreiung erteilt werden, wenn die öffentlichen Belange die Abweichung erfordern oder wenn die Durchführung der Vorschriften im Einzelfalle zu einer offenbar nicht beabsichtigten Härte führen würde, die Abweichung mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist und keine wesentliche Beeinträchtigung der Belange Beteiliger mit sich bringt.

3.2 Bezuglich der ersten Voraussetzung versteht es sich von selbst, daß die Erteilung einer solchermaßen begründeten Befreiung nicht noch einer anderen Rechtfertigung, etwa der durch Geldleistung, bedarf.

Will aber die Baugenehmigungsbehörde bei Vorliegen einer offenbar nicht beabsichtigten Härte eine Befreiung in Erwägung ziehen, so ist die Vereinbarkeit mit den öffentlichen Belangen danach zu beurteilen, ob und inwieweit die den zwingenden Vorschriften, von denen befreit werden soll, zugrundeliegenden Absichten dies zulassen. Bezeckt die RGaO nach dem Wortlaut der Präambel, daß Kraftfahrzeuge dort, wo sie längere Zeit stehen, außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen ordnungsgemäß eingestellt werden, so fragt es sich, ob durch Befreiung von dieser Vorschrift ordnungswidrige, den ruhenden und fließenden öffentlichen Verkehr störende Verhältnisse eintreten werden. Auf die tatsächlichen Auswirkungen der Befreiung auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs kommt es an, nicht auf die Tragung der Kosten. Ablösen lassen sich nur diese, nicht die Auswirkungen, auch dann nicht, wenn mit den Ablösungsbeträgen zusätzlich öffentliche Parkplätze geschaffen werden, weil diese die Anlage von Einstellplätzen und Garagen nach der Zielsetzung der RGaO nicht zu ersetzen vermögen.

3.3 Die Auswirkungen einer Befreiung durch sinnvolle Auflagen zu mildern, gehört allerdings zu den Möglichkeiten des Befreiungsrechts. Jedoch kann die Ablösung nicht als sinnvoll betrachtet werden:

3.3.1 Einstellplätze und öffentliche Parkplätze sind nach der Begriffsbestimmung des § 1 RGaO sich ausschließende Gegensätze, letztere daher kein geeigneter Ersatz für die ersten, zumindest keinesfalls für die notwendigen Einstellplätze der Bewohner, des Betriebes und seiner Angehörigen nach § 2, Abs. 1.

3.3.2 Anders verhält es sich zwar für die notwendigen Einstellplätze der Besucher und Benutzer in den Fällen des § 2, Abs. 2. Trotz der auch hier geltenden begrifflichen Gegensätzlichkeit bestehen gewisse übereinstimmende Merkmale in der tatsächlichen Nutzungsweise beider Platzarten, so daß die Vereinbarkeit einer Befreiung mit den öffentlichen Belangen mit Rückicht auf das Vorhandensein eines öffentlichen Parkplatzes „in der Nähe“ und in ausreichender Größe gegeben sein könnte. Die ausreichende Größe jedoch erst durch Schaffung zusätzlichen Parkplatzes mit Hilfe von Ablösungsbeträgen herbeiführen zu wollen, ist sinnwidrig. Wenn der Bauherr bereit und in der Lage ist, eine angemessene Ablösung zu

zahlen, so kann dieser Betrag ebenso gut zur Schaffung von Einstellplätzen, ggf. auch in Form von mehrgeschossigen gewerblich betriebenen Anlagen, also in Erfüllung der Pflichten der RGaO verwendet werden, so daß es einer Befreiung gar nicht erst bedarf. In diesem Zusammenhang wird auf das Urteil des OVG Hamburg vom 15. 7. 1954 (Bundesbaublatt 1954 Heft 12 S. 604) verwiesen, das nur ein solches Vorgehen der Baugenehmigungsbehörde, nicht aber, wie irrtümlich des öfteren angenommen, eine Ablösung im Befreiungswege als rechtmäßig bestätigt hat.

4 Bereits mit RdErl. v. 9. 8. 1950, Abs. 1.2 habe ich festgestellt, daß mit der RGaO „nicht etwa den Gemeinden die ihnen obliegende Pflicht zur Anlage öffentlicher Parkplätze abgenommen und den Bauherren auferlegt worden“ ist. Während die RGaO Bestandteil des Bauaufsichtsrechts ist, gehört die Anlage öffentlicher Parkplätze dem kommunalen Fluchtenienrecht, also einem ganz anderen Rechtskreis an. Zwischen beiden besteht kein rechtlicher Zusammenhang. Dennoch beide auf dem Wege des Ermessens dergestalt zu verbinden, daß der Staatsbürger aus seiner öffentlich-rechtlichen Pflicht gemäß der RGaO entlassen und dafür in eine Zahlungspflicht gegenüber der Gemeinde genommen wird, verstößt gegen den seit jeher gültigen Grundsatz des Bauaufsichtsrechts, daß die Baugenehmigungsbehörde nicht durch Versagen der Baueraubnis ein Vorgehen der Gemeinde unterstützen darf, durch welches sich diese widerrechtlich ihr nicht zukommende Vorteile verschafft (Pr.OVG 50 S. 417), selbst dann nicht, wenn der Staatsbürger sich hiermit freiwillig einverstanden erklärt oder eine solche Regelung sogar anstrebt.

## II. Vorschläge zur Durchführung

5 In Abs. 3.2 meines RdErl. vom 25. 6. 1954 — VII C 2 — 2.060 Nr. 1800/54 — (MBI. NW. S. 1061) habe ich darauf hingewiesen, daß angestrebt werden muß, die erforderlichen Einstellplätze und Garagen auf dem Grundstück selbst zu schaffen und daß ferner die Anlage von Einstellplätzen — von seltenen Ausnahmen abgesehen — auf jedem Grundstück auch möglich ist.

Ich habe jedoch festgestellt, daß vielfach nicht so vorgenommen wurde, obgleich Einstellplätze auf dem Grundstück durchaus möglich waren. So sind z. B. im Bereich der geschlossenen Bauweise zahlreiche Gebäude errichtet worden, ohne die hier gegebenen Möglichkeiten auf den Höfen, in den Kellern oder in den Erdgeschossen selbst zu nutzen. Durch eine solche unzulängliche Handhabung der Vorschriften sind beim Wiederaufbau unwiederbringliche Möglichkeiten versäumt worden, Einstellplätze für ruhende Kraftfahrzeuge auf den Grundstücken zu schaffen und somit die Fahrbahnen der Straßen im Interesse des fließenden Verkehrs von Randparkern zu entlasten. Alle Einwände, die gegen die Anordnung der Einstellplätze auf den Grundstücken im Bereich der geschlossenen Bauweise erhoben werden, vermögen angesichts der immer weiter ansteigenden Zahl der Kraftfahrzeuge nicht durchzuziehen. Die zunehmende Verkehrsichte zwingt dazu, jede nur irgendwie sich bietende Möglichkeit, parkende Kraftfahrzeuge von den Straßen zu entfernen, auszunutzen. Dies gilt umso mehr, als die vorhandenen oder noch zu schaffenden öffentlichen Parkflächen ohnehin nicht ausreichen werden, diejenigen Kraftfahrzeuge aufzunehmen, die zu den bereits bebauten Grundstücken gehören, auf denen die Schaffung von Einstellflächen nicht mehr möglich ist.

### 5.1 Überprüfung des Ortsbaurechts.

In manchen Großstädten läßt das Ortsbaurecht eine Ausnutzung der in den Stadtkernen gelegenen Baugrundstücke in solchem Maße zu, daß sowohl die Zahl der Geschosse wie auch die — teilweise hundertprozentige — Ausnutzung der Grundstücke in der Fläche zwangsläufig eine Verkehrsichte mit sich bringen, der weder die verfügbaren Verkehrswege noch die vorhandenen öffentlichen Parkflächen gewachsen sind. Diese fehlerhaft hohe Aus-

nutzung der Grundstücke wirkt sich umso verhängnisvoller aus, als dadurch auch jede Möglichkeit der Naturalerfüllung der RGaO zwangsläufig „verbaut“ wurde. Aus solchen Verhältnissen werden sich für die Zukunft unliebsame bzw. kostspielige Konsequenzen nicht vermeiden lassen, wenn nicht durch sachdienliche ortsbaurechtliche Regelungen hinsichtlich der baulichen Ausnutzung der Grundstücke jeder unvertretbaren Verdichtung des Verkehrs entgegengewirkt wird. Die Planungsbehörden sollten daher im Einvernehmen mit den Bau genehmigungsbehörden das bestehende Ortsbau recht überprüfen.

Darüber hinaus sollten die Baugenehmigungsbehörden auch aus Anlaß der Prüfung von Einzelfällen nicht nur das Einzelgrundstück, sondern auch die Umgebung gemeinsam mit den Planungsbehörden dahingehend untersuchen, welche Maßnahmen zu ergreifen sind, um eine den jeweiligen Verhältnissen entsprechende optimale Lösung zu erreichen.

#### 5.2 Einstellplätze auf den Freiflächen der Grundstücke.

Bei der Unterbringung der Einstellplätze auf den Grundstücken ist zu unterscheiden zwischen den Einstellplätzen für die Bewohner und Betriebsangehörigen (§ 2 (1)) und den für die Besucher und Benutzer (§ 2 (2)).

#### 5.21 Einstellplätze für Bewohner oder Betriebsangehörige.

Die Bewohner und Betriebsangehörigen sind mit den örtlichen Verhältnissen vertraut. Die für sie bestimmten Einstellplätze können deshalb an Stellen liegen, deren Zugänglichkeit besondere Ortskenntnisse voraussetzt. Es bestehen daher keine Bedenken, die Einstellplätze für diesen Personenkreis z. B. in ein etwa nur vom Hof aus zugängliches Kellergeschoß oder bei Großbetrieben ggf. auch auf eine mit Aufzügen zu erreichende Dachfläche zu verlegen. Auch letzteres ist bereits von einigen Bauherren durchgeführt worden.

#### 5.22 Einstellplätze für Besucher.

Die Einstellplätze für Besucher sollen möglichst dort liegen, wo sie leicht gefunden werden können. Dies geschieht z. B. — sofern man sich nicht dazu entschließt, einen Teil des Gebäudes auf Stützen zu stellen — entweder durch gut sichtbar angelegte Durchfahrten zu den als Einstellflächen dienenden Höfen oder Kellergeschossen oder durch Schaffung der Einstellplätze vor den Gebäuden.

Von der letzteren Möglichkeit ist bislang nur wenig Gebrauch gemacht worden. Ich halte es jedoch für angebracht, sofern die Nachbarbelange nicht beeinträchtigt werden und Gründe der Baugestaltung nicht entgegenstehen, die Gebäude soweit hinter die bestehende Fluchtlinie zurücktreten zu lassen, daß die für die Besucher notwendige Zahl der Einstellplätze vor den Gebäuden geschaffen werden kann. Dies wird insbesondere überall dort möglich sein, wo größere Baulücken zu füllen oder größere Eckgrundstücke zu bebauen sind. Eine Zurückverlegung der Bordsteinkante bei gleichzeitiger Schaffung der Einstellflächen als Parktaschen ist hierbei tunlich.

#### 5.23 Einstellplätze auf Eckgrundstücken.

Einzelne Bauordnungen lassen für Eckgrundstücke im Wege der Ausnahme eine erhöhte Ausnutzung bezügl. der Flächenüberbauung zu. Eine solche Ausnutzung wird aber den in der Anlage zur Einheitsbauordnung für die Städte vom 25. 4. 1919 (vgl. Baltz-Fischer, Preußisches Baupolizeirecht, 6. Auflage, S. 311) enthaltenen Weisungen bzw. Empfehlungen nicht gerecht, nach denen im allgemeinen von einer Bevorzugung der Eckgrundstücke abzusehen ist.

Darüber hinaus steht einer derartigen Ausnahme auch die RGaO insoweit entgegen, als Einstellplätze tunlichst auf dem Grundstück selbst zu schaffen sind. Im übrigen gilt auch hier Abs. 5.22.

#### 5.24 Einstellplätze und Garagen in Erdgeschossen.

Bei denjenigen Gebäudearten, deren Nutzung nicht zwingend auf die Inanspruchnahme der Erdgeschoßflächen angewiesen ist, erscheint es in vielen Fällen durchaus zumutbar, Einstellplätze im Erdgeschoß zu schaffen, wenn anders die RGaO nicht erfüllbar ist. Hierbei kann unter Umständen das Gebäude ganz oder teilweise auf Stützen gestellt werden. Die Lage von Einstellplätzen und Garagen in den Erdgeschossen mit den Ausfahrten nach der Straße hin ist insofern vorteilhaft, als das Hintergelände solcher Gebäude von Geräusch- und Geruchsbelästigungen frei bleibt. Die durch die Ausbildung eines niedrigen Einstell-Garagengeschosses erforderlich werdende Überschreitung der sonst zulässigen Gebäudehöhe dürfte im allgemeinen vertretbar sein.

#### 5.25 Einstellplätze bei völlig überbauten Erdgeschossen.

Bei zulässiger hundertprozentiger Grundstücksbebauung im Erdgeschoß in reinen Geschäftsgebieten sollen, sofern die erforderlichen Einstellplätze nicht auf andere Weise geschaffen werden, die Decken der erdgeschossigen Gebäudeteile statisch so bemessen werden, daß sie als Einstellflächen dienen können. Solche Lösungen legen die Bildung von Hofgemeinschaften nahe, um die Zahl der Zu- und Abfahrtsrampen zu beschränken.

#### 5.26 Durchfahrten.

Gegen die Anordnung von Durchfahrten wird häufig eingewendet, daß durch das Ein- und Ausfahren der Verkehr behindert wird. Es darf hierbei jedoch nicht verkannt werden, daß Randparker zusätzlich zu dem auch für sie unvermeidlichen Einschleusen den Verkehr weit mehr dadurch behindern, daß sie die Zahl der Fahrbahnen vermindern oder die Fahrbahn(en) verengen. Diese Art des Parkens bietet somit noch größere Nachteile, als wenn die Kraftfahrzeuge auf den Grundstücken selbst abgestellt werden und die Verkehrsstraße über den Bürgersteig erreichen müssen.

Für benachbarte Grundstücke ist die Anlage gemeinsamer Durchfahrten zu empfehlen. Wenn es auch erfahrungsgemäß schwierig ist, Nachbarn zu einer Übereinkunft zu bewegen, so dürfen doch die Vorteile eines gemeinsamen seitlichen Andienungsweges den beteiligten Bauherren die Wahl einer solchen Lösung erleichtern.

#### 5.27 Rampen in Vorgärten.

Nach § 16 Abs. 2 RGaO dürfen in Vorgärten, die für spätere Straßenverbreiterung in Betracht kommen, Rampen zu Garagen in Keller geschossen nicht angelegt werden. In anderen Vorgärten sollen sie in der Regel nicht zugelassen werden. Da die Garagenbaupflicht häufig jedoch nicht anders erfüllt werden kann, sollten die Baugenehmigungsbehörden auch unter Berücksichtigung der Baugestaltung nach bestimmten Grundsätzen handeln, um Einwänden über Ermessensmißbrauch vorzubeugen (s. LVG Minden, Urt. v. 27. 5. 1952 — Mitt. DSt 1952, S. 124). Durch Ausnutzung von Geländeunterschieden oder durch geschickte Höhen gestaltung des Vorgartengeländes mit zweckentsprechender Heraushebung des Kellergeschosses sind bereits baugestalterisch vorbildliche Lösungen geschaffen worden.

### 5.28 Hintere Andienungsw ege.

Die Zahl der Durchfahrten eines Baublocks kann dadurch weitgehend beschränkt werden, daß auf dem rückwärtigen Teil der Grundstücke Andienungsw ege zu den Einstellplätzen geschaffen werden. Wenn auch solche Andienungsw ege gelegentlich dadurch zu schaffen sind, daß sich die beteiligten Grundstückseigentümer auf Veranlassung der Behörden untereinander einigen, so wird doch die Durchführung einer solchen Maßnahme oft nur dann möglich sein, wenn die Gemeinden neues Ortsbaurecht z. B. durch Aufstellung von Durchführungsplänen schaffen.

### 5.29 Größe und Zahl der Einstellplätze.

In meinem RdErl. v. 9. 8. 1950 — II A 270/50 — habe ich Richtzahlen über die Größe und Anzahl der Einstellplätze bekanntgegeben. Wenn in Ziff. 2.4 d. RdErl. davor gewarnt wurde, die dort angegebenen Richtzahlen schematisch anzuwenden, so sollte diese Warnung keinesfalls Veranlassung geben, diese Zahlen unvertretbar stark zu unterschreiten. Die Baugenehmigungsbehörden sind häufig im Laufe der Durchführung des Baugenehmigungsverfahrens unter dem Druck der Bauherren von den ursprünglich nach den Richtlinien von ihnen geforderten Plätzezahlen so stark abgewichen, daß von einer Erfüllung der RGaO nicht mehr gesprochen werden kann. Ein solches Verfahren ist im Hinblick auf die immer weiter steigende Zahl der Kraftfahrzeuge nicht tragbar. Die in meinem o. a. RdErl. angegebenen Richtzahlen liegen im Hinblick auf die jüngste Entwicklung an der unteren Grenze des Vertretbaren.

### 6 Gemeinschaftsanlagen nach § 10 RGaO.

Von der nach § 10 RGaO gegebenen Möglichkeit zur Ausweisung von Gemeinschaftseinstellplätzen kann auch in der Weise Gebrauch gemacht werden, daß sie entweder als ggf. gewerblich betriebene, ebenerdige oder mehrgeschossige Einstellplätze bzw. Garagen angelegt werden. Mehrgeschossige Anlagen bieten gerade in den dicht bebauten Kerngebieten der Städte auch dann noch die Möglichkeit, die Pflichten der RGaO in wirtschaftlich tragbarem Rahmen zu erfüllen, wenn wegen hoher Grundstückskosten eine nur eingeschossige Nutzung zu unwirtschaftlich sein würde.

### III. Wirtschaftlichkeitsberechnung und Finanzierung

7 Im Zusammenhang mit der Anwendung der Reichsgaragenordnung im öffentlich geförderten sozialen Wohnungsbau hat sich die Frage ergeben, in welchen Fällen und in welchem Umfang die bei der Schaffung von Einstellplätzen, Garagen und Gemeinschaftseinstellplätzen entstehenden Kosten in die Wirtschaftlichkeitsberechnung für öffentlich geförderte Bauvorhaben einbezogen und ob öffentliche Wohnungsbaumittel unmittelbar oder mittelbar zur Kostendeckung in Anspruch genommen werden können.

7.1 Welche Kosten in der Wirtschaftlichkeitsberechnung für öffentlich geförderte Wohnungen angesetzt werden dürfen, ergibt sich aus den Vorschriften der Berechnungsverordnung (BVO) v. 20. 11. 1950 (BGBl. S. 753), die für die Ermittlung der Wirtschaftlichkeit neu geschaffenen Wohnraums anzuwenden sind (§ 1 BVO).

Gegenstand der Wirtschaftlichkeitsberechnung ist die Wirtschaftseinheit, d. h. das Gebäude, das den neu geschaffenen Wohnraum enthält, nebst zugehörigen Nebengebäuden, Anlagen und Einrichtungen und das Baugrundstück (vgl. § 3 Abs. 2 bis 4 BVO). Die Wirtschaftlichkeitsberechnung muß nach § 4 BVO u. a. die Berechnung der Gesamtherstellungskosten enthalten.

Unter den Begriff „Gesamtherstellungskosten“ fallen nach § 5 BVO die Kosten des Baugrundstücks und die Baukosten. Die Kosten von Einstellplätzen und Garagen sowie von Gemeinschaftseinstellplätzen können unter Beachtung des § 7 BVO in der

Wirtschaftlichkeitsberechnung für öffentlich geförderte Bauvorhaben demnach nur angesetzt werden, wenn

7.11 die Einstellplätze, Garagen oder Gemeinschaftseinstellplätze zur Wirtschaftseinheit gehören und

7.12 die Kosten der Einstellplätze, Garagen oder Gemeinschaftseinstellplätze als „Kosten des Baugrundstücks“ oder als „Baukosten“ anzusehen sind.

Sind die zu 7.11 und 7.12 genannten Voraussetzungen nicht erfüllt, so können mithin die dem Bauherrn in Erfüllung seiner Verpflichtungen aus der RGaO entstehenden Kosten in der Wirtschaftlichkeitsberechnung für öffentlich geförderte Bauvorhaben nicht angesetzt werden.

7.2 Einstellplätze sind unbebaute und höchstens mit Schutzdächern versehene Flächen (§ 1 Abs. 1 RGaO), also keine Gebäude. Sie sollen gemäß § 2 Abs. 1 RGaO auf dem Baugrundstück oder in der Nähe des Baugrundstücks geschaffen werden.

7.21 Das Baugrundstück gehört zur Wirtschaftseinheit, auf die sich die Wirtschaftlichkeitsberechnung erstreckt. Es besteht aus den überbauten und den dazugehörigen Flächen, soweit letztere einen angemessenen Umfang nicht überschreiten (§ 3 Abs. 4 Satz 2 BVO). Die Flächen, auf denen die Einstellplätze geschaffen werden, gehören nach den Vorschriften der Berechnungsverordnung zu den „dazugehörigen Flächen“. Wenn sich die dazugehörigen Flächen in aller Regel auch unmittelbar an die überbaute Fläche anschließen werden (z. B. als Hof- oder Gartengrundstück oder als Bauwich), so dürfte es doch unbedenklich sein, eine Fläche, auf welcher Einstellplätze für die Kraftfahrzeuge der zukünftigen Bewohner des öffentlich geförderten Wohngebäudes geschaffen werden sollen, auch dann als „dazugehörige Fläche“ im Sinne der Berechnungsverordnung anzusehen, wenn es sich um eine selbständige Grundstücksparzelle handelt, die von der überbauten Fläche nur durch private oder öffentliche Verkehrswände getrennt ist. Aber auch ein in der Nähe des Wohngebäudes befindliches, nicht nur durch private oder öffentliche Verkehrswände von der überbauten Fläche getrenntes Grundstück wird noch als „dazugehörige Fläche“ im Sinne der Berechnungsverordnung angesehen werden dürfen, wenn es sich im Eigentum des Bauherrn des Wohngebäudes befindet, mit dem Wohngebäude in einem wirtschaftlichen Zusammenhang steht, und auf diesem Grundstück Einstellplätze geschaffen werden, die ausschließlich zum Einstellen von Kraftfahrzeugen der zukünftigen Bewohner des Wohngebäudes bestimmt sind. Es bestehen daher keine Bedenken, die Wirtschaftlichkeitsberechnung für neugeschaffenen öffentlich geförderten Wohnraum unter den Voraussetzungen des vorstehenden Satzes auch auf die Flächen von Einstellplätzen zu erstrecken, die „in der Nähe des Baugrundstücks“ im Sinne des § 2 Abs. 1 RGaO geschaffen werden.

7.22 Soweit sich die Wirtschaftlichkeitsberechnung auf Einstellplätze erstreckt, die „auf dem Baugrundstück oder in der Nähe“ geschaffen werden, sind in der Wirtschaftlichkeitsberechnung der Wert der Grundstücksflächen, die als Einstellplätze für Kraftfahrzeuge hergerichtet werden sollen, und eventuelle Erwerbskosten dieser Flächen unter den „Kosten des Baugrundstücks“ (Nr. 2.11 und Nr. 2.12 der Wirtschaftlichkeitsberechnung Anl. 2 A WBB) anzusetzen. Da Einstellplätze keine Gebäude, die Kosten der Herstellung von Einstellplätzen mithin keine „Kosten der Gebäude (reine Baukosten)“ im Sinne der Nr. 2.1 des DIN-Blattes 276 (Ausgabe März 1954) sind, können die Kosten der Befestigung der Einstellplätze und die Kosten für eventuelle Schutzdächer nur unter den

„Kosten der Außenanlagen“ (Nr. 2.232 der Wirtschaftlichkeitsberechnung Anl. 2 A WBB) angesetzt werden.

7.23 Wenn auch die Kosten der Einstellplätze, die auf dem Baugrundstück oder in der Nähe geschaffen werden, in der Wirtschaftlichkeitsberechnung für öffentlich geförderte Wohnungen ansetzbar sind, so wird hierdurch die Frage ihrer Finanzierung noch nicht geklärt.

Die unmittelbare Inanspruchnahme öffentlicher Wohnungsbaumittel für diesen Zweck verbietet sich wegen der engen Zweckbindung dieser Mittel nach dem Ersten Wohnungsbaugetz. Der in der Wohnungsbaufinanzierung für die Finanzierung der Kosten von nicht unmittelbar oder mittelbar Wohnzwecken dienenden Gebäude Teilen und Anlagen sowie von besonderen Betriebseinrichtungen und Ausstattungen geltende Grundsatz, daß öffentliche Wohnungsbaumittel zur Deckung derartiger Kosten auch nicht mittelbar in Anspruch genommen werden dürfen, kann jedoch hinsichtlich der Kosten der Einstellplätze keine Anwendung finden. Einstellplätze sind ebenso wie z.B. Keller, Waschküchen, Wäschetrocknerräume, Bodenräume als mittelbar Wohnzwecke in den Gemeinschaftskosten enthaltenen Kosten der Einstellplätze sind deshalb nicht wie die Kosten gewerblicher Räume in der Wirtschaftlichkeitsberechnung gesondert auszuweisen. Es ist daher auch nicht der Nachweis erforderlich, daß die Kosten insoweit ausschließlich durch Kapitalmarktmittel und Eigenleistungen des Bauherrn gedeckt werden. Die bei der Schaffung von Einstellplätzen auf dem Baugrundstück oder in der Nähe entstehenden Kosten können vielmehr durch die insgesamt zur Deckung der Gesamtherstellungskosten im Finanzierungsplan ausgewiesenen Mittel mitgedeckt werden. Eine mittelbare Förderung aus öffentlichen Wohnungsbaumitteln ist somit zulässig.

Dies gilt allerdings nur, wenn die Einstellplätze ausschließlich für die Bewohner des öffentlich geförderten Wohngebäudes und für deren Besucher zur Verfügung stehen. Auf zur Vermietung an Dritte bestimmte Einstellplätze, die in der Nähe des Baugrundstücks geschaffen werden, erstreckt sich die Wirtschaftlichkeitsberechnung nicht, da die Fläche derartiger Einstellplätze nicht als „dazugehörige Fläche“ angesehen werden kann. Zur Vermietung an Dritte bestimmte Einstellplätze auf dem Baugrundstück sind wie gewerblich genutzte Flächen oder Räume zu behandeln; die zu ihrer Herstellung entstehenden Kosten folglich in der Wirtschaftlichkeitsberechnung gesondert auszuweisen und nachweislich ausschließlich ohne auch nur mittelbare Inanspruchnahme öffentlicher Wohnungsbaumittel zu finanzieren. Das Vorhandensein von Einstellplätzen auf dem Baugrundstück oder in der Nähe erhöht auch den Wohnwert der Wohnungen. Es ist daher zulässig, den in Nr. 14 Abs. 1 d. RdErl. v. 22. 4. 1954 (MBI. NW. S. 787) betr. Festsetzung von Darlehshöchstsätzen für das Baujahr 1954 genannten Zuschlag zu den normalen Darlehshöchstsätzen für Wohnungen zu gewähren, deren Wohnwert durch die Schaffung von Einstellplätzen auf dem Baugrundstück oder in der Nähe erhöht wird.

#### Einzelpreis dieser Nummer 0,30 DM.

**Einzellieferungen nur durch den Verlag gegen Voreinsendung des Betrages zuzgl. Versandkosten (pro Einzelheft 0,15 DM) auf das Postscheckkonto Köln 8516 August Bagel Verlag GmbH, Düsseldorf.  
(Der Verlag bittet, keine Postwertzeichen einzusenden.)**

7.3 Garagen sind bauliche Anlagen oder Räume, die zum Einstellen von Kraftfahrzeugen bestimmt sind (§ 1 Abs. 2 RGaO).

7.31 Werden Garagen „auf dem Baugrundstück oder in der Nähe“ im Sinne des § 2 Abs. 1 RGaO geschaffen, so gilt bezüglich der Einbeziehung dieser Garagen in die Wirtschaftlichkeitsberechnung für das mit öffentlichen Mitteln geförderte Bauvorhaben das unter Nr. 7.21 Ausgeführte entsprechend.

7.32 Da Garagen bauliche Anlagen, mithin Gebäude sind, sind — soweit sich die Wirtschaftlichkeitsberechnung auf Garagen erstreckt, die „auf dem Baugrundstück oder in der Nähe“ geschaffen werden — in der Wirtschaftlichkeitsberechnung der Wert der Grundstücksflächen, auf denen die Garagen errichtet werden, und eventuelle Erwerbskosten dieser Flächen unter den „Kosten des Baugrundstücks“ (vgl. Nr. 7.22), die Kosten für die Erstellung der Garagen selbst aber unter den „Kosten der Gebäude (reine Baukosten)“ anzusetzen.

7.33 Ein gesonderter Ausweis der Kosten, die für die Schaffung von Garagen entstehen, ist nicht erforderlich, wenn sie den Mietern des geförderten Wohngebäudes zur Benutzung zur Verfügung gestellt werden sollen. Eine vorübergehende Vermietung an andere als die Bewohner des geförderten Gebäudes ist dabei unerheblich. Die Verpflichtung, die geschaffenen Garagen in erster Linie den Bewohnern des geförderten Wohngebäudes zur Nutzung zu überlassen, ist im Bewilligungsbescheid zur Auflage zu machen. Für die Finanzierung gilt im übrigen das unter 7.23 Ausgeführte entsprechend.

7.4 Die Kosten, die bei der Schaffung von Gemeinschafts-Einstellplätzen oder Gemeinschafts-Garagen entstehen, können in die Wirtschaftlichkeitsberechnung für öffentlich geförderte Wohngebäude nicht einbezogen werden, es sei denn, sie würden von dem Eigentümer des öffentlich geförderten Wohngebäudes auf dem Baugrundstück im Sinne des § 3 Abs. 4 BVO geschaffen. Werden in diesem Falle von den Eigentümern anderer Grundstücke Beiträge zur Deckung der Kosten dieser Gemeinschafts-Einstellplätze oder Gemeinschafts-Garagen erbracht, so sind sie in der Wirtschaftlichkeitsberechnung für das öffentlich geförderte Bauvorhaben unter den Finanzierungsmitteln anzusetzen.

Die zur Schaffung von Gemeinschafts-Einstellplätzen oder Gemeinschafts-Garagen an Dritte geleisteten Beiträge (vgl. Nr. 1.2) können als „Kosten der nicht öffentlichen Versorgungsanlagen“ im Sinne der Nr. 1.34 des DIN-Blattes 276 in die Wirtschaftlichkeitsberechnung einbezogen werden. Für die Finanzierung dieser Kosten gelten die Ausführungen unter 7.23 ebenfalls entsprechend.

Beträge, die auf Grund einer privatrechtlichen Vereinbarung mit einer öffentlich-rechtlichen Körperschaft zur Schaffung öffentlicher Parkplätze geleistet werden, können in keinem Falle in der Wirtschaftlichkeitsberechnung angesetzt werden.

An die Regierungspräsidenten,  
den Minister für Wiederaufbau des Landes Nordrhein-Westfalen — Außenstelle Essen —,  
die Bauaufsichtsbehörden,  
Bewilligungsbehörden,  
staatlichen Bauverwaltungen.

— MBI. NW. 1956 S. 505.

