

Entwurf der Muster-Garagenverordnung wirft Fragen auf

Vor einigen Monaten hat die Bauministerkonferenz den Entwurf einer neuen Muster-Garagen- und Stellplatzverordnung (letzte Fassung März 2021) veröffentlicht. Enthalten sind einige begrüßenswerte Änderungen, z.B. die Anpassung der Rettungsweglänge in geschlossenen Mittel- und Großgaragen auf bis zu 35,00 m, Änderungen zur Rauchableitung oder die Klarstellung bzgl. der Anordnung von Trennwänden und deren Öffnungsverschlüssen. Leider wurde im Zuge der Überarbeitung die große Chance vertan, die Vorgabe zur Anordnung von Sicherheitsschleusen vor geschlossenen Mittel- und Großgaragen entfallen zu lassen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass diese Vorgabe aus einer Zeit stammt, als Feuerschutzabschlüsse aufgrund fehlender Dichtungen eine erhebliche Rauchweiterleitung ermöglichen haben. Daher waren Sicherheitsschleusen ursprünglich in zahlreichen Sonderbauverordnungen vorgesehen. Dank moderner feuerhemmender, rauchdichter und selbstschließender Abschlüsse besteht diese Notwendigkeit inzwischen nicht mehr.

Als besonders bedenklich muss jedoch die neue Vorgabe angesehen werden, dass künftig auch offene Mittel- und Großgaragen unterhalb der Hochhausgrenze mindestens über eine feuerhemmende und nichtbrennbare Tragkonstruktion verfügen müssen. Die bisher zulässige Anordnung nichtbrennbarer – jedoch brandschutztechnisch unbemessener – Tragkonstruktionen soll somit entfallen. Interessanterweise legen die Autoren der neuen Verordnung keinerlei Belege für die nunmehr geplante Änderung dieser Vorgaben vor. Die Begründung des Entwurfs führt dazu lediglich aus, dass „die Erleichterungen im bisherigen Absatz 2 unter Ziffer 2 für offene Mittel- und Großgaragen [...] aufgrund der 3-fach höheren Brandlast der heutigen Fahrzeuggenerationen [entfallen]. Die Mindestöffnungsflächen der offenen Garagen haben im Brandfall nicht den Effekt erzielt, den man sich von der Hitzeabstrahlung erhofft hat [...]“

Es mag tatsächlich sein, dass sich die Brandlast herkömmlicher Pkw in den letzten Jahrzehnten deutlich vergrößert hat. Experten versichern jedoch übereinstimmend, dass diese Brandlastvergrößerung nicht zum Kollabieren offener Mittel- und Großgaragen führen wird. Diese Expertise bleibt jedoch bisher offensichtlich ungehört. Auch beim Blick auf Schadensereignisse in den vergangenen Jahren ergibt sich kein abschließendes Bild. Zwar ging ein massives Brandereignis am Flughafen Münster-Osnabrück im Mai 2020 durch die Medien; eine Aufarbeitung in der Fachpresse ist jedoch bisher nicht erfolgt. Von weiteren Schadensereignissen in Stavanger, Wien und Liverpool wird ebenfalls berichtet. Doch auch dazu fehlen entsprechende wissenschaftliche Untersuchungen und Analysen. Und vor allem: Bei keinem dieser Brandereignisse kam es tatsächlich zum brandbedingten Kollabieren der Tragkonstruktion. Es stellt sich daher die Frage, ob vier im gesamten europäischen Raum dokumentierte Brandereignisse geeignet sind, ein in Deutschland bei Zehntausenden Garagen erfolgreich angewendetes Sicherheitskonzept infrage zu stellen. Würden sich die Regelungen der neuen Muster-Garagen- und Stellplatzverordnung allein auf Neubaumaßnahmen beziehen, könnte diese Verschärfung vielleicht widerstandslos hingenommen werden.



Laut Entwurf der neuen Muster-Garagenverordnung ist auch für offene Mittel- und Großgaragen min. ein feuerhemmendes, nichtbrennbares Tragwerk nachzuweisen.

Wie jedoch ist künftig bei Änderungen an bestehenden Garagen zu verfahren, wenn diese rechtskonform ohne klassifizierten Feuerwiderstand errichtet worden sind?

Der Argumentation der Verordnungsgeber folgend würde ferner auch bei unveränderten Garagen ohne nachgewiesene Feuerwiderstandsdauer die Frage im Raum stehen, ob im Brandfall der Verlust der Tragkonstruktion zu befürchten ist. Daher könnten auf der Grundlage der neuen Muster-Garagen- und Stellplatzverordnung auch bei bestehenden Garagen entsprechende Unsicherheiten aufkommen und diese sogar zu Nutzungsuntersagungen durch die zuständigen Bauaufsichten führen. Die Auswirkungen dieser Änderung der Verordnung wären also von großer Tragweite. Bevor durch eine Änderung der Muster-Garagen- und Stellplatzverordnung entsprechende Fakten mit erheblichen Auswirkungen geschaffen werden, wäre eine öffentliche und auf nachvollziehbaren Grundlagen basierende Untersuchung des Sachverhalts durch Experten erforderlich gewesen. In diesem Zusammenhang wäre es zielführend, die Thematik durch einen Expertenrat anhand von Simulationsberechnungen und praktischen Brandversuchen wissenschaftlich zu bewerten. Würde durch diese Untersuchungen belegt, dass offene Mittel- und Großgaragen ohne nachgewiesene Feuerwiderstandsdauer im Brandfall ein Problem darstellen, so wäre die geplante Änderung der Verordnung tatsächlich unbestritten nachvollziehbar und richtig. Aufgrund der aktuellen Faktenlage scheint es jedoch, als genüge den Verfassern der neuen Musterverordnung ein „mulumiges Bauchgefühl“ aufgrund gestiegener Brandlasten von Pkw, um ein seit Jahrzehnten etabliertes Schutzkonzept für offene Garagen über Bord zu werfen. ■

**Dipl.-Ing.
Matthias Dietrich**
Mitglied in
der VdBP

Kontakt

VdBP Vereinigung der Brandschutzplaner e. V.
c/o PHlplan
Anton-Böck-Straße 34
81249 München
info@vdbp.de
www.vdbp.de

