



Deutscher Mieterbund
Nordrhein-Westfalen e.V.

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
16/4191

A02

Stellungnahme des Deutschen Mieterbundes NRW e.V.

„Bauordnung für das Land Nordrhein- Westfalen (Landesbauordnung - BauO NRW)“ Gesetzentwurf der Landesregierung

**zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Bauen,
Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr am 25. Oktober
2016**

Ansprechpartner:

Deutscher Mieterbund Nordrhein-Westfalen e.V.
Hans-Jochem Witzke, Vorsitzender
RA'in Silke Gottschalk, Geschäftsführerin
Kreuzstraße 60, 40210 Düsseldorf
Tel.: 0211/586009-0, Fax: 0211/586009-29, Mobil: 0171/8694219

Der Deutsche Mieterbund Nordrhein-Westfalen e.V. (DMB NRW) ist die Dachorganisation für 50 Mietervereine. Er vertritt die wohnungspolitischen Interessen der Mieterinnen und Mieter in Nordrhein-Westfalen. Über eine Mio. Mieter vertrauen auf die Rechtsberatung der Mietervereine.

Stellungnahme des Deutschen Mieterbundes NRW e.V.

zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr am 25. Oktober 2016

„Bauordnung für das Land Nordrhein“ - Gesetzentwurf der Landesregierung

Zu 1.) Wo sehen Sie Verbesserungen, wo Verschlechterungen im neuen Entwurf der BauO NRW gegenüber der geltenden Fassung?

Der Entwurf der Landesbauordnung enthält Verbesserungen beim Thema „Barrierefreiheit“. So müssen öffentlich zugängliche Bauten insgesamt barrierefrei sein. Die Barrierefreiheit gilt auch für bauliche Anlagen, die für alte Menschen, für Personen mit Kindern und für Menschen mit Behinderungen speziell errichtet werden, unabhängig davon, ob diese Anlagen öffentlich zugänglich sind.

Vor dem Hintergrund des weiterhin voranschreitenden demografischen Wandels ist eine stärkere Fokussierung auf die Realisierung von barrierefreien Standards dringend erforderlich. Hinsichtlich der Umsetzung des Merkmals „Rollstuhlgerechtigkeit“ sind auch immer die dadurch entstehenden zusätzlichen Baukosten zu berücksichtigen (siehe unten).

Eine weitere Verbesserung ist die neue Vorschrift über die Schaffung von Stellplätzen. Hier sollen in Zukunft die Kommunen durch Satzung eine Regelung treffen. Die Kommunen sind mit den Gegebenheiten vor Ort besser betraut, so dass davon auszugehen ist, dass die tatsächliche Anzahl an Stellplätzen in Zukunft genauer den tatsächlichen Bedarf abbildet.

Viele Investoren und Bauherrn beklagen, dass Genehmigungsverfahren zu viel Zeit in Anspruch nehmen. Der Prüfungsumfang auf kommunaler Ebene ist häufig mit einem hohen bürokratischen Aufwand verbunden, der zur Verzögerung von Vorhaben führt. In diesem Entwurf fehlt es an Vorschlägen zur Beschleunigung von Verfahrensabläufen und zum Bürokratieabbau, so dass Genehmigungen schneller realisiert werden können. Durch das Vorantreiben des Wohnungsneubaus könnten Wohnraumengpässe, gerade in den großen Städten abgewendet werden, so dass auch Mieten nicht überproportional ansteigen bzw. gedämpft werden.

Die Kosten für das Bauen sind in den letzten Jahren immer weiter angestiegen. Im Entwurf fehlt es deshalb ebenfalls an Vorschlägen zur Reduzierung von Baukosten. Durch den Wegfall des Freistellungsverfahrens und durch eine feste Quote für rollstuhlgerechte Wohnungen ist mit einer zusätzlichen Baukostenbelastung zu rechnen.

Darüber hinaus enthält der Entwurf für die Aufzugspflicht eine Vorgabe, wonach diese bei mehr als drei Geschossen und nicht wie bisher bei mehr als fünf Geschossen einzubauen sind. Vor dem Hintergrund einer älter werdenden Gesellschaft erscheint dies durchaus nachvollziehbar. Andererseits sind dabei auch immer die damit verbundenen höheren Kosten zu berücksichtigen. Vor diesem Hintergrund sollten Bauwillige selber entscheiden, ob der Markt eine Ausweitung der Aufzugspflicht hergibt.

Zu 2.) Wie wirkt sich der Wegfall des bisherigen § 67 BauO NRW (genehmigungsfreie Wohngebäude, Stellplätze und Garagen) aus?

§ 67 BauO NRW in der bisherigen Fassung wurde gestrichen, da er in der Praxis wohl nicht die erhoffte Entlastung der Bauaufsichtsbehörden gebracht hat. Häufig ist an die Stelle eines Genehmigungsverfahrens ein nachträgliches ordnungsbehördliches Einschreiten getreten.

Durch die Abschaffung des Freistellungsverfahrens werden jedoch künftig mehr Baugenehmigungsverfahren bei den unteren Bauaufsichtsbehörden durchzuführen sein. Hier ist vor allem mit einem personellen Mehrbedarf zu rechnen. Dies sollte vor dem Hintergrund der schwierigen Haushaltslage einiger Kommunen immer berücksichtigt werden. Auch sollte dies nicht zur Folge haben, dass sich Genehmigungsverfahren weiter in die Länge ziehen.

Zudem fallen durch den Wegfall auch für den Bauherrn zusätzliche Genehmigungsgebühren an.

Zu 3.) Glauben Sie, dass der Entwurf grundsätzlich dazu beiträgt, unnötige Bürokratie abzubauen?

Teilweise wurden Vorschriften gestrichen, die einen Mehraufwand für die Bauherren darstellten. Hierzu zählen vor allem die Regelungen zur Geschossigkeit von Gebäuden, zur Errichtung von Terrassenüberdachungen, zum Einbau von Treppenliften und zur Eintragung von Baulasten. Vor diesem Hintergrund ist von einem Abbau von Bürokratie zu sprechen. Gleiches gilt für die Erleichterungen an die Anforderungen der Landesbauordnung für das Bauen mit Holz.

Andererseits entfällt das Freistellungsverfahren, so dass hier mit einem Mehraufwand bei den Genehmigungsverfahren zu rechnen ist.

Auch die Neuregelungen zur Umsetzung des europäischen Rechts, wie die europäische Bauprodukteverordnung werden zu einem bürokratischen Mehraufwand führen. Um zu gewährleisten dass das Niveau der Bauwerkssicherheit gehalten werden kann, gibt es hierzu zusätzlich eine neu geschaffene Verwaltungsvorschrift.

Beim Brandschutz führen die getrennte Betrachtung der Baustoff- und Bauteilanforderungen sowie die Einführung von Schutzzielbeschreibungen zu einem bürokratischen Mehraufwand.

Da den Gemeinden die Befugnis erteilt werden soll, Zahl und Ausstattung von KFZ-Stellplätzen künftig selbst zu regeln, wird auch dies zu mehr Bürokratie an dieser Stelle führen; dies ist jedoch vor dem Hintergrund der Praktikabilität dieser Regelung in Kauf zu nehmen (siehe unten).

Zu 5.) Sind Sie der Meinung, dass der Gesetzesentwurf dazu beitragen wird, kostengünstiger zu bauen?

Durch eine Quote beim Merkmal „Rollstuhlgerechtigkeit“ ist mit einem Mehrkostenaufwand beim Bauen zu rechnen.

Darüber hinaus fallen durch den Wegfall des Freistellungsverfahrens zusätzliche Genehmigungsgebühren an.

Andererseits ist durch die Änderung bei der Stellplatzregelung davon auszugehen, dass die Anzahl der Stellplätze in Zukunft nach dem tatsächlichen Bedarf ausgerichtet sein wird. Vor allem bei Beständen, in denen eine große Zahl von Transferleistungsempfängern wohnen

oder auch in vielen großen Städten mit gut ausgebautem öffentlichen Nahverkehr, ist davon auszugehen, dass in Zukunft weniger Stellplätze errichtet werden. Heute schon stehen in zahlreichen Städten große Tiefgaragen, die mehrgeschossigen Gebäuden zuzuordnen sind, leer. Dadurch können Kosten beim Bauen eingespart werden.

Zu 8.) Wie stehen Sie zu den Vorschriften zum barrierefreien Bauen? Haben Sie hier andere Vorschläge und wie begründen Sie diese ggf.?

Aufgrund des zunehmenden Anteils Hochbetagter und des damit verbundenen Anteils von Menschen mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen wird, nach Angaben des BBSR, bis 2030 der zusätzliche Bedarf an weitestgehend barrierefreien Wohnungen bei mindestens 2,9 Millionen liegen. Um den zusätzlichen Bedarf in diesem Segment bis 2030 zu decken, müssten jährlich rund 190 Tsd. altengerechte Wohnungen geschaffen werden.

Neben den öffentlich zugänglichen Gebäuden, die in ihrer Gesamtheit barrierefrei sein sollen, sollen darüber hinaus auch barrierefreie und, zu einer bestimmten Quote, auch rollstuhlgerechte Wohnungen gebaut werden. Durch die Umsetzung des Merkmals „Rollstuhlgerechtigkeit“ ist mit Mehrkosten zu rechnen, da sich in diesem Fall neben bestimmten Ausstattungsmerkmalen auch der Grundriss einer Wohnung und des Treppenhauses grundlegend verändert.

Der finanzielle Mehraufwand wird sich auch durch steigende Mieten bemerkbar machen. Viele Menschen, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind verfügen auch über ein geringeres Einkommen. Immer noch haben diese Menschen es schwerer einen Arbeitsplatz zu finden oder sie können aufgrund der körperlichen Beeinträchtigung nicht oder nur eingeschränkt arbeiten.

Vor diesem Hintergrund wird seitens der Wohnungswirtschaft häufig kritisiert, dass der Aufwand nicht wirtschaftlich sei, da sich nicht genug Abnehmer für diese, aufgrund einer Quote festgelegten Wohnungen, finden lassen. Andererseits wird seitens der Sozialverbände häufig kritisiert, dass es zu wenig barrierefreie und insbesondere auch rollstuhlgerechte Wohnungen gebe.

Wir regen deshalb an und bitten dies bei der Festlegung einer Quote zu berücksichtigen und diesen Vorschlag auch selbst mit voranzutreiben, dass bei den Kommunen eine zentrale Stelle geschaffen wird, bei der alle barrierefreien Wohnungen nach ihren speziellen Ausstattungsmerkmalen registriert werden. Darüber hinaus müsste festgehalten werden, welchen Bedarf hinsichtlich der Ausstattungsmerkmale der Wohnungssuchende hat. Die Kommunen sollten also nicht nur öffentlich-geförderte barrierefreie Wohnungen vermitteln, sondern auch frei finanzierte. Dies hätte auch den Vorteil, dass Wohnungen, die mit Mitteln der Krankenkassen kostenaufwendig barrierefrei ausgestattet werden, später nicht wieder zurückgebaut werden müssen.

Gleichzeitig müsste hinreichend, insbesondere seitens der Sozialverbände und der Städte kommuniziert werden, dass es eine solche Stelle bei den Städten gibt, so dass auf diesem Weg Angebot und Nachfrage sinnvoll zusammengeführt werden.

Zu 9.) Inwiefern sehen Sie eine verbindliche Quote für rollstuhlgerechte Wohnungen in der Landesbauordnung für die Ausgestaltung einer bedarfsgerechten Wohnungspolitik als zweckdienlich an?

Wie bereits erörtert halten weite Teile der Wohnungswirtschaft eine derartige Quote für unwirtschaftlich, da es in der Praxis hierfür keinen Bedarf gebe. Die Diskussion um das Ob und die Höhe einer Quote ist sehr schwierig, da es keine Statistik über den genauen Bedarf an

diesen Wohnungen gibt. Bevor eine verbindliche Quote eingeführt wird, hätte man sich über die tatsächlichen Hintergründe ein umfassendes Bild anhand von statistischen Daten machen müssen.

Darüber hinaus befürworten wir die bereits beschriebene Stelle, die bei den Kommunen zentral Angebot und Nachfrage dieser Wohnungen koordiniert.

Zu 10.) Ist die Barrierefreiheit jeweils ausreichend eindeutig definiert? An welchen Stellen gibt es Unklarheiten?

§ 2 Abs. 11 enthält nun eine allgemeine Definition des Begriffs „Barrierefreiheit“ („Barrierefrei sind alle baulichen Anlagen, soweit sie für alle Menschen ihrem Zweck entsprechend in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind“). § 48 Abs. 2 differenziert zwischen dem Begriff der „Barrierefreiheit“ und „Rollstuhlgerechtigkeit“; eine Definition dieser Begriffe enthält er nicht.

Wir regen an, dass § 2 Abs. 11 bzw. § 48 Abs. 2 einen Verweis auf die DIN Norm 18040 Teil 2 (Barrierefreiheit) und 18040 Teil 2 (R) (Rollstuhlgerechtigkeit) enthält, damit die konkrete Ausgestaltung beider Begriffe in der baulichen Umsetzung klarer wird.

Zu 11.) Glauben Sie, dass die bestehende Diskriminierung des Werkstoffes Holz mit dem Entwurf – wenigstens partiell – überwunden wird?

Der Entwurf enthält eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für die mehrgeschossige Bauweise mit Holz. Wir begrüßen diese Regelung. Der Werkstoff Holz hat den Vorteil, dass Gebäude damit schnell und preisgünstig errichtet werden können. Gerade vor dem Hintergrund der derzeitigen Situation auf dem Wohnungsmarkt. Spielen diese beiden Faktoren eine wichtige Rolle.

Zu 13.) Unterstützt der Entwurf neue Mobilitätskonzepte?

Nach dem Entwurf sollen die Kommunen durch Satzung über die Errichtung von Stellplätzen und Fahrradstellplätzen entscheiden. Gerade in den großen Städten hat sich durch Nutzergemeinschaften in Form von Carsharingmodellen und Mitfahrzentralen neben einem gut ausgebauten öffentlichen Nahverkehr der Bedarf an Stellplätzen je nach Stadtteil verändert.

Darüber hinaus wäre ebenfalls denkbar, dass beispielsweise durch die in Zukunft vermehrte Nutzung von E-Bikes ein höherer Bedarf an Fahrradstellplätzen vorliegt. Dies sind Fragen, die nur die jeweilige Kommune selbst beantworten kann, so dass durch die Ermächtigung der Kommunen diese neuen Mobilitätskonzepte stärker berücksichtigt und damit auch unterstützt werden können.

Zu 15.) Werden neue Wohnformen und neue Eigentumsformen (z.B. Mehrgenerationenhäuser, Baugruppen) vom vorliegenden Entwurf zumindest gedanklich gefördert und unterstützt? Was ließe sich hier noch verbessern?

Die Barrierefreiheit einer Wohnung ist eine Voraussetzung für die Aufrechterhaltung eines selbstständigen Haushalts bei körperlicher Beeinträchtigung. Daher ist nicht aufgrund jeder körperlichen Einschränkung ein Umzug in eine Einrichtung erforderlich und von den meisten auch nicht gewollt. Nach Angaben des statistischen Bundesamtes lebten im vergangenen Jahr rund 93 Prozent der über 65-jährigen in ihren „eigenen vier Wänden“. Nur vier Prozent lebten in Altenpflegeheimen, die Anderen in besonderen Wohnformen wie z.B. Pflegewohn-

gruppen. Damit fördern die strengeren Anforderungen an die Barrierefreiheit auch das Wohnen im eigenen Zuhause und in neuen Wohnformen außerhalb von Pflegeeinrichtungen, wie zum Beispiel in Mehrgenerationenhäusern.

Mit Blick auf die Zukunft könnte es sinnvoll sein, alle Wohnungen barrierefrei zu planen. Dies entspricht nicht zuletzt dem Interesse behinderter oder älterer Menschen. Auch Kindern und Eltern mit Kinderwagen kommt eine barrierefreie Gestaltung zu Gute. Bei rechtzeitiger Planung lässt es sich am kostenverträglichsten realisieren.

Anders ist dies beim rollstuhlgerechten Bauen. Hier muss eine beachtliche Mehrkostenbelastung einkalkuliert werden.

Zu 18.) Wie kann sichergestellt werden, dass eine fehlende Stellplatzverpflichtung nicht zur Inanspruchnahme von Stellplätzen in benachbarten Wohnquartieren führen?

Sinn und Zweck der Übertragung der Entscheidung über die Errichtung von Stellplätzen auf die Kommunen ist, dass diese sich aufgrund der Kenntnis der Begebenheiten vor Ort ein besseres Bild vom tatsächlichen Bedarf machen können. Dass Autofahrer Stellplätze benachbarter Quartiere benutzen, würde bedeuten, dass für ein Wohnquartier zu wenige Stellplätze errichtet worden sind. Genau dies soll ja mit der neuen Regelung vermieden werden. Die Städte sind vertraut mit den unterschiedlichen Anforderungen vor Ort.

Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass bereits jetzt ein Großteil des Stadtverkehrs sog. „Parkplatzsuchverkehr“ ist. Dieser würde durch die eingeschränkte Bereitstellung von Stellplätzen ggf. noch zunehmen. Es ist deshalb erforderlich, dass vorab eine genaue Bestandsanalyse vor Ort zum jeweiligen Bedarf zu erfolgen hat.

Zu 20.) Die Entscheidung über den Stellplatzbedarf für Autos und für Fahrräder sollen künftig die Stadträte und nicht mehr die Bauaufsichtsbehörden treffen. Welche Chancen und Risiken sehen Sie durch diese Aufgabenübertragung die Kommunen?

Der Bedarf an Stellplätzen für PKW hat sich in den letzten Jahren verändert. Immer mehr Menschen steigen auf Fahrräder oder öffentliche Verkehrsmittel um. Dies gilt insbesondere für große Städte mit einem gut ausgebauten Personennahverkehr. Dadurch stehen Tiefgaragenstellplätze häufiger leer. Dies gilt insbesondere für Stellplätze, die im Zusammenhang mit großen Wohnblocks gebaut werden, in denen viele Menschen mit Transferleistungsbezug leben. Hier werden weniger Stellplätze benötigt, als tatsächlich vorhanden sind. Zudem werden Tiefgaragen in manchen Fällen als Angsträume gemieden.

Gerade in den stark nachgefragten Großstädten, ist dies auch im Hinblick auf Verdichtungspotentiale erforderlich. So könnten an den so freiwerdenden Standorten neue Wohnungen entstehen. Außerdem führen die Kosten für den Bau von Stellplätzen zu erheblichen Kostensteigerungen, die sich später auch bei den Mieten widerspiegeln.