

Bauindustrieverband NRW e.V. • Postfach 10 54 62 • 40045 Düsseldorf

Herrn  
Dieter Hilser MdL  
Vorsitzender des Ausschusses für Bauen,  
Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des  
Landtages von Nordrhein-Westfalen  
---per Email ---

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
16. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME**  
**16/4283**

A02

**Bauindustrieverband  
Nordrhein-Westfalen e.V.**

**RA'in Prof. Beate Wiemann**  
Hauptgeschäftsführerin  
Geschäftsführendes Vorstandsmitglied

Uhlandstraße 56  
40237 Düsseldorf

Postfach 10 54 62  
40045 Düsseldorf

Telefon 0211 67 03-212  
Telefax 0211 67 03-123  
b.wiemann@bauindustrie-nrw.de  
www.bauindustrie-nrw.de

29. September 2016  
Wie/Siew.

### **Stellungnahme der Bauindustrie NRW / Öffentliche Anhörung zur Landesbauordnung NRW**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,  
sehr geehrter Herr Hilser,

als Bauindustrieverband Nordrhein-Westfalen danken wir dem Ausschuss und seinen Mitgliedern, zum Gesetzentwurf der Landesregierung zu einer Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen Stellung nehmen zu dürfen.

Als Vertretung kleinerer bis großer mittelständischer und international erfahrener Bauunternehmen bestätigen sich unsere Mitglieder in der unmittelbaren Bauausführung z.B. von Wohngebäuden sowie Gewerbe- und Industriebauten.

Unter Verwendung des vom Ausschuss aufgestellten Fragenkataloges nehmen wir, unserer anbei liegenden Stellungnahme zu entnehmen, wie folgt Stellung.

Dem Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr wünschen wir eine erfolgreiche Diskussion und Beratung der eingehenden Stellungnahmen.

Für Rückfragen stehen wir allen Mitgliedern des Hauses selbstverständlich gerne zur Verfügung..

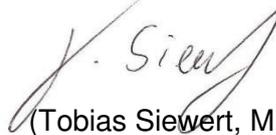
Mit freundlichen Grüßen

Bauindustrieverband Nordrhein-Westfalen e.V.  
Die Hauptgeschäftsführerin



(RA'in Prof. Beate Wiemann)

Der Leiter Politik



(Tobias Siewert, M.A.)



## STELLUNGNAHME

**für die Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landtages von Nordrhein-Westfalen zum Gesetzentwurf der Landesregierung „Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbauordnung – BauO NRW)“ mit der Drucksache 16/12119**

**29.09.2016**

---

Der Bauindustrieverband NRW ist als Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband ein freiwilliger Zusammenschluss von nordrhein-westfälischen Unternehmen der Bauindustrie. Als größtes Kompetenzzentrum der Bauindustrie betreut und repräsentiert er mehr als 300 Mitgliedsunternehmen. Von kleinen Familienbetrieben über kleinere bis große mittelständische Unternehmen und Niederlassungen international agierender Baukonzerne sind die Unternehmen der Bauindustrie Nordrhein-Westfalen in allen Bausparten tätig. Der Verband ist der größte bauindustrielle Landesverband in der Bundesrepublik Deutschland. Die Mitgliedsunternehmen betätigen sich in allen Bereichen des Hoch- und Tiefbaus und agieren dabei sowohl als Partner von privaten als auch vielfach von öffentlichen Auftraggebern.

---

Als Bauindustrieverband Nordrhein-Westfalen vertreten wir mittelständische und große Bauunternehmen aller Gewerke, die grenzüberschreitend in Deutschland, aber auch im europäischen Ausland tätig sind. Für eine effiziente, zeit- und kostensparende Planung und Bauausführung bedarf es der Vereinheitlichung, zumindest jedoch der Angleichung von individuellen Regeln, Anforderungen und Standards. Nahezu jede ausschließlich in einem Bundesland oder in einer Kommune geltende Regel verursacht bürokratischen und finanziellen Mehraufwand, der politischen Zielen und effizientem Wirtschaften in den Unternehmen und Betrieben entgegensteht.

Der Entwurf zur Landesbauordnung befasst sich in weiten Teilen mit dem Themenkomplex „Wohnungsbau“. Alle politischen Kräfte, Verbände und Institutionen der Bau-, Immobilien- und Wohnungswirtschaft eint das Ziel, mehr bezahlbaren Wohnraum für finanziell schlechter gestellte Bürger in unseren Groß- und Universitätsstädten zur Verfügung zu stellen. Dies ist notwendig, um allen Mitgliedern der Gesellschaft soziale Teilhabe sowohl im Quartier als auch in der Stadt zu ermöglichen. Der Wohnungsbau profitiert momentan massiv von der bislang anhaltenden Niedrigzinsphase. Baukredite sind günstig, andere Anlageformen wenig rentabel. Die überdurchschnittlich gute Wohnungsbaukonjunktur ist dabei kaum auf politische Entscheidungen zurückzuführen. Während das Wohnraumangebot im preissensiblen Bereich sinkt, verteuern Bund und Land den Wohnungsbau durch immer neue Anforderungen, Standards und Normen und konterkarieren damit ihre eigenen wohnungsbaupolitischen Ziele.

Aus Sicht der Bauindustrie gilt jedoch: Der Wohnungsbau muss Priorität genießen.

**Den Fragenkatalog beantworten wir wie folgt:**

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

**Verbesserungen:**

Der Gesetzentwurf sieht bislang eine signifikante und mehrere kleinere Verbesserungen zum Status Quo vor.

Von entscheidender Bedeutung ist die Änderung und Erleichterung in § 50 „Stellplätze“, mit der die Festlegungskompetenz, ob und wenn ja, wie viele Stellplätze bei Neubau, Änderung oder Nutzungsänderung einer Immobilie hergestellt werden müssen, auf die Kommunen übergeht. Gerade in stark verdichteten Regionen und Quartieren stellen Stellplätze, hier aufgrund des Flächenmangels quasi automatisch mit „Tiefgaragen“ gleichzusetzen, einen massiven Kostenfaktor für den stark nachgefragten und politisch gewollten Wohnungsbau dar.

Die Neuregelung garantiert nun eine bedarfsnahe Ermittlung und Festlegung, in welchem Maßstab Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Abstellplätze für Fahrräder zur Verfügung gestellt werden müssen. Von besonderer Bedeutung ist dabei, die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse in den verschiedenen Regionen des Landes zu berücksichtigen. Neben den sich wandelnden Mobilitätsansprüchen der Bevölkerung (insbesondere in urbanen Regionen) muss das ÖPNV-Angebot vor Ort Eingang in die Festlegung finden. Die Voraussetzung für eine bedarfsgerechte Vorgabe auf Basis realer Zustände vor Ort ist nun gegeben. Dies begrüßt die Bauindustrie Nordrhein-Westfalen ausdrücklich. Allerdings sehen wir es von ebenso großer Bedeutung, dass die im Rahmen einer Stellplatzabgabe eingenommen Mittel in der Kommune zweckgebunden in die Schaffung von (Ab-)Stellplätzen investiert werden und nicht dem allgemeinen Haushalt zur freien Verwendung zufließen.

Die in § 54 verankerte „Barrierefreiheit öffentlicher Anlagen“ ist mit ihrem Regelungsumfang im Gesetzentwurf nun gestrafft, zugleich jedoch umfassend formuliert. Einzig die hier „in erforderlichem Umfang“ geforderte Barrierefreiheit ist nicht ausreichend konkretisiert.

Während zu einem früheren Zeitpunkt in § 56 „Bauherrin, Bauherr“ noch vorgesehen war, dass dieser neben dem Bauleiter auch den/die Entwurfsverfasser/in und den/die Unternehmer/in mitzuteilen habe, wird dies im Gesetzentwurf nun wieder auf die bisherige Vorgabe reduziert. Nach dieser hat der Bauherr nur den/die Bauleiter/in mitzuteilen. Dies ist eine richtige Entscheidung gegen zusätzliche Bürokratie am Bau.

In § 61 (2) „Aufgaben und Befugnisse der Bauaufsichtsbehörden“ wird eine Konkretisierung vorgenommen, zu welchen Regelungsbereichen Bauaufsichtsbehörden eine Beibehaltung des Status Quo verlangen können. Diese Konkretisierung wird durch die Bauindustrie Nordrhein-Westfalen begrüßt.

Darüber hinaus findet die im Gesetzentwurf vorgesehene Erleichterung zum „Bauen mit Holz“ unter Verwendung und Bestimmung von Gebäudeklassen die Zustimmung der Bauindustrie.

## **Verschlechterungen:**

Die im Gesetzentwurf aus Sicht der Bauindustrie bislang vorgesehenen Schlechterstellungen und Verschärfungen werden hier kurz angerissen und im weiteren Verlauf näher erläutert.

§ 2 (3) „Höhe von Gebäuden“ bezieht sich nicht auf das real geplante Gebäude

*(Vorschlag: Höhe [...] ist das Maß [...], in dem ein Aufenthaltsraum **gelegen** ist),*

sondern berücksichtigt bei der Einteilung in Gebäudeklassen bereits bei der Errichtung eine potentielle, aber keinesfalls sicher in Zukunft zu realisierte Aufstockung

*(Entwurf: Höhe [...] ist das Maß [], in dem ein Aufenthaltsraum **möglich** ist).*

Dies führt unweigerlich zu einer höheren Einstufung von Gebäuden in kostenintensivere Gebäudeklassen.

Darüber hinaus führen sämtliche Regelungen zum Themenkomplex „Barrierefreiheit“ (§ 2 Abs. 11 Definition des Begriffes, § 48 Abs. 2 Quote für barrierefreie und rollstuhlgerechte Wohnungen, § 37 Abs. 7 Quote zum Einbau von Aufzügen, § 75 Abs. 5 Einbindung eines „Behindertenbeauftragten“) zu massiven Kostensteigerungen im Wohnungsbau und stellen demnach eine deutliche Verschlechterung zu den vorab geltenden Regelungen dar.

Damit konterkariert der Gesetzentwurf zur Novelle der Landesbauordnung das bundes-, landes- und kommunalpolitische Ziel, mehr Wohnraum gerade im preissensiblen Segment zu schaffen. Zugleich erkennt die Bauindustrie jedoch an, dass die Ziele der UN-Behindertenrechtskonvention in Nordrhein-Westfalen im Sinne einer Inklusion beeinträchtigter Mitbürger in konkrete Regelungen umgesetzt werden müssen. Allerdings muss dieses Ziel in seiner konkreten Ausgestaltung gegen das damit eng verbundene Ziel zur Schaffung neuen qualitativen und zugleich preisgünstigen Wohnraums abgewogen und hierfür sinnvollere (kommunale) Lösungen gefunden werden.

Eine landesweit einheitlich geltende Quote für barrierefreie und/oder rollstuhlgerechte Wohnungen ohne Berücksichtigung der regionalen Unterschiede lehnt die Bauindustrie Nordrhein-Westfalen deshalb konsequent und ausdrücklich ab.

Gleiches gilt für die damit in Verbindung stehenden verschärften Vorschriften a.) zum Einbau von Aufzügen und b.) zur Beteiligung eines „Behindertenbeauftragten“ im Genehmigungsverfahren.

Dessen Beteiligung bewirkt zweierlei: Zum einen wird das Genehmigungsverfahren unverhältnismäßig und ungerechtfertigt verlängert (und damit verteuert), so dass der dringend benötigte Wohnraum länger auf sich warten lässt als notwendig. Zum anderen berührt der „Behindertenbeauftragte“ den Kompetenzbereich des „Entwurfsverfassers“, dem eine korrekte Erstellung von Planungen und eine Beurteilung gemäß der geltenden Regeln aus Sicht der Bauindustrie absolut zuzutrauen ist.

Zudem verpasst der Gesetzentwurf die Gelegenheit, einem der größten Hindernisse des zügigen, preisgünstigen und bedarfsgerechten Wohnungsbaus endlich Regeln zu geben:

Dem in § 66 geregelten „Genehmigungsverfahren“ sind nach Auffassung der Bauindustrie endlich Fristen von rund einer Woche zur „Vollständigkeitsprüfung“ mit anschließender Reaktion und Nachfrage beim Antragssteller und von maximal vier Monaten bis zur Beurteilung des Bauantrages einzuziehen.

Angesichts des in einigen Kommunen herrschenden Personalmangels ließe sich diese Neuregelung mit wettbewerblichen Elementen versehen und mit einer „Digitalisierungsoffensive“ für die öffentliche Verwaltung verbinden. Ein Ziel, was das Fortschrittsland Nordrhein-Westfalen entschlossen verfolgen sollte.

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

Als Bauindustrieverband Nordrhein-Westfalen sehen wir das „Freistellungsverfahren“ in erster Linie als ein wirksames und sinnvolles Instrument, um den Wohnungsbau im Land zu beschleunigen und diesen von unnötiger Bürokratiebelastung zu befreien.

Aus unserer Sicht hat sich das Verfahren bewährt, dies gilt insbesondere für professionelle, erfahrene Wohnungsbauunternehmen, die von dem geringeren Verwaltungsaufwand profitieren – ebenso wie der spätere Nutzer durch schnellere Fertigstellung und günstigere Preise.

Hinzu kommt die allgegenwärtige Be- bis Überlastung kommunaler Genehmigungsbehörden, die durch eine Beibehaltung des „Freistellungsverfahrens“ wirksam entlastet werden könnten.

Bereits heute steht der Antragssteller in der Verantwortung und damit auch in der Haftung, sollten die Regelungen der BauO NRW nicht eingehalten werden, so dass ein wirkungsvoller Verbraucherschutz gerade für den Eigenheimbau auch heute gewährleistet ist.

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

Nein.

Während der Gesetzentwurf unserer Antwort zu Frage 1 folgend z.B. in § 56 „Bauherrin, Bauherr“ zwar eine bürokratische Vereinfachung vorsieht, taugt dieser grundsätzlich nicht zur Bürokratieentlastung am Bau.

Vielmehr werden die Anforderungen und Standards weiter verschärft (Barrierefreiheit, Aufzüge) und eine weitere Instanz („Behindertenbeauftragter“) in den Genehmigungsprozess mit eingebunden. Dies führt zu Kostensteigerungen und Zeitverzögerungen und zu mehr Bürokratie.

Die z.B. nicht an die Musterbauordnung angepassten „Abstandsflächen“ gemäß § 6 Abs. 5,6 gelten somit nur in Nordrhein-Westfalen. Eine deutschlandweite Angleichung wurde bislang vertan. Dies hat zur Folge, dass gerade die planende Seite sich je nach Bundesland mit unterschiedlichen Standards und Anforderungen beschäftigen muss.

Wie ebenfalls bereits in unserer Antwort auf Frage 1 geschildert, befürworten wir die stringente, entschlossene und zügige Digitalisierung der Landesverwaltung, inklusive der Genehmigungsverfahren für Bauanträge. Dies wäre ein entscheidender Schritt, um diese wirkungsvoll zu beschleunigen, den in Nordrhein-Westfalen dringend benötigten Wohnungsbau voranzutreiben und Bürokratie abzubauen.

#### **4.) Welche Verfahrensvereinfachungen vermissen Sie in dem Gesetzentwurf zur Novelle der Landesbauordnung?**

Als Bauindustrie Nordrhein-Westfalen befürworten wir das Einziehen einer Frist für die Prüfung auf Vollständigkeit und anschließende Konsultation des Antragstellers eines Bauantrages. Hinzu kommt im Anschluss eine Frist für dessen Bearbeitung und Entscheidung über dessen Rechtmäßigkeit.

Die Dauer von Genehmigungsverfahren nach § 66 ist eines der Haupthindernisse für die zügige und kostengünstige Versorgung mit Wohnraum in unserem Land. Dies liegt zu einem nicht unerheblichen Anteil an der zu „dünnen“ Personaldecke in den Ämtern und Behörden. Darüber hinaus fehlt es jedoch an wettbewerblichen Elementen zwischen den nordrhein-westfälischen Kommunen. So ließe sich der zügige Bescheid eines Bauantrages nicht nur als Konkurrenzfähigkeit im Wettbewerb um Bürger und Unternehmen verstehen, sondern auch durch eine Bearbeitungsfrist unterstreichen. Für die Prüfung auf Vollständigkeit schlagen wir eine Frist von rund einer Woche vor. Die daran anschließende Bearbeitung und Entscheidung soll die Dauer von vier Monaten nicht überschreiten. Aus Sicht der Bauindustrie ist diese Frist dem Aufwand und der Konsultationsdauer anderer Prozessbeteiligter angemessen.

Diese Frist ist mit einer umfangreichen Digitalisierungsoffensive für die öffentliche Verwaltung zu verbinden, um den am Bau Beteiligten in ihrer mittlerweile digitalisierten Arbeitswelt entgegen zu kommen und Verfahren zu beschleunigen. Die zu häufig noch analoge Arbeitsweise von Ämtern und Behörden bedarf einer entschlossenen Modernisierung, um die Herausforderungen der kommenden Jahre kompetent und in der gebotenen Qualität und Geschwindigkeit angehen zu können.

Eine weitere Verfahrenserleichterung, die wir aus Sicht der Bauindustrie im Gesetzentwurf vermissen, ist ein innovatives Instrument, um die Ballungsräume Nordrhein-Westfalens zügig und bedarfsgerecht mit ausreichend und adäquatem Wohnraum zu versorgen: Das „Serielle Bauen“ unter Einbeziehung von industriellen Fertigungsprozessen von Komponenten und Modulen (Keine Container! Keine „Plattenbauten!“).

Das „Serielle Bauen“ ist ab einer rentablen Stückzahl kostengünstiger, zeitsparend und von hoher Qualität. Für die Förderung des „Seriellen Bauens“ ist jedoch die Typengenehmigung gemäß § 78 der alten BauO NRW ein entscheidendes Instrument. Im Gesetzentwurf fehlt dieser Passus vollständig, da gestrichen.

#### **5.) Sind Sie der Auffassung, dass der Entwurf dazu beiträgt, kostengünstiger zu bauen?**

Nein.

Der Entwurf trägt vielmehr entgegengesetzt dazu bei, dass Bauen kostenintensiver und teurer wird.

Einzig die Verlagerung der Entscheidungskompetenz für die Schaffung von Stellplätzen in die Kommunen und die damit je nach Bedarf potentiell reduzierte oder gar aufgehobene Pflicht zur Schaffung von Stellplätzen besitzt Kostensenkungspotential.

Ein Großteil der übrigen Änderungen und Neuerungen im Gesetzentwurf wird das Bauen im Vergleich zur geltenden Landesbauordnung unmittelbar verteuern. Dies gilt insbesondere für die bereits angesprochenen Bereiche Barrierefreiheit, Aufzüge und die Einbindung eines „Behindertenbeauftragten“ in das Verfahren.

Die nicht an die Musterbauordnung angepassten Abstandsflächen (0,5 H anstatt 0,4 H und 0,25 H anstatt 0,2 H) stehen einer sinnvollen Nachverdichtung entgegen. Wer weniger an die Bestandsbebauung heranrücken darf, muss größere (und damit teurere) Grundstücke kaufen, um den vorgesehenen Wohnraum auf insgesamt größerer Fläche, jedoch dann mit größeren Abständen zu realisieren.

**6.) Lassen sich mit dem Entwurf die Grundsätze des flächen- und ressourcenschonenden Bauens gut umsetzen? Lassen sich hier noch Verbesserungen denken? Welche?**

**7.) Welche Position haben Sie zu den Abstandsflächenregelungen, die bei der Ersetzung von Bestandsgebäuden durch Neubauten greifen sollen?**

Als Bauindustrie Nordrhein-Westfalen befürworten wir aus zweierlei Gründen die Reduzierung der Abstandsflächen in Angleichung an die Werte der Musterbauordnung (MBO).

Demnach würden die Abstandsflächen gemäß des § 6 Abs. 5 von 0,5 H in Kerngebieten auf 0,4 H sowie in Gewerbe- und Industriegebieten von 0,25 H auf 0,2 H reduziert.

Zum einen ist dies ein aktives Beispiel zur Reduzierung von Bürokratie und unterschiedlichen Rahmenbedingungen in verschiedenen Bundesländern Deutschlands. Jede landesspezifische Regelung bedeutet für länderübergreifend tätige Unternehmen z.B. des Bau-Mittelstandes einen Mehraufwand bei Planung und Bauausführung.

Zum anderen besteht gerade in den Ballungsgebieten des Landes teils erheblicher Wohnungsmangel, der durch einen Flächenmangel weiter verschärft wird. Eine Vielzahl von Kommunen verfügen insgesamt über zu wenig Flächen oder über zu wenig bereits zur Verfügung stehende Flächen. Zur Schaffung von preisgünstigem Wohnraum bedarf es jedoch der konsequenten Nutzung aller zur Verfügung stehenden Flächenpotentiale – und damit auch von Baulücken und kleinerer Grundstücke.

Die Nachverdichtung in Städten geht zudem mit einem geringeren Aufwand für die Erschließung eines Grundstücks (Leitungsinfrastruktur für Wasser, Wärme, Internet etc.) einher.

Je größer jedoch die Abstandsflächen zur angrenzenden Bebauung auszugestalten sind, desto geringere Wohnraumpotentiale ergeben sich auf einem Grundstück.

Die Konsequenz: Entweder wird auf dem Grundstück weniger Wohnraum realisiert als potentiell möglich wäre, dies geht mit einer geringeren Entlastung des Wohnungs- und Mietmarktes einher. Oder aber der Investor muss auf ein größeres, teureres Grundstück, möglicherweise in einem weiter entfernten Quartier oder in Außenbereichen, ausweichen, um Wohnraum zu schaffen. Beides steht dem Ziel zur Schaffung preisgünstigen Wohnraums in Innenstadtnähe entgegen.

Diese Kritik besteht analog für die Ansiedelung von kleineren Unternehmen und Betrieben im innerstädtischen Bereich und somit für den Wirtschaftsbau.

Somit lässt sich zusammenfassend sagen, dass die Novelle der Landesbauordnung auch in diesem Punkt dringend an die gesteigerten Wohnraumbedarfe angepasst werden muss, um deren Realisierung möglichst weitgehend zu vereinfachen. Dies gilt ebenfalls für die vorgesehenen Regelungen zu Abstandsflächen beim Ersatz von Bestandsgebäuden durch Neubau.

- 8.) Wie stehen Sie zu den Vorschriften zum barrierefreien Bauen? Haben Sie hier andere Vorschläge und wie begründen Sie diese ggf.?**
- 9.) Inwiefern sehen Sie eine verbindliche Quote für rollstuhlgerechte Wohnungen in der Landesbauordnung für die Ausgestaltung einer bedarfsgerechten Wohnungsbaupolitik als zweckdienlich an?**
- 10.) Ist die Barrierefreiheit jeweils ausreichend definiert? An welchen Stellen gibt es Unklarheiten?**

Die Bauindustrie Nordrhein-Westfalen lehnt eine landesweit undifferenziert geltenden Quote für den Bau von barrierefreien, vor allem jedoch von rollstuhlgerechten Wohnungen ab.

Bevor über das Einziehen von Anforderungen und einer Quote ernsthaft und verantwortlich diskutiert werden kann, bedarf es zweierlei:

Erstens muss zuerst einmal ausführlich und detailliert sowie trennscharf und abgewogen definiert werden, was die Vielzahl der oftmals miteinander vermischten Begriffe „barrierearm“, „barrierefrei“, „seniorengerecht“ und letztendlich auch „rollstuhlgerecht“ usw. überhaupt bedeuten und umfassen und wie diese in Einzelheiten voneinander abgegrenzt werden. Den einzigen Anhaltspunkt bietet bislang die DIN 18040 R. An einer trennscharfen und eindeutigen Definition der übrigen Begriffe mangelt es vollends.

Des Weiteren wurde vom Referentenentwurf zum Gesetzentwurf eine Erweiterung in § 2 Abs. 11 vorgenommen. In der Folge wurde dieser von „*Menschen mit Behinderungen, alte Menschen und Personen mit Kleinkindern*“ auf „*alle Menschen*“ ausgeweitet.

Die Bauindustrie Nordrhein-Westfalen sieht in dieser deutlich weitreichenderen Formulierung ein Kostensteigerungspotential, dessen reales Ausmaß zum derzeitigen Zeitpunkt noch gar nicht in vollem Maße überblickt werden kann.

Gilt die Barrierefreiheit nun nicht mehr dezidiert für die im Referentenentwurf angesprochenen Gruppen, wird der Begriff potentiell auf alle möglichen Beeinträchtigungen und Behinderungen ausgeweitet, die eine pauschale Schaffung von adäquatem Wohnraum unmöglich machen.

Sind als Beispiel seh- oder hörgeschädigte Personen oder Kleinwüchsige inbegriffen, zieht das Kostensteigerungen für den Wohnungsbau nach sich, die weit über den aktuellen Berechnungen und Prognosen liegen – mit entsprechenden Negativfolgen auf die Rentabilität von Investitionen und die Investitionsneigung privater und institutioneller Wohnungsbauer.

Der Wohnungsbau müsste somit pauschal weit über schwellenfreie Türen, Bäder und größere Flure hinausgehen, um alle potentiellen Behinderungen inkludieren zu können. Neben der Integration von barrierefreien und rollstuhlgerechten Wohnungen in die Landesbauordnung erscheint diese Erweiterung bislang nicht ausreichend diskutiert und in ihren Folgewirkungen nicht abschätzbare Kostensteigerung.

Zweitens entbehren die bislang mit der Quote für barrierefreie und rollstuhlgerechte Wohnungen vorgelegten Zahlen und Anforderungen jedweder valider, zuverlässiger und bedarfsgerechter Datenbasis.

Es existiert keinerlei Grundlage, auf der die Quotenvorgaben vernünftig und ausgewogen basieren könnten. Es wurde bislang nicht erhoben, wie hoch die Bedarfe für barrierefreie, vor allem jedoch für rollstuhlgerechte Wohnungen insgesamt überhaupt sind, geschweige denn wie sich diese in den verschiedenen Regionen Nordrhein-Westfalens unterscheiden.

Ob in städtischen Regionen mit einer entsprechenden Gesundheits- und Sozialinfrastruktur für Menschen mit Beeinträchtigung insgesamt und relativ mehr Behinderte leben als im ländlichen Raum, ist aufgrund der besseren Daseinsvorsorge (Produkte und Dienstleistungen des täglichen Gebrauchs, Arztdichte, Kulturangebot, soziale Versorgung) wahrscheinlich, jedoch nicht erwiesen.

Eine landesweit undifferenziert geltende Vorgabe in Form einer Quotenregelung ist somit nachvollziehbar völlig untauglich, um bedarfsgerecht Wohnraum zur Verfügung zu stellen.

Bereits „nur“ eine rollstuhlgerechte Wohnung wirkt sich massiv auf die Planung des gesamten Gebäudes aus – in erster Linie die Kosten steigernd und die Attraktivität für andere Mieter mindernd.

Von der Statik des Gebäudes, über die Raumaufteilung, Größe und Zuschnitte der Zimmer und Wohnungen bis hin zu notwendigerweise größeren Bewegungsflächen innerhalb und außerhalb der Wohnung im Gebäude und dem früheren, vorgeschriebenen Einbau von Aufzügen reichen die Konsequenzen für das Gebäude.

Aufgrund dessen sehen wir von Seiten der Bauindustrie vor allem die potentiellen Gefahren dieser unvermeidlichen Kostensteigerungen auf die Investitionsneigung von privaten und institutionellen Investoren.

Mögen diese kostenrelevanten Anforderungen momentan noch durch das historische Zinstief überlagert werden, schlagen diese jedoch vollends durch, wenn die Zinsen ansteigen. In diesem erwartbaren Fall würden sich steigende Zinsen nicht nur singulär in höheren Finanzie-

rungskosten (und dadurch notwendigerweise steigenden Mietniveaus) ausdrücken, sondern noch „on top“ durch die dann höheren Baukosten verschärft werden.

Da die – durch rollstuhlgerechte Wohnungen im Gebäude – über größere Grundflächen verfügbaren übrigen Wohnungen für einen Großteil der Nachfrager zumeist aus Kostengründen nicht in Betracht kommen, wird die Nachfrage somit nicht gedeckt. Es würde weder der Wohnungsmangel reduziert noch bedarfsgerecht Wohnraum geschaffen.

Die Bauindustrie Nordrhein-Westfalen befürwortet aus diesen Gründen, landesweit allenfalls barrierearme Wohnungen („leichte Barrierefreiheit“) im Neubau. Diese bieten z.B. mobilitätseingeschränkten Senioren, jungen Familien inkl. Kinderwagen oder temporär Erkrankten (unter Hinzunahmen von Gehhilfen oder Rollstühlen) die Möglichkeit, den Aufenthalt in ihrer Wohnung besser fortzuführen, als dies bislang der Fall wäre.

Darüber hinaus gehende Anforderungen an den Wohnungsbau müssen auf validen, realen und aktuellen Daten zu Nachfrage (und Angebot) basieren, insofern eine wirtschaftlich vernünftige und bedarfsgerechte Lösung angestrebt wird.

Die Bauindustrie Nordrhein-Westfalen befürwortet die Entscheidungskompetenz für die Schaffung barrierefreien, vor allem jedoch rollstuhlgerechten Wohnraums, den Kommunen zu übertragen.

Allein diese können lokal und regional bedarfsgerecht und betroffenennah entscheiden, wie hoch der Anteil dieser kostenintensiven, aber für Teile der Bevölkerung notwendigen Wohnungen sein muss.

Neben der kommunalen Datenerhebung empfehlen wir zudem, personifiziert in Form eines Ansprechpartners oder digitalisiert über ein Portal diese spezielle Nachfrage mit dem bestehenden und zukünftigen Angebot zusammenzubringen und zu koordinieren.

Diese Herangehensweise erscheint aus unserer Sicht deutlich problemnäher und herausforderungsorientierter als eine undifferenzierte Quotenvorgabe für ganz Nordrhein-Westfalen ohne jedweden Bezug zu realen Bedarfen und Gegebenheiten in den verschiedenen Regionen.

**11.) Glauben Sie, dass die bestehende Diskriminierung des Werkstoffes Holz mit dem Entwurf – wenigstens partiell – überwunden wird? Was hätten Sie sich in diesem Zusammenhang noch gewünscht?**

**12.) Halten Sie die Vorschriften zum Brandschutz für angemessen?**

Aus Sicht der Bauindustrie Nordrhein-Westfalen ist der Baustoff Holz in Nordrhein-Westfalen aufgrund der historisch gewachsenen Baukultur bislang nur wenig ausgeprägt und im Vergleich mit anderen Bundesländern unterdurchschnittlich zum Einsatz gekommen. Zugleich sehen wir im Kreise unserer Mitgliedsunternehmen wie auf der Nachfrageseite ein steigendes Interesse an der Verwendung des Baustoffes Holz.

Hierzu möchten wir grundsätzlich ausführen, dass sich Nutzerverhalten nur sehr eingeschränkt über Verordnungen und Gesetze regeln lässt. In der Folge lässt sich auch nicht jegliches

Fehlverhalten präventiv durch strenge Regularien verhindern. Insofern befürworten wir eine weitgehende Erleichterung des Bauens mit Holz zur Erschließung umwelt- und klimarelevanter Potentiale.

### **13.) Unterstützt der Entwurf neue Mobilitätskonzepte?**

Der Entwurf unterstützt neue Mobilitätskonzepte mittelbar.

Durch die Kompetenzverlagerung zur Festlegung von Stellplatzvorgaben auf die Kommunen können diese nun bedarfsgerecht prüfen und entscheiden, wie viele Stellplätze für ein neues Vorhaben tatsächlich (noch) notwendig sind.

Eine Unterstützung neuer Mobilitätskonzepte wird jedoch nur realisiert, wenn die Kommunen das vor Ort bestehende ÖPNV-Angebot sowie die Verfügbarkeit von Car-Sharing etc. in ihre Prüfung und Entscheidung mit einbeziehen.

Sollten die Stellplatzvorgaben gerade in verdichteten Räumen dem sich vor allem in der jüngeren Generation wandelnden Mobilitätsverhalten angepasst und in Folge schrittweise reduziert werden, würde dies neue Mobilitätskonzepte unterstützen.

Allerdings halten wir eine positive Förderung neuer Mobilitätskonzepte für deutlich angebrachter als eine negative Sanktionierung von Individualmobilität.

### **14.) Lassen sich kommunale Zielsetzungen (z.B. hinsichtlich des kompakten Bauens, Verkehrsvermeidung bzw. –reduzierung, alternative Verkehrsträger, dezentrale Energiekonzepte) besser abbilden und umsetzen?**

Mit Bezug zu verkehrspolitischen Zielen verweisen wir auf unsere Antwort zu Frage 13. Werden alternative Mobilitätskonzepte in die Stellplatzvorgabe mit einbezogen, können diese Verkehr vermeiden und reduzieren helfen.

Mit Bezug zum kompakten Bauen verweisen wir auf unsere Antwort auf die Fragen 6 und 7 und die unzureichende Angleichung an die Musterbauordnung sowie auf die mithin größeren Abstandsflächen in Nordrhein-Westfalen. Wer beim Heranrücken an Bestandsbebauung größeren Beschränkungen unterliegt, muss ggf. die Bauform der Immobilie ändern und löst dabei mehr Flächenverbrauch aus.

### **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?**

Aus Sicht der Bauindustrie würde eine Landesbauordnung durch Inklusion dieser Ziele unverhältnismäßig überfordert und in ihrer eigentlichen Aufgabe und Regelungskompetenz verfremdet. Insofern hier keine Förderung der oben genannten Konzepte vorliegt, sehen wir dies nicht als Kritikpunkt.

**16.) Genügt der Entwurf den Anforderungen einer nachhaltigen Raumnutzungsstruktur?**

Analog zu unseren Antworten auf die Fragen 6 und 14 sehen wir weder die möglichen Flächenschonungs- noch die sinnvollen Raumnutzungspotentiale erfüllt.

Die Reduzierung der vorgesehenen Abstandsflächen auf das Niveau der Musterbauordnung würde eine nachhaltigere Flächennutzung und eine konsequentere Nutzung von Baulücken und damit eine effizientere Nachverdichtung ermöglichen. Wer Abstandsflächen reduziert, erhöht das potentielle Wohnraumangebot und Volumen auf einem Grundstück und reduziert damit den Flächenbedarf.

Ein positiver Ansatz ist die vielfach angesprochene Kompetenzverlagerung für Stellplatzanforderungen. Diese kann bei sinkenden Anforderungen die Flächeninanspruchnahme reduzieren.

**17.) Werden Aspekte der Alterung, Diskriminierungsfreiheit, Nutzungsoffenheit usw. ausreichend berücksichtigt?**

Dem Aspekt „Alterung“ würde nach Ansicht der Bauindustrie Nordrhein-Westfalen durch die landesweite Schaffung von barrierearmen Wohnungen („leichte Barrierefreiheit“) entsprochen und zugleich sichergestellt, dass Senioren bis ins hohe Alter auch mit Beeinträchtigungen in ihren Wohnungen verbleiben können.

Darüber hinaus vertreten wir die Ansicht, dass die Landesbauordnung nicht durch zu viele, immer weiter aufgefächerte Partikularinteressen ausgeweitet und bürokratisiert werden darf.

Jede Berücksichtigung spezieller Interessen bringt einen Mehraufwand, Zeitverzögerung und damit letztlich eine Kostensteigerung mit sich. Dies konterkariert das politische Ziel, konsequent preisgünstigen Wohnraum zu schaffen.

Als Bauindustrie Nordrhein-Westfalen sehen wir die Integration eines „Behindertenbeauftragten“ in das Genehmigungsverfahren gemäß § 75 Abs. 5 kritisch und lehnen dies ausdrücklich ab.

Dabei stellen wir uns selbstverständlich nicht gegen die Interessen der Behinderten, halten eine zeitraubende Konsultation einer zusätzlichen Instanz im Genehmigungsverfahren jedoch für überflüssig und kontraproduktiv.

Die Prüfung, ob ein Gebäude den gesetzlichen Anforderungen entspricht, obliegt vor Beurteilung durch die Genehmigungsbehörde dem Entwurfsverfasser.

Diesen halten wir für qualifiziert, die gestellten Anforderungen in der Planung zu berücksichtigen und ein entsprechendes Gebäude zu erstellen.

Der Entwurfsverfasser ist dabei vielfach deutlich besser und baunäher qualifiziert als ein nicht näher definierter „Behindertenbeauftragter“, der jedoch zumindest verzögernd in den Prozess eingreifen könnte. Eine gesonderte Prüfung im Genehmigungsverfahren durch einen „Behindertenbeauftragten“ ist somit wenig sinnvoll und obsolet.

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

Die Frage unterstellt, dass die Kommunen nicht verantwortlich mit ihrer neuen Kompetenz zur lokalen Feststellung des Stellplatzbedarfes umgehen.

Diese „Gefahr“ sehen wir als Bauindustrie Nordrhein-Westfalen kaum. Aus unserer Sicht ist die Landesbauordnung jedenfalls nicht das richtige Instrument, um individuelles Parkverhalten zu steuern bzw. zu sanktionieren.

**19.) Kleine Eigentumsstrukturen führen häufig (Abstandsflächen, Zuwegung Brandschutz etc.) zu baurechtswidrigen Situationen. Durch Baulasten (u.a. Vereinigungsbaukasten) kann Baurecht hergestellt werden. Wie wird eine einheitliche Verwaltungspraxis bei den Baulasterklärungen sichergestellt?**

Keine Angabe.

**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 an die Kommunen?**

Der Bedarf, nach dem bei der Errichtung oder Änderung eines Gebäudes Stellplätze zu schaffen sind, ist äußerst heterogen. Dies ist erstens auf das sich wandelnde Mobilitätsverhalten gerade in großen Städten, zweitens auf die unterschiedlichen Gegebenheiten im städtischen und im ländlichen Raum sowie drittens auf die verschiedenen Angebote am individuellen Standort zurückzuführen.

Somit befürwortet die Bauindustrie Nordrhein-Westfalen die im Gesetzentwurf vorgesehene Verantwortungsübertragung auf die Kommunen.

Diese ermöglicht, in Zukunft bedarfsnah und individuell für die Gegebenheiten vor Ort den Stellplatzbedarf zu ermitteln. Dabei lässt sich auf Veränderungen der aktuellen Anforderungen eingehen.

Dies setzt aus unserer Sicht voraus, dass die Kommunen das vor Ort bestehende ÖPNV-Angebot (und zukünftige zeitnahe Planungen) in die Kalkulation mit einbeziehen und das sich wandelnde Mobilitätsverhalten der jungen Generation gerade in Großstädten / Ballungsgebieten berücksichtigen.

Gerade in verdichteten Gebieten führt eine Stellplatzvorgabe heute zumeist zum Bau einer Tiefgarage – der teuersten Bereitstellung von Stellplätzen. Aufgrund des geringen Flächenangebotes besteht jedoch keine Alternative.

Zusammengefasst können schrittweise reduzierte Stellplatzvorgaben somit zu einer Kostensenkung im Wohnungsbau beitragen und damit die Wohnungsbaunachfrage auch im preis-sensiblen Segment stabilisieren und fördern. Dies führt im besten Fall schlussendlich zu mehr bezahlbarem Wohnungsbau.

Für den Fall der Zahlung einer Stellplatzabgabe als Kompensation für nicht geschaffene Stellplätze bedarf es jedoch dringend einer Zweckbindung der kommunalen Einnahmen. Nur durch eine Zweckbindung ließe sich sicherstellen, dass die aus Stellplatzabgaben generierten Einnahmen auch der Schaffung von alternativen Stellplätzen dienen und nicht in den kommunalen Haushalt eingehen. Dies birgt die Gefahr, dass Kommunen ihre Stellplatzanforderungen nicht nach und nach senken, sondern im Sinne der Einnahmensteigerung erhöhen.

**21.) In den Empfehlungen des Abschlussberichtes der Baukostensenkungskommission aus November 2015 werden die Länder aufgefordert, die Landesbauordnungen stärker an die Musterbauordnung zu orientieren. Inwiefern sehen Sie diese Forderung im vorgelegten Gesetzentwurf als hinreichend umgesetzt an?**

Als Bauindustrie Nordrhein-Westfalen befürworten wir zwei weitere Angleichungen der nordrhein-westfälischen Landesbauordnung an die Musterbauordnung.

Wie bei vorherigen Fragen bereits mehrfach ausgeführt, betrifft dies § 6 Abs. 5 Abstandsflächen.

Darüber hinaus sehen wir in § 72 Abs. 1 (1) „Behandlung des Bauantrags“ Anpassungsbedarf:

Wir befürworten die Aufnahme des Satzes *„Ist der Bauantrag unvollständig oder weist er sonstige erhebliche Mängel auf, fordert die Bauaufsichtsbehörde den Bauherrn zur Behebung der Mängel innerhalb einer angemessenen Frist auf“*. Diese Aufforderung muss innerhalb einer Woche nach Eingang des Bauantrages erfolgen, muss von Seiten des Amtes abschließend sein und darf nicht wiederholt werden.

Die Formulierung entspräche § 69 Abs. 2 der MBO.

## **Anmerkungen außerhalb des Fragenkataloges:**

### **Formulierungsvorschlag zur Änderung des Gesetzentwurfes zur Novelle der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauO NRW – Landesbauordnung)**

#### **§ 19 – Anforderungen für die Verwendung von CE-gekennzeichneten Bauprodukten**

##### **Änderung Satz 2:**

Die **§§ 21, 22, 24 und 25 Absatz 1** gelten nicht für Bauprodukte, die die CE-Kennzeichnung aufgrund Verordnung (EU) Nr. 305/2011 tragen.

##### **Ergänzung Satz 3 und 4:**

„Entsprechen die erklärten Leistungen nicht allen für eine bestimmte Verwendung festgelegten Anforderungen wird die Verwendung der Produkte in diesem Verwendungsbereich untersagt.

Verwendungsbereiche, in denen die Verwendung von Bauprodukten, die die CE-Kennzeichnung tragen, untersagt ist, werden in den Technischen Baubestimmungen nach § 87, Abs. 2 bekannt gemacht.“

**Erläuterung:** Angesichts der Positivformulierung in Satz 1 erscheint eine Anfügung der Sätze 3 und 4 zuerst nicht zwingend erforderlich. Allerdings verfügen die Sätze 3 und 4 über eine klarstellende Wirkung, die der Sicherheit der am Bau Beteiligten dient. Die Ausnehmung des § 20 BauO NRW erklärt sich durch folgenden Abschnitt mitsamt Anpassungsvorschlag:

#### **§ 20 – Verwendbarkeitsnachweise**

##### **Änderung Satz 2:**

- das Bauprodukt von einer Technischen Baubestimmung (§ 87 Absatz 2 Nummer 3) wesentlich abweicht, / **Streichen des „oder“ und Hinzufügen „ , “**

##### **Änderung Satz 3:**

- eine Verordnung nach § 86 Absatz 7 es vorsieht **oder / Hinzufügen „oder“**

##### **Ergänzung Satz 4:**

- die erklärten Leistungen, aufgrund derer eine CE-Kennzeichnung angebracht wurde, nicht alle Anforderungen an eine Verwendung erfüllen und daher weitere Anforderungen für die spezifische Verwendung nachgewiesen werden müssen.

##### **Erläuterung:**

Der Verwendbarkeitsnachweis für CE-gekennzeichnete Produkte wird an § 23 in Form des folgenden Satzes 3 angehängen:

## **§ 23 – Nachweis der Verwendbarkeit von Bauprodukten im Einzelfall**

### **Ergänzung Satz 3:**

„Für Bauprodukte, deren erklärte Leistungen, aufgrund derer eine CE-Kennzeichnung angebracht wurde, nicht alle Anforderungen an eine Verwendung erfüllen und für die daher weitere Anforderungen für die spezifische Verwendung nachgewiesen werden müssen, kann die Verwendbarkeit durch eine dafür anerkannte Stelle anerkannt und festgestellt werden.“

### **Erläuterung:**

#### **Artikel 8 (4) der EU-BauPVO lautet:**

*„Ein Mitgliedsstaat darf in seinem Hoheitsgebiet oder in seinem Zuständigkeitsbereich die Bereitstellung auf dem Markt oder die Verwendung von Bauprodukten, die die CE-Kennzeichnung tragen, weder untersagen noch behindern, wenn die erklärten Leistungen den Anforderungen für diese Verwendung in dem betreffenden Mitgliedsstaat entsprechen.“*

Gemäß Auffassung der Deutschen Bauindustrie und verschiedener Fachbeiträge gilt entsprechend der Umkehrschluss als folgerichtig und zulässig, nach dem es den Mitgliedsstaaten in ihrem Hoheitsgebiet oder Zuständigkeitsbereich erlaubt ist, die Bereitstellung und Verwendung von Bauprodukten mit CE-Kennzeichnung auf dem Markt sehr wohl zu untersagen und zu behindern, wenn deren erklärte Leistungen den Anforderungen für die Verwendung im betreffenden Mitgliedsstaat NICHT entsprechen.

Erst die Anpassung der §§ 19, 20 und 23 in der BauO NRW erlaubt somit vor dem aktuellen Hintergrund eine für alle Beteiligten entlang der Wertschöpfungskette Bau sichere Verwendung von Bauprodukten in baulichen Anlagen.