



Deutscher Mieterbund
Nordrhein-Westfalen e.V.

Stellungnahme des Deutschen Mieterbundes NRW e.V.

zum

„Gesetzes zur Modernisierung des Bauordnungsrechts in Nordrhein-Westfalen – Baurechtsmodernisierungsgesetz (BauModG NRW)“

Düsseldorf, 19.04.2018

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.

Zielsetzung des Gesetzes zur Modernisierung des Bauordnungsrechts in NRW ist die **Angleichung an die Regelungen der Musterbauordnung (MBO)**. Hintergrund ist, dass sich das Bauordnungsrecht infolge der unterschiedlichen Regelungen der Bundesländer als nachteiliger Standortfaktor erweist. Dem kann durch die Harmonisierung der Bauordnungen in den Ländern entgegengewirkt werden.

Insbesondere für die Anwender der Vorschriften, wie zum Beispiel Architekten, Ingenieure und Handwerker, wird dadurch die Rechtsanwendung erleichtert, **was letztlich auch zu mehr Rechtssicherheit und Transparenz führt. Deshalb begrüßt der Deutsche Mieterbund NRW diese Zielsetzung.**

Wie sich diese Angleichung für die unterschiedlichen Vorschriften auswirkt, ist gesondert zu bewerten:

Freistellungsverfahren

Der Entwurf sieht die Beibehaltung des Freistellungsverfahrens vor, das im Zuge der letzten Änderung der Landesbauordnung abgeschafft wurde. Wir haben bereits im Rahmen der jüngsten Änderung zur Abschaffung des Freistellungsverfahrens darauf hingewiesen, dass durch den Verzicht auf dieses Verfahren mehr Baugenehmigungsverfahren bei den unteren Bauaufsichtsbehörden durchzuführen sind. Hier ist vor allem mit einem **personellen Mehrbedarf** zu rechnen. Dies sollte vor dem Hintergrund der **schwierigen Haushaltslage einiger Kommunen** und einer häufig jetzt schon zu geringen personellen Ausstattung immer berücksichtigt werden. Was ebenfalls dazu führt, dass Genehmigungsverfahren weiter in die Länge gezogen werden könnten.

Es **entfallen** durch den Wegfall des Genehmigungsverfahrens **für Bauherrn zusätzliche Genehmigungsgebühren. Dies ist zur Senkung der Baukosten zu befürworten.**

Im Sinne des Abbaus von Bürokratie und der Beschleunigung von Baugenehmigungsverfahren ist die Erhaltung des Freistellungsverfahrens zu befürworten.

Dabei ist aber auch immer ein großer **Nachteil** des Freistellungsverfahrens zu berücksichtigen. So ist dabei das Risiko einer **fehlenden Präventivprüfung der Bauaufsicht** für Bauherr und Architekt zu berücksichtigen, wenn sich im Nachhinein herausstellt, dass die **Festsetzungen des Bebauungsplans nicht eingehalten wurden**. Dadurch wird das, was an bürokratischem Aufwand, Zeit und Geld durch den Wegfall des Genehmigungsverfahrens gespart wird, häufig nachträglich doch durch repressive Bauaufsicht und kostenintensive Klageverfahren aufgewendet.

Stellplatzpflicht

Mit dem Gesetzesentwurf wird die Landesregierung ermächtigt, über eine Rechtsverordnung die Zahl der notwendigen Stellplätze im Zusammenhang mit der Errichtung von Anlagen zu regeln. Durch die zu erlassende Rechtsverordnung wird beabsichtigt, lediglich das unverzichtbare Minimum an Stellplätzen festzuschreiben; im Einzelfall stünde den Gemeinden darüber hinaus das Instrument der städtebaulichen Satzung zur Verfügung.

Wir kritisieren, dass damit zu rechnen ist, dass es einige Kommunen gibt, die von ihrem Recht zum Erlass einer Satzung keinen Gebrauch machen werden. In diesen Fällen müssen sich die stattdessen zu erlassenden Regelungen auf den jeweiligen Einzelfall anwenden lassen, dürfen keine Pauschalregelungen enthalten und müssen von den jeweiligen Kommunen auch tatsächlich angewendet werden.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Bedarf an Stellplätzen für PKW sich in den letzten Jahren verändert hat. 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 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. Es ist davon auszugehen, dass die anteiligen Baukosten von Stellplätzen, die bei städtischen Projekten in Tiefgaragen untergebracht werden müssen, etwa 10 Prozent der Gesamtbaukosten ausmachen.

Die Zahl der zu errichtenden Stellplätze muss also auch dem **tatsächlichen Bedarf entsprechen. Nach der letzten Änderung der Landesbauordnung oblag die Entscheidung über die Zahl der Stellplätze allein den Kommunen. Dies ist deshalb nachvollziehbar, da sie ausreichende Kenntnis über die örtlichen Gegebenheiten haben.**

Barrierefreiheit

Gemäß § 49 Abs. 1 müssen in Gebäuden der Gebäudeklassen 3 bis 5 die Wohnungen barrierefrei sein. Abs. 2 sieht vor, dass bauliche Anlagen, die öffentlich zugänglich sind, im erforderlichen Umfang barrierefrei sind.

Hierzu sieht Abs. 3 eine Ausnahme vor. So gelten die Absätze 1 und 2 jeweils nicht, soweit die Anforderungen wegen schwieriger Geländeverhältnisse oder wegen ungünstiger vorhandener Bebauung nur mit einem unverhältnismäßigen Mehraufwand erfüllt werden können. Beim Merkmal „unverhältnismäßiger Mehraufwand“ handelt es sich um einen **unbestimmten Rechtsbegriff**. Eine weitergehende Definition enthält das Gesetz nicht.

Es ist deshalb zu befürchten, dass eine barrierefreie Bauweise vorschnell abgelehnt **wird, auch wenn es sich schon um einen Mehraufwand in kleinerem Umfang handelt, um dadurch eventuelle Mehrkosten einzusparen. Die Barrierefreiheit entsprechender Wohnungen kann damit mangels rechtssicherer Formulierung einfach umgangen werden.**

§ 39 Abs. 4 S. 2f. sieht einen barrierefrei erreichbaren und – auch für Rollstuhlfahrer – nutzbaren Aufzug erst bei Gebäuden mit mehr als fünf Geschossen vor. **Dies führt zu dem absurden Ergebnis, dass zwar alle Wohnungen barrierefrei errichtet werden, aber nur in Wohnungen in Gebäuden mit Aufzügen sichergestellt ist, dass Bewohner oder Besucher mit Sinnes- oder Mobilitätsbeeinträchtigungen diese auch aufsuchen können. Der Satz ist daher zu streichen.**

§ 39 Abs. 4 Satz 1 sieht vor, dass Gebäude mit mehr als drei oberirdischen Geschossen Aufzüge in ausreichender Zahl haben müssen. Führt die Aufstockung eines Gebäudes dazu, dass nach Satz 1 ein Aufzug errichtet werden müsste, kann nach **Satz 4** hiervon abgesehen werden, wenn ein Aufzug nur unter **besonderen Schwierigkeiten** hergestellt werden kann.

Hierbei handelt es sich ebenfalls um einen **unbestimmten Rechtsbegriff**. Es ist also auch hier zu Lasten der Barrierefreiheit zu befürchten, dass, zur **Einsparung von Kosten**, vom Einbau eines Aufzugs und damit von einer barrierefreien Bauweise abgesehen wird.

Bisher war der **Begriff der Barrierefreiheit** im Rahmen der Landesbauordnung **nicht eindeutig definiert**. NRW hat dabei als einziges der 16 Länder noch nicht die diesbezügliche DIN 18040-2 als technische Baubestimmung eingeführt, mit der die Barrierefreiheit für alle am Bau Beteiligten definiert wird.

In **§ 2 Abs. 10** wird der Begriff der Barrierefreiheit zutreffend definiert als **„Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit baulicher Anlagen für alle Menschen“**. Im weiteren Gesetzestext wird diese Definition jedoch durch zahlreiche Ausnahmeregelungen und unbestimmte Rechtsbegriffe ausgehöhlt. Eine konsequente und logische Anwendung der Definition findet existiert nicht. Insofern bleibt die Begriffsdefinition eine **leere Worthülse**.

Wir fordern deshalb im Sinne der Rechtsklarheit und Transparenz eine eindeutige Definition unter Benennung der entsprechenden DIN-Norm.

Darüber hinaus entfällt die **Quote für Wohnungen mit „R-Standard“ (rollstuhlgerecht)**.

Im Entwurf zum BaurechtsmodernisierungG werden rollstuhlgerechte Wohnungen nicht erwähnt. In der Begründung wird ausgeführt, dass mit barrierefreien Wohnungen ausdrücklich nicht solche mit dem Standard „R“ gemeint seien. Vielmehr müsse „Barrierefreiheit“ so beschaffen sein, dass ein späterer Umbau an mögliche, weitere und darüberhinausgehende Individualbedarfe grundsätzlich besser als heute möglich sein sollte“ und „möglichst flächendeckend und weitgehend kostenneutral Wohnbauten ohne unnötige Hindernisse“ erstellt werden könnten.

Dem kann aus Sicht des Mieterbundes nicht zugestimmt werden. Insbesondere können Bestandswohnungen **nicht ohne weiteres in rollstuhlgerechte Wohnungen umgerüstet werden**. So bestehen besondere Anforderungen an diese Wohnungen durch größere Bewegungsflächen z.B. im Flur oder im Bad.

Vor dem Hintergrund des weiterhin voranschreitenden **demografischen Wandels** ist eine stärkere Fokussierung auf die Realisierung von barrierefreien Standards dringend erforderlich. Dies gilt auch für Menschen, die aufgrund von körperlichen Einschränkungen auf entsprechend rollstuhlgerechte Wohnungen angewiesen sind. Auch für diese Wohnungen wird der Bedarf in Zukunft weiter zunehmen. Andererseits sind bei der Umsetzung des Merkmals „Rollstuhlgerechtigkeit“ auch immer die dadurch entstehenden zusätzlichen Baukosten zu berücksichtigen. Hier sind umfassende bauliche Besonderheiten, bis hin zu veränderten Grundrissen zu berücksichtigen.

Wir fordern deshalb statt der Abschaffung der Quote für Wohnungen mit R-Standard eine passgenaue Quote, die den tatsächlichen heutigen Bedarf, aber auch den zukünftigen Bedarf an rollstuhlgerechten Wohnungen berücksichtigt.

Die Ermittlung der Höhe der Quote ist dabei Aufgabe der Landesregierung.

Vollständigkeitsprüfung binnen zwei Wochen

Das BauModG sieht vor, dass die Durchführung einer Vollständigkeitsprüfung von eingereichten Bauvorlagen durch die Bauaufsichtsbehörde binnen zwei Wochen erfolgen soll. Grundsätzlich befürworten wir die **Beschleunigung des Baugenehmigungsverfahrens**. Es muss

jedoch sichergestellt sein, dass eine Beschleunigung nicht zu Lasten der Rechtssicherheit der Bauherren und zur Zunahme von Maßnahmen der **repressiven Bauaufsicht** führen.

Berichtspflicht der Bauaufsichtsbehörden

Gleiches gilt für die Einführung einer Berichtspflicht der Bauaufsichtsbehörden über die Länge der Bearbeitungszeiten von Baugenehmigungsverfahren. Mehr **Transparenz und Vergleichbarkeit** bei der Dauer von Verfahren ist grundsätzlich zu befürworten, darf aber nicht dazu führen, dass **repressive Maßnahmen, wie etwa verwaltungsrechtliche Nachbarklagen**, zunehmen.

Schriftformerfordernis

Wir befürworten ebenfalls, zur Beschleunigung und Vereinfachung von Verfahren, die Ersetzung des Schriftformerfordernisses durch **eine elektronische Form** gemäß Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land NRW.