

Schleswig-Holsteinischer Landtag
 Innen- und Rechtsausschuss
 Frau Barbara Ostmeier
 Vorsitzende
 Landeshaus
 Düsternbrooker Weg 70
 24105 Kiel

Ansprechpartner
 Christoph Kostka
 Tel. 040/520 11-225
 E-Mail: kostka@vnw.de

28.08.2015

Stellungnahme: Gesetzentwurf zur Änderung der Landesbauordnung (LBO)

Sehr geehrte Frau Vorsitzende,

für die Gelegenheit zur Stellungnahme herzlichen Dank. Unsere Mitgliedsunternehmen als langfristig orientierte Bestandhalter bewirtschaften 1/4 des Mietwohnungsbestandes in Schleswig-Holstein. Mit einer Durchschnittsmiete von 5 Euro netto-kalt stehen sie für bezahlbares Wohnen. Im Interesse eines attraktiven und zeitgemäßen Wohnungsangebotes haben sie in Schleswig-Holstein in der letzten Dekade über 3 Mrd. Euro in Instandhaltung und Modernisierung sowie in den Neubau tausender Wohnungen investiert. Zahlreiche Arbeitsplätze im regionalen Baugewerbe und Handwerk wurden so gesichert und wichtige Beiträge zur Bewältigung des Klimawandels und der demografischen Entwicklung geleistet. Der VNW ist Unterzeichner des *Klimapakts*, des *Bündnisses für bezahlbares Wohnen* und des *Flüchtlingspaktes*.

Bewertung des Gesetzentwurfes

Erweiterte Verfahrensfreistellung

Die im Erläuterungstext unter den Überschriften *Verwaltungsaufwand* und *Auswirkungen auf die private Wirtschaft* nachzulesenden Einschätzungen teilen wir. Konsequenzen der oft unzureichenden personellen Ausstattung der Bauämter und der deshalb zunehmend auf die Bauherren verlagerten Verantwortung sind ein steigendes Risiko nachbarschaftsrechtlicher Auseinandersetzungen, zeitliche Verzögerungen im Bauablauf und Kostensteigerungen (u.a. durch mehr externen Prüfaufwand). Das verteuert das Bauen, was sich negativ auf die Bezahlbarkeit des Wohnens auswirkt.

§ 50 (Stellplätze)

Mit Blick auf das wachsende Interesse am urbanen/städtischen Wohnen erlauben wir uns folgenden Hinweis: Der frühere Landes-Stellplatzerlass gab nach Art der Gebäudenutzung variierende Richtzahlen für zu schaffende Stellplätze vor (Mehrfamilienhaus z.B. 0,7 bis 1 je Wohnung). Die Richtzahlen konnten im begründeten Einzelfall unterschritten werden. Ziel war es, den ungebremsten Anstieg des Individualverkehrs zumindest nicht noch zu befördern. Andere Mobilitätskonzepte sollten gestärkt werden.

Bauwillige werden durch ihre Gemeinde heute nicht selten zur Schaffung von 2 Stellplätzen je Wohnung verpflichtet, obwohl Haushalte in Mehrfamilienhäusern in der Regel nur über ein KFZ verfügen. Bei guten öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen wird teilweise ganz auf ein eigenes KFZ verzichtet. Zunehmend spielen auch die nicht nur in Großstädten im Aufbau befindlichen Carsharing-Angebote eine Rolle.

Unabhängig vom Bedarf ist die Herstellung so vieler Außenstellplätze im Rahmen baurechtlich zulässiger Grundstücksausnutzungen oft nicht möglich. Dann müssen Tiefgaragen gebaut, bzw. eine finanzielle Ablöse für nicht geschaffene Stellplätze gezahlt werden. Das verteuert den heute ohnehin kostspieligen Wohnungsbau zusätzlich. Die zur Refinanzierung notwendige Miete steigt, ein bedarfsgerechtes Angebot bezahlbarer Wohnungen kann sich nicht entwickeln. Insbesondere in Städten mit hoher Wohnungsnachfrage und entsprechend großem (auch politisch angemahnten) Neubaubedarf ist das ein Problem.

Kritisch sehen wir in diesem Zusammenhang die Satzungsregelung nach § 84 Abs. 1 Nr. 8. (Anmerkung: in § 50 wird auf § 84 Abs. 4 Nr. 8 verwiesen). Auf Basis der gemachten Erfahrungen ist zu erwarten, dass Gemeinden mit den auslegbaren Begründungsmöglichkeiten eher mehr Stellplätze fordern werden.

Dagegen begrüßen wir den in § 50 aufgenommenen Hinweis, wonach mit Einverständnis der Gemeinde *ganz oder teilweise auf die Herstellung von Stellplätzen ... und die Zahlung eines Geldbetrages ... verzichtet werden kann, wenn die Schaffung oder Erneuerung von Wohnraum im öffentlichen Interesse erschwert oder behindert würde*. Es wäre aber besser, das „kann durch ein „soll“ zu ersetzen. Dies würde für Klarheit sorgen, etwa bei geförderten Wohnungen. Fördervoraussetzung ist ohnehin eine gemeindliche Bedarfsbestätigung.

Vorschlagen möchten wir folgende zeitgemäße Ergänzungen (vgl. Gesetzesbegründung S. 68): *Das gilt insbesondere dann, wenn eine günstige Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr besteht oder ausreichend Fahrradwege vorhanden sind oder Carsharingangebote oder vergleichbare Mobilitätskonzepte*.

§ 51 (Sonderbauten)

Mit Blick auf die demografischen Veränderungen und den Wunsch vieler Menschen möglichst lebenslang in der eigenen Häuslichkeit zu bleiben, gewinnen Wohngruppen/Hausgemeinschaften als (bevorzugte) Alternative zu klassischen Wohn-/Pflegeheimen an Bedeutung.

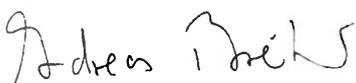
Allerdings bereitet die bauordnungsrechtliche Abgrenzung der verschiedenen Modelle Probleme. *Einrichtungen zur Unterbringung oder Pflege von Personen* sind nach § 51 Abs. 10 Sonderbauten. Hier gelten besondere (kostenintensive) Brandschutzvorschriften. Um den bedarfsgerechten Ausbau von Wohngruppen/Hausgemeinschaften nicht zu behindern, wäre eine bessere Abgrenzung des Begriffs „Einrichtung“ in der LBO hilfreich. Erst in der Gesetzesbegründung (S. 70) wird auf § 8 Abs. 1 SBStG verwiesen (Besondere Wohn-, Pflege- und Betreuungsformen als Formen eines gemeinschaftlichen Wohnens).

§ 52 (Barrierefreiheit)

Nach unserem Verständnis nimmt der Entwurf im Wesentlichen Präzisierungen der geltenden LBO vor. Darüber hinaus erfolgen erleichternde Klarstellungen zu in Schleswig-Holstein ohnehin bereits baurechtlich eingeführten Bestimmungen (DIN 18040 / § 52 Abs. 1 LBO).

Freundliche Grüße

Verband norddeutscher
Wohnungsunternehmen e.V.



Andreas Breitner
Verbandsdirektor

Verband norddeutscher
Wohnungsunternehmen
Landesverband Schleswig-Holstein e.V.



Raimund Dankowski
Vorsitzender