



NEUSTART BAU: **Ein Turbo für** **Infrastruktur &** **Wohnungsbau**

Sondervermögen als Chance
für nachhaltige Modernisierung

NEUSTART BAU: EIN TURBO FÜR INFRASTRUKTUR UND WOHNUNGSBAU

Sondervermögen als Chance für nachhaltige Modernisierung

Das vom Bundestag und Bundesrat beschlossene Sondervermögen bietet eine historische Gelegenheit, Deutschland umfassend zu modernisieren. Richtig eingesetzt, kann es als kraftvolles Signal für wirtschaftlichen Aufbruch dienen, die Konjunktur beleben und die Wettbewerbsfähigkeit unseres Landes nachhaltig stärken. Doch mit der Finanzierung durch Schulden geht eine klare Verantwortung einher: Diese Mittel müssen gezielt in die Infrastruktur fließen, um Zukunftssicherung und Standortattraktivität zu gewährleisten – nicht in konsumtive Ausgaben. Die deutsche Bauwirtschaft mit ihrer leistungsfähigen und qualifizierten Belegschaft ist bereit, die anstehenden Aufgaben unmittelbar anzugehen.

Geld allein reicht nicht

Klar ist jedoch: Finanzielle Mittel allein genügen nicht. Die größten Engpässe liegen in Planungs-, Genehmigungs- und Gerichtsverfahren, die Infrastrukturprojekte oft weit stärker verzögern als der eigentliche Bau. Um die Wertschöpfung in Deutschland zu halten, müssen die Investitionen so gesteuert werden, dass sie der heimischen Volkswirtschaft zugutekommen – denn eine mittelstandsgerechte Vergabe stärkt nicht nur die hiesige mittelstandsgeprägte Bauwirtschaft, sondern sorgt auch für Steuereinnahmen und sozialversicherungspflichtige Beschäftigung im Inland.

Ein starkes Signal für den Wohnungsbau

Nicht nur die Infrastruktur, sondern auch der Wohnungsbau steht vor großen Herausforderungen. Ohne ein klares Aufbruchssignal drohen Zurückhaltung im Markt und der Verlust von Arbeitsplätzen. Maßnahmen wie der Gebäudetyp E, eine Novelle des Baugesetzbuches oder Anpassungen bei der Mietpreisbremse sind wichtige Schritte, doch kurzfristig braucht es ein entschlossenes Signal, um private Investitionen zu mobilisieren. Menschen müssen wieder Vertrauen fassen, ihr Kapital in den Bau von Wohnungen und Häusern zu investieren.

Auf den folgenden Seiten zeigen wir auf, wie sowohl der Wohnungsbau als auch die Infrastruktur entscheidend beschleunigt werden können – für ein zukunftsfähiges und wettbewerbsstarkes Deutschland.

NEUSTART INFRASTRUKTUR

„Schneller planen und bauen“

I. Vorschläge zur Beschleunigung von Infrastrukturprojekten

Planung und Bau von Infrastrukturprojekten in Deutschland dauern oft sehr lange. Durchschnittlich etwa 20 Jahre beträgt die Zeit vom Planungsbeginn bis zur Inbetriebnahme von Neu- und Ausbauprojekten auf der Schiene. Auch Vorhaben im Bereich des Bundesfernstraßenbaus nehmen von Planungsbeginn bis zur Fertigstellung regelmäßig 10 Jahre und mehr in Anspruch.

Sichtbar werden die Projekte erst dann, wenn gebaut wird. Das führt in der Öffentlichkeit zu der weitverbreiteten Annahme, dass gerade das Bauen einen Großteil der gesamten Realisierungszeit für solche Projekte ausmacht. Doch der Schein trügt. Was die wenigsten wissen: Wenn die Bagger auf der Baustelle rollen, hat ein Infrastrukturprojekt den Großteil seiner gesamten Realisierungsdauer regelmäßig schon hinter sich. Denn die Bauphase macht nur einen kleinen Teil eines solchen Projektes aus. Der Löwenanteil entfällt auf die Planungs- und Genehmigungsverfahren. Von der Gesamtdauer von etwa 10 Jahren zur Umsetzung von Projekten im Bundesfernstraßenbau entfallen auf die Planung ca. 85%, auf den Bau ca. 15%. Der große Hebel zur Beschleunigung von Projekten liegt also in den Planungs- und Genehmigungsverfahren.

Sollen Infrastrukturprojekte in Deutschland beschleunigt werden, muss die Planungs- und Genehmigungsphase verkürzt werden.

Warum dauert das so lange?

Schaut man sich die Gesamtrealisierungsdauer von Infrastrukturprojekten an, stellt man fest, dass ein sehr großer Anteil auf das sogenannte Planfeststellungsverfahren entfällt. Dieses Genehmigungsverfahren müssen die meisten Infrastrukturprojekte durchlaufen, damit später gebaut werden kann. Die zuständige Behörde holt hierbei die Stellungnahmen der Beteiligten (insbesondere Fachbehörden und Gemeinden) ein, veranlasst die Auslegung des Plans und führt das Anhörungsverfahren durch, bevor sie den Plan per Beschluss festsetzt.

Oft bestehen die dafür notwendigen Unterlagen aus hunderten Seiten von Gutachten und Plänen. Während des Genehmigungsverfahrens werden die Pläne öffentlich ausgelegt und betroffene Bürger und Interessenverbände haben die Möglichkeit, Einwände zu erheben. Falls Einwände erhoben werden, muss die Genehmigungsbehörde diese prüfen, zwischen allen Interessen abwägen und Lösungen erarbeiten. Dieser Prozess kann sich schon ohne größere Streitpunkte über Jahre hinziehen. Kommt es zu Interessenkonflikten, die u.U. sogar gerichtlich geklärt werden, können bis zum Abschluss des Planfeststellungsverfahrens etliche Jahre ins Land gehen.

Im Sinne einer schnellen Projektrealisierung muss deswegen abgewogen werden, ob das Planfeststellungsverfahren wirklich bei allen Vorhaben zur Anwendung kommen muss.

Was muss getan werden, um Infrastrukturprojekte in Deutschland zu beschleunigen?

1. Kein Planfeststellungsverfahren bei Ersatzneubauten

Die Frage stellt sich beispielsweise mit Blick auf sog. Ersatzneubauten. Das sind Infrastrukturbauwerke wie Brücken, Gleisanlagen oder Straßen, die bestehende Bauwerke ersetzen und modernisieren. Hier ist die zeitaufwendige Durchführung eines erneuten Planfeststellungsverfahrens nicht notwendig, da dieses Verfahren ja schon einmal für das Vorgängerbauwerk durchlaufen wurde.

2. Plangenehmigung statt Planfeststellung

Kann das zeitaufwendige Planfeststellungsverfahren nicht wie bei Ersatzneubauten entfallen, ist zu überprüfen, in welchen Fällen es durch die schnellere Plangenehmigung ersetzt werden kann. Dieses Verfahren ersetzt schon heute in einigen Fällen die Planfeststellung. Will man Infrastrukturprojekte in Deutschland beschleunigen, muss der Anwendungsbereich der Plangenehmigung deutlich ausgeweitet werden.

3. Gesetzliche Stichtagsregelung einführen

Derzeit müssen Planungen gemäß den neuesten fachlichen Erkenntnissen und Gesetzen während des laufenden Genehmigungsverfahrens angepasst werden. Dadurch kommt es während des Planungsverfahrens häufig zu Verzögerungen und langwierigen Überarbeitungen, weil sich technische oder rechtliche Rahmenbedingungen ändern. Das kostet viel Zeit.

Eine gesetzliche Stichtagsregelung würde es ermöglichen, dass Änderungen nach einem bestimmten Stichtag nicht mehr berücksichtigt werden müssen. Eine Stichtagsregelung würde so die zeitaufwendige mehrfache Durchführung von umweltrechtlichen Untersuchungen und anschließende Änderungen der Planunterlagen verhindern. Dies würde Rechtssicherheit schaffen und damit die Planbarkeit von Infrastrukturprojekten verbessern. Die Zeit vom Planungsbeginn bis zum Bau könnte hierdurch deutlich verkürzt werden.

4. Materielle Präklusionsvorschrift einführen

Nachdem eine Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs im Oktober 2015 das Ende der materiellen Präklusionsvorschriften im deutschen Verwaltungsrecht zur Folge hatte, kam es in den letzten Jahren zu erheblichen Verzögerungen gerade bei Projekten im Infrastrukturbereich.

Unter der materiellen Präklusion ist der Ausschluss eines Verfahrensbeteiligten mit seinem Vorbringen im gerichtlichen Verfahren zu verstehen, wenn der Betroffene seine Rechte nicht schon zuvor im Verwaltungsverfahren geltend gemacht hat.

Maßgebliche Einwendungen werden seitdem im Sinne einer Verzögerungstaktik nicht schon im Genehmigungsverfahren, sondern erst peu à peu während des Gerichtsverfahrens erhoben. Dadurch wird zum einen eine sinnvolle frühzeitige Erörterung im Genehmigungsverfahren verhindert. Zum anderen werden Gerichtsverfahren deswegen regelmäßig deutlich verzögert.

Eine Pflicht zur frühen Mitwirkung an Infrastrukturprojekten auf Seiten von betroffenen Anwohnern und Trägern öffentlicher Belange verbunden mit einem Einwendungsausschluss (Präklusion) bei Nichterfüllung dieser Pflicht würde eine schnelle Identifizierung streitiger Punkte ermöglichen und späteren Klagen vorbeugen.

5. Verbandsklagerecht einschränken

Die Einführung des umfassenden Verbandsklagerechts hat zu erheblichen Verzögerungen von Gerichtsverfahren gerade bei Infrastrukturprojekten geführt. Danach dürfen Umweltverbände in Gerichtsverfahren nicht nur Umweltbelange sondern sämtliche Belange geltend machen.

Umweltverbände sollten nur unter der Bedingung gegen Infrastrukturprojekte klagen dürfen, dass Umweltbelange betroffen sind oder sie im Genehmigungsverfahren nicht ordnungsgemäß beteiligt worden sind. Ohne eine solche Einschränkung kann das Verbandsklagerecht weiter pauschal für die Blockade von Infrastrukturprojekten missbraucht werden.

6. Planungskapazitäten in den Behörden stärken

Um den zügigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu ermöglichen, ist die personelle und materielle Ausstattung der Planungs- und Genehmigungsbehörden von entscheidender Bedeutung. Durch eine verbesserte Ausstattung der Behörden mit Personal können in allen Planungsphasen erhebliche Beschleunigungspotentiale gehoben werden.

7. Bürger frühzeitig beteiligen

Ein wichtiger Baustein für eine wirksame Beschleunigung von Infrastrukturprojekten ist eine möglichst frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit. Beteiligt man die Bürger, wie bereits in Pilotprojekten erprobt, weit vor dem Planfeststellungsverfahren, führt dies zu einer deutlichen Beschleunigung.

Die Bürger haben in diesem Fall die Möglichkeit, Einfluss auf das Projekt zu nehmen, noch bevor Grundlagenentscheidungen getroffen werden, die später kaum noch veränderbar sind. Darüber hinaus kann viel Zeit gespart werden, weil mögliche Eingaben schon zu einem frühen Zeitpunkt in die Planung integriert werden können und nicht erst in langwierigen Verfahren während der Planfeststellung durch die Genehmigungsbehörde geprüft werden müssen.

8. Bürgerbeteiligung standardisieren

Gerade bei größeren Infrastrukturprojekten würde die Etablierung von Qualitätsstandards bei der Durchführung von Bürgerbeteiligungen helfen, dem komplexen Kommunikations- und Beteiligungsmanagement gerecht zu werden. Damit würde ein weiterer Beitrag zur Beschleunigung der Verfahren geleistet. Den Ämtern muss daher ein standardisiertes Verfahren der Bürgerbeteiligung zur Verfügung gestellt werden, um einen professionellen und effizienten Umgang mit Einwendungen sicherzustellen.

9. Verwaltungsgerichtliche Verfahren effizienter gestalten

Last but not least: Auch das verwaltungsgerichtliche Verfahren kann einen wichtigen Beitrag für die schnellere Realisierung von Infrastrukturvorhaben leisten.

Ein im Auftrag des Normenkontrollrates erstelltes Gutachten enthält wichtige Vorschläge zur Beschleunigung verwaltungsgerichtlicher Verfahren. Wir fordern insbesondere die Umsetzung folgender Vorschläge:

- Laufende Bauvorhaben sollen einstweilen fortgeführt werden, solange die Baumaßnahmen reversibel sind.
- Durch die Einführung eines verpflichtenden frühen ersten Erörterungstermins vor Gericht lässt sich ein langwieriger Schriftsataustausch vermeiden.
- Papierakten und Gutachten müssen konsequent digitalisiert werden: Der zeitraubende Aktenaustausch würde so ein Ende finden und das zeitgleiche Lesen der digital durchsuchbaren E-Akten durch mehrere Beteiligte würde das gerichtliche Verfahren wesentlich beschleunigen.
- Die gerichtliche Feststellung der Heilung einzelner Fehler bei Klagen von Umweltverbänden sollte ermöglicht werden, um langwierige Gerichtsverfahren zu vermeiden.

II. Mittelstandsgerechte Vergabe

Damit die gewaltigen Summen die in den nächsten Jahren in die Infrastruktur in Deutschland investiert werden sollen, schnell und effizient in Projekte fließen können, bedarf es aus der Perspektive der Bauunternehmen jetzt vor allem stabiler Rahmenbedingungen. Dies gilt vor allem für das Vergaberecht. Mit den aktuell geltenden Regeln steht ein passender und praxisbewährter Instrumentenkasten zur Verfügung. Hier besteht derzeit kein Änderungsbedarf. Im Gegenteil, jede Änderung an den bewährten Regeln würde nur zur Verunsicherung führen - sowohl auf Seiten der Vergabestellen in den Kommunen, Ländern und beim Bund als auch bei den anbietenden Unternehmen. Das Ergebnis wären Verzögerungen. Das wäre angesichts der jetzt dringend anstehenden riesigen Bauaufgaben genau das falsche Signal.

Eine Diskussion über eine Reform des Vergaberechts in Deutschland würde zum jetzigen Zeitpunkt auch vor einem anderen Hintergrund keinen Sinn machen: Die Europäische Kommission hat im Dezember letzten Jahres mit einer Konsultation die Reform der europäischen Vergaberichtlinien eingeleitet. Deutschland wird die daraus resultierenden Änderungen demnächst in nationales Recht umsetzen müssen. Vor diesem Hintergrund wäre es kontraproduktiv, jetzt eine weitere Baustelle zu eröffnen. Dadurch würde eine schnelle Umsetzung der dringend erforderlichen Projekte für die Infrastruktur in Deutschland unnötig behindert.

Das geltende Recht ermöglicht für alle Arten von Projekten zügige und praxistaugliche Bauvergaben. Es ist allen Beteiligten bekannt und vertraut und gewährleistet auch eine Einbeziehung der kleinen und mittleren Unternehmen, ohne die eine rasche Umsetzung der Projekte nicht möglich sein wird.

Mit dem Sondervermögen wird mit Schulden in die Infrastruktur investiert. Daher ist es wichtig, dass diese Mittel die heimische Konjunktur beflügeln. Bei der Vergabe an mittelständische Unternehmen ist dies sichergestellt, da diese Firmen mit ihren qualifizierten Belegschaften in Deutschland Steuern und Abgaben zahlen.

Nicht zu kleine oder viele Lose sind in der Praxis das Problem, sondern immer größere Vergaben, die bald nur noch die großen Konzerne mit ausländischen Müttern bauen können. Es sollte nicht das Ziel sein, dass die Wertschöpfung in Madrid, Paris oder Wien stattfindet.

NEUSTART WOHNUNGSBAU

„Wir brauchen auch ein starkes Signal!“

I. Investive Rahmenbedingungen für den Wohnungsbau verbessern

Der Wohnungsbau in Deutschland ist seit Jahren notleidend, die Baugenehmigungszahlen sind in den letzten Jahren dramatisch zurückgegangen; uns fehlen weit über 100.000 Baugenehmigungen. Die Wohnungsbauziele der letzten Legislaturperiode sind bei weitem nicht erreicht worden und das Wohnen ist zu einer der sozialen Fragen unserer Zeit geworden.

Bei der Diskussion um das Sondervermögen zur Ertüchtigung der Infrastruktur, das wir begrüßen, ist der Wohnungsbau, zu kurz gekommen. Zudem hat das vom Bundestag verabschiedete Sondervermögen den Wohnungsbau dahingehend tangiert, dass die Immobilienzinsen um rund 30 Basispunkte gestiegen sind und die Preise für Baumaterialien in Erwartung des Sondervermögens deutlich angezogen haben. Dies wird den Wohnungsbau weiter hemmen.

Wir brauchen für den Wohnungsbau jetzt ein positives und starkes Signal, da wir ansonsten nicht nur Attentismus im Markt befürchten, sondern auch den weiteren Abbau von Arbeitsplätzen.

Jeder in den Wohnungsbau investierte Euro kurbelt die Konjunktur an, da die Mittel bei heimischen Firmen und Belegschaften versteuert und verbeitragt werden. Mit einem wieder anspringenden Wohnungsbau kann die Bauwirtschaft wieder als Konjunkturlokomotive die Deutsche Wirtschaft ziehen.

1. Investive Rahmenbedingungen im Wohnungsneubau langfristig ausrichten

Wohnimmobilien sind ein langfristiges Investment. Die investiven Rahmenbedingungen sind adäquat auszugestalten. Hierzu gehört:

- Die in der letzten Legislaturperiode gesetzten Impulse zur degressiven und Sonder-Afa werden fortgeführt.
- Die Budgetierung im Sozialen Wohnungsbau wird ambitioniert fortgeführt.
- Die Neubautätigkeit wird über KfW Förderprogramme verlässlich unterstützt. Es muss zumindest temporär gefördert werden, was gesetzlich gefordert ist. Neubauprogramme werden am EH 55-Standard ausgerichtet.
- Der Erwerb von Wohneigentum wird mit einem Freibetrag bei der Grunderwerbsteuer gefördert.
- Die Förderung von Wohneigentum für Familien wird so aufgesetzt, dass sie eine wirksame und eigenkapitalbildende Funktion hat.

2. Sanierungsquote erhöhen - Investitionen in die Bestandssanierung fördern

Die Sanierungsquote des Gebäudebestandes stagniert seit Jahren bei gut einem Prozent. Sanierungsaktivitäten müssen forciert werden, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Der Schwerpunkt klimabezogener Gebäudepolitik muss auf den Bestand fokussiert sein: In Deutschland gibt es insgesamt ca. 20 Mio. Gebäude mit Wohnungen, von denen gut 16,3 Mio. auf den Gebäudetyp der Ein- und Zweifamilienhäuser und gut 3,6 Mio. auf den Gebäudetyp der Mehrfamilienhäuser entfallen. Nur ca. 1,5 Mio. Gebäude wurden 2010 und später errichtet; (alle Daten Zensus 2022).

Die Einforderung übergesetzlicher Effizienzhausstandards verhindert sowohl mehr Bestandserwerb als auch eine höhere Dynamik bei der energetischen Sanierung. Hier braucht es vielmehr eine Breitenförderung. Zu berücksichtigen ist auch, dass mehr als 40 % des Wohngebäudebestandes von Selbstnutzern bewohnt werden. Knapp 40 % des Wohngebäudebestandes werden von privaten Kleinanbietern vermietet.

Um den Wohnungsbestand klimafest zu gestalten, sollten folgende Maßnahmen ergriffen werden:

- Ambitionierte Förderung von Einzelmaßnahmen (Breitenförderung).
- Wiedereinführung der EH 100 und EH 115 EE-Förderung bei Komplettmaßnahmen und umfangreichen Einzelmaßnahmen (Breitenförderung).
- Um viele private Haushalte zu bewegen, in Modernisierungs- und Renovierungsmaßnahmen zu investieren, sollten Handwerkerleistungen in das erhöhte Fördervolumen nach § 35a Abs. 2 EStG (20.000 Euro) aufgenommen werden. (Bislang werden sie nur im Rahmen von § 35a Abs. 3 EStG (6.000 Euro) berücksichtigt.)
- Steuerliche Förderung der energetischen Gebäudesanierung auch für vermieteten Wohnraum; (Die geltende Regelung setzt voraus, dass das Gebäude zu eigenen Wohnzwecken genutzt wird. Eine Ausdehnung auf vermieteten Wohnraum würde die Regelung mit Blick auf die Sanierungsziele ungleich wirkungsvoller machen.)
- Förderung serieller Sanierungen

„Einfacher und kostengünstiger bauen“

II. Vorschläge zum einfachen und kostengünstigen Wohnungsbau

1. Landesbauordnungen entschlacken und vereinheitlichen

a) Zurückschrauben zu hoher Anforderungen

Zur Ankurbelung des Wohnungsbaus ist die Entschlackung der Landesbauordnungen das wirksamste Mittel. Vorbildcharakter kommt insofern der Novelle der niedersächsischen Bauordnung zu. Diese beinhaltet viele Vereinfachungen, die den Wohnungsbau deutlich anschieben können.

Durch die Verringerung der erforderlichen Grenzabstände wird beispielsweise die bauliche Nutzung erhöht. Dadurch entstehen mehr Möglichkeiten zur Realisierung von Nachverdichtungsprojekten.

Durch den Wegfall des Nachweises zusätzlicher Stellplätze beim Neubau von Wohnungen wird das Bauen deutlich vergünstigt.

Die Genehmigungsfreiheit bei Dachgeschossausbauten zu Wohnzwecken wird zur Schaffung von Wohnraum in Bestandsgebäuden beitragen.

Eine weitere wichtige Entlastung besteht darin, dass bei baulichen Veränderungen durch Aufstockung, Umbau oder Ausbau keine höheren Anforderungen an bestehende und neue Bauteile gestellt werden. Das baulich veränderte Gebäude muss im Bestand also zukünftig nicht wesentlich ertüchtigt werden.

All diese Regelungen machen den Wohnungsbau einfacher und wirtschaftlicher. Durch das Zurückschrauben von zu hohen Anforderungen können wirtschaftliche Lösungen erreicht und die stetig steigenden Baukosten der letzten Jahre wirksam eingedämmt werden. Damit Bauen wieder bezahlbar wird, muss der Bund gemeinsam mit der Bauministerkonferenz einheitliche Vorschläge zur Entschlackung der Landesbauordnungen erarbeiten.

b) Vereinheitlichung

Nach wie vor gelten in Deutschland in 16 Bundesländern 16 unterschiedliche Landesbauordnungen. Eine große Vereinfachung würde die konsequente Vereinheitlichung aller Bauordnungen der Bundesländer nach dem Vorbild der Musterbauordnung darstellen.

2. Abweichungen von anerkannten Regeln der Technik vereinfachen

Die bautechnischen Anforderungen sind in der Vergangenheit immer anspruchsvoller und damit kostenintensiver geworden. Dabei haben sie zum Teil als Komfortstandards das notwendige bautechnische Mindestmaß deutlich überschritten. Diskutiert werden daher u. a. Regelungen, mit deren Hilfe die Bauvertragsparteien rechtssicher von den anerkannten Regeln der Technik abweichen können.

Dazu gehören zum Beispiel eine Reduzierung der Deckenstärke oder Abstriche beim Schallschutz auf das technisch notwendige Maß. Gebaut wird so aber nur, wenn Planer und Bauunternehmen keine Angst vor Schadensersatzansprüchen und Investoren keine Angst vor Mietminderungen haben müssen – wenn also Rechtssicherheit besteht.

Wir schlagen in diesem Zusammenhang folgende Maßnahmen vor.

a) Positivliste

Einerseits sollten in den Landesbauordnungen Möglichkeiten geschaffen werden, von bestimmten anerkannten Regeln der Technik abzuweichen. Hierfür bietet es sich an, Module im Rahmen einer Positivliste einzuführen. Sie muss maßgebliche kostensenkende Vereinfachungsmöglichkeiten als Angebot für die Bauvertragsparteien enthalten. Die Positivliste sollte zeitgleich mit der Entschlackung der Landesbauordnungen durch die Bauministerkonferenz erarbeitet werden.

Die in der Positivliste vorgesehenen Abweichungen von bestimmten anerkannten Regeln der Technik können entweder insgesamt oder auch nur teilweise vereinbart werden. So behalten die Vertragsparteien eine hohe Flexibilität bei der individuellen Vertragsgestaltung.

b) Rechtssichere Vereinbarung

Zweitens muss im Zivilrecht die Möglichkeit geschaffen werden, Abweichungen von den anerkannten Regeln der Technik rechtssicher zu vereinbaren. Dies ist Voraussetzung dafür, dass die Vertragsparteien das Bauvorhaben rechtssicher auf Grundlage der Positivliste vereinbaren können.

Die Mangelfreiheit richtet sich dann nicht nach den anerkannten Regeln der Technik insgesamt, sondern nach der durch die Positivliste konkret vereinbarten Beschaffenheit.

Alternativ hierzu kann auch der sog. Hamburg-Standard einen wichtigen Beitrag zum vereinfachten Abweichen von den anerkannten Regeln der Technik leisten.

c) Hamburg-Standard

Einen anderen Ansatz wählt der sog. Hamburg-Standard. Dieser hat Beispiele identifiziert, bei denen es technisch möglich ist, von bestimmten anerkannten Regeln der Technik abzuweichen, um Baukosten zu sparen, ohne dass hierdurch sicheres und gesundes Wohnen beeinträchtigt wird (Schallschutz, Innenraumtemperatur und Anzahl Steckdosen).

Anders als bei der Positivliste werden diese Abweichungen allerdings nicht in den Landesbauordnungen verankert. Vielmehr soll durch Musterformulierungen ein Abweichen von den DIN-Normen zivilrechtlich ermöglicht werden. Der Vorteil dieses Modells besteht darin, dass es einfacher umzusetzen ist, da keine Gesetzesänderung erforderlich ist. Der Nachteil liegt in einer geringeren Rechtssicherheit im Vergleich zur Positivliste. Ob die Abweichungsvereinbarungen rechtlich halten, entscheiden am Ende die Gerichte. Es bleibt bei diesem Ansatz insofern offen, ob es von der Praxis angenommen wird. Dieses Risiko besteht bei der in den Landesbauordnungen verankerten Positivliste nicht.

3. Technische Normung reformieren

a) Abgrenzung: Mindeststandards / Komfortstandards

Ein erfolgsversprechender Ansatz besteht darin, die Technischen Normen auf ein notwendiges Mindestmaß zu reduzieren. Dieser Ansatz wurde bereits in den neuen DIN-Länder-Vertrag aufgenommen. Hiernach sollen in Technischen Normen notwendige Mindeststandards von Komfortstandards getrennt werden. Damit würde das notwendige technische Mindestmaß an Baunormen verständlich festgelegt und so auch Maßstab für die vertraglich geschuldete Leistung. Dieser Ansatz muss jetzt sowohl bei der Erarbeitung neuer als auch bei der Änderung bestehender Technischer Normen konsequent umgesetzt werden.

b) Verpflichtende Wirtschaftlichkeitsprüfung

Flankiert werden sollte dieser Ansatz durch eine verpflichtende Kosten-Nutzen-Abwägung durch eine unabhängige Stelle. Vor der Verabschiedung neuer und der Änderung bestehender Technischer Normen müssen die wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Baukosten ermittelt und bewertet werden.

NEUSTART BAU:

EIN TURBO FÜR INFRASTRUKTUR UND WOHNUNGSBAU

HERAUSGEBER

**Zentralverband des
Deutschen Baugewerbes e.V.**
Kronenstraße 55-58
10117 Berlin

030 20314-0

www.zdb.de
bau@zdb.de

März 2025