

# Einspruch

---

**zum Normentwurf DIN 94681  
(Stand 07.02.2025)**

**Verkehrssicherheitsüberprüfung für  
Wohngebäude- Regelmäßige Prüfrou-  
tinen im Rahmen von Sichtprüfungen  
und Zustandsbewertungen, Grundla-  
gen und Prüflisten**

07. April 2025

## Antrag

Der BFW legt Einspruch gegen den Normentwurf DIN 94681 (Stand 07.02.2025) ein und beantragt, den Normentwurf zurückzuziehen.

## Begründung

### **BFW-Forderungen im Überblick**

- **Relevanzprüfung und Aufwand-Nutzen-Analyse nachholen.**
- **Normungsvertrag einhalten.**
- **Gesetzgebungsvorrang beachten.**
- **Regelungsbedarf nachweisen.**
- **Folgekostenbetrachtung nachholen.**
- **Änderungsanfälligkeit begrenzen. Planungssicherheit gewährleisten.**
- **Überforderung der Verwalter durch unangemessen hohe Anforderungen vermeiden.**
- **Bürokratisierung und mangelnde Abgrenzung zu bestehenden Pflichten vermeiden.**
- **Doppelregulierung vermeiden.**
- **Fehlende Systematik, inhaltliche Überschneidungen und unzulässigen Eingriff in das Zivilrecht vermeiden.**

### **Im Einzelnen:**

#### **Relevanzprüfung und Aufwand-Nutzen-Analyse nachholen. Normungsvertrag einhalten.**

Vor der Gründung eines Ausschusses muss stets eine vorgeschaltete Relevanzprüfung und Aufwand-Nutzen-Analyse durchgeführt werden. Diese fehlen in weiten Teilen. Hierbei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass das DIN maßgeblich durch Steuergelder finanziert wird und dem öffentlichen Interesse zu dienen hat. Diese Prämissen werden vom DIN nicht konsequent umgesetzt. Ob der Normungsvertrag von 1975 eingehalten wird, ist mehr als fraglich.

Die Relevanzprüfung ist nachzuholen.

Im Rahmen der Relevanzprüfung müssen insbesondere nachfolgende Punkte geklärt werden:

- **Regelungsbedarf nachweisen. Streitige Einzelfälle begründen kein Regelungsbedürfnis.**
- **Rechtsfragen sind nicht Gegenstand der Normung im DIN.**
- **Nachholung einer Aufwand-Nutzen-Analyse des Normenausschusses.**
- **Nachweis zum Mehrwert gegenüber den durch die Verbände und Fachportale veröffentlichten Orientierungshilfen und Muster fehlt.**

- Lebendes System: Abstrakt generelle Regelungen werden durch die Rechtsprechung laufend konkretisiert. Ob und inwieweit der „Tanker“ Normungsausschuss ein derartig lebendiges System ergänzen oder ersetzen kann, ist fraglich. Die Fragen sind in einer Vorprüfung zu klären.
- Keine nachgewiesenen Regelungslücken: Selbst vermeintliche Regelungslücken im Gesetz sind das Ergebnis des parlamentarischen Willensbildungsprozesses.
- Orientierungshilfen müssen Gesetzgebung im Zusammenspiel mit Rechtsprechung reflektieren und berücksichtigen.
- Alle wesentlichen Eckpunkte zu den Verkehrssicherungspflichten ergeben sich neben der Gesetzgebung und Rechtsprechung aus Gesetzesbegründung und Kommentarliteratur.
- Ist das Streben nach Vereinheitlichung durch Normung sachgerecht? Auch wenn DIN-Normen auf Freiwilligkeit beruhen, so haben sie doch durch ihre Vermutungswirkung unmittelbare Auswirkungen auf die Obliegenheiten der Marktteilnehmer.

### **Gesetzgebungsvorrang beachten.**

Der Ausschuss und der Normentwurf sind nicht erforderlich, insbesondere konterkariert er aber den Willen des Gesetzgebers, die Verkehrssicherheitsprüfung für Wohngebäude zwar transparent, aber möglichst individuell gestalten zu können.

Wie eine Verkehrssicherheitsprüfung auszusehen hat, hat zuallererst der Gesetzgeber zu entscheiden und dann die Gerichte. Um die einzelfallbezogene Umsetzung zu ermöglichen, hat der Gesetzgeber bewusst Einzelfragen zur Art und Weise der Durchführung der Verkehrssicherheitsprüfung offengehalten.

Auch vermeintliche Lücken sind das Ergebnis des parlamentarischen Willensbildungsprozesses. Dabei muss es bleiben, denn nur so können sich die Anforderungen durch Praxis und Rechtsprechung einzelfallbezogen weiterentwickeln.

### **Regelungsbedarf nachweisen.**

Einzelfälle begründen noch keinen Regelungsbedarf für das DIN. Die gesetzlichen Regelungen des WEG, des Mietrechts und des Ordnungsrechts werden durch die Rechtsprechung laufend konkretisiert. Der „Tanker“ Normungsausschuss kann ein derart lebendiges System nicht ersetzen. Rechtsfragen dürfen ohnehin nicht Thema eines DIN-Ausschusses sein. Selbst vermeintliche gesetzliche Regelungslücken sind das Ergebnis eines parlamentarischen Willensbildungsprozesses. Der Mehrwert eines DIN-Ausschusses gegenüber den durch die Verbände und Fachportale veröffentlichten Orientierungshilfen und Muster ist nicht erkennbar.

Die Vorprüfung zum Regelungsbedarf ist nachzuholen.

### **Folgekostenbetrachtung nachholen.**

Neben einer Vielzahl weiterer Fragen sind auch die Kosten bislang ungeklärt. Insbesondere die aus der DIN-Norm resultierenden Lizenz- und Nutzungsgebühren könnten die Kosten für Verwalter und Wohnungseigentümer erhöhen. Die ca. 50 in Bezug genommenen DIN-Normen und technischen Baubestimmungen sind im Übrigen nicht kostenfrei erhältlich. Das gleiche gilt für professionelle Softwarelösungen. Kosten und Nutzen stehen in keiner angemessenen Relation.

Die Folgekosten (Lizenzkosten) für eine etwaige DIN-Normanwendung müssen offengelegt werden. Es muss klar sein, welche möglichen zusätzlichen Kosten im Falle einer DIN-Normierung die Immobilienunternehmen und Eigentümer als Verbraucher dauerhaft zu tragen hätten.

Insbesondere auch die Eigentümer als Verbraucher, die ca. 70 % des Gesamtmarktes ausmachen, werden als Verbraucher für diese Art von „Verbraucherschutz“ nichts zahlen wollen.

Die Folgekostenbetrachtung ist nachzuholen.

### **Änderungsanfälligkeit begrenzen. Planungssicherheit gewährleisten.**

Durch die Inbezugnahme auf ca. 50 Vorschriften besteht eine erhebliche Änderungsanfälligkeit mit zeitlich eng getakteten Anpassungsbedarfen. Kontinuität und Planungssicherheit sind dadurch nicht gewährleistet.

Durch die Inbezugnahme auf ca. 50 Vorschriften ist es im Übrigen sehr wahrscheinlich, dass bereits der Normentwurf laufend durch sich aktualisierende gesetzliche Regelungen und technische Regelwerke überholt wird. Hinzu kommt Rechtsprechung, die die gesetzlichen Regelungen einzel-fallbezogen reflektiert und bewertet. Diesen Wettlauf mit Vorschriften und Rechtsprechung wird die DIN-Norm kaum gewinnen. Der laufende Anpassungsbedarf wird zum nicht kalkulierbaren Kostentreiber.

Die Änderungsanfälligkeit mit deren Auswirkungen auf Kosten und personelle Ressourcen sind in einer Vorprüfung zu untersuchen. Die Auswirkungen auf Kosten und Ressourcen sind nachzuweisen.

### **Überforderung der Verwalter durch unangemessen hohe Anforderungen vermeiden.**

Die in der DIN-Norm festgelegten Anforderungen übersteigen die vorhandenen fachlichen und sachlichen Kompetenzen der derzeitigen Verwalter erheblich.

Die Norm verlangt eine Expertise, die in der Praxis nicht flächendeckend vorhanden ist, was zwangsläufig zu Überforderung und erhöhtem Fehlerpotenzial führt. Die Umsetzung der vorgeschriebenen Maßnahmen ist somit realitätsfern und nicht praxistauglich. Dadurch steigt das Risiko

fehlerhafter Entscheidungen oder Versäumnisse, was letztlich die Verkehrssicherheit nicht verbessert, sondern vielmehr gefährdet.

Ein Arbeitsausschuss im DIN ist demzufolge keine sachgerechte Plattform. Fortbildungsbedarfe können durch Bildungsträger und Verbände gedeckt werden. Leitfäden und Orientierungshilfen können von den Verbänden in Zusammenarbeit mit Dienstleistern ohne Einbeziehung des DIN erarbeitet werden.

### **Bürokratisierung und mangelnde Abgrenzung zu bestehenden Pflichten vermeiden.**

Die DIN-Norm ist inhaltlich überladen und grenzt sich nicht klar von den bereits bestehenden gesetzlichen Verwalterpflichten ab. Zahlreiche der in der Norm aufgeführten Aufgabenbereiche werden bereits durch geltende Gesetze, Verordnungen oder andere DIN-Normen geregelt. Die Einführung einer zusätzlichen Norm führt somit lediglich zu einer unnötigen Verdopplung bestehender Vorschriften und einer erheblichen bürokratischen Mehrbelastung. Zudem fehlen klare Regelungen zur personellen Zuständigkeit, sodass unklar bleibt, wer konkret für die Umsetzung der Norm verantwortlich ist. Besonders problematisch ist, dass die geforderten Überwachungsmaßnahmen für bestimmte Anlagen bereits durch andere Vorschriften abgedeckt sind.

Die neue Norm erzeugt dadurch keinen Mehrwert, sondern führt vielmehr zu Mehrkosten und ineffizientem Verwaltungsaufwand. Die diesbezügliche Vorprüfung ist nachzuholen.

### **Doppelregulierung vermeiden.**

Darüber hinaus existiert mit der VDI 3810 bereits eine Richtlinie, die Vorgaben zur Betreiberverantwortung und zum sicheren Gebäudebetrieb bietet. Die Einführung einer zusätzlichen DIN-Norm stellt daher eine unnötige Doppelung dar, die lediglich für Unsicherheit in der Anwendung sorgt.

Die Vorprüfung zu einer Doppelregulierung ist nachzuholen.

### **Fehlende Systematik, problematische inhaltliche Überschneidungen und unzulässigen Eingriff in das Zivilrecht vermeiden.**

Die DIN-Norm wirkt inhaltlich unsystematisch und erscheint in ihrer Ausgestaltung willkürlich. Sie erfasst eine Vielzahl immobilienbezogener Aspekte, die teilweise gar nicht in den Bereich der Verkehrssicherungspflichten, sondern vielmehr ins Baurecht fallen. So werden beispielsweise Vorgaben zur Dacheindeckung gemacht (Seite 11 des Normentwurfes), die in den Regelungsbereich des Bauordnungsrechts gehören. Diese inhaltlichen Überschneidungen führen zu erheblicher Rechtsunsicherheit und potenziellen Konflikten zwischen bestehenden gesetzlichen Vorschriften und den neuen DIN-Regelungen.

Besonders gravierend ist zudem die Überschneidung mit dem allgemeinen Zivilrecht. Die Rechtsprechung sowie die juristische Fachliteratur haben über Jahrzehnte hinweg klar definiert, wann eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht vorliegt. Diese gefestigten Erkenntnisse dürfen nicht durch eine neue DIN-Norm über den Haufen geworfen werden.

Die bestehenden Maßstäbe zur Verkehrssicherungspflicht haben sich in der Praxis bewährt und bieten bereits eine hinreichende Orientierung. Ein zusätzlicher Eingriff durch eine DIN-Norm ist daher nicht erforderlich und könnte vielmehr zu neuen rechtlichen Unsicherheiten führen.

Eine eigenständige Regelung durch die DIN ist nicht nur überflüssig, sondern stellt eine unzulässige Einflussnahme auf zivilrechtliche Grundsätze dar.

**Ansprechpartner:**

Andreas Beulich  
Bundesgeschäftsführer

Franco Höfling  
Justiziar/Leiter Recht



Bundesverband Freier  
Immobilien- und Wohnungs-  
unternehmen

## **BFW BUNDESVERBAND FREIER IMMOBILIEN- UND WOHNUNGSUNTERNEHMEN**

---

Dem BFW Bundesverband Freier Immobilien- und Wohnungsunternehmen e. V. als Interessenvertreter der mittelständischen Immobilienwirtschaft gehören derzeit rund 1.600 Mitgliedsunternehmen an. Als Spitzenverband wird der BFW von Landesparlamenten und Bundestag bei branchenrelevanten Gesetzgebungsverfahren angehört.

Die Mitgliedsunternehmen stehen für 50 Prozent des Wohnungs- und 30 Prozent des Gewerbeneubaus. Sie prägen damit entscheidend die derzeitigen und die zukünftigen Lebens- und Arbeitsbedingungen in Deutschland. Mit einem Wohnungsbestand von 3,1 Millionen Wohnungen verwalten sie einen Anteil von mehr als 14 Prozent des gesamten vermieteten Wohnungsbestandes in der Bundesrepublik. Zudem verwalten die Mitgliedsunternehmen Gewerberäume von ca. 38 Millionen Quadratmetern Nutzfläche.

---

### **GESCHÄFTSSTELLE BERLIN**

Französische Straße 55  
10117 Berlin  
Tel.: 030 32781-0  
Fax : 030 32781-299  
office@bfw-bund.de  
www.bfw-bund.de

### **GESCHÄFTSSTELLE BRÜSSEL**

Rue du Luxembourg 3  
1000 Brüssel  
Belgien  
Tel.: 0032 2 5501618  
andreas.beulich@bfw-bund.de

### **VORSTAND**

Dirk Salewski, Präsident  
Christian Bretthauer  
Andreas Ibel  
Frank Vierkötter

### **BUNDESGESCHÄFTSFÜHRER**

Andreas Beulich