

Fachhochschule Erfurt • PF 45 01 65 • 99061 Erfurt

Thüringer Landtag  
Ausschuss für Infrastruktur, Landwirtschaft  
und Forsten  
Jürgen-Fuchs-Straße 1  
99096 Erfurt

Fakultät  
Wirtschaft - Logistik - Verkehr

Fachgebiet  
Verkehrsplanung und  
Verkehrstechnik

Thüringer Landtag  
Zuschrift  
7/3542  
zu Drs. 7/9641

Altonaer Straße 26  
99085 Erfurt  
Tel. 0361 6700-6572  
Fax 0361 6700-6528

[www.fh-erfurt.de](http://www.fh-erfurt.de)

Erfurt, 03.05.2024

### Thüringer Bauordnung - Anhörungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren.

Nachfolgend erhalten Sie meine Stellungnahme im Rahmen des schriftlichen Anhörungsverfahrens zum Gesetzentwurf der Thüringer Bauordnung (DS 7/9641) als Teilnehmer mit der Bitte um Würdigung.

Zu § 2, Absatz 3, Satz 1:

Die Einfügung des Wortes „Grundfläche“ bewirkt einen Unterschied zwischen den Gebäudeklassen 1a und 2. Die Unterscheidung ist nicht konsistent.

Zu § 52, Absätze 1 und 2:

Die Regelungen stellen einen Paradigmenwechsel dar und sind von der Ausrichtung mit dem Ziel einer nachhaltigen klimagerechten Mobilitätsentwicklung grundsätzlich positiv zu bewerten.

Zu § 52, Absatz 1:

Großen Städten wird die Verantwortung zur Steuerung des Stellplatzangebotes für große Wohngebäude und anders genutzte Gebäude übertragen und erlaubt Handlungsspielräume im Rahmen der kommunalen Planungshoheit. Sie stellen eine Aufforderung an die Städte dar, handelnd tätig zu werden. Die in Satz 3 genannten Punkte sind teilweise unspezifisch, so dass der Ermessensspielraum der Städte groß bleibt. Beispielsweise Punkt 4 könnte demzufolge weit als Flächennutzungsplan, Verkehrsentwicklungsplan, Radverkehrskonzept bzw. verwaltungsinternes Dokument ohne gemeindlichen Beschluss interpretiert werden. Nicht nachvollziehbar ist, weshalb im Sinne des Subsidiaritätsprinzips kleineren Städten diese Möglichkeit nicht eingeräumt werden soll, denn es besteht keine Verpflichtung davon Gebrauch zu machen.

Zu § 52, Absatz 2:

Die Punkte 2 und 3 stellen eine erhebliche Erleichterung bei der Schaffung von günstigem Wohnraum dar. Punkt 3 überträgt die Verantwortung für die Schaffung von Stellplätzen auf dem Baugrundstück beim Neubau von Ein- und Zweifamilienhäusern an die Bauenden, die die Verantwortung für die Käufer bzw. späteren Nutzenden übernehmen. Das ist mutig und erfordert

restriktive Regelungen sowie dauerhaft konsistentes Handeln der Gebietskörperschaften bei den Festlegungen zur Herstellung von Parkraumkapazitäten im öffentlichen Straßenraum sowie die dauerhafte Kontrolle der Einhaltung von Regelungen zur Parkraumorganisation mittels verkehrsrechtlicher Anordnungen. Hier werden möglicherweise Probleme in die Zukunft verlagert bei einem Wechsel der Wohnraumnutzenden bzw. Änderungen der Nutzungsansprüche der Bewohnenden im Laufe der Lebensphasen. Die in Bestandsquartieren evidenten Problemlagen bei der Umsetzung von restriktiven Parkraumkonzepten bei Knappheiten im Stellplatzangebot auf anliegenden Grundstücken oftmals mangels personeller Kapazitäten bei den Gebietskörperschaften und den Ordnungsbehörden lassen für die Zukunft neu entstehender Quartiere eine gleichartige Entwicklung erwarten. Fatal wäre, wenn die Gebietskörperschaften der Problematik durch die Schaffung von Parkraumkapazitäten im Straßenraum Abhilfe schaffen und sich die Bau- und Unterhaltskosten sowie Kosten der Kontrolle zur Einhaltung von Parkraumregelungen dadurch erhöhen.

Zu § 52, Absatz 3:

Die Schaffung von Abstellplätzen für Fahrräder soll auf dem Baugrundstück erfolgen. Hinnehmbar wäre ggf. unmittelbar neben dem eigentlichen Bauvorhaben. Die Bereitschaft von Radfahrenden eine „zumutbare“ Wegstrecke vom Abstellplatz zum Ziel zurück zu legen ist signifikant kleiner als bei Stellplätzen für Kfz, da Fahrräder im Zweifel auch ungeordnet am Eingang des Ziels abgestellt werden würden.

Zu § 52, Absatz 4:

Die Einbeziehung von Abstellplätzen für Fahrräder in die Ablöseregulungen analog der Stellplätze für Kfz ist konsistent, denn die Verpflichtung nunmehr in die ThürBO eingearbeitet wurde.

Zu § 52, Absatz 5:

Die Ausführungen in Punkt 2 zur Verwendung von Einnahmen aus den Ablöseregulungen unterliegen einem großen Ermessensspielraum und häufigen Fehlinterpretationen. Es sollte deshalb in Punkt 2 beispielhaft ein Spektrum ergänzt werden, aus welchem die Maßnahmen stammen könnten. Ergänzend ist anzufügen: „... vom ruhenden Verkehr zu Gunsten des Umweltverbundes aus Fußgänger-, Fahrrad- und öffentlichem Verkehr bzw. dem Ausbau von Schnittstellen.“

Zu § 97, Absatz 1, Satz 1, Punkt 7:

Die Einschränkung zu begrenzen auf die verkehrlichen Gründe durch den „öffentlichen“ Verkehr erscheint nicht zielführend, da ebenso Gründe des Fußgänger- und Fahrradverkehrs für Einschränkungen ursächlich sein sollen. Städtebauliche Gründe sind davon unbetroffen.

Mit freundlichen Grüßen

Digital unterschrieben von

Datum: 2024.05.03 21:37:24  
+02'00'