

Begründung und Vollzughinweise zur Neufassung der Satzung der Stadt Rosenheim über die Einführung einer Pflicht zum Nachweis von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätze (Stellplatzsatzung – StPIS)

Anlass für Neuerlass

Art. 47 und Art. 81 Bayerische Bauordnung (BayBO) sowie die Garagen- und Stellplatzverordnung (GaStellV) wurden durch das Erste Modernisierungsgesetz Bayern vom 23.12.2024 (GVBl. Nr. 24 vom 30.12.2024, S. 597 ff). geändert.

Die bisher im staatlichen Recht verankerte Stellplatzpflicht wurde mit Wirkung zum 01.10.2025 vollständig kommunalisiert. Eine Pflicht zur Herstellung notwendiger Stellplätze besteht künftig nur noch, wenn eine Gemeinde diese durch Satzung ausdrücklich anordnet (Art. 47 Abs. 1 Satz 1 BayBO i. V. m. Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO n. F.). In Abwesenheit einer entsprechenden Satzung entfällt die Stellplatzpflicht vollständig.

Gleichzeitig wird durch die Novellierung die Zahl der notwendigen Stellplätze gesetzlich gedeckelt. In der überarbeiteten Anlage zur GaStellV wird eine Obergrenze festgelegt, von der die Gemeinden nur noch nach unten abweichen dürfen. Die frühere Möglichkeit, durch Satzung von den staatlich empfohlenen Richtzahlen nach oben abzuweichen, wurde gestrichen (Art. 47 Abs. 2 Satz 2 BayBO). Darüber hinaus obliegt die Regelung zur Stellplatzabläse sowie zur Möglichkeit des Stellplatznachweises auf einem anderen Grundstück nun vollständig der kommunalen Satzung.

Diese Neuregelung stellt einen Paradigmenwechsel dar: Während bislang die Stellplatzpflicht eine staatliche Vorgabe war, obliegt sie künftig vollständig der kommunalen Entscheidung. Gleichzeitig dürfen Kommunen keine über den staatlichen Rahmen hinausgehenden Anforderungen mehr stellen. Um unter diesen neuen Rahmenbedingungen eine rechtssichere und sachgerechte Ausgestaltung der Stellplatzpflicht im Stadtgebiet zu gewährleisten, ist ein umfassender Neuerlass der Stellplatzsatzung erforderlich.

Der Stadtrat der Stadt Rosenheim hat sich daher entschieden, von der neuen Ermächtigungsgrundlage Gebrauch zu machen und eine Stellplatzsatzung zu erlassen, um die örtlichen Gegebenheiten und verkehrlichen Anforderungen weiterhin angemessen berücksichtigen zu können.

Inhalt und Ziel der Stellplatzsatzung

Die Stellplatzsatzung, die im gesamten Stadtgebiet Anwendung findet, regelt als Ortsvorschrift die Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen für Kfz und Abstellplätzen für Fahrräder anlässlich der Errichtung, Änderung und Nutzungsänderung von Anlagen. Sie konkretisiert die künftig ausschließlich auf kommunaler Ebene geregelte Stellplatzpflicht gemäß Art. 47 i. V. m. Art. 81 BayBO n. F.

Sie bestimmt die Anzahl der dafür notwendigen Stellplätze. Des Weiteren wird aufgezeigt, wie der Stellplatznachweis erbracht und unter welchen Voraussetzungen eine Reduzierung vorgenommen werden kann. In bestimmten Fällen kommt die

Ablöse von der Herstellungsverpflichtung in Betracht. Mit der Satzung werden der störungsfreie nutzungsbezogene An- und Abfahrtsverkehr sowie das Abstellen der Fahrzeuge auf den privaten Grundstücken geregelt. Ziel ist es, eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten, Parkdruck im öffentlichen Raum zu vermeiden und die verkehrliche Erschließung privater Bauvorhaben sicherzustellen.

Verfahren

Der Erlass einer Stellplatzsatzung gemäß Art. 23 der Bayerischen Gemeindeordnung (GO) und Art. 81 BayBO erfordert für ihr Inkrafttreten den Beschluss des Stadtrats der Stadt Rosenheim sowie nach ihrer Ausfertigung die öffentliche Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Rosenheim gemäß Art. 26 GO. Weitere Formvorschriften bestehen nicht. Die Stellplatzsatzung wurde in der Sitzung des Stadtrats vom 10. Juli 2025 beschlossen. Die ausgefertigte Satzung wurde im Amtsblatt Nr. 16 vom 29.07.2025 öffentlich bekanntgemacht.

Beteiligung und Alternativen

Die Neufassung der Stellplatzsatzung wurde im Vorfeld intensiv mit dem Bayerischen Städtetag sowie den berührten Fachstellen und dem Fahrradverkehrsbeauftragten der Stadt Rosenheim abgestimmt.

Alternativen wurden insbesondere in Bezug auf die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze und Fahrradabstellplätze, die Möglichkeit und Ausgestaltung der Ablöseregelung (Rechtsanspruch bzw. Ermessen) sowie die Möglichkeiten zur Reduzierung über Mobilitätskonzepte geprüft.

Die Satzung enthält in Anlage 1 die verbindlich festgelegte Anzahl der notwendigen Stellplätze. Die Regelungen orientieren sich weitestgehend an der durch das Erste Modernisierungsgesetz neugefassten Garagen- und Stellplatzverordnung (GaStellV). Zur besseren Berücksichtigung der unterschiedlichen städtebaulichen Strukturen und Mobilitätsbedarfe der Stadt Rosenheim wurde in Anlage 3 eine Differenzierung in Zone I (Innenstadt) und Zone II (sonstiges Stadtgebiet) vorgenommen.

In Zone I wird der Stellplatzbedarf einheitlich mit 1,5 Stellplätzen je Wohneinheit festgelegt – unabhängig von der Wohnungsgröße. Für Mietwohnungen, die unter das Bayerische Wohnraumförderungsgesetz (BayWoFG) fallen, gilt ein reduzierter Stellplatzbedarf von 0,5 Stellplätzen je Wohnung.

In Zone II wird ein Bedarf von 1,5 Stellplätzen je Wohneinheit bis zu einer Wohnfläche von 100 m² festgelegt. Bei einer Wohnfläche ab 100 m² und mehr ist der Bedarf an Stellplätzen auf 2 Stellplätze pro Wohneinheit erhöht. Für Mietwohnungen, die nach dem BayWoFG gebunden sind, gilt in Zone II ebenfalls ein reduzierter Bedarf.

Der Einsatz von Mobilitätskonzepten im Stadtgebiet Rosenheim wird grundsätzlich eingeräumt. Aufgrund des in den Abend- und Nachtstunden sowie an Sonn- und Feiertagen teilweise begrenzten ÖPNV-Angebots und der nicht immer integrierten Lage von Wohnungsstandorten (Stichwort „5 min-Stadt“ und fußläufige Erreichbarkeit wichtiger Funktionen) ist die Reduzierungsmöglichkeit eingeschränkt gegeben.

Die Ablösesumme in Höhe von 20.000 EUR basiert auf Erfahrungswerten und wurde so bemessen, dass sie in der Regel unter den tatsächlichen Herstellungskosten liegt. Sofern im Einzelfall auf Antrag und durch geeignete Nachweise belegt wird, dass die tatsächlichen Kosten der Stellplatzherstellung unter dem festgesetzten Ablösebetrag liegen würden, kann eine Reduzierung des Ablösebetrags entsprechend der tatsächlichen Herstellungskosten erfolgen.

Ermächtigungsgrundlage

Die Stadt Rosenheim kann für den eigenen Wirkungskreis eine örtliche Bauvorschrift (Stellplatzsatzung) gemäß Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 der aktuell gültigen Fassung der BayBO vom 14.08.2007 bzw. Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 der ab 01.10.2025 gültigen Fassung der BayBO erlassen.

Anwendungsbereich (zu § 1)

Der Anwendungsbereich der Satzung ist auf das Stadtgebiet beschränkt. Bezüglich der Anzahl der herzustellenden Stellplätze für Wohneinheiten gemäß Anlage 1 sowie der Möglichkeit zur Stellplatzablöse nach § 6 der Satzung erfolgt eine Differenzierung entsprechend der Anlage 3 in die Zonen I (Innenstadt) und Zone II (sonstiges Stadtgebiet).. Die Gebiete unterscheiden sich in der Dichte der Bebauung, in der Verfügbarkeit an Grundstücksflächen zur Herstellung von Stellplätzen und in der Verkehrsdichte.

Vom Anwendungsbereich der Satzung ausgenommen sind Änderungen oder Nutzungsänderungen im Sinne des Art. 81 Abs. 1 Nr. 4b zweiter Halbsatz BayBO. . Dies umfasst insbesondere Nutzungsänderungen zu Wohnzwecken, den Ausbau von Dachgeschossen sowie die Aufstockung von Wohngebäuden. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass durch weitere Modernisierungsgesetze eine Erweiterung der Ausnahmeregelungen des § 81 Abs. 1 Nr. 4b BayBO erfolgt. Bis zur Änderung der BayBO zum 01.10.2025 war in Art. 47 Abs. 1 Satz 2 ausdrücklich geregelt, dass bei solchen Änderungen der zusätzlich entstehende Stellplatzbedarf nachzuweisen ist. Diese Regelung entfällt ab 01.10.2025 in Gänze. Dies hat zur Folge, dass die o.g. Baumaßnahmen nicht länger eine zusätzliche Stellplatzpflicht auslösen. Dies wird auch durch die novellierte Ermächtigungsgrundlage der Stellplatzsatzung (vgl. Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 lit. b) Hs. 2 BayBO n. F.) bestätigt, welcher explizit erwähnt, dass Nutzungsänderungen zu Wohnzwecken, Dachgeschossausbauten und Aufstockungen bestehender Wohngebäude keinen zusätzlichen Stellplatzbedarf mehr auflösen. Hintergrund ist die konsequente Umsetzung des Ziels bürokratische Hürden abzubauen und die Schaffung von Wohnraum zu erleichtern.

Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen (zu § 2)

Absatz 1 regelt, unter welchen Voraussetzungen Stellplätze für Kraftfahrzeuge (Kfz) und Fahrradabstellplätze herzustellen sind. Dies ist bei der Errichtung von Anlagen der Fall, für die mit Zu- oder Abfahrtsverkehr von Kraftfahrzeugen zu rechnen ist. Ebenso sind bei der Änderung oder Nutzungsänderung von Anlagen Stellplätze herzustellen, sofern dadurch zusätzlicher Zu- oder Abfahrtsverkehr zu erwarten ist.

Absatz 2 regelt den Ort der Herstellung von Stellplätzen. Grundsätzlich sind diese auf dem Baugrundstück zu errichten. Sofern dies aus städtebaulichen oder tatsächlichen Gründen nicht möglich oder nicht sinnvoll ist, können Stellplätze auch auf einem

anderen, in der Nähe gelegenen Grundstück nachgewiesen werden. In diesen Fällen ist eine rechtliche Sicherung erforderlich, die sicherstellt, dass das Grundstück langfristig für die Stellplatznutzung zur Verfügung steht. Diese Sicherung erfolgt durch Eintragung einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit zugunsten der Stadt Rosenheim. Ziel der Regelung ist es, die dauerhafte und verlässliche Erfüllung der Stellplatzpflicht sicherzustellen – auch dann, wenn die Stellplätze nicht unmittelbar am Baugrundstück errichtet werden. Durch die rechtliche Sicherung soll verhindert werden, dass das Ausweichgrundstück künftig anderweitig genutzt oder der Stellplatznachweis entzogen wird. Sie gewährleistet somit eine langfristige Zweckbindung, schafft Planungssicherheit für alle Beteiligten und unterstützt eine geordnete städtebauliche Entwicklung.

Absatz 3 sieht die Möglichkeit der sogenannten Wechselnutzung vor. Dabei können Stellplätze verschiedenen Nutzungen zeitlich versetzt zugeordnet werden, sofern eine gleichzeitige Inanspruchnahme ausgeschlossen ist. Dies bedeutet, dass ein Stellplatz beispielsweise tagsüber von Büroangestellten und abends von Bewohnern genutzt werden kann. Voraussetzung hierfür ist, dass die Nutzungszeiten der unterschiedlichen Nutzergruppen sich nicht überschneiden. Auf diese Weise kann der Stellplatzbedarf bei einer optimierten Nutzung reduziert werden, was sowohl zur Flächeneinsparung als auch zur Entlastung der Baukosten beiträgt.

Mit dem ersten bayerischen Modernisierungsgesetz wird das Ziel verfolgt die Stellplatzregelungen zu vereinfachen und den Verwaltungsaufwand zu reduzieren. Die neue Stellplatzsatzung darf deshalb, anders als dies bisher der Fall war, keine detaillierten Vorgaben mehr zu Größe, Beschaffenheit, Ausstattung und Zuwegung von Stellplätzen enthalten. Dies ergibt sich daraus, dass der Wortlaut der Ermächtigungsgrundlage zur Stellplatzsatzung nach Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO n.F. Regelungen zur Größe, Beschaffenheit, Ausstattung und Zuwegung ausdrücklich nicht mehr länger umfasst. Anders als dies bisher der Fall war.

Begründet wird dies insbesondere im Hinblick auf die Größe eines Stellplatzes damit, dass dieser bereits sachlogisch so ausgestaltet sein muss, dass dieser Platz für ein handelsübliches Kfz bietet. In Bezug auf die Zuwegung ergeben sich laut des Gesetzgebers Einschränkungen bereits aus anderen Rechtsgebieten (z.B. dem Straßenrecht oder dem Bauplanungsrecht). Auch die Verpflichtung zur Bereitstellung von Behindertenstellplätzen ist von der Ermächtigungsgrundlage der Stellplatzsatzung Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO n.F. nicht umfasst, so dass im Rahmen der Stellplatzsatzung hierzu keine Regelungen getroffen werden dürfen. Für die Bereitstellung von Behindertenstellplätzen und weiteren speziellen Anforderungen wird auf übergeordnete Vorschriften verwiesen. Die Forderung nach barrierefreien Stellplätzen ergibt sich bereits aus Art. 48 Abs. 2 Satz 4 BayBO und wird in den Bayerischen Technischen Baubestimmungen (BayTB) konkretisiert. Darüber hinaus können sich Anforderungen auch aus Sonderbauverordnungen wie der VStättV oder der BayVkV ergeben.

Die neue Stellplatzsatzung regelt zudem keine bestimmte Anzahl von Besucherstellplätzen mehr. Bei der Neufassung der Satzung wurde auf diese Regelung verzichtet, da eine pauschale Anzahl von Besucherstellplätzen in vielen Fällen nicht dem tatsächlichen Bedarf vor Ort entspricht. Dieser variiert in Rosenheim je nach Nutzungsart und Verkehrsinfrastruktur. Eine verbindliche Festlegung würde unnötige bürokratische Hürden schaffen, während eine flexiblere Handhabung vor Ort

den tatsächlichen Erfordernissen besser Rechnung trägt. Folglich wird man dadurch der Ratio des ersten Modernisierungsgesetzes in vollen Umfang gerecht.

Anzahl der Stellplätze für Kraftfahrzeuge (zu § 3)

Die Stadt Rosenheim setzt die Zahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge in der Anlage 1 zur Stellplatzsatzung fest, die Bestandteil dieser Satzung ist. Diese Anlage orientiert sich an den Vorgaben der Garagen- und Stellplatzverordnung (GaStellV) in der Fassung vom 23.12.2024.

Die Anlage übernimmt im Wesentlichen die aus der genannten GaStellV Stellplatzhöchstzahlen, erweitert diese jedoch durch eine differenzierte Regelung für Wohnungen, die sich nach Lage und Wohnfläche richtet. Ziel dieser Anpassung ist es, den Stellplatzbedarf realistischer an das tatsächliche Mobilitätsverhalten sowie an städtebauliche und wohnungspolitische Zielsetzungen anzupassen.

Für Zone I, das innere Stadtgebiet, wird ein einheitlicher Stellplatzbedarf von 1,5 Stellplätzen je Wohnung festgesetzt. Diese Regelung berücksichtigt den typischerweise geringeren Stellplatzbedarf in der Innenstadt, bedingt durch eine dichtere Infrastruktur, eine bessere Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr sowie einen höheren Anteil nicht motorisierter Mobilität.

Für Mietwohnungen mit einer Bindung nach dem Bayerischen Wohnraumförderungsgesetz (BayWoFG) wird der Stellplatzbedarf in Zone I auf 0,5 Stellplätze je Wohnung gesenkt. Eine Bindung gemäß Art. 15 BayWoFG besteht, sofern es sich um eine förderfähige Wohnung handelt. Nach Art. 11 BayWoFG ist dabei eine Einkommensobergrenze für den Haushalt einzuhalten, die nicht überschritten werden darf. Zudem muss es sich um eine förderfähige Maßnahme handeln, wie z. B. den Neubau, die Änderung oder Erweiterung von Wohnraum. Die Vergabe der Förderung erfolgt unter Berücksichtigung der sozialen Dringlichkeit. Im Rahmen der Baugenehmigung wird ein entsprechender Vermerk im Bescheid aufgenommen, der das Bauvorhaben als gefördert kennzeichnet.

Unter Art. 15 BayWoFG fallen vorrangig Maßnahmen im Rahmen der einkommensorientierten Förderung (EOF) sowie der aufwandorientierten Förderung (AOF). Letztere findet in Rosenheim jedoch keine praktische Anwendung, da die zulässige Miete je Förderstufe deutlich unter der ortsüblichen Vergleichsmiete liegt (teilweise weniger als 50 %) und somit für Vermieter wirtschaftlich nicht darstellbar ist. Zudem fiel das Sofortprogramm des Freistaats Bayern im staatlichen Hochbau unter Art. 15 BayWoFG, dieses wurde jedoch bereits im Jahr 2021 vollständig abgeschlossen. Für Wohnbauvorhaben, die im Rahmen des Bayerischen Kommunalen Wohnraumförderungsprogramms (BayKommWFP) mit Zuschüssen und zinsverbilligten Darlehen des Freistaats Bayern gefördert werden, findet Art. 15 BayWoFG keine Anwendung. Diese Projekte unterliegen einer eigenen Rechtsgrundlage, und die Stadt geht in diesem Zusammenhang keine bindenden Verpflichtungen im Sinne des Art. 15 BayWoFG ein. Daher gilt bei BayKommWFP-geförderten Vorhaben auch nicht automatisch der reduzierte Stellplatzbedarf von 0,5 Stellplätzen pro Wohnung. Die GaStellV nimmt ausdrücklich Bezug auf das BayWoFG. Es besteht allerdings die Möglichkeit, im Einzelfall durch gesonderten Beschluss vom regulären Stellplatzschlüssel abzuweichen und die 0,5 Stellplätze pro Wohnung analog anzuwenden. Eine solche Abweichung ist rechtlich zulässig, da die Stadt damit lediglich hinter dem in der GaStellV definierten Bedarf zurückbleibt.

Diese Regelung unterstützt die soziale Wohnraumversorgung, berücksichtigt die geringere Pkw-Verfügbarkeit in diesem Wohnsegment und erleichtert die wirtschaftliche Realisierbarkeit geförderter Wohnprojekte.

In Zone II, dem außerhalb des Stadtgebiets gelegenen Bereich, wird zwischen kleineren und größeren Wohnungen unterschieden. Wohnungen mit einer Wohnfläche bis zu 100 m² haben einen Stellplatzbedarf von 1,5 Stellplätzen je Wohnung, während bei Wohnungen ab 100 m² ein Bedarf von 2,0 Stellplätzen je Wohnung vorgesehen ist. Diese Staffelung spiegelt die tendenziell höhere Pkw-Nutzung in ländlich geprägten Stadtgebieten, den höheren Mobilitätsbedarf sowie die häufig größere Haushaltsgröße mit größeren Wohnungen wider. Auch in Zone II gilt für Mietwohnungen mit Bindung nach dem BayWoFG ein reduzierter Stellplatzbedarf von 0,5 Stellplätzen je Wohnung, s.o.

Die differenzierte Regelung ermöglicht eine bedarfsgerechte Planung, die einer Überversorgung mit Stellplätzen im Innenstadtbereich (Zone I) ebenso vorbeugt wie einer Unterversorgung im weiteren Stadtgebiet (Zone II). Gleichzeitig leistet die Reduzierung der Stellplätze für geförderten Wohnraum einen wichtigen Beitrag zur sozialen Durchmischung und zur wirtschaftlichen Umsetzbarkeit von Wohnbauprojekten.

Änderungen bzw. Anpassungen der Stellplatzzahlen erfolgen zukünftig unmittelbar durch Anpassung der Anlage 1. Änderungen der GaStellV, insbesondere hinsichtlich der Höchstgrenzen, sollten daher beobachtet werden, um etwaige Änderungen zeitnah und korrekt zu berücksichtigen und damit die Rechtmäßigkeit der Satzung zu gewährleisten.

Für eine genaue und einheitliche Berechnung der Stellplatzzahlen enthält die Stellplatzsatzung in den Absätzen 2 bis 5 klare Regelungen, die Auslegungsprobleme vermeiden und eine einheitliche Anwendung der Vorschriften ermöglichen sollen.

Ergibt sich bei der Berechnung des Stellplatzbedarfs ein Bruchteil, so ist dieser grundsätzlich auf die nächsthöhere ganze Zahl aufzurunden, auch wenn die Dezimalstelle weniger als 5 beträgt.

Die Ermittlung der Stellplatzanzahl erfolgt für jede Nutzungseinheit getrennt. Dabei werden betriebsnotwendige Nebennutzungen der Hauptnutzung zugeordnet, um eine genaue und bedarfsgerechte Ermittlung der Stellplätze zu ermöglichen. Bei Gebäuden mit mehreren Nutzungseinheiten oder unterschiedlichen Nutzungsarten wird die Stellplatzzahl zunächst für jede Einheit getrennt ermittelt. Diese Zahlen werden dann addiert und nach den Rundungsregeln der Satzung auf eine ganze Zahl gerundet.

Für Nutzungen, die nicht in Anlage 1 aufgeführt sind, wird der Stellplatzbedarf anhand vergleichbarer Nutzungen ermittelt. Diese Regelung stellt sicher, dass auch andere, nicht aufgeführte Nutzungen eine angemessene Anzahl von Stellplätzen zugewiesen bekommen.

Für eine klare und nachvollziehbare Berechnung der Stellplatzanzahl werden im Folgenden die relevanten Flächendefinitionen für Anlage 1 und 2 bestimmt:

3.1 + 3.2 Läden / Waren- und Geschäftshäuser (einschließlich Einkaufszentren, großflächigen Einzelhandelsbetrieben): Verkaufsflächen = Nettogrundrissfläche (nach aktueller DIN 277) für den öffentlich zugänglichen Bereich (Bereiche, in denen Kunden Waren sehen und einkaufen können, einschließlich Kassen, Umkleidekabinen o.ä.), ohne Sanitäreinrichtungen, Nebenräume o.ä.

5.1-5.4 Sportplätze + Turn- und Sporthallen: Sportfläche = Räumlichkeiten oder Flächen, die für den Sport vorgesehen sind (Spielfelder, Laufbahnen usw.), ohne Umkleiden, Duschen, Nebenräume o.ä.

5.5 Freibäder und Freiluftbäder: Grundstücksfläche = Flurstückgröße des Baugrundstücks (bebaute und unbebaute Flächen zusammen)

5.13 Fitnesscenter: Sportfläche = Räumlichkeiten oder Flächen, die für den Sport vorgesehen sind (Aufstellflächen der Geräte, Kursräume, Massageräume o.ä.), ohne Umkleiden, Duschen, Nebenräume o.ä.

6.1 Gaststätte: Gastfläche = Gasträume zum Verzehr von Speisen und / oder Getränken (Sitz- bzw. Stehflächen, einschl. Sitzbereich an der Theke) inkl. der für diese Nutzung erforderlichen Zuwegungen, ohne Sanitäreinrichtungen, Nebenräume, allgemeine Erschließungsflächen o.ä. (Flure zw. Gasträumen, Windfang etc.)

10.2 Friedhöfe: Grundstücksfläche = Flurstückgröße des Baugrundstücks (bebaute und unbebaute Flächen zusammen)

Durch diese klaren Regelungen zur Ermittlung und Rundung der Stellplatzanzahl wird eine flexible, nachvollziehbare und sachgerechte Planung ermöglicht. Gleichzeitig wird der Verwaltungsaufwand reduziert und eine einfache Anwendung der Regelung gewährleistet.

Reduzierung der Anzahl der Stellplätze für Kfz bei Mobilitätskonzepten (zu § 4)

Wissenschaftlich fundierte Erkenntnisse zeigen, dass sich der Stellplatzbedarf für Kraftfahrzeuge reduziert, wenn dauerhaft kompensierende Maßnahmen sowohl in der Bauausführung als auch in der Nutzung ergriffen werden. Dabei handelt es sich um Maßnahmen, die den Fußgängerverkehr, die Nutzung des Fahrrads sowie des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) anstelle des privaten Pkw fördern.

Individuelle qualifizierte Mobilitätskonzepte können den Stellplatzbedarf senken, sie konzentrierten sich auf Maßnahmen, die den Fußgängerverkehr, die Nutzung des Fahrrads und ÖPNV anstelle des Pkw fördern. Bestandteile qualifizierter Mobilitätskonzepte können etwa die Teilnahme an einem Carsharing-Konzept, Sharing-Angebote für E-Bikes und Lastenpedelecs, die Einrichtung zusätzlicher und sicherer Abstellflächen für Fahrräder, das dauerhafte Angebot eines fußläufigen Nahversorgers, vergünstigte Mieter- bzw. Jobtickets für den ÖPNV, Gemeinschaftslösungen für Anlieferungen oder intelligente Parkleitsysteme sein. Ein auf diese Weise konzipiertes Mobilitätskonzept hat das Ziel, die Notwendigkeit für Stellplätze durch alternative Mobilitätslösungen zu verringern und so den Stellplatzbedarf zu senken.

Exemplarisch wird auf den Endbericht des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bauen und Verkehr „Mobilitätskonzepte in neuen Wohnquartieren“ vom Januar 2022 (https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/buw/staedtebaufoerderung/220507_endbericht_mobilitaetskonzepte_in_neuen_wohnquartieren.pdf) verwiesen.

Die Reduzierung der Stellplatzanzahl gemäß § 4 ist jedoch nur möglich, wenn gemäß § 3 ein Stellplatzbedarf von über 50 Stellplätzen ermittelt wurde. Diese Schwelle wurde bewusst gewählt, um sicherzustellen, dass die Reduzierung ausschließlich in größeren und komplexeren Projekten angewendet wird, bei denen die alternativen Mobilitätsmaßnahmen tatsächlich praktikabel und effektiv sind. Für Projekte mit einem Stellplatzbedarf von 50 Stellplätzen oder weniger bleibt eine Reduzierung des Stellplatzbedarfs ausgeschlossen.

Die auf 10% des Bedarfs begrenzte Reduzierungsmöglichkeit wird in Rosenheim insbesondere in gut integrierten Lagen mit sehr guter und zeitlich umfassender ÖPNV-Anbindung bei größeren Wohnbauprojekten (notwendiger Bedarf mind. 50 Stellplätze) gegeben sein. Andere Nutzungsarten müssen insofern auf Art. 63 BayBO verwiesen werden.

Die Reduzierung ist auf maximal 10 % der nach § 3 ermittelten Stellplatzzahl begrenzt. Dabei ist jedoch stets sicherzustellen, dass mindestens 50 Stellplätze erhalten bleiben. Das bedeutet konkret, dass nur Stellplätze, die über die Grenze von 50 hinausgehen, reduziert werden dürfen.

Beispiel: Bei einem festgestellten Stellplatzbedarf von 55 Stellplätzen entspricht die maximal zulässige Reduzierung 10 %, also 5,5 Stellplätzen. Gemäß Rundungsregel würde auf 6 Stellplätze aufgerundet. Da jedoch mindestens 50 Stellplätze erhalten bleiben müssen, ist eine Reduzierung auf maximal 5 Stellplätze begrenzt. Es verbleiben somit genau 50 Stellplätze. Eine Reduzierung auf 49 Stellplätze ist unzulässig.

Die Stellplatzsatzung schafft die rechtliche Grundlage zur Einbindung wohnbezogener Mobilitätskonzepte im Bauleitplanungs- und Baugenehmigungsverfahren. In Bebauungsplänen können hierfür geeignete Rahmenbedingungen für innovative Mobilitätslösungen – wie Carsharing, Bikesharing oder quartiersbezogene Mobilitätsangebote – festgesetzt werden. Die konkrete Ausgestaltung und Umsetzung erfolgt in der Regel über städtebauliche Verträge oder Durchführungsverträge. Bei Vorhaben im unbeplanten Innenbereich (§ 34 BauGB) oder wenn ein Bebauungsplan nicht erforderlich ist, kann auf städtebauliche oder Durchführungsverträge verzichtet werden. In diesen Fällen sind die Vorlage eines qualifizierten – formlosen – Mobilitätskonzepts sowie die Verpflichtungserklärung ausreichend (siehe nachfolgender Abschnitt).

Ziel ist es, sicherzustellen, dass die stellplatzreduzierende Wirkung der Mobilitätsmaßnahmen dauerhaft und nachvollziehbar eintritt. Der Bauherr ist verpflichtet, mit dem Bauantrag ein qualifiziertes Mobilitätskonzept vorzulegen und sich im Rahmen einer schriftlichen Verpflichtungserklärung zur dauerhaften Umsetzung der darin beschriebenen Maßnahmen zu verpflichten. Die Verpflichtungserklärung bildet gemeinsam mit dem qualifizierten Mobilitätskonzept den Stellplatznachweis und wird Bestandteil des Bauantrags. Die

Verpflichtungserklärung regelt die Sicherung des Mobilitätskonzepts (z. B. über Dienstbarkeiten oder vertragliche Bindungen), macht Änderungen genehmigungspflichtig, verpflichtet zur turnusmäßigen Vorlage von Erfahrungsberichten durch den Bauherrn und bezieht auch die Rechtsnachfolge mit ein.

Die Verantwortung für die Umsetzung und den funktionalen Nachweis der Maßnahmen liegt vollständig beim Bauherrn. Dies kann beispielsweise durch Verträge mit Mobilitätsdienstleistern erfolgen. Eine inhaltliche Prüfung oder Kontrolle durch die Stadt oder durch Dritte ist nicht vorgesehen. Dadurch entstehen der Stadt keine zusätzlichen Kosten. Die inhaltlichen Anforderungen an Mobilitätskonzepte können durch Grundsatzbeschluss des Stadtrats festgelegt und bei Bedarf angepasst werden.

Die Möglichkeit zur Reduzierung der Stellplätze ist somit ein gezieltes Instrument, um bei größeren Bauvorhaben den Stellplatzbedarf nachhaltig zu senken und gleichzeitig die Nutzung alternativer Verkehrsmittel zu fördern. Die Regelung stellt sicher, dass eine Reduzierung nur dann erfolgt, wenn entsprechende infrastrukturelle Voraussetzungen gegeben sind und keine negativen Auswirkungen auf die örtliche Verkehrssituation zu erwarten sind.

Anzahl der Abstellplätze für Fahrräder (zu § 5)

In Anlage 2 zur Satzung wird der Abstellplatzbedarf für Fahrräder differenziert nach Nutzungsarten festgelegt. Der Bedarf richtet sich angemessen nach der Nutzungsintensität, der Grundstücksfläche sowie der zur Verfügung stehenden Nutzfläche. Für Wohngebäude (1.1) – ausgenommen Gebäude mit maximal zwei Wohneinheiten – erfolgt die Bedarfsermittlung auf Basis der Gesamtwohnfläche des Bauvorhabens. Dabei gilt: Für je angefangene 40 Quadratmeter Gesamtwohnfläche ist je ein Fahrradabstellplatz nachzuweisen. Unter Gesamtwohnfläche ist die absolute Wohnfläche des Bauvorhabens zu verstehen. Diese Regelung gewährleistet eine bedarfsgerechte und praktikable Bemessung der Fahrradabstellplätze.

Stellplatzablöse (zu § 6)

Die Stellplatzablöse wird unter bestimmten Bedingungen als gleichwertige Möglichkeit des Stellplatznachweises eingeräumt. Die Stellplatzablöse stellt eine alternative Möglichkeit zum physischen Nachweis notwendiger Stellplätze dar, sofern dies in städtebaulich besonders verdichteten Bereichen sachgerecht erscheint.

Mit der Neufassung wird die Ablösemöglichkeit grundsätzlich auf die Innenstadt (Zone I gemäß zeichnerischer Darstellung in Anlage 3) beschränkt. Diese Entscheidung trägt der besonderen Situation der Innenstadt Rechnung, in der aufgrund der hohen baulichen Dichte, der guten Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr sowie des Vorhandenseins öffentlicher Parkieranlagen eine Entlastung von der Stellplatzherstellung im Einzelfall städtebaulich vertretbar ist. Die Möglichkeit zur Ablöse besteht jedoch nicht automatisch, sondern steht im pflichtgemäßen Ermessen der Stadt Rosenheim. Die Entscheidung über den Abschluss eines Ablösevertrags erfolgt verwaltungsintern und bedarf keines gesonderten Beschlusses durch ein Gremium.

Im Übrigen Stadtgebiet (Zone II) ist eine Ablöse grundsätzlich ausgeschlossen. Dies trägt der Tatsache Rechnung, dass in diesen Bereichen in der Regel ausreichend Flächen zur Verfügung stehen, um notwendige Stellplätze auf dem Baugrundstück oder in der Nähe herzustellen. Zudem soll dadurch vermieden werden, dass Stellplatzpflichten durch bloße Zahlungen ersetzt werden und es infolgedessen zu erhöhtem Parkdruck im öffentlichen Straßenraum kommt. Eine zentralisierte Bereitstellung von Ersatzstellplätzen ist dort weder vorgesehen noch städtebaulich sinnvoll.

Die Höhe der Ablöse wird in Abhängigkeit von den tatsächlichen Herstellungskosten eines Stellplatzes festgesetzt. Sie beträgt grundsätzlich 20.000 Euro und liegt damit unter den durchschnittlichen Herstellungskosten für Stellplätze in Tiefgaragen oder auf Parkdecks im Innenstadtbereich. Vergleichswerte belegen, dass die tatsächlichen Kosten für die Errichtung entsprechender Stellplätze in Rosenheim regelmäßig deutlich über diesem Betrag liegen.

Der festgelegte Ablösebetrag von 20.000 Euro stellt daher einen konservativen, jedoch sachgerecht gewählten Mittelwert dar, der unterhalb der tatsächlichen Durchschnittskosten liegt. Die Festlegung dieses Richtwerts erfolgt mit dem Ziel, eine praxistaugliche Bemessungsgrundlage zu schaffen, ohne die Bauherrenschaft unangemessen zu belasten.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass die Gemeinde bei der Festlegung der Höhe des Ablösebetrags nicht frei ist. Die Ermächtigungsgrundlage in Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 c) BayBO n. F. setzt eine rechtliche Obergrenze: Der Ablösebetrag darf die tatsächlichen Herstellungskosten des entsprechenden Stellplatzes nicht übersteigen. Eine Unterschreitung ist hingegen zulässig. Die grundsätzliche Festlegung eines Betrags – wie hier in Höhe von 20.000 Euro – ist daher nur rechtmäßig, wenn im Einzelfall Abweichungen möglich sind.

Vor diesem Hintergrund sieht die Satzung ausdrücklich vor, dass der Ablösebetrag „in der Regel“ 20.000 Euro je Stellplatz beträgt. Mit dieser Formulierung wird klargestellt, dass Abweichungen im begründeten Einzelfall zulässig sind. Auf Antrag und bei Vorlage eines geeigneten Nachweises über tatsächlich niedrigere Herstellungskosten kann eine Reduzierung des Ablösebetrags beantragt werden.

Durch diese Ausgestaltung wird sichergestellt, dass die festgelegte Ablösesumme den Anforderungen der Ermächtigungsgrundlage des Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO n. F. entspricht. Zugleich ermöglicht sie eine flexible und sachgerechte Anwendung, die auf besondere Einzelfälle eingehen kann, eine übermäßige finanzielle Belastung der Bauherrenschaft vermeidet und Anreize für wirtschaftliche sowie ökologische Bauweisen schafft. Darüber hinaus trägt sie zur Stärkung der Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Ablösepraxis bei.

Die eingenommenen Ablösebeträge sind zweckgebunden und dürfen ausschließlich im Sinne des Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 Buchst. c BayBO n. F. für die Schaffung oder Verbesserung öffentlicher Stellplätze sowie damit verbundener Infrastruktur verwendet werden. Der Geldbetrag ist insbesondere für den Bau zusätzlicher Parkeinrichtungen, die Instandhaltung, Instandsetzung oder Modernisierung bestehender Stellplätze einschließlich der Ausstattung mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge vorgesehen. Ebenso umfasst die Zweckbindung die Errichtung und Ausstattung innerörtlicher Radverkehrsanlagen, öffentlicher Fahrradabstellplätze sowie kommunaler

Mietfahrradsysteme, jeweils auch mit Elektroladestationen. Darüber hinaus können die Mittel für sonstige Maßnahmen zur Entlastung des ruhenden Verkehrs, einschließlich investiver Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere im Hinblick auf die öffentliche Verkehrsinfrastruktur, eingesetzt werden.

Eine Ablösemöglichkeit für Fahrradabstellplätze besteht aufgrund der essentiellen Bedeutung dieses Verkehrsmittels für den Nahverkehr nicht. Fahrradstellplätze sind – insbesondere im Nahbereich zur Nutzung – unverzichtbar für eine praktikable und barrierefreie Fahrradnutzung. Eine zentrale Ersatzinfrastruktur ist weder vorhanden noch sinnvoll planbar. Zudem sind Fahrradstellplätze im Vergleich zu Kfz-Stellplätzen platzsparend und kostengünstig herzustellen. Eine Ablösemöglichkeit würde der Förderung des Radverkehrs und den verkehrs- und klimapolitischen Zielen der Stadt Rosenheim entgegenstehen.

Abweichungen (zu § 7)

In bestimmten, besonders zu begründenden Einzelfällen mit atypischer Konstellation kommt die Anwendung von Art. 63 BayBO in Betracht, auch wenn die Anforderungen gemäß dieser Satzung nicht erfüllt werden können. Der Nachweis einer Kompensation ist detailliert zu erbringen.

Inkrafttreten (zu § 8)

Die Satzung ist am 01.09.2025 und damit vor der gesetzlichen Frist des 01.10.2025 (vgl. § 13 Nr. 4 Erstes Modernisierungsgesetz Bayern vom 23.12.2024) in Kraft getreten. Die bisherige Stellplatzsatzung vom 25.03.2010 in der Fassung vom 23.11.2017 ist gleichzeitig außer Kraft getreten.

Anlagen

Anlage 1 (Anzahl der Stellplätze für Kraftfahrzeuge)

Anlage 2 (Anzahl der Abstellplätze für Fahrräder)

Anlage 3 (Plan Zonenabgrenzung zu § 6 Stellplatzsatzung StPIS)