

Einführung einer Stellplatzpflicht in Städten und Gemeinden;
Satzungsmuster des Bayerischen Gemeindetags und Bayerischen Städtetags

Satzung zur Einführung einer Pflicht zum Nachweis von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung)

Die Stadt/ Gemeinde ... erlässt auf Grund des Art. 23 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. August 1998 (GVBl. S. 796 ff.), zuletzt geändert durch § 2 des Gesetzes vom 9. Dezember 2024 (GVBl. S. 573 ff.), und Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 [*optional ggf. zu ergänzen: 1 und 5*] der Bayerischen Bauordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. August 2007 (GVBl. S. 588 ff), zuletzt geändert durch ... *<entsprechend Bayern.Recht einsetzen>* folgende Satzung:

§ 1

Anwendungsbereich

- (1) Die Satzung gilt für die Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von Anlagen im Sinne des Art. 1 Abs. 1 BayBO im Stadt-/Gemeindegebiet Ausgenommen sind, wenn sie zu Wohnzwecken erfolgen, Änderungen oder Nutzungsänderungen im Sinne des Art. 81 Abs. 1 Nr. 4b, zweiter Halbsatz BayBO.
- (2) Regelungen in Bebauungsplänen oder anderen städtebaulichen Satzungen, die von den Regelungen dieser Satzung abweichen, haben Vorrang.

§ 2

Pflicht zur Herstellung von Kfz-Stellplätzen

- (1) Bei der Errichtung von Anlagen, für die ein Zu- oder Abfahrtsverkehr mit Kraftfahrzeugen zu erwarten ist, sind Stellplätze herzustellen. Bei der Änderung oder Nutzungsänderung von Anlagen sind Stellplätze herzustellen, wenn dadurch zusätzlicher Zu- oder Abfahrtsverkehr zu erwarten ist.
- (2) Die Zahl der notwendigen Stellplätze bemisst sich nach der Anlage der Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen sowie über die Zahl der notwendigen Stellplätze vom 30. November 1993 in ihrer jeweils gültigen Fassung.

*[alternativ: ...nach **Anlage x** zur Satzung. **Anlage x** ist Bestandteil der Satzung. Ist eine Nutzung nicht in der Anlage aufgeführt, ist die Zahl der notwendigen Stellplätze in Anlehnung an eine oder mehrere vergleichbare Nutzungen der Anlage zu ermitteln.]¹*

- (3) Die Ermittlung erfolgt jeweils nach Nutzungseinheiten. Bei baulichen Anlagen, die unterschiedliche Nutzungsarten enthalten, wird die Zahl der notwendigen Stellplätze getrennt nach den jeweiligen Nutzungsarten ermittelt.
- (4) Die Zahl an notwendigen Stellplätzen ist jeweils auf eine Dezimalstelle zu ermitteln und nach kaufmännischen Grundsätzen zu runden. Bei baulichen Anlagen mit mehreren Nutzungseinheiten oder unterschiedlichen Nutzungsarten erfolgt die Rundung erst nach Addition der für jede Nutzungseinheit und jede Nutzungsart notwendigen Stellplätze.²

§ (...)

Ermäßigung der Zahl der notwendigen Stellplätze

... [optional] vgl. Anhang ergänzende Mobilitätsbausteine

§ 3

Herstellung und Ablöse³ der Stellplätze

- (1) Die nach §§ 2 und 3 dieser Satzung erforderlichen Stellplätze sind auf dem Baugrundstück oder auf einem geeigneten Grundstück in der Nähe des Baugrundstücks herzustellen. Bei Herstellung der Stellplätze auf einem geeigneten Grundstück in der Nähe des Baugrundstücks ist dessen Benutzung für diesen Zweck gegenüber dem Rechtsträger der Bauaufsichtsbehörde rechtlich zu sichern.
- (2) Die Inanspruchnahme derselben Stellplätze durch zwei oder mehrere Nutzungen mit unterschiedlichen Geschäfts- oder Öffnungszeiten (Wechselnutzung) kann zugelassen werden, wenn sichergestellt ist, dass keine Überschneidungen der Benutzung des Stellplatzes auftreten und keine negativen Auswirkungen auf den Verkehr in der Umgebung zu erwarten sind.

*(...) [optional] Ablöse zur Förderung alternativer Mobilitätskonzepte
vgl. Anhang ergänzende Mobilitätsbausteine*

(3) [optional]

[Alternative 1: Ablöse im Ermessen der Gemeinde] Die Pflicht zur Herstellung der Stellplätze kann auch durch Übernahme der Kosten ihrer Herstellung gegenüber der Gemeinde (Ablösevertrag) abgelöst werden. Die Entscheidung über den Abschluss eines Ablösungsvertrags steht im Ermessen der Gemeinde⁴. Der Bauherr hat keinen Anspruch auf Abschluss eines solchen Vertrags; dies gilt auch dann, wenn die Stellplätze nicht auf dem Baugrundstück oder in der Nähe des Baugrundstücks tatsächlich hergestellt werden können. Der Ablösungsbetrag beträgt je Stellplatz ... Euro⁵.

[Alternative 2: Ablöse bei Unmöglichkeit der Herstellung auf dem Baugrundstück] Soweit die Unterbringung der Stellplätze, die herzustellen sind, auf dem Baugrundstück oder in Nähe des Baugrundstücks nicht möglich ist, kann die Verpflichtung nach § 2 in besonderen Einzelfällen auf Antrag auch dadurch erfüllt werden, dass die Kosten für die Herstellung der notwendigen Stellplätze in angemessener Höhe gegenüber der Gemeinde (Ablösevertrag) übernommen werden.

- (4) Von der Möglichkeit der Ablöse nach Absatz 3 *[... ggf. ergänzen]* sind Nutzungen ausgenommen, die für ihren geordneten Betriebsablauf darauf angewiesen sind, ihren Zu- und Abfahrtsverkehr durch Stellplätze auf dem Baugrundstück oder auf einem geeigneten Grundstück in der Nähe des Baugrundstücks abzuwickeln.

§ 4

Anforderungen an die Herstellung⁶

- (1) Für Stellplätze in Garagen gelten die baulichen Anforderungen der Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen sowie über die Zahl der notwendigen Stellplätze vom 30. November 1993 in ihrer jeweils gültigen Fassung.
 - (2) Im Übrigen sind Stellplätze in ausreichender Größe und in Abhängigkeit der beabsichtigten Nutzung herzustellen. Es gilt Art. 7 BayBO.
- (...) *[optional] Verbot eintöniger Flächennutzung nach Art. 81 Abs. 1 Nr. 5 BayBO oder weitere Anforderungen nach Art. 81 Abs. 1 Nr. 1 BayBO, vgl. Anhang „Weitere Bausteine“*

§ 5

Abweichungen

Unter den Voraussetzungen des Art. 63 BayBO können Abweichungen zugelassen werden.

§ 6

Schlussbestimmungen

Diese Satzung tritt zum ... in Kraft⁷. *[ggf. Mit dem In-Kraft-Treten dieser Satzung tritt die Stellplatzsatzung vom... außer Kraft.]*

¹ Nach Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO kann eine **geringere** Anzahl von Stellplätzen, als in der Garagen- und Stellplatzverordnung (GaStellV) festgelegt, angeordnet werden. Dies erlaubt grundsätzlich auch, die Anlage der GaStellV weiter auszudifferenzieren, soweit hierdurch ihre Obergrenzen nicht überschritten werden (beispielsweise nach Wohnfläche gestaffelte Stellplatzzahlen).

² Die konkrete Ausgestaltung der Rundungsregelung sollte mit dem Vollzug der GaStellV durch die jeweils zuständige Bauaufsichtsbehörde abgestimmt werden. Sie sollte, um ein Überschreiten der Obergrenzen der Anlage der Garagen- und Stellplatzverordnung zu vermeiden, dem Bauvollzug entsprechen.

³ Die Geldbeträge für die Ablösung von Stellplätzen sind zweckbestimmt zu verwenden. Art. 81 Abs. 1 Nr. 4c) BayBO erlaubt die Verwendung für die Herstellung zusätzlicher Stellplätze (beispielsweise in Quartiers- oder Anwohnergaragen), für die Instandhaltung, die Instandsetzung oder Modernisierung bestehender Parkeinrichtungen einschließlich ihrer Ausstattung mit Elektroladestationen, für den Bau und die Einrichtung innerörtlicher Radverkehrsanlagen, für die Schaffung von öffentlichen Fahrradabstellplätzen und gemeindlichen Mietfahrradanlagen einschließlich der Ausstattung mit Elektroladestationen und sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen von ruhendem Verkehr einschließlich investiver Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsinfrastruktur.

Die Einzelheiten über die Ablösung sind im Ablösungsvertrag geregelt. Der Ablösungsvertrag ist vor Erteilung der Baugenehmigung bzw. bei verfahrensfreien Bauvorhaben vor Baubeginn abzuschließen.

⁴ Bei der Ermessensausübung ist der Grundsatz der Gleichbehandlung zu beachten. Vor diesem Hintergrund kann es sich empfehlen in der Begründung Regelbeispiele für eine Ablöse aufzuführen, beispielsweise die Unmöglichkeit der Herstellung.

⁵ Die Höhe der Ablösebeträge ist mit den Kosten der Herstellung des Stellplatzes gedeckelt. Um die Höhe der Ablösebeträge der Kostenentwicklung entsprechend ohne Aufwand fortschreiben zu können etwa bei der Festlegung lagebezogen gestaffelter Ablösebeträge oder in Marktlagen mit stetig steigender Preisentwicklung, kann es sich auch anbieten, die Höhe der Ablösebeträge nicht in der Satzung zu regeln. In diesem Fall empfiehlt sich eine Festlegung und Fortschreibung ihrer Höhe im Wege einer Beschlussfassung durch den Stadtrat bzw. Gemeinderat. In der Begründung zur Satzung sollte dann entsprechend darauf hingewiesen werden, dass die Höhe der Ablösebeträge vom Stadtrat beschlussmäßig festgelegt und fortgeschrieben werden.

⁶ Die Satzungsermächtigung des Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO erlaubt keine Festlegungen zu Beschaffenheit, Größe, Ausstattung oder Zuwegung eines Stellplatzes. Aus Gründen der Anwendungsfreundlichkeit sind vorliegend deklaratorische Hinweise auf gesetzliche Maßgaben aufgenommen, die bei Herstellung von Stellplätzen zu erfüllen sind, etwa die GaStellV (Ausgestaltung von Garagen und Stellplätzen mit Schutzdächern). Nachdem Stellplätze ohne Schutzdächer (= oberirdische Stellplätze) nicht in der GaStellV enthalten sind, werden die feststehenden, begrifflichen Eigenschaften eines Stellplatzes und die Geltung des Art. 7 BayBO (Verwendung wasseraufnahmefähiger Beläge) klargestellt.

⁷ Die Stellplatzpflicht nach Art. 47 Abs. 1 BayBO (2023) entfällt zum 1. Oktober 2025. Um einen nahtlosen Fortbestand der Stellplatzpflicht sicherzustellen, empfiehlt es sich, die gemeindliche Stellplatzpflicht gleichzeitig zum Auslaufen der staatlichen Stellplatzpflicht in Kraft zu setzen und ggf. zeitgleich eine bestehende Stellplatzsatzung außer Kraft zu setzen. Auf Art. 83 Abs. 5 Satz 2 BayBO (Bestandsschutzmöglichkeit) wird hingewiesen.

Einführung einer Stellplatzpflicht in Städten und Gemeinden;
Anhang zum Satzungsmuster des Bayerischen Gemeindetags und Städtetags
„Mobilitätsbausteine und ergänzende Bausteine“

Ergänzende Bausteine für alternative Mobilitätsformen („Mobilitätsbausteine“)

Über die Zahl der notwendigen Stellplätze und über die Möglichkeiten der Ablöse können alternative Verkehrskonzepte berücksichtigt bzw. gefördert werden. **Optional** können folgende Bausteine **einzeln** oder **kombiniert** in die Satzung integriert werden:

§ (...)

Ermäßigung der Zahl der notwendigen Stellplätze

- (1) *[Mobilitätsbaustein 1: lagebedingte Ermäßigung]* Für Nutzungen in den Geltungsbereichen der Zone ... (**Anlage xx**) sind nur ... Prozent der nach § 2 dieser Satzung notwendigen, gerundeten Stellplätze nachzuweisen. **Anlage xx** ist Bestandteil der Satzung. Von der Ermäßigung sind Nutzungen ausgenommen, die für ihren geordneten Betriebsablauf darauf angewiesen sind, ihren Zu- und Abfahrtsverkehr durch Stellplätze auf dem Baugrundstück oder auf einem geeigneten Grundstück in der Nähe des Baugrundstücks abzuwickeln.
- (2) *[Mobilitätsbaustein 2: Fahrrad ersetzt Pkw]* Bis zu ... Prozent der notwendigen Stellplätze können durch Abstellplätze für Fahrräder ersetzt werden. Dabei werden für einen notwendigen Stellplatz ... Abstellplätze für Fahrräder oder ... Abstellplätze für Lastenfahrräder angerechnet, soweit diese auf dem Baugrundstück oder in unmittelbarer Nähe des Baugrundstücks zu erreichen sind. § 4 Abs.1 Satz 2 gilt entsprechend [ggf: Sätze 1 und 2 gelten nicht in Bereichen der **Anlage xx.**] Art. 46 Abs. 2 BayBO bleibt davon unberührt.
- (3) *[Mobilitätsbaustein 3: Qualifiziertes Mobilitätskonzept]* Eine Ermäßigung der notwendigen Stellplätze kann auch durch ein Mobilitätskonzept erfolgen, welches geeignet ist, den Bedarf der Nutzer der baulichen Anlage nach Stellplätzen zu reduzieren. Das Mobilitätskonzept ist gegenüber der Stadt/Gemeinde durch eine Verpflichtungserklärung abzusichern.
- (4) § 2 Absatz 4 Satz 1 dieser Satzung gilt entsprechend.

Hinweise:

Alternative Mobilitätsformen können den Bedarf an KfZ-Stellplätzen senken. Insoweit kann ein eigenständiger Paragraph zur Ermäßigung der Zahl der notwendigen Stellplätze eingefügt werden. Zusätzlich sollte ein Verweis auf die Rundungsregelung des § 2 Absatz 4 Satz 1 der Satzung aufgenommen werden.

Zu Mobilitätsbaustein 1 „lagebedingte Ermäßigung“

Durch vorhandene Verkehrsinfrastruktur wie beispielsweise sehr gute oder gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln, eine hervorragende Erschließung des jeweiligen Gebiets für Fahrräder, etwa durch Radwege oder gut ausgestattete Fahrradabstellplätze im Öffentlichen Raum, kann sich ein bestimmter Anteil des Verkehrs auf alternative Mobilitätsmittel verlagern. So können beispielsweise mit den Einzugsbereichen von Haltestellen des ÖPNV, der Anzahl und der Taktfrequenz von Haltestellen Stadtbereiche im Hinblick auf ihre Erreichbarkeit und damit im Hinblick auf ihren Stellplatzbedarf kategorisiert werden. Auch die Lage eines Grundstücks in verkehrsberuhigten oder bewirtschafteten Bereichen des öffentlichen Raums oder im Wirkungsbereich eines intelligenten Parkleitsystems kann eine grundsätzliche Reduktion des Stellplatzbedarfs begründen. Entsprechendes kann auch für Wohnnutzungen in einer guten Nahversorgungslage für Güter des täglichen Bedarfs gelten.

Zu Mobilitätsbaustein 2: „Fahrrad ersetzt Pkw“

Dieser Mobilitätsbaustein bietet sich insbesondere an, wenn auf die Nutzung des Fahrrads ohne die Einführung einer Fahrradabstellplatzsatzung hingewirkt werden soll. Bei Bestehen einer rechtsverbindlichen Fahrradabstellplatzsatzung muss bei Verwendung des Mobilitätsbausteins ergänzend das Verhältnis zur Fahrradabstellplatzsatzung geregelt werden.

Die Ermäßigung des Bedarfs an Kfz-Stellplätzen setzt voraus, dass die Abstellplätze für Fahrräder tatsächlich auch angenommen werden. Hierbei sind die unmittelbare fußläufige Nähe und leichte Zugänglichkeit entscheidend. Die LBO für Baden-Württemberg lässt einen Ersatz von bis zu 25% der notwendigen Stellplätze zu. Die konkrete Zahl der ersatzweise zu errichtenden Abstellplätze muss der konkreten Situation vor Ort und der möglichen Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf das Fahrrad Rechnung tragen. Grundsätzlich können je nach Ausrichtung vier Fahrradabstellplätze oder zwei bis drei Lastenfahrräder auf der Größe eines Stellplatzes untergebracht werden.

Zu Mobilitätsbaustein 3: „Qualifiziertes Mobilitätskonzept“:

Individuelle qualifizierte Mobilitätskonzepte können den Stellplatzbedarf senken. Sie konzentrieren 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, intelligente Parkleitsysteme oder die Errichtung und Einbindung von Car-Sharing-Stationen auf dem Baugrundstück sein. In der Begründung sollten die Rahmenbedingungen aufgelistet werden oder sollte darauf verwiesen werden, dass die Rahmenbedingungen mittels Beschluss des Stadtrats bzw. Gemeinderats festgelegt und fortentwickelt werden. Weiterführende Beispiele für neue Wohnquartiere https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/buw/staedtebaufoerderung/220507_brosch%C3%BCre_mobilitaetskonzepte_in_neuen_wohnquartieren.pdf

§ 4

Herstellung und Ablöse der Stellplätze

(1) ...

(2) ...

(...) [*Mobilitätsbaustein 4: lagebedingte Ablöse*] Die Pflicht zur Herstellung der Stellplätze **kann** im Geltungsbereich der Zone ... (**Anlage xxx**) auf bis zu ...Prozent der nach §§ 2 [ggf. und 3] dieser Satzung notwendigen, gerundeten Stellplätze abgelöst werden. **Anlage xxx** ist Bestandteil der Satzung. Es ist mindestens 1 Stellplatz herzustellen. Die nicht hergestellten, notwendigen Stellplätze sind durch Übernahme der Kosten für die Herstellung der Stellplätze in angemessener Höhe gegenüber der Gemeinde (Ablösevertrag) abzulösen.

(...) [*Mobilitätsbaustein 5: verbindliche Ablöse*] Die Pflicht zur Herstellung der Stellplätze **ist** im Geltungsbereich der Zone ... (**Anlage xxx**) abzulösen. **Anlage xxx** ist Bestandteil der Satzung.

Hinweise:

Über die Ablöse können Investitionen in alternative Verkehrskonzepte getätigt werden, die insbesondere der Entlastung der Grundstücke und des öffentlichen Raums vom ruhenden Verkehr beitragen. Beispielsweise können bestimmte Ortsteile und Quartiere über eine Quartiersgarage, Parkleitsysteme, Mobilitäts-hubs oder den Ausbau des ÖPNV erschlossen werden, um den Zu- und Abfahrtsverkehr mit Kfz zu reduzieren. **Zu Mobilitätsbaustein 5 „verbindliche Ablöse:** Nach dem Wortlaut der neuen Rechtsgrundlage scheint eine solche Regelung möglich, wenngleich hierzu keine gefestigte Rechtsprechung existiert. Die Übernahme der Kosten für die nicht hergestellten notwendigen Stellplätze in angemessener Höhe wird auch im Falle einer verbindlichen Ablöse in einem Ablösevertrag mit der Gemeinde geregelt

Ergänzende Bausteine zur Herstellung von Stellplätzen („Weitere Bausteine“)

Soweit keine eigenständige Satzung zur Gestaltung von baulichen Anlagen oder zum Verbot der Bodenversiegelung und eintönigen Flächennutzung vorliegt bzw. erlassen werden soll, können in § 5 der Satzung folgende Regelungen optional **einzeln** oder **kombiniert** aufgenommen werden:

§ 5

Anforderungen an die Herstellung

(1) ...

(2) ...

(...) *[Weiterer Baustein 1: Verbot eintöniger Flächennutzung]* Durch die Stellplätze und ihre Nutzung dürfen keine hohen thermischen und hydrologischen Lasten und erhebliche unterdurchschnittliche ökologische sowie wohnklimatische Werte entstehen.

(...) *[Weiterer Baustein 2: Begrünung der Dächer von Stellplatz- und Garagenanlagen]* Dächer mit einer Neigung bis zu 20 Grad von Garagen, Carports und Tiefgarageneinfahrten sind *[ab einer Gesamtfläche von 50 m²]* ganzflächig mit einer Dachbegrünung auszustatten und konstruktiv entsprechend auszubilden. Sind technische Anlagen zur Erzeugung von Strom aus solarer Strahlungsenergie vorgesehen, ist die Dachbegrünung durchlaufend unter der jeweiligen Anlage anzuordnen.

(...) *[Weiterer Baustein 3: Begrünung der Fassaden von Garagenanlagen]* Soweit keine Belange des Ortsbildes und des Denkmalschutzes entgegenstehen, sind Fassaden von mehrgeschossigen Garagenanlagen zu begrünen. Dies gilt nicht, soweit Fassadenflächen von Anlagen zur Erzeugung solarer Strahlungsenergie beansprucht werden.

Hinweise:

Zum Baustein 1 „Verbot eintöniger Flächennutzung“

Nach § 8 Abs. 1 Klimaanpassungsgesetz haben Gemeinden bei ihren Planungen und Entscheidungen die Ziele der Klimaanpassung integriert zu berücksichtigen. Dabei sind sowohl die bereits eintretenden als auch zukünftig zu erwartenden Auswirkungen des Klimawandels zu berücksichtigen, insbesondere die Erzeugung und Verstärkung eines lokalen Wärmeinseleffektes sowie die Überflutung oder Überschwemmung bei Starkregen. Nach Art. 81 Abs. 1 Nr. 5 BayBO können eintönige Flächennutzungen mit hoher thermischer oder hydrologischer Last oder erheblich unterdurchschnittlichem ökologischen oder wohnklimatischem Wert verboten werden. Solche Lasten können insbesondere bei größeren, unbedachten Stellplatzanlagen entstehen. Gestalterisch können diese Lasten verhindert werden, beispielsweise durch Eingrünung und Durchgrünung mit Gehölzen und mit der Pflanzung von Bäumen. Einschlägige Rechtsprechung liegt bezüglich der Regelungsmöglichkeiten der neuen Satzungsermächtigung nicht vor, ein Regelungsvorschlag wurde auf vielfachen Wunsch der Mitglieder aufgenommen.

Zu den Bausteinen 2 und 3 „Begrünung von Stellplatz- und Garagenanlagen“

Nach Art. 81 Abs. 1 Nr. 1 können bauliche Anlagen aus gestalterischen Gründen begrünt werden. Gerade Dächer von Garagen, Carports und Tiefgarageneinfahrten sind in Gebieten mit mehrgeschossiger Bebauungen von oben gut einsehbar. In dicht bebauten und infolge dessen gestalterisch „eintönigen“ innerstädtischen Bereichen kann es daher gerechtfertigt sein, aus gestalterischen Gründen eine Dachbegrünung oder Fassadenbegrünung zu fordern. Ebenso können solche Regelungen in Bereichen, deren Ortsbild sich auf Grundlage einer langjährigen Gestaltungspflege beispielsweise durch eine Freiflächengestaltungssatzung entsprechend geprägt hat, gerechtfertigt sein. Je nach Ausprägung des Ortsbildes ist der Geltungsbereich solcher Regelungen ggf. räumlich näher einzugrenzen. Mittelbar können hierdurch auch positive mikroklimatische Effekte erzielt werden, dies kommt den Zielen des § 8 Abs. 1 Klimaanpassungsgesetz zugute. Gleichzeitig ist der Ausbau Erneuerbarer Energien als vorrangiger Belang in die Abwägung einzubeziehen. In diesem Zusammenhang ist in Bayern für Dächer und Schutzdächer sogar die Solardachpflicht des Art. 44a Bayerische Bauordnung für Nichtwohngebäude ab einer Dachfläche über 50m² Dachfläche zu beachten. Grundsätzlich schließen sich die Errichtung und der Betrieb von Solaranlagen auf dem Dach sowie eine extensive Dachbegrünung nicht aus. Im Einzelnen und zu den für die Abwägung ebenfalls wichtigen wirtschaftlichen Aspekten wird auf den [Steckbrief zur Dachbegrünung des Instituts für Wirtschaftsforschung \(IÖW\) und Institut für Soziologie der LMU München](#) verwiesen.