

Beschlussvorlage

VERBANDSGEMEINDEVERWALTUNG MONTABOUR

Drucksache-Nr. 072/01Sta/2025

Nachtrag zu Drucksache-Nr.

☒ öffentlich ☐ nichtöffentlich

Fachbereich/Az.:

Datum

2.1 Planen und Bauen

25.07.2025

Beratungsfolge:

Sitzungstermin

Haupt- und Finanzausschuss der Stadt Montabaur	
Umweltausschuss der Stadt Montabaur	
Stadtrat der Stadt Montabaur	28.08.2025

Betreff:

Antrag der CDU-Fraktion vom 16.06.2025 auf Änderung der Stellplatzsatzung

Sachverhalt / Begründung:

Ausgangslage

Seitens der CDU-Fraktion wurde mit Datum vom 16.06.2025 ein Antrag auf Änderung der derzeit gültigen Stellplatzsatzung (in der Fassung der II. Änderung) der Stadt Montabaur über die „Zahl der notwendigen Stellplätze nach § 47 LBauO“ vom 24.03.2023 eingereicht (Antrag, **siehe Anlage 1**).

Notwendige Stellplätze

Gemäß § 47 Abs. 1 Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBauO) dürfen bauliche Anlagen sowie andere Anlagen, bei denen ein Zugangs- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, nur errichtet werden, wenn Stellplätze in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt werden (**notwendige Stellplätze**). Ihre Zahl und Größe richtet sich nach Art und Zahl der vorhandenen und zu erwartenden Kraftfahrzeuge der Benutzer sowie der Besucher der Anlagen; dabei ist die Möglichkeit der Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel zu berücksichtigen.

Bei Benutzern der o.g. baulichen Anlagen handelt es sich um Personen, die sich ständig und regelmäßig in diesen aufhalten. Das sind also insbesondere die Bewohner von Wohngebäuden sowie Inhaber und Bedienstete von Betrieben, Verwaltungen oder sonstigen öffentlichen Einrichtungen. Demgegenüber sind als Besucher diejenigen Personen anzusehen, die nur unregelmäßig und/oder für eine kürzere Zeit die Anlagen aufsuchen. Davon ist bei Kunden, Zulieferern oder Besuchern von Veranstaltungen oder Einrichtungen auszugehen (vgl. Kommentar Jeromin/Saame zu § 47 LBauO, Rn. 16).

Stellplätze müssen nach § 47 Abs. 6 LBauO von den öffentlichen Verkehrsflächen aus sicher und auf möglichst kurzem Weg zu erreichen sein. Ist die Herstellung von Stellplätzen auf dem Baugrundstück ganz oder teilweise nicht möglich, so dürfen sie auch auf einem anderen Grundstück in unmittelbarer Nähe zum Baugrundstück (nach Abstimmung mit der Kreisverwaltung, Untere Bauaufsichtsbehörde, bis zu 300 m Fußweg) hergestellt werden, wenn das Nutzungsrecht zu diesem Zweck sowohl öffentlich-rechtlich als auch zivilrechtlich im Grundbuch gesichert wird.

Richtzahlen

Ein Orientierungsrahmen für den notwendigen Stellplatzbedarf gibt die Verwaltungsvorschrift (VV) des rheinland-pfälzischen Ministeriums der Finanzen über die Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze für Kraftfahrzeuge vom 24.07.2000 (MinBl. 2000, S. 231) (Anlage zur VV, siehe **Anlage 2**).

Die VV enthält Richtzahlen, die sich nach übereinkommender Rechtsprechung an dem auf einer sachgerechten Auswertung der Erfahrungen beruhenden durchschnittlichen Bedarf orientieren, weshalb sie als vorweggenommenes Sachverständigengutachten oder als norminterpretierende Verwaltungsvorschrift angesehen werden sollen. Die Richtzahlen gelten nicht absolut, sondern setzen nur einen gewissen Rahmen, innerhalb dessen im Allgemeinen die Baubehörde die Zahl der notwendigen Stellplätze aufgrund der Besonderheiten des konkreten Bauvorhabens sowie der örtlichen Verhältnisse festzusetzen hat (vgl. Kommentar Jeromin/Saame zu § 47 LBauO, Rn. 18).

Satzungsrecht der Gemeinden

- Satzung über die Zahl der notwendigen Stellplätze

Gem. § 88 Abs. 1 Nr. 8 LBauO können die Gemeinden von der Möglichkeit Gebrauch machen, eine Satzung zu erlassen und den Begriff der „notwendigen Stellplätze“ für ihr Gemeindegebiet, abweichend von den Richtzahlen der o.g. VV, individuell konkretisieren.

Soweit eine Gemeinde eine Satzung nach § 88 Abs. 1 Nr. 8 LBauO erlässt, kann sie sich an den Richtzahlen der o.g. VV ebenfalls insoweit orientieren, als nach den Erfahrungen der Sachverständigen im Allgemeinen der genannte Rahmen ausreichend zur Erfüllung der Stellplatzpflicht ist, und dann aufgrund der konkreten Verhältnisse im Gemeindegebiet festlegen, wie weit dieser Rahmen ausgeschöpft oder auch unter- oder überschritten wird (OVG RLP mit Urteil vom 27.06.2001 – 8 C 11919/00 – Rn. 17, juris).

Diese Entscheidung wurde vom OVG RLP im Jahr 2015 bestätigt (Urteil vom 07.10.2015 – 8 C 10371/15 – Leitsatz):

„Will eine Gemeinde bei der satzungsmäßigen Festlegung des Stellplatzbedarfs für Bauvorhaben von den Richtzahlen in der ministeriellen Verwaltungsvorschrift über die Zahl der Stellplätze für Kraftfahrzeuge abweichen, hat sie die hierfür sprechenden Besonderheiten in ihrem Gemeindegebiet darzulegen.“

Die Stadt Montabaur hat von der Möglichkeit zum Erlass einer Satzung gem. § 88 Abs. 1 Nr. 8 LBauO über die „Zahl der notwendigen Stellplätze nach § 47 LBauO“ Gebrauch gemacht (**Stellplatzsatzung – in der Fassung der II. Änderung vom 24.03.2023, siehe Anlage 3**).

Die letzte Fassung der Stellplatzsatzung (II. Änderung) wurde im Jahr 2023 wirksam. Änderungsinhalt war die Reduzierung der Zahl der notwendigen Stellplätze für im Rahmen der sozialen Wohnraumförderung errichtete Wohnungen auf 1,0 Stellplätze pro Wohneinheit. Darüber hinaus wurden die notwendigen Stellplätze für Ferienwohnungen auf 1,0 pro Ferienwohnung/Ferienhaus festgelegt.

Die I. Änderung der Stellplatzsatzung wurde bereits im Juli 2015 vom Stadtrat beschlossen und beinhaltete die Festlegung der Anzahl der notwendigen Stellplätze bei Kleinstwohnungen bis 30 m² Wohnfläche auf 1,0 Stellplatz.

- Stellplatzverzichtsatzung

Gemäß § 88 Abs. 3 Nr. 2 LBauO können die Gemeinden auf die Herstellung von Stellplätzen ganz oder teilweise verzichten, soweit Bedürfnisse des Verkehrs nicht entgegenstehen oder ein Bedarf an Stellplätzen nicht besteht, insbesondere, weil die Benutzer/-innen der baulichen Anlagen öffentliche Verkehrsmittel in Anspruch nehmen können.

Die Stadt Montabaur hat mit Datum vom 26.12.2008 von dem Erlass einer solchen Satzung Gebrauch für den Geltungsbereich der Innenstadt Gebrauch gemacht. Nach § 2 werden im Geltungsbereich der Satzung bauliche Veränderungen dadurch erleichtert, dass in bestimmten Fällen (siehe § 2, Absätze 1 – 4) auf die Herstellung von 30 % der ansonsten nach der Stellplatzsatzung der Stadt notwendigen Stellplätze verzichtet werden kann

(Satzung über den Verzicht auf die Herstellung von Stellplätzen mit Übersichtsplan zum Geltungsbereich, siehe Anlage 4).

- Stellplatzablösesatzung

Gemäß § 47 Abs. 4 LBauO können die Gemeinden durch Satzung eine Stellplatzablöse durch Zahlung eines Geldbetrages ermöglichen, wenn die Herstellung notwendiger Stellplätze oder Garagen nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist. Die Stadt Montabaur hat auch von dieser Satzungsmöglichkeit für die Innenstadt Gebrauch gemacht und mit Datum vom 29.09.2017 die **Satzung über die Höhe des Geldbetrages zur Ablösung der Stellplatzverpflichtung** erlassen (Satzung mit Übersichtsplan zum Geltungsbereich, siehe Anlage 5).

Die Ablösebeträge sollen seitens der Stadt für die Herstellung bzw. Zurverfügungstellung von Stellplätzen verwendet werden.

Anmerkung:

Im Rahmen der Überprüfung des Rechnungshofes wurde angeregt, dass die Stellplatzablösebeträge u.a. nicht den notwendigen Herstellungs- und Grundstückskosten entsprechen und neu zu kalkulieren bzw. festzusetzen sind.

Es wurde vereinbart, dass eine Neukalkulierung nach Abschluss der förmlichen Aufhebung der Sanierungssatzung (Sanierungsgebiet „Innenstadt“) erfolgen soll (Beschlussfassung hierüber voraussichtlich Mitte 2026).

Die Stadt hat insofern bis dato durch insgesamt drei Stellplatzsatzungen detaillierte Regelungen zur Anzahl, Ablöse oder zum Verzicht getroffen.

Die Geltungsbereiche der Stellplatzverzichtsatzung und der Stellplatzablösesatzung sind den jeweiligen Übersichtsplänen zu entnehmen. Die Stellplatzsatzung über die notwendige Anzahl an Stellplätzen gilt für das gesamte Stadtgebiet und umfasst alle Bauvorhaben bzw. Bereiche, die nicht von der Stellplatzverzichtsatzung und der Stellplatzablösesatzung abgedeckt sind.

Der vorliegende Antrag der CDU-Fraktion bezieht sich auf eine Änderung der „Stellplatzsatzung über die Zahl der notwendigen Stellplätze nach § 47 LBauO“ vom 24.03.2023.

Im Detail wird die Änderung der Regelung des § 3 Abs. 1 c) beantragt, die derzeit wie folgt lautet:

§ 3 Stellplatzbedarf

(1) Als Stellplatzbedarf für Wohngebäude wird festgelegt:

a) Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäuser mit bis zu einschließlich drei Wohneinheiten 2,0 Stellplätze je Wohneinheit.

b) Mehrfamilienhäuser mit bis zu einschließlich drei Wohneinheiten 2,0 Stellplätze pro Wohneinheit und ab der vierten Wohneinheit 1,5 Stellplätze pro Wohneinheit. Bruchteile werden immer aufgerundet.

c) Wohnungen mit einer Wohnfläche von maximal 30 m² 1,0 Stellplätze je Wohneinheit.

(d) Wohnungen, die im Rahmen der sozialen Wohnraumförderung errichtet werden, 1,0 Stellplätze je Wohneinheit. Die soziale Wohnraumförderung ist durch die Vorlage der Förderzusage nachzuweisen.

(2) Der Stellplatzbedarf für genehmigte und ausschließlich als solche genutzte Ferienwohnungen/Ferienhäuser, d.h. Wohnungen, die einem ständig wechselnden Kreis von Gästen gegen Entgelt vorübergehend zur Unterkunft zur Verfügung gestellt werden und die zur Begründung einer eigenen Häuslichkeit geeignet und bestimmt sind, wird auf 1,0 je Wohneinheit festgelegt.

(3) Für die in der Satzung nicht geregelten Bauvorhaben gilt die „Verwaltungsvorschrift des Finanzministeriums über die Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze für Kraftfahrzeuge“ vom 24.07.2000 in der zur Zeit geltenden Fassung.

Seitens der CDU-Fraktion wird angeregt, die Regelung dahingehend abzuändern, dass für Wohnungen mit einer Wohnfläche von **maximal 50 m²** 1,0 Stellplätze je Wohneinheit nachzuweisen sind. Hinsichtlich der Begründung kann auf die Ausführungen in dem Antrag verwiesen werden.

Bewertung

Wie unter der Ausgangslage erläutert, kann eine Gemeinde die Anzahl an notwendigen Stellplätzen selbst definieren. Sofern jedoch von der ministeriellen VV abgewichen wird, müssen die dafürsprechenden Besonderheiten im Gemeindegebiet dargelegt werden (siehe Urteil des OVG RLP vom 07.10.2025 – Az. 8 C 10371/15).

Das OVG RLP hat mit Urteil vom 27.01.2001 (Az. 8 C 11919/00 – Rn. 17, juris) zu der Frage der differenzierenden Festlegung von Stellplatzzahlen wie folgt entschieden:

*„Die auf § 88 Abs. 1 Nr. 8 LBauO beruhende Satzung begegnet jedoch inhaltlichen Bedenken. Dies ergibt sich bereits daraus, dass nach ihrer Anlage zu § 1 der Stellplatzbedarf je Wohnung unterschiedlich festgelegt wird, je nach dem, ob sich diese Wohnungen in Doppelhaushälften und Reihenhäusern oder in Mehrfamilienhäusern befinden. Während bei letzteren für eine Wohnung bis 50 m² Nutzfläche 1 Stellplatz, bei darüber hinausgehender Nutzfläche 2 Stellplätze erforderlich sind, löst jede Wohnung in einer Doppelhaushälfte oder in einem Reihenhaus unabhängig von ihrer Größe bereits die Verpflichtung zur Herstellung von 2 Stellplätzen aus. Dies bedeutet, dass beispielsweise für eine Einliegerwohnung in einer Größe von 20 -- 30 m², die sich in einer Doppelhaushälfte oder einem Reihenhaus befindet, bereits 2 Stellplätze hergestellt werden müssen, während dafür in einem (sonstigen) Mehrfamilienhaus nur 1 Stellplatz erforderlich ist. **Für eine derartige Differenzierung fehlt es an jeder sachlichen Rechtfertigung.**“*

(...)

*„Soweit die Antragsgegnerin in Nr. 3 der Anlage zu § 1 der Satzung für Wohnungen bis 50 m² Nutzfläche jeweils nur einen Stellplatz als notwendig festgesetzt hat, trägt sie zwar den obigen Überlegungen Rechnung, dass nicht jede Wohnung einen Stellplatzbedarf von 2 auslöst, sondern dass es auch auf die -- unter anderem von der Wohnungsgröße abhängige -- Zahl der Bewohner ankommt. **Allerdings erscheint es fraglich, ob die gewählte Grenze sachlich gerechtfertigt ist.** Dies gilt --neben der Zahl von 50 m² -- insbesondere in Bezug auf die Anknüpfung an die **Nutzfläche**. Damit wird ausdrücklich nicht nur abgestellt auf die Wohnfläche, wie sie beispielsweise in der Verordnung über wohnungswirtschaftliche Berechnungen -- II. Berechnungsverordnung -- definiert ist, sondern auch auf die sonstigen dem Inhaber einer Wohnung zur Benutzung zur Verfügung stehenden Räume wie Abstellräume, Trockenräume, Waschküchen, Keller und Garagen (siehe § 42 Abs. 4 Nr. 1 II. BV). Danach hat die Regelung nach § 1 Satz 1 der Satzung i.V.m. Nr. 3 der Anlage die -- fast widersinnige -- Folge, dass beispielsweise eine Wohnung mit einer Wohnfläche von nur 39 m², zu der eine 12 m² große Garage gehört, deswegen einen weiteren Stellplatz aufweisen muss.“*

Unter Berücksichtigung der in der obigen Entscheidung genannten Voraussetzungen ist eine Differenzierung nach objektiv bestimmbareren Wohnflächen und für alle Gebäudeformen – Einzel-, Doppel- oder Reihenhaus – grundsätzlich zulässig. Eine Differenzierung sollte jedoch nicht auf die Nutzfläche, sondern die Wohnfläche bezogen werden.

Um einen Missbrauch weitestgehend auszuschließen, sollte die Wohnfläche, die eine Reduzierung des Stellplatzbedarfs rechtfertigt, jedoch auf einem möglichst geringen Niveau festgeschrieben werden. Dadurch soll verhindert werden, dass eine spätere Aufteilung in zwei oder mehr Räume oder eine regelmäßige Nutzung durch mehr als eine Person vorgenommen wird.

Dies war der Grund, warum die derzeitige Regelung auf maximal 30 m² beschränkt wurde.

Berücksichtigung der Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel

Wie bereits an obiger Stelle erläutert, können die Gemeinden den Begriff der „notwendigen Stellplätze“ definieren – jedoch unter Berücksichtigung der Besonderheiten im Gemeindegebiet.

§ 47 Abs. 1 S. 2 Hs. 2 LBauO regelt, dass bei der Bestimmung der Zahl der notwendigen Stellplätze die Möglichkeit der Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel zu berücksichtigen ist.

Die Kommentierung von Jeromin/Saame zu § 47 LBauO führt hierzu unter Rn. 22 aus:

„(...) Dem individuellen Kraftfahrzeugverkehr soll mit dem Ausbau und der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs begegnet werden, damit sich auch der Stellplatzbedarf verringert. Mit günstigen Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs kann die Zahl der mit einem eigenen Kraftfahrzeug anfahren den Benutzer und Besucher der Anlagen vermindert werden. Eine Verringerung der Stellplätze kommt danach in Betracht, wenn die **Ermittlungen in dem konkreten Einzelfall** ergeben, dass sich die bestehenden und absehbaren Fahrgewohnheiten vor dem Hintergrund **leistungsfähiger Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs** auf die Stellplatzfrage auswirken. Zu berücksichtigen sind dabei vor allen Dingen der Nutzungszweck der Anlage, aber auch der **Einzugsbereich der jeweiligen Anlage** und die für diesen Personenkreis tatsächlich bestehenden **Möglichkeiten des Anschlusses an den öffentlichen Personennahverkehr**. Von der Bereitschaft der Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs kann insbesondere bei ständigen Benutzern (bspw. Arbeitnehmern), Besuchern (bspw. Kunden), aber auch Bewohnern **von Innenstadtbereichen größerer Städte** ausgegangen werden, die entweder ganz oder wegen bestehender Carsharing-Angebote auf eigene Kraftfahrzeuge verzichten oder häufiger für die Fahrt zum Arbeitsplatz oder zum Einkaufen nicht ein eigenes Kraftfahrzeug benutzen. **Insgesamt werden derzeit – jedenfalls außerhalb von Innenstadtbereichen größerer Städte – die Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs selten zu einer Verringerung des Kraftfahrzeugverkehrs führen.** Entscheidend sind jedoch jeweils die Verhältnisse des Einzelfalls. (...)“

Zonierung/ Differenzierung nach Stadtbereichen/Quartieren

Nach der oben zitierten Kommentierung kommt eine Verringerung von Stellplätzen in Betracht, wenn Ermittlungen in einem konkreten Einzelfall ergeben, dass sich die bestehenden und absehbaren Fahrgewohnheiten vor dem Hintergrund leistungsfähiger Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs auf die Stellplatzfrage auswirken.

Grundsätzlich ist es daher rechtlich zulässig, verschiedene Bereiche einer Stadt hinsichtlich ihrer verkehrlichen Rahmenbedingungen und der Erschließungsvoraussetzungen an den ÖPNV zu untersuchen und entsprechende „Zonen“ zu bilden, in denen jeweils unterschiedliche Anforderungen an notwendige Stellplätze gestellt werden. Für eine Zonierung bedarf es jedoch einer hinreichenden und fundierten Begründung.

Eine Zonierung für die Stadt Montabaur kann jedoch von Seiten der Verbandsgemeindeverwaltung aus nachfolgenden Gründen nicht empfohlen werden:

- Eine Zonierung kann grundsätzlich eher für Großstädte Sinn machen, in denen die Stellplatznachfrage in unterschiedlichen Stadtbereichen sehr stark variiert. Die Stadt Montabaur weist mit 14.884 Einwohnern (Stand: 31.12.2024) überwiegend kleinstädtische Strukturen auf. Montabaur verfügt über ein gutes ÖPNV-Netz mit Bahnanbindungen (ICE+RB), Regional-Busverkehr und ergänzenden Mobilitätsangeboten für das Umland. ÖPNV-Angebote wie S- bzw. U-Bahnen existieren nicht. Die Spannweite an erforderlichen Stellplätzen in der Stadt Montabaur unterscheidet sich nach Auffassung der Verwaltung jedoch nicht in dem Ausmaß, dass eine Zonierung gerechtfertigt ist. Für den im Hinblick auf das Thema Stellplätze „atypischen“ Innenstadtbereich wurden bereits Lösungen durch den Erlass einer Stellplatzablöse- und Stellplatzverzichtsatzung geschaffen.
- Das aussagekräftigste Attribut, um innerhalb eines Gemeindegebietes unterschiedliche Stellplatzbedarfe zu bestimmen/ Zonierungen vorzunehmen, ist die Qualität der ÖPNV-Anbindung. Sofern das ÖPNV-Angebot eine ausreichende Mobilität mit einer dem Pkw vergleichbaren Qualität gewährleistet, wird der Pkw-Besitz bzw. die Pkw-Nutzung reduziert. Berücksichtigt werden muss dabei jedoch, dass bei der Attraktivität eines ÖPNV-Angebotes nicht allein die Nähe der Haltestellen, sondern auch die Bedienungsqualität (Fahrtenhäufigkeit, Taktichte) und die Verbindungsqualität (= insgesamt „ÖPNV-Lagegunst“) eine Rolle spielen.

Nach Auffassung der Verwaltung gibt es in der Stadt zwar Bereiche, die eine bessere ÖPNV-Andienung aufweisen (z.B. Bereiche um die ÖPNV-Haltepunkte, wie z.B. Konrad-Adenauer-Platz und ICE-Bahnhof/ZOB). Es wird jedoch davon ausgegangen, dass die Qualität der

„ÖPNV-Lagegunst“ nicht so weit reicht, um dauerhaft auf einen Pkw-Besitz oder eine Pkw-Nutzung zu verzichten.

- Weitere Kriterien für eine Zonierung könnten städtebauliche Unterschiede (Bevölkerungsdichte, Flächennutzungsdichte, Gebietstypen) oder unterschiedliche Kfz-Verkehrsbelastungen sein. Auch diese Kriterien sind nach Auffassung der Verwaltung nicht in dem Ausmaß abgrenzbar, dass eine Zonierung gerechtfertigt werden kann.
- Die Ausarbeitung einer solchen differenzierten Regelung würde einen erheblichen Aufwand mit sich bringen. Da die zugrundeliegenden Attribute Änderungen unterliegen, wäre eine regelmäßige Aktualisierung der Richtzahlen vorzunehmen.
- Es würde ggf. ein fehleranfälliger (und nach Auffassung der Verwaltung kein rechtssicherer) „Flickenteppich“ an Regelungen entstehen, der sowohl für die Bürger/innen, als auch die Verwaltung schwierig nachzuvollziehen ist.
- Es ist denkbar, dass zahlreiche Anträge auf Einzelfallentscheidungen eingereicht werden, die darauf ausgerichtet sind, zu argumentieren, dass an – bislang unberücksichtigten Standorten – z.B. ebenfalls ein ausreichendes oder zumutbares ÖPNV-Angebot besteht.
- In Rheinland-Pfalz gibt es vereinzelte Gemeinden, in denen die Stellplatzsatzungen einen sog. „ÖPNV-Bonus“ beinhalten. Danach kann die Anzahl notwendiger Kfz-Stellplätze (Stellplatznormbedarf) für Kfz unter Berücksichtigung integrativer Lagen und der unterschiedlichen Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr (sog. ÖPNV-Bonus) verringert werden. Die Stadtgebiete werden in verschiedene Zonen (z.B. I, II, III) untergliedert, die dann prozentuale Reduzierungen von der Stellplatzpflicht ermöglichen (z.B. 30 %, 20 %, 10 %). Bei den recherchierten Städten handelt es sich jedoch um größere Städte (z.B. Koblenz, Kaiserslautern, Landau). Eine vergleichbare Regelung auch für die Stadt Montabaur zu treffen, erscheint – wie oben erläutert – aus Sicht der Verwaltung schwierig, da sich (zumindest in der Kernstadt) keine klar abgrenzbaren Zonen hinsichtlich der ÖPNV-Anbindung ergeben.

Die Verbandsgemeindeverwaltung kommt daher zu dem Ergebnis, dass eine Zonierung bzw. ein „ÖPNV-Bonus“ für die Stadt Montabaur nicht geeignet ist und insofern auf „allgemeingültige Regelungen“ zurückgegriffen werden muss.

Berücksichtigung der durchschnittlichen Wohnfläche je Einwohner/-in

Bei der Festlegung der Anzahl an notwendigen Stellplätzen können sicherlich auch Durchschnittswerte von Bewohnern pro m² Wohnfläche behilflich sein.

Eine durchschnittliche Wohnfläche pro Einwohner/-in speziell für die Stadt Montabaur kann mangels Datengrundlagen nicht ermittelt werden. Das Statistische Landesamt erstellt jährlich jedoch eine online-Publikation mit Basisindikatoren zum Wohnungsmarkt in Rheinland-Pfalz. Der Erhebung „Basisindikatoren 2024“ des Statistischen Landesamtes kann entnommen werden, dass für das Jahr 2023 je Einwohner/-in eine durchschnittliche Wohnfläche von 54,4 m² ermittelt wurde.

T7 Wohngebäude- und Wohnungsbestand 2011–2023

Merkmal	2023	2022	2011	2022	2011

Durchschnittliche Wohnfläche	m ²			Veränderung 2023 zu ... in %	
je Einwohner/-in	54,4	54,2	52,4	0,3	3,9
je Haushalt	114,2	114,3	111,2	-0,1	2,6
je Wohnung	104,6	104,6	103,6	0,1	1,0

Quelle: https://www.statistik.rlp.de/fileadmin/dokumente/nach_themen/wob/basisindikatoren/wohnungsmarkt2024.pdf

Durch die Statistik kann jedoch nicht belegt werden, dass die Durchschnittswerte auch den in der Stadt tatsächlich vorhandenen Einwohnern/je Wohnfläche entsprechen. Anzumerken ist, dass eine Wohnungsgröße von 50 m² - je nach Lebenssituation - durchaus geeignet ist, um dauerhaft mit 2 Personen darin zu leben. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass in einer Wohnung bis 50 m² auch zwei Personen leben, die auch zwei Fahrzeuge besitzen.

PKW Dichte

Nach Auswertungen des Statistischen Landesamtes lag die PKW-Dichte in Rheinland-Pfalz im Jahr 2023 bei 637 Pkw pro 1.000 Einwohnern.

■ 27. Verkehr

	2023	Veränderung zu	
		2022	2013
Pkw-Bestand ¹ und Neuzulassungen			
	Anzahl	%	
Pkw insgesamt	2 614 161	0,4	12,7
Pkw-Dichte (je 1 000 Einwohner/-innen)	637	0,3	9,8
Pkw-Neuzulassungen	108 145	0,2	-9,6

Quelle: Auszug aus einer Broschüre „Rheinland-Pfalz heute 2024“ des Statistischen Landesamtes; https://www.statistik.rlp.de/fileadmin/dokumente/kurzinformationen/RLP_heute_2024.pdf

Rheinland-Pfalz weist im Vergleich zu anderen Bundesländern nach dem Saarland die zweithöchste PKW-Dichte in Deutschland auf. Ein Grund für die hohe Pkw-Dichte sei die vergleichsweise große Zahl an Pendler/-innen und die langen Anfahrtswege zu den Arbeitsorten.

Für die Stadt Montabaur konnte zum 01.01.2019 eine Pkw-Dichte von 693/1.000 Einwohner recherchiert werden (Quelle: Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Westerwaldkreises – Endbericht vom 26.11.2021, Büro plan:mobil).

PKW-Neuzulassungen

Nach einer Pressemitteilung des Statistischen Landesamtes vom 07.11.2024 wurden in Rheinland-Pfalz in den ersten neun Monaten 2024 1,6 Prozent mehr PKW zugelassen als im Vorjahreszeitraum:

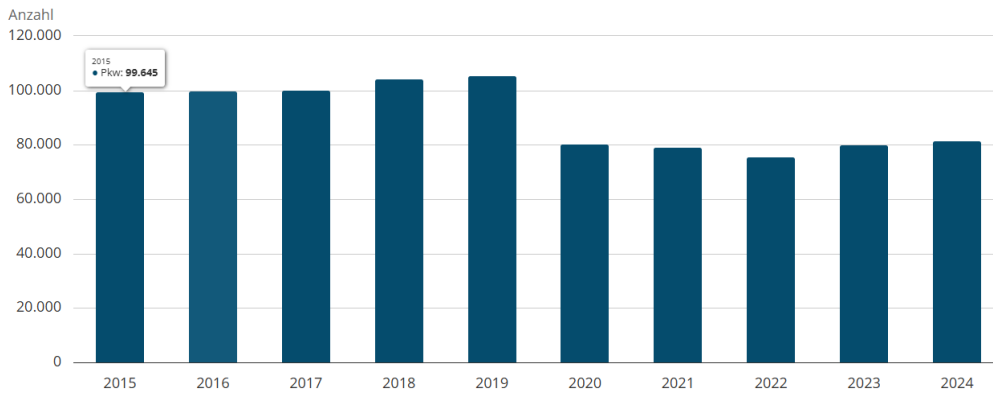
■ 07.11.2024 | VERKEHR

Zahl der Pkw-Neuzulassungen angestiegen – wieder mehr Pkw mit Benzin- und Dieselmotoren angemeldet

In den ersten neun Monaten 2024 wurden in Rheinland-Pfalz 81.459 Personenkraftwagen neu zugelassen. Wie das Statistische Landesamt in Bad Ems mitteilt, waren das 1,6 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Deutschlandweit ging die Zahl der PKW-Zulassungen um ein Prozent auf 2.116.074 Personenkraftwagen zurück.

Quelle: <https://www.statistik.rlp.de/nachrichten/nachrichtendetailseite/zahl-der-pkw-neuzulassungen-angestiegen-wieder-mehr-pkw-mit-benzin-und-dieselmotoren-angemeldet>; 05.08.2025

Neuzulassungen von Pkw in Rheinland-Pfalz*



* von Januar bis September 2014 bis 2024
© Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz

Die Datenlagen deuten insofern darauf hin, dass die PKW-Dichte in Rheinland-Pfalz, so auch in Montabaur, nach wie vor hoch bzw. sogar ansteigend ist.

Im Rahmen der Erstellung der Beschlussvorlage wurde auch seitens des Sachgebietes 4.2 – Öffentliche Sicherheit und Ordnung, Straßenverkehrsbehörde der Verbandsgemeindeverwaltung eine Stellungnahme abgegeben:

- Die Schaffung von Wohnraum und auch von kleinen, günstigen Wohnungen ist sicherlich wichtig. Dies sehen wir in unserem Bereich nicht zuletzt beim Thema „Obdachlosigkeit“, in dessen erweitertem Rahmen auch oft Personen mit Anfragen nach günstigem Wohnraum an uns herantreten.
- Aus unserer Sicht darf aber im Zusammenhang mit dem Wohnungsbau die Frage von PKW-Stellplätzen nicht losgelöst betrachtet und schon gar nicht außer Acht gelassen werden. Wenn nicht bereits im Rahmen der Bauplanung ausreichend Parkfläche, ob privat oder öffentlich, berücksichtigt wird, lässt sich ein solches Problem im Nachhinein kaum bis gar nicht mehr lösen, da dann die Flächen entsprechend verbraucht sind und die Schaffung weiterer (wie man dann merkt, dringend erforderlicher) Stellflächen so gut wie nicht mehr möglich ist.
- Ein Investor wird nicht mehr Stellplätze vorsehen, als er muss. Hieraus folgen ggf. langwierige Streitigkeiten im betroffenen Wohngebiet, die am Ende auch und insbesondere zu Lasten der Anwohner gehen. Bei der abendlichen langen Suche nach einem freien Parkplatz in Wohnungsnähe angefangen, bis zum nicht durchkommenden Müllfahrzeug, weil die Fahrbahnen zugeparkt sind. Eine ständige Kontrolle in allen Bereichen kann durch die Verkehrsüberwachungskräfte nicht gewährleistet werden. Letztlich wirkt sich dies dann auch nicht unerheblich auf die gesamte Wohnqualität aus und auch auf die Attraktivität der Stadt an sich.
- In Montabaur gibt es in mehreren Gebieten bereits chronischen „Parkplatzmangel“, ein gutes Beispiel ist die (Obere) Leuninger Straße im Quartier Süd, wo ja auch eher kleine Wohneinheiten vorherrschen.
- Das Argument der ÖPNV Anbindung ist in Montabaur sicherlich besser zu bewerten als in den Ortsgemeinden. Dennoch ist ein PKW u.E. für die meisten Menschen (auch in Montabaur) weiterhin unverzichtbar. Gefühlt nimmt die Fahrzeugdichte in letzter Zeit auch eher zu, was vermehrt zum Parken auf Fahrbahnen führt.
- Eine pauschale Betrachtung sehen wir auch eher kritisch. Je nach Gebiet/Lage können weniger zu den Wohneinheiten gehörende Stellplätze vielleicht durchaus möglich bzw. vertretbar sein, in anderen vielleicht aber auch keinesfalls.
- Abschließend kann man u.E. sagen, dass wir momentan in den meisten Teilen der Stadt sicherlich nicht von einem „Stellplatzüberschuss“, sondern eher vom Gegenteil ausgehen müssen. Aus diesem Blickwinkel scheint die momentane Regelung nicht überzogen, sondern vielmehr notwendig zu sein.

Daher stehen wir einer zukünftigen Reduzierung von Stellplätzen eher kritisch gegenüber.

Mustersatzung bzw. Satzungen anderer Kommunen

Als Hilfestellung für die Gemeinden hat der Gemeinde- und Städtebund eine Mustersatzung über die Festlegung der notwendigen Anzahl an Stellplätzen erlassen. Diese sieht nachfolgende Regelungen vor:

§ 1

Bei Wohngebäuden bestimmt sich der Stellplatzbedarf nach der Anlage, die Bestandteil dieser Satzung ist. Im Übrigen bestimmt sich die Zahl der notwendigen Stellplätze nach der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Finanzen vom 24. Juli 2000 (MinBl. S. 231) über die Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze für Kraftfahrzeuge in der jeweils geltenden Fassung; das gilt auch für Wohngebäude, die nicht in der Anlage aufgeführt sind.

Anlage zu § 1:

Lfd. Nr.	Verkehrsquelle	Zahl der Stellplätze (Stpl.)
	Wohngebäude	
1	Freistehende Einfamilienhäuser, Doppelhäuser, Reihenhäuser je Haushälfte mit Einliegerwohnung	2,0 Stpl. zusätzlich 1 Stpl.
2	Mehrfamilienhäuser je Wohnung	bis 60 m ² - 1,0 Stpl. bis 120 m ² - 1,5 Stpl. über 120 m ² - 2,0 Stpl.

Quelle: Anlage 1 zur Muster-Satzung des Gemeinde- und Städtebundes RLP

Nach einer Recherche nach Regelungen in Stellplatzsatzungen anderer Gemeinden im nördlichen Rheinland-Pfalz kann festgehalten werden, dass die meisten Gemeinden Staffellungen nach Wohneinheiten, wie z.B. 1 oder 1,25 pro Wohneinheit, vornehmen.

Es konnten jedoch auch einige Satzungen recherchiert werden, die eine Staffellung der Stellplätze nach Wohnflächen beinhalten. Es konnten auch Satzungen recherchiert werden, die „größzügigere“ Regelungen als Montabaur getroffen haben (z.B. Stadt Bad-Ems, Stadt Nieder-Olm, Ortsgemeinde Harthausen, Stadt Mendig). Hier ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Gemeinden nicht ausnahmslos von der Größe und der städtebaulichen Struktur mit Montabaur vergleichbar sind:

Argumente pro/contra Reduzierung der Stellplatzanforderung/Wohnfläche

Eine Änderung der Stellplatzverpflichtung von 1,0 Stellplatz auf eine Wohnfläche bis 50 m² kann nach Berücksichtigung der o.g. Ausführungen nachfolgende Vor- und Nachteile mit sich bringen:

Argumente pro Änderung der Stellplatzsatzung (1 Stellplatz bis 50 m² Wohnfläche)

1. Förderung von kleinen und bezahlbaren Wohnungen

- Kleine Wohnungen sind meist für Singles, Studierende oder Senioren gedacht. Bei den Gruppen kann es sich um Personen handeln, die ggf. kein eigenes Fahrzeug besitzen.
- Kein oder ein geringerer Nachweis an Stellplätzen bedeutet, dass geringere Baukosten entstehen. Eine Ersparnis bei den Baukosten kann sich positiv auf Mieten auswirken.

2. Innenwicklung und Flächenverbrauch

- In bestimmten Bereichen (vor allem in Innenstadt Nähe) ist die Herstellung von Stellplätzen oft räumlich schwierig realisierbar. Die Stellplatzanforderungen können daher ein K.O.-Kriterium für Investoren sein, sofern keine Fläche zur Verfügung steht.

- Die Herstellung von Stellplätzen einschließlich der Zuwegung erfordert in der Regel einen Flächenbedarf von 20 m² bis 30 m². Entfallende Stellplatzflächen können ggf. als Raum für Grünflächen genutzt werden, was wiederum einen Beitrag zum Klimaschutz leistet.

3. Verkehrsmobilität

- Die Herstellungspflicht von Stellplätzen führt strukturell zu einer Förderung des motorisierten Individualverkehrs, da sie den Wohnungsnutzenden die Anfahrt mit dem Auto erleichtert. Mangelnde Möglichkeiten zur Abstellung von Fahrzeugen können zu einer Nutzung von alternativen Mobilitätsformen beitragen (z.B. Carsharing, ÖPNV, Fahrrad).
- Städtebaulich kann durch eine Reduzierung von Stellplatzanforderungen ein Signal gegen den motorisierten Individualverkehr gesetzt werden.

Argumente contra Änderung der Stellplatzsatzung (1 Stellplatz bis 50 m² Wohnfläche)

1. Mangel an Stellplätzen, Überlastung des öffentlichen Parkraums

- In der Stadt Montabaur sind bereits zum jetzigen Zeitpunkt Bereiche vorhanden, in denen der öffentliche Verkehrsraum durch parkende Fahrzeuge stark überlastet ist. Besucher- und/oder Bewohnerverkehre parken oft im öffentlichen Parkraum und verengen diesen in erheblicher Weise. Teilweise wird auch auf Gehwegen geparkt, sodass auch Fußgänger beeinträchtigt werden.

Beispiele für Wohnbaugebiete, in denen öffentliche Stellplätze (am Straßenrand) vorzuweisen sind:

- Himmelfeld
- Alberthöhe

Beispiele für Wohnbaugebiete, in denen keine/ wenige öffentliche Stellplätze vorzuweisen sind:

- Kesselwiese
- Quartier Süd

2. Keine flächendeckende ÖPNV-Anbindung

- Die ÖPNV-Anbindung ist in der Kernstadt (z.B. Bereich um den Konrad-Adenauer-Platz) und im Bereich des ICE-Gebietes/ZOB gut ausgebaut. In weiter entfernten Wohnbaugebieten ist die ÖPNV-Lagegunst jedoch schlechter zu bewerten. Ohne eine unmittelbare Anbindung an den ÖPNV bleibt das Auto für viele Personen notwendig.

3. Unterschiedliche Wohnlagen

- Eine pauschale Regelung im Hinblick auf die ÖPNV-Anbindung für den gesamten Bereich der Stadt scheint problematisch und rechtlich nicht zulässig, da unterschiedliche Wohnlagen bestehen.
- Insofern würde eine Zonierung nach entsprechender ÖPNV-Lagegunst erforderlich werden, die jedoch erheblichen Aufwand bereitet, da sämtliche Baugebiete differenziert und im Einzelfall (ggf. auch in einem gewissen Turnus aktualisiert) betrachtet werden müssen.

4. Fehlanreize für Bauherren/ Investoren

- Die Praxis zeigt, dass die Bauherren bzw. Investoren in der Regel nicht mehr Stellplätze herstellen, als die Anzahl, zu der sie verpflichtet sind, auch wenn der tatsächliche Bedarf oft höher ist.

Im Gesamten ist darauf hinzuweisen, dass die Definition einer „richtigen Stellplatzzahl“ grundsätzlich schwierig ist. Stellplätze, die über eine Herstellungspflicht geschaffen werden, bestehen über viele Jahre und Jahrzehnte. In dieser Lebensdauer unterliegt zum einen die generelle Stellplatznachfrage Veränderungen: Der allgemeine Pkw-Besitz und die Pkw-Nutzungen können über längere Zeiträume zunehmen oder auch zurückgehen. Zum anderen variiert auch die Stellplatznachfrage am einzelnen Bauobjekt über die Zeit (Bsp. Einfamilienhaus, welches von einer Familie mit jungen Kindern bewohnt wird: Solange die Kinder klein sind, kann ein Stellplatz ausreichend sein; zum

Zeitpunkt der Volljährigkeit der Kinder können mehrere Stellplätze erforderlich werden; nachdem die Kinder das Elternhaus verlassen haben, können wieder weniger Stellplätze ausreichend sein).

Weitere Vorgehensweise

Die Stadt hat die Möglichkeit, im Rahmen ihrer Stellplatzsatzung Regelungen zu treffen, die auf die örtlichen Verhältnisse zugeschnitten sind und die auch die kommunalen stadt- und verkehrsplanerischen Ziele unterstützen. Es besteht die Möglichkeit einer Differenzierung zwischen verschiedenen Stadtbereichen/Quartieren sowie einer angemessenen Berücksichtigung der ÖPNV-Anbindung.

Der Aufwand, eine Satzungsregelung mit „ÖPNV-Bonus“ zu entwickeln, ist jedoch groß und aus Sicht der Verbandsgemeindeverwaltung für die Stadt Montabaur nicht umsetzbar. Insbesondere wäre die städtebauliche Begründung der Zonenbegrenzungen schwierig.

Eine „pauschale“ Änderung der Erforderlichkeit von einem Stellplatz für Wohnungen bis 50 m² (anstatt derzeit 30 m²) ist (auch unter Berücksichtigung der Mustersatzung des GStB) mit entsprechender Begründung möglich, kann jedoch die in der o.g. Sachlage dargelegten Vor- und Nachteile mit sich bringen. Ggf. wäre auch eine dahingehende „Zwischenlösung“ denkbar, dass die Erforderlichkeit zum Nachweis von einem Stellplatz für Wohnungen bis 40 m² (anstatt derzeit 30m²) festgelegt wird. Bis zu einer Wohnungsgröße von 40 m² kann nach Einschätzung der Verbandsgemeindeverwaltung noch überwiegend/ zum größten Teil davon ausgegangen werden, dass die Wohnung lediglich von einer Person dauerhaft bewohnt wird.

Grundsätzlich wurden den unterschiedlichen Bedürfnissen in der Stadt bereits durch die bisherigen Regelungen sowie die Stellplatzablösesatzung und die Stellplatzverzichtsatzung Rechnung getragen.

Die letztendliche Entscheidung über eine Anpassung/Änderung der Stellplatzsatzung obliegt der Stadt Montabaur.

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt,

(Jedes Ratsmitglied hat nur 1 „Ja-Stimme“)

1. dem Antrag der CDU-Fraktion vom 16.06.2025 unverändert zuzustimmen (Abänderung der notwendigen Stellplätze für Wohnungen bis 50 m² auf 1,0 Stellplatz) und die Verwaltung zu beauftragen, auf dieser Grundlage einen neuen Satzungsentwurf vorzubereiten.

☐ Ja
☐ Nein

2. dem Antrag der CDU-Fraktion vom 16.06.2025 dahingehend zuzustimmen, dass die Wohnungsgröße von 30 m² auf 40 m² (anstatt der beantragten 50 m²) erhöht wird und die Verwaltung zu beauftragen, auf dieser Grundlage einen neuen Satzungsentwurf vorzubereiten.

☐ Ja
☐ Nein

3. den Antrag der CDU-Fraktion vom 16.06.2025 abzulehnen.

☐ Ja
☐ Nein

Finanzielle Auswirkungen ☐ Ja ☒ Nein		
	Ergebnishaushalt	Finanzhaushalt
Buchungsstelle:		
Projekt-Nr.:		
Ansatz zzgl. Haushaltsreste und außer-/überplanmäßigen Bewilligungen:	€	€
bereits verausgabt:	€	€
durch Aufträge gebunden:	€	€
noch verfügbar:	€	€

Im Auftrag



Kathrin Schmidt