

G E M E I N D E W I M S H E I M

E n z k r e i s

**Satzung zur Festlegung der Anzahl notwendiger Stellplätze
für Wohnungen
(Stellplatzsatzung)**

Aufgrund von § 74 Abs. 2 Nr. 2 der Landesbauordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.09.1995 (Gesetzblatt für Baden-Württemberg S. 617 ff.) in Verbindung mit § 4 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg hat der Gemeinderat am 09. Juli 1996 folgende örtliche Bauvorschrift beschlossen:

§ 1

Erhöhung der Zahl der Stellplätze

Die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen (§ 37 Abs. 1 Landesbauordnung) wird auf 1,5 Stellplätze erhöht. Ergibt sich bei der Berechnung der notwendigen Stellplätze eine Bruchzahl, so wird abgerundet.

§ 2

Geltungsbereich

Diese Satzung gilt für die Plangebiete I bis V, die in der Anlage zu dieser Satzung (Karten Nr. I bis V vom 14.05.1996) gekennzeichnet sind.

§ 3

Inkrafttreten

Diese Satzung tritt mit der ortsüblichen Bekanntmachung der Genehmigung nach § 12 BauGB in Kraft.

Ausgefertigt:

Wimsheim, den 09. Juli 1996




(Schühle)
Bürgermeister

B E G R Ü N D U N G

der Satzung

zur Festlegung der Anzahl notwendiger Stellplätze für Wohnungen vom 09. Juli 1996 (Stellplatzsatzung)

Diese Begründung ist rechtlicher Bestandteil der Satzung zur Festlegung der Anzahl notwendiger Stellplätze für Wohnungen aufgrund § 74 Abs. 2 Nr. 2 Landesbauordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.09.1995 (Gesetzblatt S. 617 ff) in Verbindung mit § 4 Gemeindeordnung.

I.

Allgemeine Begründung

1. Rechtslage

Die neue Landesbauordnung (LBO) wurde im Gesetzblatt am 08.09.1995 verkündet und ist nach § 79 am 01.01.1996 in Kraft getreten. § 37 Abs. 1 Satz 1 LBO regelt, daß bei der Errichtung von Gebäuden mit Wohnungen für jede Wohnung ein geeigneter Stellplatz herzustellen ist (notwendiger Stellplatz). Soweit Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe dies rechtfertigen, können die Gemeinden für genau abgerenzte Teile des Gemeindegebietes durch Satzung bestimmen, daß die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen (§ 37 Abs. 1) auf bis zu 2 Stellplätze erhöht wird; für diese Stellplätze gilt § 37 entsprechend. Diese Möglichkeit zur Erhöhung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen bei Vorhandensein rechtfertigender Gründe ist in § 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO geregelt.

Nach § 74 Abs. 6 der neuen LBO richtet sich das Verfahren für den Erlaß der örtlichen Bauvorschrift als Satzung zur Festlegung der Anzahl notwendiger Stellplätze für Wohnungen nach den entsprechenden geltenden Vorschriften des § 2 Abs. 3 und 4, § 3 Abs. 2, der §§ 4, 9 Abs. 7 und § 13 Baugesetzbuch (BauGB). Die Satzung als örtliche Bauvorschrift bedarf der Genehmigung des Landratsamtes Enzkreis.

2. Allgemeine Gründe des Verkehrs

Nach den Angaben der Kraftfahrzeugzulassungsstelle Enzkreis waren zum 20.02.1996 in Wimsheim 1.818 Kraftfahrzeuge zugelassen. Setzt man diese Zahl ins Verhältnis zur Einwohnerzahl von 2.438 Einwohnern (Stand der Fortschreibung des Einwohnermeldeamtes zum 01.01.1996) so sind derzeit rd. 745 KFZ pro 1.000 Einwohner zugelassen (im Vergleich zum ländlichen Raum - landesweit 652 KFZ pro 1.000 Einwohner, Ballungsraum 567 KFZ pro 1.000 Einwohner). Selbst wenn man bei der oben genannten Zulassungszahl die LKW (66), Zug- und Arbeitsmaschinen (79), Krafträder (103), Arbeitsmaschinen (6), sonstige KFZ (20) sowie Anhänger (190) unberücksichtigt läßt, verbleiben 1.354 Personenkraftwagen. Dies entspricht einer Zahl von

555 Personenkraftwagen pro 1.000 Einwohner. Der bundesweite Durchschnitt liegt bei 479 PKW pro 1.000 Einwohner, die EG-Länder Italien, Frankreich und Griechenland weisen z.B. 519, 423 und 177 PKW je 1.000 Einwohner auf.

Setzt man die 1.354 Personenkraftwagen in Wimsheim ins Verhältnis zu den vorhandenen rd. 960 Wohnungen in der Gemeinde, so ergeben sich ca. 1,41 Kraftfahrzeuge pro Wohnung.

Weiter unberücksichtigt sind bei dieser Berechnung die auswärtig zugelassenen Kraftfahrzeuge (u.a. Firmenfahrzeuge, die private Stellplätze blockieren) und die Tatsache, daß ein KFZ mehr als einen Stellplatz benötigt, weil es bewegt wird und folglich an mehreren Stellen abgestellt werden muß (Start und Ziel).

Auch die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPV) durch verschiedene Omnibuslinien vermag die Zahl der Kraftfahrzeuge in Wimsheim nicht wesentlich zu verringern, da die Busverbindungen z.B. in Richtung Mühlacker (Sitz des zuständigen Finanzamtes, Notariats und des Kreiskrankenhauses) unzureichend sind. Zudem wird der öffentliche Personennahverkehr überwiegend von Jugendlichen und Senioren ohne PKW, weniger dagegen von den übrigen Bürgern über 18 Jahren genutzt. Der öffentliche Personennahverkehr hat nur sehr geringe Auswirkungen auf die Entscheidung eines Führerscheininhabers, ob ein PKW gekauft wird oder nicht.

Somit kann festgestellt werden, daß eine angestrebte und durchaus noch mögliche Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs nicht in Äquivalenz mit einer Reduzierung des KFZ-Bestandes steht.

Für die Gemeinde Wimsheim gilt, wie häufig andern Orts auch, daß der öffentliche Verkehrsraum (Straßen, Wege, Plätze) vom ruhenden Verkehr entlastet werden soll, damit die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird. Hinzu kommt, daß in den sechziger und siebziger Jahren Bebauungspläne entwickelt worden sind mit relativ breiten Straßen, nicht zuletzt im Hinblick auf den Fahrzeugverkehr. Im Laufe der Zeit ist man dazu übergegangen, die Straßen bedarfsorientiert auszubauen, d.h., die Straßen sind nicht zuletzt aus ökologischen Gründen schmaler geworden und sind somit nicht mehr in der Lage, den gesamten ruhenden und gleichzeitig rollenden Verkehr aufzunehmen.

Auch in naher und ferner Zukunft wird aus ökologischen Gründen ein schonender Landschaftsverbrauch notwendig sein und die Reduzierung öffentlicher Verkehrsflächen zur Folge haben. So wird die Priorität der Ökologie die Parkmöglichkeiten auf den öffentlichen Straßen und Plätzen weiter einschränken.

Diese ökologische Ausrichtung des Straßenbaus, mit der Folge der Verringerung der Straßenflächen, findet allerdings statt in einer Zeit, in der vom Arbeitnehmer ein Höchstmaß an Mobilität und Flexibilität erwartet wird. Hierdurch ist eine Zunahme des Individualverkehrs voraussehbar und unabwendbar. Ohne Gegensteuerung wird somit auch eine vermehrte Inanspruchnahme der öffentlichen Verkehrsflächen erfolgen. Hieraus folgt, daß der mit der Wohnnutzung verbundene ruhende Verkehr der Wohnungsinhaber und deren Besucher bei genereller Festlegung eines Stellplatzes pro Wohnung nicht mehr innerhalb privater Flächen Aufnahme finden kann. Durch ein Blockieren der öffentlichen Verkehrsflächen und damit verbundenem Dauerparken können die öffentlichen Verkehrsflächen den sonstigen allgemeinen Verkehr nicht mehr ausreichend aufnehmen und es entstehen dadurch erhebliche Beeinträchtigungen und Einschränkungen für den Straßenverkehr.

Angesprochen seien an dieser Stelle auch Probleme bei der Durchführung des gemeindlichen Winterdienstes. So kommt es schon heute häufig vor, daß bestimmte Straßenabschnitte nicht ausreichend geräumt werden können, weil für den Schneepflug ein Durchkommen aufgrund am Fahrbahnrand abgestellter Fahrzeuge unmöglich wird.

Eine weitere Ausweisung öffentlicher Parkierungsflächen durch die Gemeinde ist nur noch eingeschränkt möglich. Selbst die vorhandenen öffentlichen Parkflächen können vielerorts schon heute den Besucher, Kunden und Abstellverkehr für vorhandene Anlagen nicht mehr entlastend aufnehmen. Parkverstöße, z.B. Gehwegparken, Parken vor Ausfahrten, Parken im Halteverbot, haben unvertretbar zugenommen. Ein weiterer Parkierungsdruck von Stellplätzen für Wohnungen auf die öffentlichen Verkehrsflächen würde die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs unvertretbar beeinträchtigen. Eine weitere Einschränkung gibt es durch die Vielzahl freizuhaltender Grundstückszufahrten u.a. in den Wohngebieten.

3. Allgemeine städtebauliche Gründe

Die Bebauungsdichte wächst. Dies wird durch steigende Baulandpreise und durch das Wohnbaurleichterungsgesetz gefördert. Damit verbunden ist eine Ausweitung der Wohnungszahl durch Neubauten, aber auch durch Ausbau, Anbau, Aufstockungsmaßnahmen und Wohnungsteilungen sowie Nutzungsänderung in Wohnraum. Der Trend zum Geschößwohnungsbau und Schaffung von Eigentumswohnungen ist erkennbar und vorhanden. Angesichts dieses Trends ist bei einem Verzicht auf die Möglichkeit der Erhöhung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen in bestimmten Gebieten von Wimsheim absehbar, daß der ruhende Verkehr für die ständigen Benutzer und Besucher der Wohnungen nicht auf privaten Flächen (Wohnbaugrundstück oder öffentlich rechtlich gesicherte Ersatzfläche in zumutbarer Entfernung) Aufnahme finden kann, sondern sich im Bereich der öffentlichen Verkehrsflächen entlastet. Hiermit verbunden sind Behinderungen und negative Einflüsse auf die Sicherheit und Leichtigkeit des allgemeinen Verkehrs.

Dies wirkt sich nicht nur auf den Verkehr aus, sondern auch auf das soziale Wohnumfeld. Durch den zunehmenden Druck des ruhenden Verkehrs für Wohnungen auf öffentliche Verkehrsflächen ist absehbar, daß öffentliche Straßen, Wege und Plätze als Ort der menschlichen Begegnung und Kommunikation sowie des kindlichen Spielens durch den ruhenden Parkverkehr unverhältnismaßig beeinträchtigt werden. Die Verkehrsstatistik weist nicht zuletzt durch die Zunahme parkender Fahrzeuge auf öffentlichen Verkehrsflächen eine erhöhte Zahl von schweren Unfällen, bei denen Kinder beteiligt sind, aus.

Bei zunehmender Bebauungsdichte bei gleichzeitigem Zuwachs des Individualverkehrs (z.B. durch Zweitwagen) ist voraussehbar, daß durch mangelnde Kapazität von privaten Stellplätzen ein Parksuchverkehr entsteht, der entlang den betroffenen Straßenzügen eine Immissionsbelastung (Lärm und Auspuffgase) hervorrufen wird, die mit den anzustrebenden gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen im Sinne des § 1 Abs. 5, Ziffer 1, Baugesetzbuch (BauGB) nicht vereinbar sein dürfte. Der zu erwartende Zunahme des Parksuchverkehrs stehen auch sonstige Belange des Umweltschutzes entgegen. Dadurch würden auch erhebliche Beeinträchtigungen des Wohnwerts und des Wohnklimas zu erwarten sein. Nicht nur ein großflächiger Parksuchverkehr, sondern auch das oft unvermeidbare umständliche Rangieren beim Ein- und

Ausparken und Wenden trägt zu erhöhten Immissionsbelastung bei, mit den oben angegebenen negativen Einflüssen auf die Umgebung.

II.

Einzelne städtebauliche Gründe und Gründe des Verkehrs für die Erhöhung der Zahl der notwendigen Stellplätze für Wohnungen abweichend von den Bestimmungen des § 37 Abs. 1 Satz 1 LBO, differenziert für die einzelnen aus den Karten Nr. bis ersichtlichen Plangebiete

Vorbemerkung zu Gewerbe- und Wochenendhausgebieten

In Wochenendhausgebieten ist die Wohnnutzung ausgeschlossen, in Gewerbegebieten nur ausnahmsweise untergeordnet bei Einhaltung strenger gesetzlicher Vorgaben zulässig. Deshalb liegen hier die Voraussetzungen für die Erhöhung der Stellplatzverpflichtung nicht vor. Deshalb wurde das bebauungsplanmäßig ausgewiesene Gartenhausgebiet Wimsheim sowie die Gewerbegebiete "Breitloh I", "Breitloh II" und "Breitloh III" vom Geltungsbereich der Stellplatzsatzung ausgenommen.

Ebenfalls ausgenommen wurde der Bebauungsplan "Mühlweg" (Sondergebiet Kindergarten und Sportfläche) und der Teilbereich der Schulgebäude im Bebauungsplan "Maueräcker", da diese Bereiche keine bzw. nur eine untergeordnete Wohnnutzung vorsehen.

Teilgebiet I

Der südwestliche Ortsbereich der Gemeinde Wimsheim bildet das Teilgebiet I. Es wird umgrenzt vom Hohlweg, von der Friolzheimer Straße sowie im Westen vom Außenbereich. Das Gebiet ist größtenteils als Allgemeines Wohngebiet nach § 4 Baunutzungsverordnung (BauNVO) einstufbar; Teile des Bebauungsplanes "Pfadweg" -Änderung- sind als Mischgebiet nach § 6 BauNVO ausgewiesen.

Die neuerbaute Grundschule und der Kindergarten grenzen an die nordwestliche Ecke des Teilgebietes I an. Im östlichen Bereich, am Pfadweg, befindet sich die Turnhalle des TSV Wimsheim und weiter südlich im Pfadweg eine Gärtnerei.

Diese Einrichtungen werden von vielen Fußgängern (Schule, Kindergarten und Turnhalle überwiegend von Kindern) besucht. Die Fußgänger durchqueren, je nach besuchter Einrichtung, das Teilgebiet I in nordwestlicher bzw. südöstlicher Richtung.

Durchschnitten wird das Teilgebiet I von den für die verkehrsmäßige Erschließung des nordwestlichen Ortsbereiches wichtigen Ortsstraßen Jahnstraße, Spittlerstraße, Wenntalstraße und Pfadweg. Die Jahnstraße, der Pfadweg und die Wenntalstraße sind überwiegend mit Zwei- und Mehrfamilienhäusern bebaut, entlang der neuen Spittlerstraße ist eine noch intensivere und verdichtete Wohnbebauung vorgesehen. Die komprimierte Bebauung und intensive Nutzung der Wohngebäude führt zu einer weiteren Erhöhung der Fahrzeuge, die bisher schon zu einem großen Teil auf der Straße abgestellt werden.

Unter Beachtung der Topographie in Wimsheim und des Verkehrsaufkommens in der Jahn-, Wenntal- und Spittlerstraße sowie dem Pfadweg führt dies zu einer starken Beeinträchtigung der Leichtigkeit des Verkehrs. Besonders bei Begegnungsverkehr und beiderseitigem Parken kommt es zu häufigem Anhalten und Anfahren und den damit verbundenen Immissionsbelastungen (besonders Abgase und Lärm) der Anlieger.

Ebenso werden durch diese Situationen der bereits beschriebene, das Teilgebiet I durchquerende Personenkreis (viele Kinder) stark gefährdet, besonders, wenn Kinder im Bereich parkender Fahrzeuge die Straße überqueren müssen.

Neben der Hauptverkehrsachse Jahn-, Spittler- und Wenntalstraße sowie Pfadweg wird das Teilgebiet I geprägt durch die schmalen Anliegerstraßen Erlenweg, Lindenstraße mit Eichenweg, Fliederweg, westlicher Bereich der Wenntalstraße (ab Jahnstraße), Lerchenweg und Schafbaumweg, allesamt Sackgassen. Ebenso sind in diesem Zusammenhang die schmalen Anliegerstraßen Birken-, Ahorn- und Buchenweg zu beachten. Entlang dieser Straßen ist ebenfalls eine intensive, im Bereich des neuen Baugebietes "Pfadweg" stark komprimierte Wohnbebauung vorhanden. Die zum Teil einseitigen Gehwege (Erlenweg, Lindenstraße, westlicher Bereich Wenntalstraße, Schafbaumweg, Birken-, Ahorn- und Buchenweg) oder ganz fehlende Gehwege (Eichenweg, Fliederweg, Lerchenweg), die geringe Straßenbreite und die absoluten Halteverbote im Bereich der Wendeplatten der Sackgassen führen zu einer erheblichen Einschränkung der Parkmöglichkeiten in diesen Nebenstraßen. Ebenso beeinträchtigen die vielen Grundstücksein- und Grundstücksausfahrten das Parken. Schon der jetzige Parkdruck in diesen Straßen führt zu häufigen verkehrswidrigen Parksituationen mit der Folge der Gefährdung des fließenden Verkehrs und der Fußgänger, die oft auf die Straßenmitte ausweichen müssen.

Weiter entsteht hierdurch aus diesen Nebenstraßen ein starker Parksuchverkehr in der Jahn-, Spittler- und Wenntalstraße und dem Pfadweg, was nicht nur die Immissionen, wie Lärm und Abgase in die Höhe treibt, sondern auch die Gefährdung der Fußgänger, im besonderen der Kinder, dort nochmals erheblich und zusätzlich erhöht.

Unter diesen Gesichtspunkten ist eine Erhöhung der Stellplatzzahl auf 1,5 Stellplätze pro Wohnung im Teilgebiet I unverzichtbar; sie ist angemessen und unter Beachtung der Grundstückszuschnitte auch realisierbar.

Teilgebiet II

Das Teilgebiet II befindet sich im nordwestlichen Bereich der Gemeinde Wimsheim. Es wird abgegrenzt vom Hohlweg im Süden, westlich und nördlich vom Außenbereich und im Osten vom Innenbereich nach § 34 BauGB.

Das Teilgebiet II kann größtenteils als Allgemeines Wohngebiet nach § 4 BauNVO eingestuft werden; zum Teil als reines Wohngebiet nach § 3 BauNVO.

An der südwestlichen Ecke des Teilgebietes II grenzt der Kindergarten und die Grundschule an.

Generell kann festgestellt werden, daß im Teilgebiet II viele ältere Häuser durch den Ausbau des Dachgeschosses oder den Einbau von Einliegerwohnungen wesentlich intensiver als früher genutzt werden. Hinzu kommen noch neugebaute Mehrfamilienhäuser in der Seehausstraße, im Finkenweg, im Amselweg, in der Grafenstraße und im Tannweg. Die PKW's der Bewohner und Besucher können schon bisher auf den Hausgrundstücken nicht mehr untergebracht werden.

Vorherrschend ist daher im Bereich des Teilgebietes II ein Parken im öffentlichen Verkehrsraum.

Ein großes Uhren-Schmuck-Ladengeschäft in der Seehausstraße, eine Naturheilpraxis im Gebäude Hohlweg 2, ein Ingenieurbüro in der Grafenstraße, eine KFZ-Werkstatt in der Herzogstraße und der Zubringerverkehr für den Kindergarten und die Grundschule verstärken den Parkdruck auf den öffentlichen Verkehrsraum erheblich. Ebenso erhöht sich durch die genannten Einrichtungen das Volumen des fließenden Verkehrs.

Erschwerend kommt hinzu, daß der Tannweg und die Seehausstraße stark vom landwirtschaftlichen Verkehr zur Bewirtschaftung der westlichen Feldflur benutzt werden.

Das Teilgebiet II weist im Bereich der Hagenschieß- und Schulstraße ein starkes Nordgefälle auf; im Bereich zwischen Tannweg und Seehausstraße ein ebenso starkes Südgefälle. Die extrem steile Hagenschießstraße hat in Nordsüdrichtung nur auf der linken Seite einen schmalen Gehweg von ca. 1,0 m Breite, die sehr steile Nordstraße z.B. hat in Südnordrichtung nur auf der linken Seite einen Gehweg. Gar keinen Gehweg bzw. keinen durchgängigen Gehweg haben z.B. die Grafenstraße, die Herzogstraße, die Bergstraße, der Finkenweg, der Ahornweg und der Drosselweg. Diese Straßen sind zum Teil auch sehr schmal, so weist die sehr steile Bergstraße nur eine Breite von 4,0 m auf.

Die beschriebenen Komponenten, starkes und intensives Parken auf öffentlicher Verkehrsfläche und sehr steile, zum Teil schmale Straßen mit einseitigem bzw. ganz fehlendem Gehweg, wirken sich schon bisher wie folgt aus:

- Im Begegnungsverkehr kommt es zu ständigem Anhalten und Anfahren, hierdurch leidet die Leichtigkeit des Verkehrs, die Unfallgefahr steigt, ebenso die Immissionen, besonders beim Anfahren an den starken Steigungen.
Die Wohnqualität in den ruhigen Wohngebieten sinkt.
- Die Fußgänger müssen durch das Beparken der Gehwege und besonders bei fehlenden Gehwegen auf die Straßenfläche zur Straßenmitte hin ausweichen. Die Unfallgefahr für Fußgänger steigt hierdurch erheblich. In Anbetracht der vielen Kinder, die das Teilgebiet II auf den Weg zur Schule und den

Kindergarten durchqueren, der starken Gefällstrecken und unübersichtlichen Kurvenbereichen im Teilgebiet II ist die Situation für Fußgänger schon bisher fast untragbar.

- Der Winterdienst, besonders an den Gefällstrecken und an engen Straßen, ist schon bisher kaum durchführbar.

Eine Stellplatzzahl von 1,0 Stellplätzen pro Wohnung im Teilgebiet II würde eine untragbare weitere erhebliche Verschlechterung der dargelegten Situation bedeuten. Das Unfallrisiko für Fußgänger und Fahrzeuge würde steigen und die Leichtigkeit des Verkehrs mit der Erhöhung der Immissionswerte und ein Absinken an Wohnqualität wäre zu erwarten.

Die Stellplatzzahl von 1,5 pro Wohnung im Teilgebiet II ist daher unverzichtbar, angemessen und realisierbar.

Teilgebiet III

Das Teilgebiet III umfaßt den nordöstlichen Bereich des Gemeindegebietes. Es wird abgerenzt im Süden durch die Mönzheimer Straße, im Westen durch die Austraße und den alten Ortskern nach § 34 BauGB und im Norden und im Osten durch den Außenbereich nach § 35 BauGB.

Im Bereich des Bebauungsplanes "Hausberg" ist die Art der baulichen Nutzung - reines Wohngebiet nach § 3 BauNVO, im Bereich des Bebauungsplanes "Wasenweg" - Dorfgebiet nach § 5 BauNVO. Im übrigen kann das Teilgebiet III größtenteils als Allgemeines Wohngebiet nach § 4 BauNVO eingestuft werden.

Die Uhland-, Silcher- und Kernerstraße im Bereich des Bebauungsplanes "Hausberg" haben einseitige Gehwege zwischen ca. 1,20 m und 1,50 m Breite. Die Uhlandstraße weist eine sich wiederholende Kuppenbildung auf; die Silcherstraße ist bei der Einmündung in die Uhlandstraße im Bereich einer Linkskurve stark abfallend. Die Grundstücke entlang dieser Straßen sind relativ großzügig bemessen, allerdings auch sehr intensiv, zum Teil mit Mehrfamilienhäusern bebaut. Offensichtlich reichen die vorhandenen Stellplätze auf den Privatgrundstücken schon bisher nicht aus, sodaß es regelmäßig und fast durchgehend zu verkehrswidrigem Parken in den Kuppenbereichen der Uhlandstraße und im abfallenden Kurvenbereich der Silcherstraße in die Uhlandstraße kommt.

Auch die mit absolutem Halteverbotszeichen versehenen Wendeplatten in der Silcherstraße und der Kernerstraße werden häufig verkehrswidrig beparkt.

Beim Vorbeifahren an den verkehrswidrig abgestellten PKW's in der Uhland-, Silcher- und Kernerstraße kommt es fast täglich zu Fast-Zusammenstößen, da das vorbeifahrende Fahrzeug das entgegenkommende Fahrzeug vor dem Ausscheren nicht sehen kann und umgekehrt. Hierbei werden auch die Fußgänger stark gefährdet, die wegen des einseitigen Gehwegs die Straße häufig überqueren müssen.

Ein Absenken der Stellplatzzahl würde daher zu einer massiven Gefährdung der Verkehrssicherheit führen. Eine Schaffung von 1,5 Stellplätzen pro Wohnung ist in diesem Bereich angemessen und auch tatsächlich realisierbar.

Dasselbe trifft auch auf die übrigen Straßen und Wege des Teilgebietes III zu.

Durchgehend wird der öffentliche Verkehrsraum, zum Teil verkehrswidrig, intensiv geparkt. So ist das verkehrswidrige Parken vor Einfahrten und im Bereich der Wendeplatten in der Lessingstraße des öfteren der Fall. Ebenso wird derzeit dort fast immer beidseitig geparkt. Bei einer Absenkung der Stellplatzzahl auf 1,0 pro Wohnung würde der Parkdruck auf die öffentliche Verkehrsfläche im Teilgebiet III noch weiter verstärkt.

Besonders eklatante Folgen hätte dies in dem im Teilgebiet III verstärkt vorhandenen schmalen, steilen Straßen ohne oder mit nur einseitigen Gehwegen. Dieses sind:

- Sonnenweg: kein Gehweg, stark Richtung Süden abfallend
- Wengertweg: kein Gehweg, rechts und links durch Mauern und Zäune eingekellt, sodaß ein Ausweichen der Fußgänger nicht möglich ist
- Goethestraße: kein durchgehender Gehweg, Richtung Süden abfallend
- Hölderlinstraße: nach Süden abfallend, einseitiger Gehweg
- Haselweg: sehr steil, Richtung Süden abfallend, einseitiger Gehweg
- August-Lämmle-Weg: kein Gehweg, Straßenbreite nur 3,10 m
- Moosweg: Richtung Süden abfallend, kein Gehweg, Wendeplatte.

In diesen Straßen ist bei Begegnungsverkehr ein Anhalten und Anfahren notwendig. Hierdurch leidet natürlich die Leichtigkeit des Verkehrs, die Unfallgefahr steigt in gleichem Maße und die Immissionen, besonders bei dem Anfahren an den starken Steigungen nehmen zu. Die Wohnqualität der Anlieger leidet erheblich. Die Fußgänger sind im Bereich dieser schmalen Gefällstrecken durch parkende Fahrzeuge besonders gefährdet. Sie müssen durch das Parken auf den Gehwegen und bei ganz fehlenden Gehwegen generell auf die Straßenfläche zur Straßenmitte hin ausweichen. Besonders stark ist die Gefährdung im Wengertweg, wo der Straßenbereich von Mauern und Zäunen ganz abgeriegelt ist. Besonders für Kinder ist dieser Bereich eine erhebliche Gefahr, die durch jedes mehrparkende Fahrzeug verstärkt wird. Ebenfalls ist an den starken und besonders schmalen Gefällstrecken im Teilgebiet III der Winterdienst schon bisher sehr eingeschränkt möglich, er wird durch zusätzliche parkende Fahrzeuge fast undurchführbar.

Aus diesen Gründen wäre ein Belassen der Stellplatzzahl bei 1,0 im Bereich der für das Teilgebiet III typischen schmalen Gefällstrecken unverantwortlich, da die Unfallgefahr überdimensional hoch wäre.

Die Au-, die Mörike- und die Schillerstraße sowie der Wasenweg zählen neben der Uhlandstraße zu den stärker frequentierten Straßen im Teilgebiet III, in denen ein Durchgangsverkehr zu verzeichnen ist. Die in der Regel großzügig bemessenen Grundstück entlang dieser Straßen bei immer intensiverer Gebäudeausnutzung (Ausbau Dachgeschoß, Einbau Einliegerwohnungen) lassen durchweg eine höhere Stellplatzzahl als 1,0 pro Wohnung zu. Dies muß wie im gesamten Teilgebiet III auch verlangt werden. So wird schon bisher u.a. im Bereich der Arztpraxis in der Austraße, der Zahnarztpraxis in der Schillerstraße, einer psychotherapeutischen Praxis in der Mörikestraße (dort verstärkt noch im Kurvenbereich) auf öffentlicher Straße so geparkt, daß der Straßenverkehr ins Stocken gerät. Ferner sind viele Hof- und Garageneinfahrten vorhanden, die die Parkmöglichkeit im öffentlichen Bereich ebenfalls und zusätzlich einschränken. Der Parksuchverkehr führt ebenfalls zu starken Immissionen (Lärm- und Abgasbelastung) der Anlieger. Nicht zuletzt werden die Fußgänger immer massiver gefährdet. So ist vor der Zahnarztpraxis in der Schillerstraße ein Gehweg von nur 0,70 m bei einer Straßenbreite von 5,0 m vorhanden. Es wird beidseitig geparkt, der Gehweg von parkenden Fahrzeugen in Anspruch genommen, sodaß den

Fußgängern unter Gefährdung von Leib und Leben nur noch die Straßenmitte übrigbleibt.

Im gesamten Teilgebiet III ist aus den dargelegten Gründen die Einrichtung von 1,5 Stellplätzen pro Wohnung dringend erforderlich, angemessen und auch realisierbar.

Teilgebiet IV

Das Teilgebiet IV umfaßt den südöstlichen Gemeindebereich. Es wird eingegrenzt westlich von der Steig, südlich vom Baugebiet "Breitloh III" und vom Außenbereich und nordöstlich vom nördlichen Teil des Lohweges.

Die Art der baulichen Nutzung im neuen Baugebiet "Lohweg" ist Allgemeines Wohngebiet nach § 4 BauNVO, im südlichen Bereich ein Mischgebiet nach § 6 BauNVO und eingeschränktes Gewerbegebiet nach § 8 i.V. mit § 1 der BauNVO.

Der Lohweg ist die direkte Verbindungsstraße aus Richtung Süden (Friolzheim, Tiefenbronn) zum Friedhof. Er wird ferner von landwirtschaftlichem Verkehr aus der Ortsmitte in die Feldmarkung südöstlich von Wimsheim genutzt. Der Lohweg und die Friedhofstraße sind beidseits nicht durchgängig mit einem Gehweg versehen. Um diese historisch gewachsene Straße wurde ein neuer Bebauungsplan (Erweiterung Lohweg) entwickelt, in dem eine komprimierte Bauweise von der Bauleitplanung her vorgegeben wurde. Zusätzlich wurden in den meisten der neuen Wohnhäusern zwei Wohnungen eingebaut. Hierdurch entsteht eine starke Parkbeanspruchung des Lohweges. Durch beiderseitigem Parken kommt es zum Anhalte- und Anfahrverkehr, mit starkem Immissionsausstoß (Lärm, Abgase).

Da kein durchgängiger Gehweg vorhanden ist, ist es Fußgängern oft nicht möglich, sich am Straßenrand zu bewegen, oft muß auf die Straßenmitte ausgewichen werden, mit der Folge einer erhöhten Gefahr für Leib und Leben.

Das Baugebiet "Lohweg" ist ein neues Baugebiet mit vielen kleinen Kindern. Durch das intensive Parken besteht für diese Kinder die Gefahr, daß sie von durchfahrenden Kraftfahrzeugen oder landwirtschaftlichen Fahrzeugen übersehen und gefährdet werden.

Die Seitenstraßen Grundweg, Im Falltor und Breitlohweg (gemischt genutzte Flächen) weisen keinen Gehweg auf. Die Breite dieser Straßen liegt bei ca. 5,0 m. Sie sind mit Wendeplatten ausgestattet. Unter Berücksichtigung der Einfahrten und der fehlenden Gehwege ist in diesen Seitenstraßen ein Parken de facto nicht möglich. Da immer wieder doch verkehrswidrig geparkt wird, da die Stellfläche schon in privaten Grundstücken bisher nicht ausreicht oder nicht genutzt wird, kommt es häufig zu einer starken Gefährdung von Fußgängern. Besonders die spielenden Kinder sind extrem gefährdet in den Einwendungsbereichen zum Lohweg, da sie notgedrungen in der Mitte der Nebenstraßen mit aus dem Lohweg einbiegenden Fahrzeugen konfrontiert werden.

Aus den vorgenannten Gründen ist im Teilgebiet IV ein Belassen der Stellplatzzahl bei 1,0 pro Wohnung nicht möglich. Vielmehr sind 1,5 Stellplätze pro Wohnung notwendig, angemessen und auch realisierbar.

Teilgebiet V

Das Teilgebiet V umfaßt den gesamten unbeplanten Innenbereich nach § 34 BauGB.

Es wird abgegrenzt durch die umgebenden Bebauungspläne und den Außenbereich nach § 35 BauGB auf der Grundlage des gültigen Flächennutzungsplanes.

Im Teilbereich V befinden sich die meisten öffentlichen und privatrechtlichen Dienstleistungsbetriebe (u.a. Rathaus, Forstdienststelle, Bibliothek, Bankinstitute, Post), die Kirche mit Pfarramt, zahlreiche Läden, Handwerksbetriebe, eine Tankstelle und verschiedene Gaststätten.

Diese Einrichtungen werden A) von vielen Fußgängern besucht und B) von vielen PKW's und LKW's angefahren. Dieser offensichtliche Nutzungskonflikt zwischen Fußgänger und Kraftfahrzeuge wird weiter verstärkt durch den Umstand, daß er sich im alten Ortskern abspielt, der sehr eng bebaut ist, mit zum Teil sehr kleinen verwinkelten Grundstücken, auf denen schon bisher keine ausreichenden Parkmöglichkeiten für die Bewohner und Besucher vorhanden sind. Andererseits gibt es auch eine Vielzahl von größeren und großen Grundstücken, die vielfach mit älteren Gebäuden bebaut sind.

Hier muß bei der städtebaulichen Planung, ebenso wie bei der Verkehrsplanung davon ausgegangen werden, daß viele alte Gebäude kurz- oder mittelfristig abgebrochen werden und auf den großen Grundstücken neue Gebäude errichtet werden, die eine maximale Grundstücksausnutzung erreichen (maximales Maß der baulichen Nutzung; maximale GRZ und GFZ).

Dies wurde auch bei bisherigen Vorhaben so praktiziert, z.B. in der Kanalstraße, der Friolzheimer Straße und im südlichen Bereich der Mörikestraße. Von einer maximalen Ausnutzung kann auch bei der Bebauung der zahlreichen Baulücken im Innerortsbereich ausgegangen werden.

Die Parkmöglichkeiten im Innerortsbereich sind schon bisher stark eingeschränkt.

Faktoren hierfür sind:

- Zahlreiche eng aneinanderliegende Hof- und Garageneinfahrten, vor denen und denen gegenüber nicht geparkt werden kann;
- in der Rathausstraße ein absolutes Halteverbot auf der nördlichen Straßenseite;
- zahlreiche Kurven und Straßeneinmündungsbereiche im Ortskern, in denen ebenfalls nicht geparkt werden darf.

Die Einschränkung der Parkmöglichkeiten im Innerortsbereich führt schon bisher zu einem großen Parkdruck auf die wenigen Bereiche, in denen entsprechend den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung geparkt werden kann.

So kommt es dort zu massivem Parkaufkommen. Die Konsequenz ist für den fließenden Verkehr ein ständiges Anhalten und wieder Anfahren mit einem Steigen der Unfallgefahr und einer Erhöhung der Immissionen mit der Folge einer Minderung der Wohnqualität. Besondere Bedeutung hat in diesem Zusammenhang der Durchgangsverkehr des ÖPNV, der sich ausschließlich auf Straßen des Teilgebietes V erstreckt. Durch auf der Straße parkenden Fahrzeuge wird auch das oft rückwärts erfolgende Ausfahren aus den engen Grundstückseinfahrten mit einer Erhöhung der Unfallgefahr erschwert. Ebenso steigt für die Fußgänger das Unfallrisiko ganz enorm.

Durch den Parkdruck werden die Gehwege, sofern vorhanden, oft zugeparkt. Sofern keine Gehwege vorhanden sind, wird oft bis an den Straßenrand geparkt. Beides hat zur Folge, daß die Fußgänger mit einem hohen Unfallrisiko um die Fahrzeuge herum über die Straßenmitte ihren Weg fortsetzen müssen.

Neben den Fußgängern, die die Einrichtungen im Innerortsbereich besuchen, sind auch die Schüler und Kindergartenkinder gefährdet, die aus den östlichen Wohngebieten auf dem Weg zur Schule bzw. Kindergarten den alten Ortskern durchqueren müssen.

Eine große Gefahrenquelle stellen auch die parkenden Fahrzeuge auf der Durchgangsstraße L 1175 (Wurmberger- und Friolzheimer Straße) und K 4568 (Kanal-/Mönsheimer Straße) dar. Hier sind zwar beidseitig Gehwege vorhanden, die andererseits die Straßenfläche weiter einengen. Bei dem vorhandenen massiven Verkehrsaufkommen kommt es z.B. bei dem oft praktizierten beiderseitigem Parken zu längeren Rückstauungen und riskanten Vorbeifahrmanövern an den parkenden Autos. Das Ausweichen auf die Gehwege ist oft notwendig, um Zusammenstöße während des Überholens der parkenden Fahrzeuge zu vermeiden. Hierdurch entsteht nicht nur eine Unfallgefahr für die Kraftfahrzeuge, sondern ganz massiv auch für die die Straße überquerenden oder den gehwegbenutzenden Fußgänger, darunter viele Kinder.

Wie im gesamten Ortsgebiet von Wimsheim, so ist auch im Innerortsgebiet ein großes Problem die steil abfallende Straße. Hierzu zählen z.B. die Kirchgasse, die Brunnengasse und die Verlängerung der Rathausstraße zur Mönsheimer Straße hin. Erwähnt seien hier nochmals die Probleme an schmalen Steilstraßen im Bezug auf den Begegnungsverkehr, das Anhalten und Wiederanfahren, die hierdurch entstehende Erhöhung der Immissionen, die Probleme der Fußgänger beim Beparken der Gehwege bzw. beim Nichtvorhandensein von Gehwegen und die massiven Probleme beim Winterdienst.

Zusammenfassend muß zum Teilgebiet V festgestellt werden, daß auch hier eine Stellplatzzahl von 1,5 Stellplätze pro Wohnung verlangt werden muß, da ansonsten eine Gefährdung für Leib und Leben der Fußgänger entstünde und die Unfallgefahr beim fließenden Verkehr sowie die Immissionen weiter ansteigen würden.

Diese Stellplatzzahl ist bei Neubauvorhaben auch realisierbar und angemessen. Bei der bestehenden engen Innenortsbebauung ist die maximale Ausnutzung der Gebäude größtenteils schon erreicht. Sofern hier noch zusätzliche Wohnungen geschaffen werden sollen, ist es aus den vorgenannten Gründen angemessen und vertretbar, daß 1,5 Stellplätze pro zusätzlicher Wohnung verlangt und angelegt werden.

Wimsheim, den 14. Mai 1996

Bürgermeisteramt



Wimsheim

TEILGEBIET I

14. Mai 1996

Bürgermeister



Bürgermeister

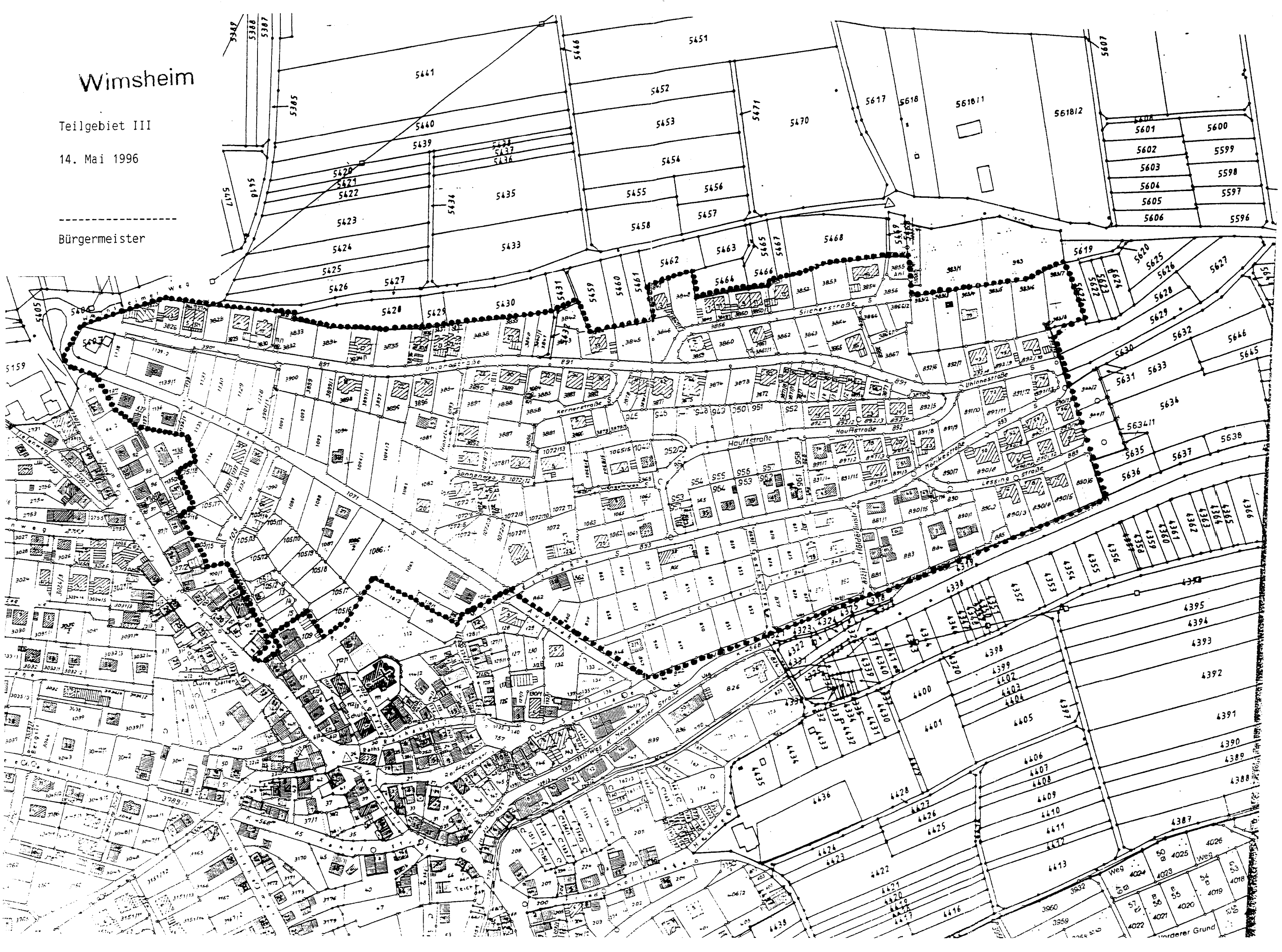


Wimsheim

Teilgebiet III

14. Mai 1996

Bürgermeister



Bürgermeister



14. Mai 1996

Bürgermeister

**Amtliche
Bekanntmachungen****Rathaus geschlossen**

Wegen unserem Kinderferientag am **Donnerstag, 22. August 1996** bleibt das Rathaus **geschlossen!**

Wir bitten um Beachtung!

Steuertermine

Die Steuerpflichtigen werden darauf aufmerksam gemacht, daß am 15. August folgende Raten zur Zahlung fällig wurden:

Gewerbesteuer 1996, 3. Rate

Grundsteuer A und B 1996, 3. Rate

Für nicht rechtzeitiger Bezahlung der Steuern müssen den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend Säumniszuschläge und Mahngebühren berechnet werden.

Öffentliche Bekanntmachung**Inkrafttreten der Satzung zur Festlegung der Anzahl notwendiger Stellplätze für Wohnungen vom 09. Juli 1996****(Stellplatzsatzung)**

Die vom Gemeinderat der Gemeinde Wimsheim am 09. Juli 1996 beschlossene Satzung zur Festlegung der Anzahl notwendiger Stellplätze für Wohnungen (Stellplatzsatzung) wurde vom Landratsamt Enzkreis mit Verfügung vom 30. Juli 1996 gemäß § 74 Abs. 6 Landesbauordnung (LBO) genehmigt. Maßgeblich für den räumlichen Geltungsbereich sind die Karten 1 bis 5, die Anlage zur Satzung vom 09. Juli 1996 sind. Die Satzung zur Festlegung der Anzahl notwendiger Stellplätze für Wohnungen (Stellplatzsatzung) tritt mit dieser Bekanntmachung in Kraft (§ 74 Abs. 6 LBO i.V.m. § 12 Baugesetzbuch BauGB).

Die Stellplatzsatzung mit Begründung und Karten kann beim Bürgermeisterramt 71299 Wimsheim, Rathausstr. 2, Zimmer 3, während der üblichen Dienststunden eingesehen werden. Jedermann kann die Satzung mit Begründung und Plänen einsehen und über den Inhalt Auskunft verlangen.

Eine Verletzung der in § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 2 BauGB bezeichneten Verfahrens- und Formvorschriften sowie Mängel in der Abwägung sind gemäß § 215 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BauGB unbeachtlich, wenn die Verletzung der o.g. Verfahrens- und Formvorschriften nicht innerhalb eines Jahres, Mängel in der Abwägung nicht innerhalb von sieben Jahren seit dieser Bekanntmachung schriftlich gegenüber der Gemeinde geltend gemacht worden sind. Bei der Geltendmachung ist der Sachverhalt, der die Verletzung oder den Mangel begründen soll, darzulegen.

Nach § 4 Abs. 4 Gemeindeordnung (GemO) für Baden-Württemberg gilt die Satzung - sofern sie unter der Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften der GemO oder auf Grund der GemO ergangenen Bestimmungen zustande gekommen ist - ein Jahr nach dieser Bekanntmachung als von Anfang an gültig zustande gekommen. Dies gilt nicht, wenn

1. die Vorschriften über die Öffentlichkeit der Sitzung, die Genehmigung oder die Bekanntmachung der Satzung verletzt worden sind;

2. der Bürgermeister dem Beschluß nach § 43 der GemO wegen Rechtswidrigkeit widersprochen hat, oder wenn innerhalb eines Jahres seit der Bekanntmachung die Rechtsaufsichtsbehörde diesen Beschluß beanstandet hat oder die Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften gegenüber der Gemeinde unter Bezeichnung des Sachverhalts, der die Verletzung begründen soll, schriftlich geltend gemacht worden ist.

Wimsheim, den 12. August 1996

gez. Schühle
Bürgermeister

Fundsache

Für einen Puppenwagen wurde eine Einlegedecke - bunt - abgegeben.

**Enzkreis**

Öffentliche Bekanntmachung
des Landratsamtes Enzkreis

Neuaufgabe der Broschüre zur Entsorgung von Baustellenabfällen:**Erdaushubbörse aufgenommen**

Die aktualisierte und erweiterte Neuaufgabe der Broschüre zur Entsorgung von Baustellenabfällen im Enzkreis beschreibt auf 22 Seiten wie durch Trennung und Verwertung Deponievolumen gespart und Geld gespart werden kann. Die Neufassung war nach 2 Jahren notwendig geworden, da sich zahlreiche Telefonnummern, Entsorgungshinweise und Zuständigkeiten verändert haben. Hauslebauer, Planer, Architekten, Bau- oder Abbruchunternehmen erfahren wie und wo z.B. Gipswände, Mauerwerk, Holz, Fenster aber auch Brandschutt oder asbesthaltige Materialien fachgerecht zu entsorgen sind. Zusätzlich aufgenommen wurden Hinweise zur Erdaushubbörse beim Landratsamt Enzkreis (Tel. 07231/308-568) sowie Anschriften von Bodenreinigungsanlagen. Die Broschüre ist auf allen Rathäusern im Enzkreis, auf der Hausmülldeponie in Maulbronn und beim Landratsamt Enzkreis in Pforzheim kostenlos erhältlich.

Umweltdezernent Karl-Heinz Zeller verdeutlicht, daß sich die Trennung der Abfälle auf Baustellen auch finanziell lohnt: "Vermischte Abfälle werden auf der Hausmülldeponie in Maulbronn nicht mehr angenommen bzw. mit einer Gebühr von 700 DM pro Tonne belegt. Sehr schnell kostet dann die Entsorgung einer Schuttmulde mehr als 2000 DM. Sind die Abfälle getrennt, liegen die Entsorgungskosten häufig um mehr als die Hälfte niedriger".

Außer vielen Entsorgungs- und Trennungshinweisen enthält die Broschüre auch Verzeichnisse sämtlicher Recyclinghöfe, Erdaushub- und Bauschuttdeponien sowie Bauschuttaufbereitungsanlagen, die für den Enzkreis zuständig sind. Mit Hilfe der eingefügten Karte ist das Auffinden der Anlagen auch für Ortsunkundige kein Problem mehr. Eine Liste mit Ansprechpartnern und weiterführender Literatur vervollständigt das Heft.

(enz)



**Altglas
ist
Rohstoff**

Au Stellplatzsatzung

1. Änderung von 2005

GEMEINDE WIMSHEIM

Enzkreis

Satzung zur Änderung der Satzung zur Festlegung der Anzahl notwendiger Stellplätze für Wohnungen

(Stellplatzsatzung)

Aufgrund von § 74 Abs. 2 Nr. 2 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.09.1995 (Gesetzblatt für Baden-Württemberg S. 617 ff.), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14.12.2004 (GBl. S. 895) in Verbindung mit § 4 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg in der jeweils gültigen Fassung hat der Gemeinderat Wimsheim am 18.10.2005 folgende Satzung beschlossen:

§ 1

Die Satzung zur Festlegung der Anzahl notwendiger Stellplätze für Wohnungen (Stellplatzsatzung) vom 09. Juli 1996 wird wie folgt geändert:

§ 1 erhält folgende Fassung:

Erhöhung der Zahl der Stellplätze

Die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen (§ 37 Abs. 1 der Landesbauordnung) wird auf 1,5 Stellplätze erhöht. Ergibt sich bei der Berechnung der notwendigen Stellplätze eine Bruchzahl, so wird aufgerundet.

§ 2

Diese Satzung tritt mit der ortsüblichen Bekanntmachung der Genehmigung nach § 10 BauGB in Kraft.

Wimsheim, den 18. Oktober 2005




Schühle
Bürgermeister

Amtliche Bekanntmachungen



Einladung

zu der am **Dienstag, dem 15. November 2005**, um **19.00 Uhr** im Rathaus, im **Sitzungssaal**, stattfindenden - öffentlichen - Sitzung des Gemeinderates.

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil:

1. Bekanntgabe und Anerkennung der Niederschrift über die letzte Sitzung
2. Änderung des Bebauungsplanes "Grafenäcker" im vereinfachten Verfahren gemäß § 13 BauGB
 - a) Aufstellungsbeschluss
 - b) Vergabe des Planungsauftrages
3. Jahresprogramm 2006
4. Übergabe des Feuerwehrfahrzeuges
5. Bauanträge

Bauvorhaben in Gebieten nach § 30 BauGB, soweit Ausnahmen und Befreiungen erforderlich sind (§ 31 BauGB)
- Dachgaubeneinbau, Wintergartenanbau, Herzogstr. 6

Zustimmung nach § 31 BauGB

6. Bekanntgaben und Verschiedenes
7. Bürgerfrageviertelstunde

- Die Einwohnerschaft ist zu dieser Sitzung herzlich eingeladen -

Wimsheim, den 9. November 2005

gez. Schühle
Bürgermeister

Amtstage des Notars in Wimsheim

Wir geben die nächsten Termine für die Amtstage von Notarvertreter Krötz in Wimsheim bekannt und zwar am

Dienstag, 15. November - vormittags

Dienstag, 29. November - vormittags

Um Wartezeiten zu vermeiden wird um telefonische Terminabsprache gebeten! Tel.: 07041 81189-40.

Öffentliche Bekanntmachung

In-Kraft-Treten der Satzung zur Änderung der Satzung zur Festlegung der Anzahl notwendiger Stellplätze für Wohnungen (Stellplatzsatzung)

Die vom Gemeinderat der Gemeinde Wimsheim am 18. Oktober 2005 beschlossene Satzung zur Änderung der Satzung zur Festlegung der Anzahl notwendiger Stellplätze für Wohnungen (Stellplatzsatzung) wurde vom Landratsamt Enzkreis mit Verfügung vom 9. November 2005, Az. 21-schl/wi- gemäß § 74 Abs. 6 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) vom 08.08.1995 (GBl. S. 617) genehmigt.

Gegenstand der Änderung ist die Abänderung der Rundungsregelung entsprechend dem neu formulierten § 1 der Änderungssatzung. Die Satzung zur Änderung der Satzung zur Festlegung der Anzahl notwendiger Stellplätze für Wohnungen (Stellplatzsatzung) tritt mit dieser Bekanntmachung in Kraft (§ 74 Abs. 6 LBO i.V.m. § 10 Bauge-setzbuch).

Die Satzung zur Änderung der Satzung zur Festlegung der Anzahl notwendiger Stellplätze für Wohnungen (Stellplatzsatzung) mit Begründung kann beim Bürgermeisteramt 71299 Wimsheim, Rathausstr. 1, Zimmer 08, während der üblichen Dienststunden eingesehen werden. Jedermann kann die Satzung mit Begründung einsehen und über den Inhalt Auskunft verlangen.

Hinweis:

- gesetzliche Wirksamkeitsvoraussetzungen:

Unbeachtlich werden:

1. eine nach § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 3 BauGB beachtliche Verletzung der dort bezeichneten Verfahrens- und Formvorschriften.
2. eine unter Berücksichtigung des § 214 Abs. 2 BauGB beachtliche Verletzung der Vorschriften über das Verhältnis des Bebauungsplans und des Flächennutzungsplans und
3. nach § 214 Abs. 3 Satz 2 BauGB beachtliche Mängel des Abwärgungsvorgangs,

wenn sie nicht schriftlich **innerhalb von zwei Jahren seit dieser Bekanntmachung** geltend gemacht worden sind.

Der Sachverhalt, der die Verletzung oder den Mangel begründen soll, ist dargelegt.

Auf die Vorschriften des § 44 Abs. 3 Satz 1 und 2 und Abs. 4 BauGB über die fristgemäße Geltendmachung etwaiger Entschädigungsansprüche für Eingriffe ist eine bisher zulässige Nutzung durch diese Satzungsänderung und über das Erlöschen von Entschädigungsansprüchen wird hingewiesen.

Eine etwaige Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg (GemO) in der aktuellen Fassung oder von auf Grund der GemO erlassenen Verfahrensvorschriften ist nach § 4 Abs. 4 GemO in dem dort bezeichneten Umfang unbeachtlich, wenn sie nicht schriftlich und unter Bezeichnung des Sachverhalts, der die Verletzung begründen soll, **innerhalb eines Jahres seit dieser Bekanntmachung** geltend gemacht worden ist. Die Verletzungen sind schriftlich gegenüber dem Bürgermeisteramt Wimsheim geltend zu machen.

Wimsheim, den 11. November 2005

K. Schühle

Bürgermeister

Bundesinnenministerium des Innern

Einführung elektronischer Reisepässe am 01.11.2005

Neue Richtlinien für Passbilder treten in Kraft

Am 1.11.2005 führt die Bundesrepublik Deutschland als eines der ersten EU-Länder den elektronischen Reisepass (kurz: ePass) mit biometrischen Daten ein. Rechtsgrundlage dafür ist eine am 18.01.2005 in Kraft getretene EG-Verordnung. Der Chip im ePass enthält zunächst die üblichen Passdaten und das Lichtbild. Ab März 2007 werden zusätzlich zwei Fingerabdrücke digital abgespeichert.

Mit der neuen Reisepass-Generation wird ein zweifacher Sicherheitsgewinn erzielt: Zum einen stellt der Chip im ePass eine zusätzliche Fälschungshürde dar. Mit der neuen Technologie wird der deutsche Reisepass damit noch fälschungssicherer gemacht. Zum anderen kann der Missbrauch von Pässen verhindert werden. Denn der Chip ermöglicht zukünftig einen maschinellen Abgleich, ob der Nutzer des Dokuments tatsächlich der Passinhaber ist.

Die wichtigste Veränderung für Bürgerinnen und Bürger, die ab 01.11.2005 einen Reisepass beantragen, ist schon bei der Anfertigung der Passbilder zu beachten: Damit die ePass-Lichtbilder den internationalen Standards entsprechen und später weltweit für biometrische Kontrollen geeignet sind, wird eine neue Art Passfoto benötigt. Die Aufnahmen werden nicht - wie zuvor bei Reisepässen üblich - im Halbprofil, sondern frontal aufgenommen. Für Fotografen und Passbehörden stehen eine neue Foto-Mustertafel und eine Passbild-Schablone zur Verfügung, um ePass-Lichtbilder auf ihre Biometrietauglichkeit zu überprüfen. Um die neue Fotopraxis für Fotografen und für Bürgerinnen und Bürger zu erleichtern, können die neuen frontal aufgenommenen Bilder neben den bisherigen Fotos auch für Personalausweise eingereicht werden.

Der technische Aufwand für Sicherheit und Datenschutz führt dazu, dass die bisherige Gebühr für die Ausstellung eines Passes angehoben werden muss. Ein zehn Jahre gültiger ePass wird in Deutschland 59 Euro kosten. Im internationalen Vergleich liegt Deutschland da-