



Bruch

Kartung

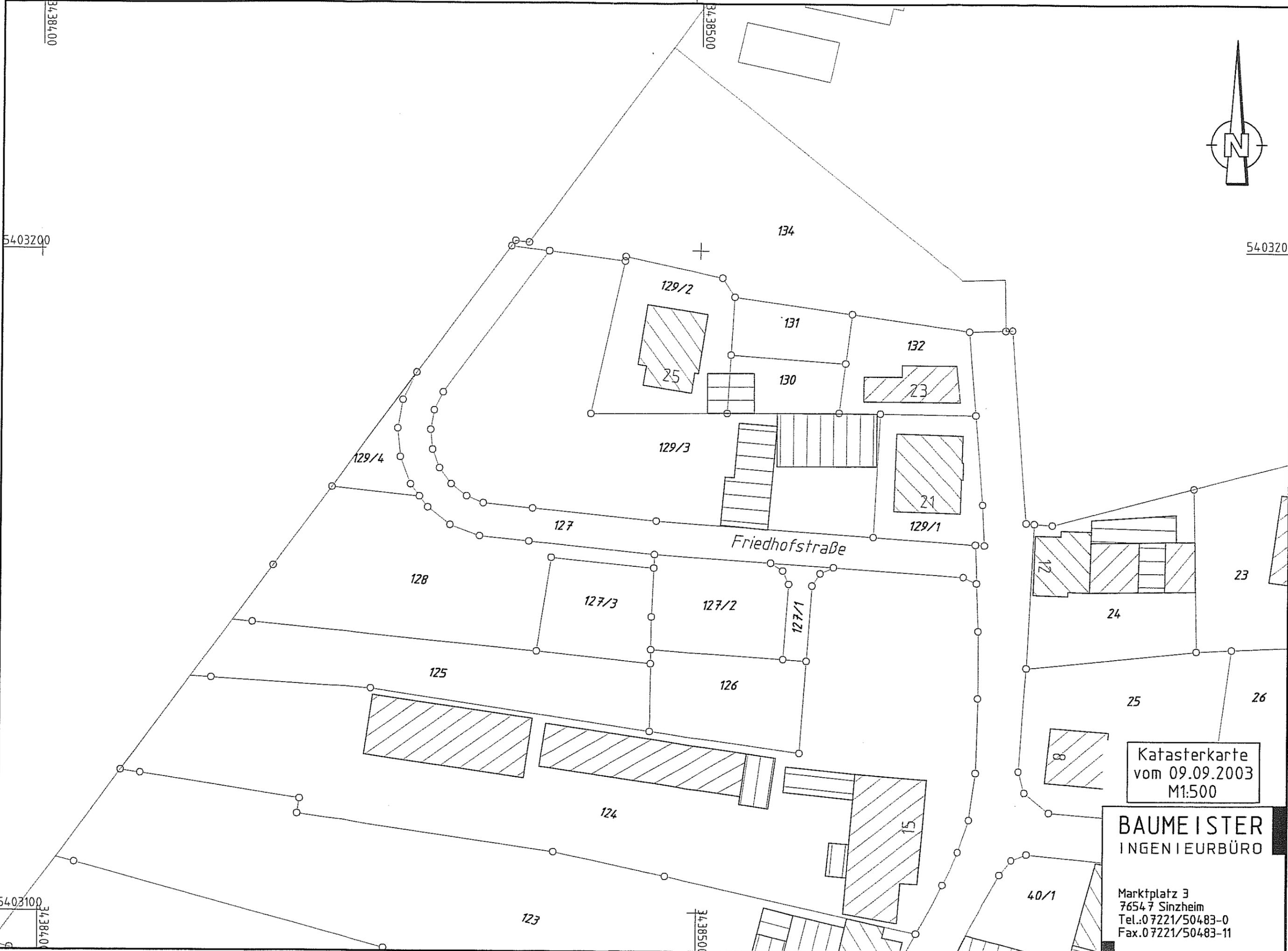
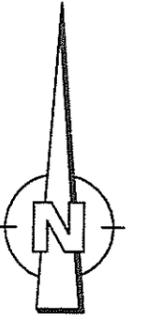
Litzlung

SINZHEIM

Halberstung

Vormberg

lofen



Katasterkarte
vom 09.09.2003
M1:500

BAUMEISTER
INGENIEURBÜRO

Marktplatz 3
76547 Sinzheim
Tel.: 07221/50483-0
Fax: 07221/50483-11

SINZHEIM, FRIEDH.-PL., TEST-1, 14.09.05

Ergänzungssatzung
Friedhofstraße
der
Gemeinde Sinzheim

zur Einbeziehung der Grundstücke Flst.Nrn. 125, 127/3, 128 und 129/3 in den Geltungsbereich des im Zusammenhang bebauten Ortsteiles Sinzheim nach § 34 Abs. 4 Nr. 3 BauGB

§ 1

Die Grundstücke, die sich in dem beiliegenden zeichnerischen Teil der Ergänzungssatzung (Maßstab 1 : 500) innerhalb der Umrandung befinden, sind bereits schon, bzw. werden in den Geltungsbereich des im Zusammenhang bebauten Ortsteiles Sinzheim einbezogen. Der zeichnerische Teil ist Bestandteil dieser Satzung.

§ 2

Sofern in dieser Satzung gem. § 9 BauGB keine Planparameter festgesetzt sind (siehe hierzu § 3), richtet sich die Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb des im Zusammenhang bebauten Ortsteiles nach § 34 BauGB.

§ 3

Aus städtebaulichen Gründen werden gem. § 9 Abs. 1 BauGB folgende Planungsparameter festgesetzt:

- | | |
|--|---|
| 1. Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Ziff. 1 BauGB) | MI-Gebiet |
| 2. Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Ziff. 1 BauGB) | |
| 2.1 Grundflächenzahl (§ 19 Abs. 1 BauNVO) | 0,60 |
| 2.2 Anzahl der Vollgeschosse (§ 20 Abs. 1 BauNVO) | II |
| 3. Bauweise (§ 9 Abs. 1 Ziff. 2 BauGB) | E bzw. ED |
| 4. Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen und die Stellung der baulichen Anlagen (§ 9 Abs. 1 Ziff. 2 BauGB) | siehe zeichnerischer Teil der Ergänzungssatzung |
| 5. Verkehrsflächen (Friedhofstraße) und Flächen für das Parken von Fahrzeugen (§ 9 Abs. 1 Ziff. 11 BauGB) | siehe zeichnerischer Teil der Ergänzungssatzung |
| 6. Öffentliche und private Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Ziff. 15 BauGB) | siehe zeichnerischer Teil der Ergänzungssatzung |
| 7. wasserdurchlässige Befestigung der Parkplatzflächen zur Vermeidung einer Verringerung der Grundwasserneubildung (§ 9 Abs. 1 Ziff. 20 BauGB) | siehe zeichnerischer Teil der Ergänzungssatzung |
| 8. Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (§ 9 Abs. 1 Ziff. 24 BauGB) | Siehe Begründung Absatz 8 |
| 9. Für einzelne Flächen Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen (§ 9 Abs. 1 Ziff. 25 BauGB) | siehe zeichnerischer Teil der Ergänzungssatzung |

§ 4

Diese Satzung tritt mit dem Tage der Bekanntmachung in Kraft.

Sinzheim, den 22.09.2005

.....
Metzner, Bürgermeister



Begründung

Ergänzungssatzung Friedhofstraße gem. § 34 Abs. 4 Nr. 3 BauGB

1.

Allgemeines

Die Gemeinde Sinzheim beabsichtigt im Bereich des südlichen Friedhofeingangs eine Ringstraße mit zusätzlichen Parkplätzen anzulegen.

Die mit Bescheid vom 16.09.2004 bereits baurechtlich genehmigte Ursprungsplanung sah auf den Gemeindegrundstücken Flst.Nrn. 125, 127/3 und 128 die Anlegung der besagten zusätzlichen Parkplätze vor. Im Verlauf des hierzu notwendigen Baugenehmigungsverfahrens stellte sich die Frage, inwieweit das Grundstück Flst.Nr. 129/3 baurechtlich bebaubar ist. Im Hinblick auf die von der Gemeinde Sinzheim im Jahre 1986 erlassenen Abrundungssatzung ist dies nur in einem geringen Umfang der Fall.

Da jedoch der Eigentümer dieses Grundstückes durch seinen gesetzlich bestellten Vertreter Interesse an der vollständigen Bebaubarkeit seines Grundstückes bekundet hat, wurde im beiderseitigen Einvernehmen zwischen diesem und der Gemeinde Sinzheim die beiliegende Plankonzeption entwickelt. Zur Realisierung dieser ist der Erlass einer Ergänzungssatzung gem. § 34 Abs. 4 Nr. 3 BauGB erforderlich. Mit dieser sollen die derzeit im Außenbereich befindlichen unbebauten Grundstücke Flst.-Nr. 125, 128, 127/3 und 129/3 (teilweise) planungsrechtlich als Innenbereich ausgewiesen werden. Die Ergänzungssatzung Friedhofstraße ist mit einer geordneten städtebaulichen Entwicklung vereinbar. Die bisher zum Außenbereich gehörenden unbebauten Flächen sind durch die bauliche Nutzung des angrenzenden Bereichs so geprägt, dass sich eine künftige Bebauung nach § 34 BauGB problemlos in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt.

Einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Anlage 1 zum Gesetz zur Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt das Vorhaben nicht, weil nach Anlage 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) Abs.

18.7.1 die Größe der Grundfläche des Mischgebiets von insgesamt 0,6 x ca. 1.960 m² = ca. 1.176 m² wesentlich kleiner als 100 000 m² ist.

Ferner gibt es keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter. Das nächstgelegene Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung bzw. das nächstgelegene europäische Vogelschutzgebiet im Sinne des Naturschutzgesetzes hat eine Entfernung von 1,3 km Luftlinie (Naturschutzgebiet „Markbach und Jagdhäuser Wald“).

2.

Geltungsbereich der Ergänzungssatzung Friedhofstraße

Der Geltungsbereich der Ergänzungssatzung Friedhofstraße wird im Westen von der ABS/NBS der DB AG, im Süden durch das Grundstück Flst.Nr. 124 (Gärtnerei), im Norden durch das Grundstück 134 (Parkplatz Friedhof) und im Osten durch die Grundstücke 129/2, 129/1, 126, 127/2 und der vorhandenen Friedhofstraße begrenzt.

3.

Flächennutzungsplan

Der Geltungsbereich der Ergänzungssatzung Friedhofstraße ist im rechtskräftigen Flächennutzungsplan der Verwaltungsgemeinschaft Sinzheim/Hügelsheim als öffentliche Parkplatzfläche mit Grünanlage ausgewiesen. Entsprechend den Festsetzungen der Ergänzungssatzung Friedhofstraße wird im derzeit laufenden Verfahren zur Fortschreibung des besagten Flächennutzungsplanes die Fläche der Ergänzungssatzung Friedhofstraße als MI-Fläche gem. § 6 BauNVO und öffentliche Parkplatzfläche mit Grünanlage ausgewiesen. Die Aufstellung der Ergänzungssatzung erfolgt somit im sogenannten „Parallelverfahren“ gemäß § 8 Abs. 3 BauGB.

4.

Abrundungssatzung Teilbereich der Friedhofstraße

Zur Abgrenzung des Innen- und Außenbereichs im Teilbereich der Friedhofstraße hat die Gemeinde Sinzheim im Jahre 1986 eine Abrundungssatzung aufgestellt. Mit Rechtskraft der Ergänzungssatzung Friedhofstraße tritt die Abrundungssatzung aus dem Jahr 1986 außer Kraft.

5.

Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel der DB AG

Der Streckenabschnitt 2.2 der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel (Bahnstrecke 4000 Mannheim–Basel) liegt unmittelbar neben dem Geltungsbereich der Ergänzungssatzung Friedhofstraße in westlicher Richtung und wurde mit Beschluß vom 22.05.1995 durch das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe, planfestgestellt und ist seit dem 22.09.1998 bestandskräftig.

Der auf der Ostseite der Schallschutzwände planfestgestellte gemeindliche Geh- und Radweg wird im Bereich der Ergänzungssatzung Friedhofstraße auf der für die geplanten Park- und Bauplätze notwendigen Erschließungsstraße im Mischverkehr geführt.

6.

Festsetzungen

In der Ergänzungssatzung Friedhofstraße wird gem. § 9 Abs. 1 BauGB aus städtebaulichen Gründen folgendes festgesetzt:

- | | |
|--|---|
| 1. Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Ziff. 1 BauGB) | MI-Gebiet |
| 2. Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Ziff. 1 BauGB) | |
| 2.1 Grundflächenzahl (§ 19 Abs. 1 BauNVO) | 0,60 |
| 2.2 Anzahl der Vollgeschosse (§ 20 Abs. 1 BauNVO) | II |
| 3. Bauweise (§ 9 Abs. 1 Ziff. 2 BauGB) | E bzw. ED |
| 4. Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen und die Stellung der baulichen Anlagen (§ 9 Abs. 1 Ziff. 2 BauGB) | siehe zeichnerischer Teil der Ergänzungssatzung |
| 5. Verkehrsflächen (Friedhofstraße) und Flächen für das Parken von Fahrzeugen (§ 9 Abs. 1 Ziff. 11 BauGB) | siehe zeichnerischer Teil der Ergänzungssatzung |
| 6. Öffentliche und private Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Ziff. 15 BauGB) | siehe zeichnerischer Teil der Ergänzungssatzung |
| 7. wasserdurchlässige Befestigung der Parkplatzflächen zur Vermeidung einer Verringerung der Grundwasserneubildung (§ 9 Abs. 1 Ziff. 20 BauGB) | siehe zeichnerischer Teil der Ergänzungssatzung |
| 8. Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen | siehe Absatz 8 |

(§ 9 Abs. 1 Ziff. 24 BauGB)

- 9 Für einzelne Flächen Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen (§ 9 Abs. 1 Ziff. 25 BauGB) siehe zeichnerischer Teil der Ergänzungssatzung

Alle übrigen nicht festgesetzten Planungsparameter werden nach § 34 BauGB beurteilt.

7.

Ausgleichsmaßnahmen

Bei den Ergänzungssatzungen sind die §§ 1 a (Umweltschützende Belange in der Abwägung) und § 9 Abs. 1 a (Flächen oder Maßnahmen zum Ausgleich) und 8 (Begründung) BauGB entsprechend anzuwenden. Damit sind Vorhaben, die vor dem Erlass der Ergänzungssatzung dem Außenbereich zuzuordnen waren, hinsichtlich der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wie Vorhaben nach § 30 BauGB zu behandeln, obwohl sich die planungsrechtliche Zulässigkeit nach § 34 BauGB richtet.

Durch die Bauarbeiten der ABS/NBS der DB AG befinden sich im Geltungsbereich der Abrundungssatzung keinerlei Bäume und Sträucher. Die gesamte Fläche befand sich mehr oder weniger im Baustellenbereich.

Unabhängig hiervon werden in der Ergänzungssatzung öffentliche und private Grünflächen mit Pflanzgebot festgesetzt. Der Oberflächenbelag der Parkplatzflächen erfolgt mit einem wasserdurchlässigem Pflasterbelag, so dass das anfallende Oberflächenwasser zum Schutz der Grundwasserneubildung versickert.

Es kann somit festgestellt werden, dass der mit dem Erlass der Ergänzungssatzung Friedhofstraße eventuell verbundene Eingriff in die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts in seinen in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe a BauGB bezeichneten Bestandteilen (Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz) bei weitem durch die in der Ergänzungssatzung Friedhofstraße festgelegten Ausgleichsmaßnahmen kompensiert sind. Die Versiegelung des Bodens wird durch die festgesetzten Grünflächen und Neupflanzungen kompensiert. Die Auswirkungen auf die übrigen Schutzgüter sind wegen der geringen überbaubaren Flächen vernachlässigbar.

8.

Schall und Erschütterungen

Der vorhandene Streckenabschnitt 2.2 der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel liegt unmittelbar neben dem Geltungsbereich der Ergänzungssatzung in westlicher Richtung.

Ferner liegt auf der westlichen Seite der vorhandenen Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel der DB AG die neu ausgebaute Landesstraße L 80 neu (siehe Übersichtsplan).

Beide o.g. Maßnahmen sind durch Planfeststellungsbeschlüsse festgestellt und dabei u.a. die Thematik Schall und Erschütterungen durch Gutachten untersucht worden.

Der Planfeststellungsbeschluss für den „Ausbau der bestehenden Rheintalbahn um 2 Streckengleise auf Gemarkung Oos, Sinzheim“ etc. vom 22.05.1995, der am 22.09.1998 bestandskräftig wurde, stellt zum Thema Schall und Erschütterungen folgendes fest:

Der Vorhabensträger, die Deutsche Bahn AG, hat sich bereits in der Anhörung verpflichtet, in Abstimmung mit den Gebietskörperschaften unter Beteiligung der Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg (LfU) in einem Beweis-sicherungsverfahren die im Planfeststellungsbeschluss prognostizierten Schall-immissionen nachzumessen und zu überprüfen.

Der Vorhabensträger, die Deutsche Bahn AG, hat sich verpflichtet, die **Schallschutzmaßnahmen** nachzurüsten, wenn sich die Prognosen der schalltechnischen Untersuchung nach der Inbetriebnahme als unzutreffend erweisen bzw. regelmäßig überschritten werden. Die Art der Nachrüstung wird mit den Gebietskörperschaften abgestimmt.

Der Vorhabensträger hat sich in der Anhörung gleichfalls verpflichtet, ein **erschütterungstechnisches Beweissicherungsverfahren** durchzuführen. Sollten sich hierbei wesentliche Verschlechterungen des heutigen Zustandes ergeben, so wird über Abhilfemaßnahmen in jedem Einzelfall ggf. mit Entschädigungen entschieden. Als Maßstab für die Beurteilung werden die dann geltenden gesetzlichen Grundlagen und technischen Normen herangezogen. Dieses Vorgehen wird von der Deutschen Bahn AG zugesichert. Die Messungen zur Beweissicherung werden hierbei unter Beachtung der Normen DIN 45 669, Teil 1 und 2 und unter Beteiligung der LfU, der Gebietskörperschaften und der Betroffenen durchgeführt.

Die schalltechnische und erschütterungstechnische Untersuchung erfolgte im Band 2 als Anlage zum vorgenannten Planfeststellungsbeschluss.
Das Ergebnis der Untersuchungen wird hier zusammengefasst wiedergegeben:

Teil A: Schalltechnische Untersuchung

Abs. 8 Schallschutzmaßnahmen:

„Die Schallschutzwandhöhen wurden daher so bemessen, dass für die Mischgebiete Tages- und Nachtgrenzwerte eingehalten werden“.

Abs. 9 Zusammenfassung:

„Für die im näheren Bereich der Bahntrasse befindlichen Flächennutzungen wurde der Schallschutz so bemessen, dass zumindest auch für die Misch- und Gewerbegebiete Tag- und Nachtgrenzwerte eingehalten werden können“.

Teil B: Erschütterungstechnische Untersuchung

Für die Planfeststellung hat es die Deutsche Bundesbahn für erforderlich und sinnvoll gehalten, neue Messungen durchzuführen und diese nach DIN 4150, Teil 2 vom Dezember 1992 auszuwerten.

Die Durchführung der Erschütterungsmessungen in insgesamt 19 Wohnhäusern, darunter im vorhandenen Wohnhaus Friedhofstraße 25 (Flst.-Nr. 129/2), das unmittelbar östlich des Geltungsbereiches der Ergänzungssatzung Friedhofstraße steht, erfolgte im April / Juni 1993. Die Auswertung, die Messergebnisse, die Frequenzanalysen sowie die Prognose sind im Untersuchungsbericht ausführlich dargestellt.

Das Resultat der Prognose ist in der beigefügten **Tabelle 4** und als Balkendiagramm grafisch in der beigefügten **Figur 2** ersichtlich.

In der Darstellung der Prognoseverfahren ist im Gutachten der Korrekturfaktor für den Abstand zwischen NBS und Prognoseobjekt wie folgt aufgeführt:

Korrekturfaktor für Abstand zwischen NBS und Prognoseobjekt

„Aufgrund der messtechnisch ermittelten Ausbreitungsverluste der Erschütterungen im Boden können die zukünftigen Immissionen durch den Zugverkehr auf der NBS berechnet werden. Die geringsten Ausbreitungsverluste im Boden treten gerade in jenem Frequenzbereich auf, wo üblicherweise die Deckenresonanzen der Wohngebäude liegen. Dies bedeutet, dass man sich bei der Prognose auf die tiefen Frequenzen beschränken kann.“

Im letzten Berechnungsschritt wird aus den berechneten KB_{FTim} – Werten für die NBS bzw. für die ABS und den Zugzahlen (Prognose Vollauslastung) die Beurteilungs-Schwingstärke KB_{FT} bestimmt, getrennt für Tag und Nacht“.

Der Zusammenhang zwischen Schwingstärke und Abstandsveränderung ist in der beigefügten Figur von **Anlage 5** abgebildet.

Teil C Passiver Schallschutz

Abs. 1 Aufgabenstellung

„Die Deutsche Bundesbahn plant im Zuge der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel im Planfeststellungsabschnitt 2.2 Baden-Oos – Sinzheim – Varnhalt – Steinbach den viergleisigen Ausbau der bestehenden Strecke. Der Neubau und Ausbau ist eine wesentliche Änderung nach der 16. BimSchV.“

Bei der Dimensionierung der Schallschutzmaßnahmen stellte sich heraus, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BimSchV für den Nachtzeitraum mit städtebaulich vertretbaren und integrierbaren Schallschutzwandhöhen nicht erreicht werden kann.

Die Schallschutzwandhöhen wurden daher so bemessen, dass für die im näheren Bereich der Bahntrasse befindlichen Wohngebiete zumindest der Tagesgrenzwert mit der höheren Zugbelastung des Nachtzeitraums eingehalten wird. Wo die vorhan-

denen Schalldämmmaße der Außenbauteile der Gebäude nicht ausreichen, wird zusätzlich passiver Schallschutz angeordnet“.

In der näheren Umgebung des Geltungsbereiches des Ergänzungssatzung Friedhofstraße wurde beim Wohnhaus SZ 015 – Friedhofstraße 25 (Flst.-Nr. 129/2) – lediglich im O.G in der Küche Schallschutzklasse 3 des Fensters nach VDI 2719 ermittelt. Bei allen anderen Fenstern sind keine besonderen Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung des Planfeststellungsänderungsbeschlusses vom 07.12.2000 (bestandskräftig seit dem 22.02.2001) für die Beseitigung des Bahnüberganges WP 204 a im Zuge der L 80 in der Gemeinde Sinzheim mit Verlegung der L 80 bis zur B 500 wird für den Geltungsbereich der Ergänzungssatzung Friedhofstraße zusammengefasst:

- Im Plan 1 der Untersuchung ist die Flächennutzung des Geltungsbereiches der Satzung als **Mischgebiet** mit den Grenzwerten gemäß 16. BimSchV 64 dB (A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht zu Grunde gelegt. **Diese Flächennutzung ist identisch mit der geplanten Art der baulichen Nutzung der Satzung als MI-Gebiet.**
- Im Absatz 6 – Beurteilung und Schallschutzmaßnahmen – ist angeführt:

„Bei der Untersuchung wurden die von der Deutschen Bah vorgesehenen Geländemodellierungen und Lärmschutzwände berücksichtigt. Daraufhin ergaben sich nur noch an vier Wohngebäuden durch Grenzwertüberschreitungen Schutzbedürftigkeiten“ die jedoch alle außerhalb des Geltungsbereiches der Satzung liegen.

Im Bereich der BÜ-Beseitigung wurde ein Vergleich des Prognose-Nullfalls mit dem Prognose-Planfall (Unterführung Halberstungerstrasse) durchgeführt. In Tabelle 7 ist für relevante Immissionsorte die Reduzierung der Immissionen aufgrund der Unterführung des PKw-Verkehrs und der Sperrung für den LKw-Verkehr dargestellt. Es ergeben sich im Einflussbereich der BÜ-Beseitigung Pegelreduzierungen von 5 dB(A) bis 15 dB(A), so dass Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen künftig unterhalb der Grenzwerte liegen.

Schallschutzmaßnahmen sind daher nicht erforderlich“.

Das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung des o.g. Planfeststellungsänderungsbeschlusses für die Haltepunktplanung „Sinzheim Halberstungerstrasse“ wird in Absatz 5 – Beurteilung wie folgt zusammengefasst:

„Aufgrund der in Tabelle 8 dargestellten Beurteilungspegel wird die künftige Schallsituation aus der Haltepunktplanung wie folgt beurteilt:

Im Bereich des Kornblumenwegs, der Friedhofstraße und der Halberstungerstraße ergeben sich Immissionspegelerhöhungen von aufgerundet maximal 1 (0,48) dB(A) am Tag und 1 (0,40) dB(A) in der Nacht. Der Tagesgrenzwert wird mit den Zugbelastungen des Tageszeitraums an keinem Immissionsort für die entsprechenden Flächennutzungen überschritten. **Eine Erhöhung der Lärmschutzwand aus dem Planfeststellungsbeschluss des PfA. 2.2 der DB AG ist nicht erforderlich.** Für

die Grenzwertüberschreitungen in der Nacht wurden entsprechend dem Planfeststellungsbeschluss des PfA. 2.2 der DB AG passive Lärmschutzmaßnahmen ergriffen. Die Immissionspegelerhöhungen in der Nacht durch die Haltepunktplanung führen an keinem Immissionsort zu einer höheren Fensterschallschutzklasse wie im Planfeststellungsbeschluss aufgeführt. Eine Vergleichsberechnung der Fensterschallschutzklassen mit den Vorgaben der 24. BimSchV und einer Berechnung nach der VDI 2719, wie sie im Planfeststellungsbeschluss des PfA. 2.2 durchgeführt wurde, führt im Beispiel für den Immissionsort Kornblumenweg 2 zu deutliche niedrigeren Fensterschallschutzklassen. Die Pegelerhöhung aus der Haltestellenplanung wird damit für den passiven Schallschutz nicht maßgebend. Die Vergleichsberechnung ist im Anhang aufgeführt“.

Die Tabelle 8, Immissionen des Schienenverkehrs und der P + R – Anlage, ist auszugsweise im Anhang als Anlage beigefügt. Hier sind die Immissionsorte Nr. 14 bis 16, Friedhofstraße 21, 23 und 25 wegen der Nähe zum Geltungsbereich der Satzung als Vergleichsobjekte von Bedeutung.

9.

Wesentliche Auswirkungen

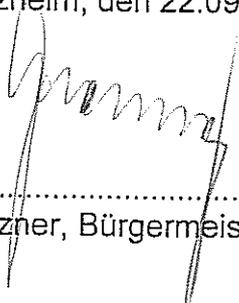
Auf die Umwelt sind aufgrund der gewählten Ausgleichsmaßnahmen nur geringfügige Auswirkungen zu erwarten.

Die städtebauliche Entwicklung wird gefördert. Die künftige Bebauung fügt sich problemlos in die nähere Umgebung ein.

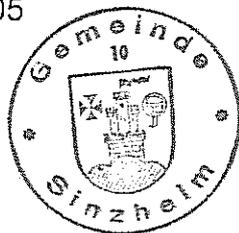
Auswirkungen auf den Verkehr:

Die Friedhofstraße ist bisher eine Sackgasse. Durch den zukünftigen Ringverkehr ist die Zuwegung wesentlich verbessert. Eine Beeinträchtigung ist wegen der geringen Verkehrszunahme nicht zu erwarten. Es sind 49 Stellplätze geplant, davon 2 Stellplätze behindertengerecht.

Sinzheim, den 22.09.2005



.....
Metzner, Bürgermeister



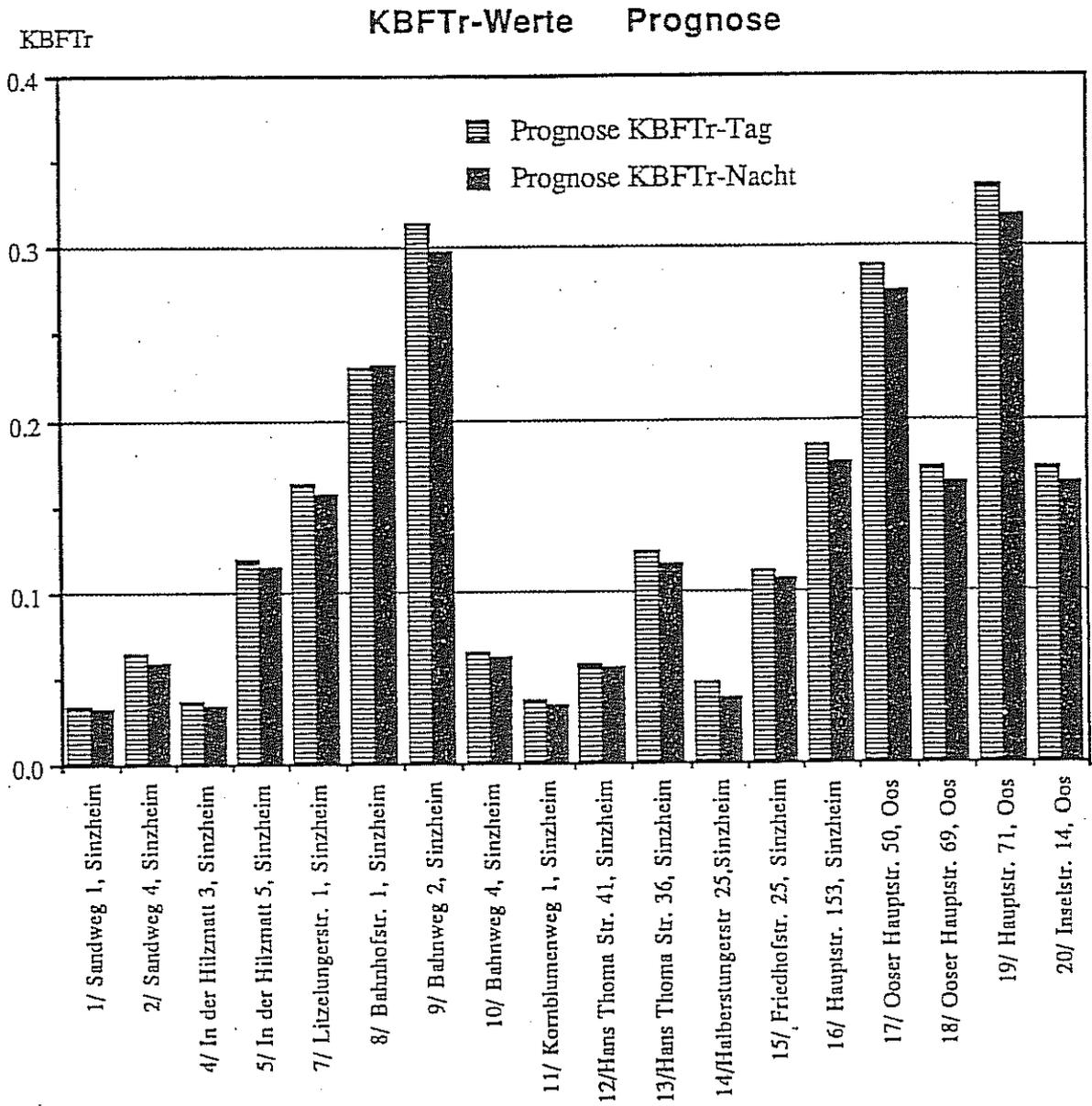
Anlage: Anhang

ANHANG

Ergebnisse Prognose Vollausslastung Baden-Baden - Sinzheim									
Immissionsprognose KBFTr - Nacht									
*) Immissionsprognose getrennt nach einzelnen Zugarten									
Ort	Ausgangszustand		Einfluss Abstand			Prognose Vollausslastung			
	KBFTr	KBFTim	Abstandsver- hältnis NBS/Rib	NBS Faktor	KBFTim Rib	KBFTim NBS	KBFTr		
Sinzheim 1	0.021	0.063	0.80	1.20	0.063	0.087	0.032		
Sinzheim 2*	0.034	0.102	0.66	1.21	0.098	0.171	0.059		
Sinzheim 4*	0.023	0.071	0.75	1.26	0.063	0.092	0.033		
Sinzheim 5	0.072	0.220	0.76	1.25	0.220	0.314	0.114		
Sinzheim 7	0.095	0.290	0.71	1.32	0.290	0.440	0.157		
Sinzheim 8*	0.192	0.584	1.93	0.87	0.551	0.574	0.232		
Sinzheim 9	0.228	0.693	1.34	0.94	0.693	0.746	0.297		
Sinzheim 10	0.047	0.144	1.52	0.91	0.144	0.151	0.061		
Sinzheim 11	0.022	0.068	0.82	1.19	0.068	0.093	0.034		
Sinzheim 12*	0.047	0.142	1.48	0.92	0.128	0.141	0.056		
Sinzheim 13	0.091	0.277	1.23	0.91	0.277	0.288	0.116		
Sinzheim 14*	0.038	0.116	1.19	0.96	0.079	0.102	0.038		
Sinzheim 15	0.082	0.250	1.39	0.93	0.250	0.267	0.107		
Sinzheim 16	0.132	0.402	1.17	0.96	0.402	0.441	0.174		
Oos 17	0.218	0.661	1.76	0.89	0.661	0.671	0.274		
Oos 18	0.128	0.390	1.63	0.90	0.390	0.402	0.163		
Oos 19	0.255	0.775	1.90	0.87	0.775	0.774	0.318		
Oos 20	0.131	0.398	1.95	0.87	0.398	0.395	0.163		

Tabelle 4

Immissionsprognose für 18 Häuser



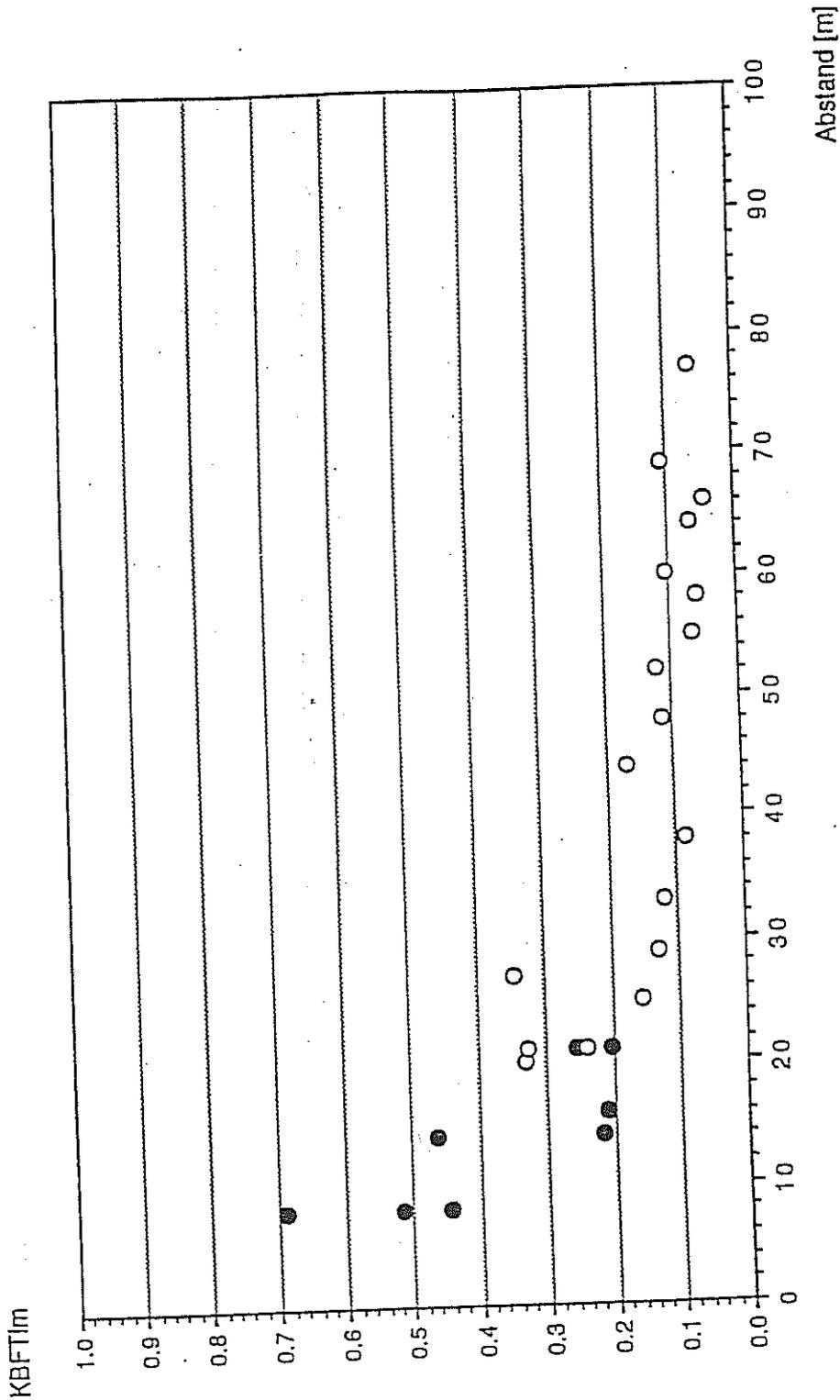
Figur 2 Prognostizierte KBFT_r-Werte für Wohn- oder Schlafräume

Anlage 5

Abstandsabhängigkeit von KB_{FTim}

KBFT_{im} in Abhängigkeit von der Entfernung zum Gleis
 Messpunkte Freifeld

Sinzheim-Oos
 Abstandsabhängigkeit von KBFT_{im}



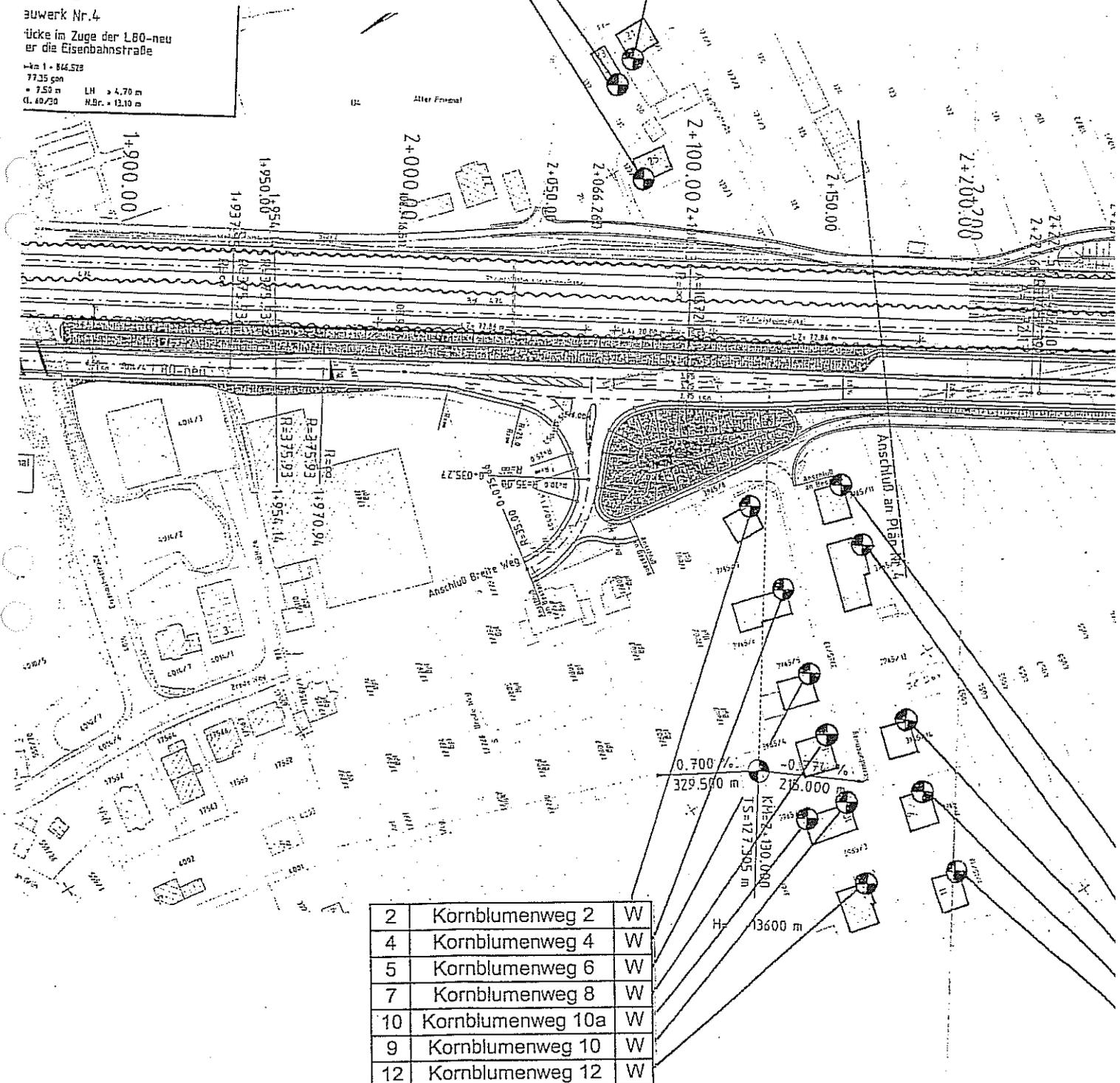
Begriffsdefinition: KBFT_{im} mittlerer KBFT_i -Wert aller gemessenen Züge

Dargestellte Messungen: ○ Hausmessungen Messpunkt Garten, 18 Messpunkte
 ● Freifeldmessungen 8 Messpunkte

15	Friedhofstr. 23	M
16	Friedhofstr. 25	M

14	Friedhofstr. 21	M
----	-----------------	---

Bauwerk Nr. 4
 tücke im Zuge der L80-neu
 er die Eisenbahnstraße
 -ka 1 - 844.523
 3735 qm
 • 7.53 m LH • 4.70 m
 d. 40/50 H.Br. • 12.10 m



2	Kornblumenweg 2	W
4	Kornblumenweg 4	W
5	Kornblumenweg 6	W
7	Kornblumenweg 8	W
10	Kornblumenweg 10a	W
9	Kornblumenweg 10	W
12	Kornblumenweg 12	W

Tabelle 8: Immissionen des Schienenverkehrs und der P+R-Anlage

Nr.	Immissionsort	Stockwerk	Flächennutzung	Immissionsgrenzwert Tag / Nacht dB(A)	Immissionspegel PF-Beschluß		Immissionspegel mit Haltepunktplanung		Differenz Tag / Nacht dB(A)
					Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
1	Kornblumenweg 1	EG	W	59 / 49	52	54	52	54	0 / 0
		1. OG			53	55	53	55	0 / 0
		2. OG			54	56	54	56	0 / 0
2	Kornblumenweg 2	EG	W	59 / 49	53	54	53	54	0 / 0
		1. OG			53	55	53	55	0 / 0
		2. OG			54	56	54	56	0 / 0
3	Kornblumenweg 3	EG	W	59 / 49	51	52	51	52	0 / 0
		1. OG			51	53	51	53	0 / 0
		EG			50	52	50	52	0 / 0
4	Kornblumenweg 4	1. OG	W	59 / 49	51	52	51	53	0 / +1
		2. OG			51	53	51	53	0 / 0
		EG			50	52	50	52	0 / 0
5	Kornblumenweg 6	1. OG	W	59 / 49	50	52	50	52	0 / 0
		2. OG			51	53	51	53	0 / 0
		EG			50	52	50	52	0 / 0
6	Kornblumenweg 7	1. OG	W	59 / 49	50	51	50	51	0 / 0
		2. OG			50	52	50	52	0 / 0
		EG			50	52	50	52	0 / 0
7	Kornblumenweg 8	1. OG	W	59 / 49	49	51	50	51	+1 / 0
		2. OG			50	51	50	52	0 / +1
		EG			50	52	50	52	0 / 0
8	Kornblumenweg 9	1. OG	W	59 / 49	48	50	48	50	0 / 0
		2. OG			48	50	49	50	+1 / 0
		EG			49	50	49	51	0 / +1

Haltepunktplanung Nahverkehr „Sinzheim – Halberstungerstraße“
Schalltechnische Untersuchung

Nr.	Immissionsort	Stockwerk	Flächennutzung	Immissionsgrenzwert	Immissionspegel PF-Beschluß		Immissionspegel mit Haltepunktplanung		Differenz
					Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
9	Kornblumenweg 10	EG 1. OG	W	59 / 49	49	50	49	51	0 / +1 0 / 0
10	Kornblumenweg 10 a	EG 1. OG	W	59 / 49	49	50	49	50	0 / 0 0 / +1
11	Kornblumenweg 11	EG 1. OG 2. OG	W	59 / 49	48	50	48	50	0 / 0 +1 / 0 0 / 0
12	Kornblumenweg 12	EG 1. OG	W	64 / 54	47	49	48	49	+1 / 0 0 / 0
13*	Friedhofstraße 19 a	EG 1. OG	M	64 / 54	52	54	52	54	0 / 0 0 / 0
14	Friedhofstraße 21	EG 1. OG 2. OG	M	64 / 54	52	53	52	54	0 / +1 0 / 0 0 / +1
15	Friedhofstraße 23	EG 1. OG	M	64 / 54	53	54	53	55	0 / 0 +1 / +1
16	Friedhofstraße 25	EG 1. OG	M	64 / 54	56	57	56	58	+1 / 0 0 / 0
17*	Halberstungerstraße 15	EG 1. OG	W	59 / 49	50	51	50	51	0 / 0 0 / 0
18*	Halberstungerstraße 17	EG 1. OG	W	59 / 49	51	52	51	52	0 / 0 0 / 0
19*	Halberstungerstraße 17 a	EG 1. OG	W	59 / 49	51	52	51	52	0 / 0 0 / 0