



Gemeindeverwaltung . Am Felsenkeller 2+4 . 79232 March

An das
Regierungspräsidium Freiburg
Referat 24
79083 Freiburg

Bürgermeister

Zuständig: Helmut Mursa
Telefon: 07665-422-9020
Telefax: 07665-422-9099
Zimmer: 301
E-Mail: helmut.mursa@march.de
Aktenzeichen: 797.73; 797.75 - Mu/Re
Datum: 24.05.2017

Planfeststellungsverfahren Breisgau S-Bahn 2020 hier: Stellungnahme und Einwendung der Gemeinde March zur zweiten (beschränkten) Planoffenlage

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Planfeststellungsunterlagen zum Ausbau und der Elektrifizierung der Breisacher Bahn (Breisgau S-Bahn) waren erstmalig im Dezember 2016 offengelegt worden. Im Rahmen der ersten Offenlage hatte die Gemeinde March mit Schreiben vom 19.12.2016 als Trägerin öffentlicher Belange sowie betroffene Grundstückseigentümerin Stellung genommen sowie Einwendungen erhoben.

Derzeit befinden sich die Planfeststellungsunterlagen in der zweiten (beschränkten) Planoffenlage. Zu den geänderten Planungen nimmt die Gemeinde March als Trägerin öffentlicher Belange erneut folgende

Stellungnahme

ab und erhebt als – vor allem im Bereich der Straßen – betroffene Grundstückseigentümerin erneut folgende

Einwendungen gem. § 18a AEG und § 73 VwVfG:

I. Lärmschutz

1. Es wird festgestellt, dass in den geänderten Planunterlagen nunmehr die Aufsiedlung des Baugebiets Neumatten, Berücksichtigung findet.

Öffnungszeiten:

Mo, Mi, Do, 08.00 h – 12.00 h und 14.00 h – 15.30 h
Di. 07.30 h – 12.00 h und 14.00 h - 18.00 h
Fr. 08.00 h – 12.00 h

Bankverbindungen:

Volksbank Freiburg eG IBAN: DE42 6809 0000 0052 5108 05 / BIC: GENODE61FR1 Sparkasse Freiburg-Nördl. Breisgau IBAN: DE50 6805 0101 0002 2922 25 / BIC: FRSPDE66XXX
Volksbank Breisgau-Nord eG IBAN: DE58 6809 2000 0012 1331 70 / BIC: GENODE61EMM Raiffeisenbank Gundelfingen eG IBAN: DE94 6806 4222 0008 9100 06 / BIC: GENODE61GUN

Telefon / Fax 07665 – 422 9000 / 07665 – 422 9099
E-Mail gemeinde@march.de
Internet www.march.de

Entsprechend den Informationen der Vertreter der Deutschen Bahn AG aus einem Vorgespräch im Rathaus der Gemeinde sowie aus den Planunterlagen ist ersichtlich, dass nicht die errichteten Gebäude bei der Beurteilung der Lärmbetroffenheit berücksichtigt wurden, sondern die im Bebauungsplan vorgesehene Baufenster. Damit wurde eine maximale Ausnutzung der vorgesehenen Baufläche zugrunde gelegt wurde, die in der Realität so nicht erreicht wurde. Diese Vorgehensweise liegt nach Kenntnisstand der Gemeinde darin begründet, dass die Gebäude noch nicht vermessen sind und hierzu somit keine Berechnungsdaten als Grundlage vorhanden sind.

Trotz Zugrundelegung des maximalen Baufensters ist zu befürchten, dass zwischen der rechnerischen Lärmbetroffenheit und der nach Fertigstellung tatsächlichen vorhandenen Lärmimmission am Gebäude Unterschiede bestehen werden. Aufgrund der vorliegenden besonderen Situation durch die nicht vorhandene Vermessung der Gebäude können die rechnerischen Werte daher nicht der Planfeststellung zu Grunde gelegt werden. Es wird daher **gefordert**,

nach Abschluss der Maßnahme Lärmmessungen vor Ort (Durchfahrtspegel) vorzunehmen. Der Lärmschutz ist an die real vorhandene Lärmimmission anzupassen.

2. Die Gemeinde March anerkennt in diesem Zusammenhang die grundsätzliche gesetzliche Verpflichtung der Vorhabenträgerin, durch geeignete Maßnahmen die Lärmimmission im Rahmen der geltenden Grenzen zu halten. Die Gemeinde March stellt hierzu jedoch fest, dass die Einhaltung der Grenzen bei den Immissionen, d.h. die Minderung von Einwirkungen auf die Menschen, nur nachrangig zu einer frühzeitigen Vermeidung der Lärmemissionen sein kann. Es ist ohne Zweifel besser, Lärm zu vermeiden, als Lärmschutz errichten zu müssen.

Bei der Vermeidung von Lärmemissionen stehen technische Möglichkeiten zur Verfügung, die seitens der Vorhabenträgerin in den bisherigen Planungen keine oder nur unzureichende Berücksichtigung gefunden haben. In der Stellungnahme vom 19.12.2016 war der Einsatz des besonders überwachten Gleises (büG) gefordert worden, wodurch die Lärmemission an der Schiene in deutlich messbarer Weise vermindert wird. Als weitere Maßnahme zur vorbeugenden Minderung des Lärms kommt der Bau eines besonders gedämpften Schotterbettes in Betracht. Bei Ertüchtigung des Gleisbetts ist darauf zu achten, dass der Gleisunterbau die Vibrationen des Gleiskörpers dämpft und abfängt und somit weniger durch die Vibration entstehenden Lärm abgibt.

Die Gemeinde March **fordert**,

dass die Vorhabenträgerin die o.g. Maßnahmen zur Minderung der Lärmemission sowie ggf. weitere schon vorhandene oder innovative zu entwickelnde technische Möglichkeiten prüft und in der Maßnahme umsetzt.

Die Gemeinde March geht davon aus, dass bei Einsatz lärmmindernder Maßnahmen der Einsatz von lärmschluckenden Maßnahmen (wie z.B. die vorgesehene Schallschutzwand) entfallen oder zumindest reduziert werden kann. Dies hätte wiederum Kostenersparnisse zu Folge.

3. Sofern sich die Lärmemissionen durch vorbeugende Maßnahmen nicht bereits vor der Immission beim Empfänger ausschließen oder mindern lassen, sind geeignete Maßnahmen zum Lärmschutz vorzusehen. Der Bau einer Lärmschutzwand zur Minderung der Lärmbetroffenheit der Anwohner des Baugebiets Neumatten wird daher grundsätzlich als positiv erachtet.

In der Stellungnahme vom 19.12.2016 war seitens der Gemeinde March unter Ziff. I.5. gefordert worden, zu prüfen, in welcher Höhe die Lärmschutzwände tatsächlich ausgeführt werden müssen. Bei der Prüfung ist insbesondere zu Grunde zu legen, ob durch die Nutzung neuerer, alternativer technischer Möglichkeiten die Höhe der Lärmschutzwände reduziert werden bzw. sogar ganz darauf verzichtet werden kann. In Frage kommen hier beispielsweise Niedriglärmschutzwände.

An dieser **Forderung** hält die Gemeinde March nach wie vor fest und **fordert** die gleiche Überprüfung auch für den Bereich der zweiten Offenlage.

4. Unabhängig von den o.g. Forderungen zur Lärmvermeidung und zum Lärmschutz sieht es die Gemeinde March als unbedingt erforderlich, dass bei der Bemessung der Schutzmaßnahmen zutreffende Daten zu Grunde gelegt werden. Aus den vorliegenden Planunterlagen ergibt sich nicht in hinreichender Weise, ob die der Berechnung zu Grunde liegenden Emissionswerte tatsächlich mit den Werten der vorgesehenen S-Bahn-Züge sowie Güterverkehrsfahrzeuge übereinstimmt.

Des Weiteren ist aus den vorliegenden Planunterlagen nicht hinreichend ersichtlich, ob und welchen Einfluss Geschwindigkeitsreduzierungen im Bahnhofsbereich auf die Dimensionierung der Lärmschutzwände hätten. In Frage kommen sowohl eine verringerte Einfahrtsgeschwindigkeit verbunden mit geringerem Bremsaufwand als auch ein langsames An- und Ausfahren aus dem Bahnhof sowie eine verminderte Durchfahrtsgeschwindigkeit. Sämtliche Geschwindigkeitsreduzierungen wirken sich positiv in Bezug auf die Lärmemission aus und sind in Hinblick auf eine günstige Taktung und kurze Fahrzeiten als vertretbar anzusehen.

Die Gemeinde March **fordert** daher,

zu prüfen, ob die der Berechnung zu Grunde liegenden Daten zur Lärmberechnung mit den Daten der tatsächlich auf der Strecke einzusetzenden Fahrzeuge übereinstimmen.

Darüber hinaus ist zu prüfen, ob durch Geschwindigkeitsreduzierungen im Bereich des Bahnhofs Hugstetten eine Minderung der Lärmemission erreicht kann, welche sich auf die Dimensionierung der Lärmschutzwände auswirkt.

5. Die vorgesehene Taktung des S-Bahn-Verkehrs nach Abschluss der Elektrifizierungs- und Ertüchtigungsmaßnahme wird halbstündliche An- und Abfahrten jeweils in Richtung Breisach sowie Freiburg beinhalten. Hinzu kommen die– in geringer Anzahl – durchfahrender Personennahverkehrs- und Güterverkehrsfahrzeugen.

Es ist an dieser Stelle deutlich festzuhalten, dass bei allen Berechnungen zu Emissions- und Immissionswerten ausschließlich theoretische Kennzahlen, nicht jedoch reale Werte zu Grunde gelegt werden. Dies bedeutet, dass die Lärmberechnung einen Mittelungspegel ergibt, auf dessen Basis die vorgesehenen Maßnahmen geplant wurden. Das menschliche Ohr nimmt jedoch zu keinem Zeitpunkt einen Mittelungspegel wahr; relevant ist in Bezug auf die tatsächliche Lärmbelastung eines Menschen der Durchfahrts-, somit der Spitzenpegel.

Sofern die Vorhabenträgerin in den bisherigen Planungen annimmt, dass die Strecke Freiburg i.Br. – Breisach in einigen Jahren auch eine höhere Verkehrstaktung – beispielsweise im ¼-Stunden-Takt – aufnehmen kann, ist diesbezüglich darauf hinzuweisen, dass sich in einem solchen Fall zwar gegebenenfalls der Mittelungspegel, nicht jedoch der tatsächlich am Ohr ankommende Durchfahrtspegel ändern wird. Eine Änderung der Lautstärke und damit der Lärmemissionen der Fahrzeuge ist ausschließlich durch die oben bereits beschriebenen baulichen Maßnahmen oder Geschwindigkeitsreduzierungen zu erreichen.

Die Gemeinde March **fordert**,

bei der Berechnung der Lärmbelastung die Durchfahrtspegel und nicht rechnerische Werte zu Grunde zu legen.

Eine eventuelle rechnerische Mehrbelastung auf der Strecke durch eine mögliche Erhöhung der Verkehrstaktung ist in den aktuellen Planungen nicht zu berücksichtigen. Die Einhaltung der Lärmobergrenzen auch bei einer künftig möglichen, höheren Verkehrsfrequenz ist durch geeignete Maßnahmen, z.B. die schon beschriebenen technischen Möglichkeiten, jedoch bereits in der aktuellen Planung sicherzustellen.

6. Bereits in den bisherigen Einwendungen wurde unter Ziff. I.5. auf die besondere örtliche Situation in der westlichen Verlängerung des Bahnsteigs hingewiesen. Entlang der Königsberger Straße liegt das Gleisniveau bereits ca. einen Meter über dem Niveau der Königsberger Straße. Am Ende des parallelen Verlaufs der Gleise zur Königsberger Straße erreicht die Höhendifferenz etwa zwei Meter. Eine Lärmschutzwand in der angegebenen Höhe von drei Metern über der Schienenoberkante bedeutet damit eine sichtbaren „Aufbau“ von ca. fünf Metern über der Straßenoberkante der Königsberger Straße.

Der Gleiskörper befindet sich in einem Abstand von nur ca. 5 Metern nahezu unmittelbar an der Königsberger Straße. Gleichzeitig ist nur einseitig ein Gehweg vorhanden und die Wohnbebauung entlang der Königsberger Straße ist ebenfalls nur in geringem Abstand zur Straße errichtet worden.

Daher stellt die vorgesehene Lärmschutzwand zwar einerseits eine Entlastung in Bezug auf die Lärmsituation dar, andererseits bewirkt sie eine massive Einschränkung der persönlichen Lebensqualität. Über das ganze Jahr hinweg entsteht für die Bewohner ein Gefühl des „Eingemauert-Seins“ und in den Wintermonaten wird es zu einer früheren Verschattung der Grundstücke kommen.

Es wird daher ausdrücklich Bezug genommen auf Ziff. 1.5. der bisherigen Einwendungen. Die Gemeinde March **fordert** weiterhin,

zu prüfen, ob durch die Nutzung neuerer alternativer technologischer Möglichkeiten eine Verbesserung der Situation für die Anwohner erreicht werden kann. Wie bereits oben genannt kann dies durch den Einsatz von Niederschallschutzwänden und des büG erfolgen.

Ebenfalls wird seitens der Gemeinde March **gefordert** und dringend empfohlen,

den Dialog mit den Anwohnern der Königsberger Straße zu suchen.

Im Wege des Dialogs ließen sich Lösungen finden, wie die entstehenden Beeinträchtigungen vermieden, zumindest jedoch gemildert werden könnten. Die möglichen Lösungen könnten ggf. sogar zu Kosteneinsparungen führen, was auch im Sinne der Vorhabenträgerin liegen dürfte.

Die Gemeinde March ist selbstverständlich gerne bereit, diesen Dialog im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu unterstützen.

II. Verkehrssituation/Verkehrsführung

1. Die nun vorliegenden geänderten Planungen sehen den Wegfall von Fahrradabstellplätzen auf der Ostseite des Bahnhofs vor. Es ist vorgesehen, diese ersatzweise und zum Teil auf der Westseite des an den Gleisen liegenden Geschäftshauses zu errichten. Die Lage auf der Westseite dürfte dem Interesse der aus Richtung Norden (Buchheim, Holzhausen, Neuershausen) kommenden Fahrgäste entsprechen. Gleichwohl weist die Lage auf der Westseite des Geschäftshauses einige Schwierigkeiten in Bezug auf die Verkehrssituation auf.

Insbesondere im Bereich der Königsberger Straße kann es bei gleichzeitigem Zu- bzw. Ausstieg von Fahrgästen, dem zeitgleichen Ankommen bzw. Wegfahren von Fahrradfahrern sowie dem zusätzlich vorbeifahrenden bzw. parkenden Autoverkehr zu schwierigen und damit gefährlichen Verkehrssituationen kommen. Die Gemeinde March **fordert** daher,

bei der Schaffung neuer Fahrradabstellplätze ist darauf zu achten, dass gefährliche Verkehrssituationen (Fußgänger, Fahrradfahrer, Autofahrer) vermieden werden und es insbesondere zu keiner Gefährdung der schwächeren Verkehrsteilnehmer kommt.

Nach Einschätzung der Verkehrssituation vor Ort durch die Gemeinde March unter Berücksichtigung der Planungen kann eine Verkehrsgefährdung der schwächeren Verkehrsteilnehmer derzeit nicht ausgeschlossen werden. Die Gemeinde March **fordert** daher,

die örtliche Situation nochmals unter den o.g. Gesichtspunkten zu prüfen. In diesem Verfahren ist die Gemeinde March zu beteiligen.

In der Stellungnahme vom 19.12.2016 war unter Ziff. II.1. auf die ungünstige Verkehrsführung im Kreuzungsbereich Landstraße/ Umkircher Straße hingewiesen und eine alternative, bessere Planung gefordert worden. In dieser Planung sind die o.g. Punkte im Bereich des westlichen Zugangs zum Bahnsteig ebenfalls zu berücksichtigen.

2. Die Planungen im Bereich des Bahnhofs Hugstetten sehen eine Verlängerung des Gleises vor. Gleichzeitig soll der Bahnsteig (Ein-/Ausstieg) um 60-70 Meter in Richtung Westen verlegt werden. Im Bereich des entfallenden Bahnsteigs soll entsprechend der nun vorliegenden Planung auf der Nordseite eine Lärmschutzwand zum Schutz der Anwohner des Baugebiets Neumatten errichtet werden.

Mit E-Mail vom 19.05.2017 von Herrn Thomas Gamber als Vertreter der Vorhabenträgerin wurden der Gemeinde March auf Nachfrage die Gründe für die Verlegung des Ein-/Ausstiegsbereichs mitgeteilt. Angeführt wurde die Änderung der Signaltechnik, die nach Abschluss der Elektrifizierungsmaßnahme als geschlossenes System funktionieren soll. Ebenfalls angeführt wurde der Umstand, dass die Schließzeiten am Bahnübergang nicht zu unzumutbaren Wartezeiten führen soll, insbesondere sollen Fahrgäste die Möglichkeit haben, die S-Bahn noch kurzfristig zu erreichen.

Diese Begründung kann nicht überzeugen. Die derzeitige Signaltechnik ermöglicht zumutbare Schließ- und somit Wartezeiten am Bahnübergang bei einem nur geringen Abstand (10-20 Meter) des Ein-/Ausstiegsbereich zum Bahnübergang selbst. Die Verlegung des Bahnübergangs um 60-70 Meter und der Austausch der Signalanlage sind mit hohem Kosten verbunden.

Einerseits ist der Bahnsteig teilweise zurückzubauen. Andererseits bedingt die Verlegung des Bahnsteigs bei dessen gleichzeitiger Verlängerung für die künftig längeren S-Bahn-Waggons den Bau eines zusätzlichen Bahnsteigs in westlicher Richtung. Dort befindet sich das Gleis bereits in Dammlage, ca. 1 Meter über dem Straßenniveau der Königsberger Straße; die Verlängerung des Bahnsteigs ist in diesem Bereich mit einem höheren baulichen und damit Kostenaufwand verbunden. Würde die Verlegung des Bahnsteigs um 60-70 Meter wegfallen, würde sich die notwendige Verlängerung des Bahnsteigs in westlicher Richtung um eben jene 60-70 Meter verkürzen, was zu entsprechenden Kostenersparnissen führen würde.

Die Gemeinde March **fordert** daher,

auch nach Abschluss Maßnahme eine Signaltechnik einzusetzen, welche eine Beibehaltung der aktuell gegebenen Schließ-/Wartezeiten bzw. im besten Fall eine Verkürzung ermöglicht und eine Verlegung des Bahnsteigs entbehrlich macht.

In jedem Fall ist die Signaltechnik so auszuwählen und einzusetzen, dass Schließzeiten so gering wie möglich ausfallen, um für alle Verkehrsteilnehmer eine kurze Wartezeit zu erreichen. Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass wartende Fahrzeuge vor einem geschlossenen Bahnübergang einen höheren Schadstoffausstoß und damit verbunden eine höhere Schadstoffbelastung verursachen. Dies gilt es mit den bestehenden technischen Möglichkeiten zu vermeiden.

Die E-Mail vom 19.05.2017 von Herrn Thomas Gamber ist diesem Schreiben als – **Anlage 1** – beigelegt.

3. Durch die vorgesehene Verlegung des Bahnsteigs fällt auf einer Länge von ca. 65 Metern die direkte Verbindung zum Busbahnhof weg. Dies wirkt sich in mehrerer Hinsicht nachteilig aus:

Fahrgäste die von Bus auf Schiene umsteigen – und umgekehrt – haben eine verlängerte Strecke zwischen den beiden Transportmitteln des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Bereits heute ist es regelmäßig der Fall, dass die wechselseitigen Anschlüsse nicht erreicht werden können. So sind die Fahrgäste, anstatt schnell zum Ziel zu gelangen, von teilweise erheblichen und unzumutbaren Wartezeiten betroffen.

Die Zuglänge wird sich im Rahmen der Elektrifizierung deutlich verändern. Der Einsatz längerer Züge, die eine höhere Anzahl von Fahrgästen transportieren können, wird seitens der Gemeinde March begrüßt. Gleichwohl bedeutet ein längeres Fahrzeug auch längere Wege beim Ein- und Aussteigen, insbesondere aber beim Umsteigen auf andere ÖPNV-Fahrzeuge. Die oben beschriebene Situation der knappen Umsteigzeiten wird sich damit erheblich verschärfen.

Diese Verschärfung erfährt jedoch eine weitere Steigerung, wenn – wie vorgesehen – der Bahnsteig verlegt wird und die Strecke zum Umsteigen sich um weitere 60-70 Meter verlängert. Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität wie z.B. Rollstuhlfahrer, Menschen mit Rollator oder Eltern mit Kinderwagen wird es kaum möglich sein, die gewünschten Anschlussverbindungen zu erreichen.

Ebenfalls unberücksichtigt ist die Tatsache, dass die Park- & Ride-Anlage der Gemeinde March auf der Ostseite des Bahnhofs angelegt wurde und in der Verlängerung nach Osten eine Erweiterungsmöglichkeit schon vor Jahren eingeplant worden war.

Mit der Verlegung des Bahnsteigs nach Westen und dem damit längeren Weg von 60 bis 70 Metern wird für die Park- & Ride-Nutzer der Umstieg auf die S-Bahn weniger attraktiv. Dies führt einerseits zu weniger Fahrgästen, was nicht im Sinne der Vorhabenträgerin liegt und widerspricht andererseits dem politischen Willen, den Umstieg auf ÖPNV zu fördern.

Daher **fordert** die Gemeinde March,

den Bahnsteig entlang dem Omnibusbahnhof nicht zu verlegen und so eine attraktive Verbindung zwischen Bus und Bahn zu gewährleisten sowie Anreize für die Nutzung des Park- & Ride-Angebots zu erhalten.

Unabhängig von der endgültigen Lage des Bahnsteigs ist darüber hinaus sicherzustellen, dass die Züge in Richtung Freiburg jeweils am östlichen Ende des Bahnsteigs halten, um einen schnellen Wechsel zwischen Bus und Bahn zu ermöglichen. Der Anhaltepunkt in westlicher Richtung ist an der jeweiligen Zuglänge zu orientieren, so dass auch bei den Zügen in Richtung Breisach der haltende Zug eine möglichst geringe Entfernung zum Omnibusbahnhof aufweist.

III. Städtebauliche Bewertung

Die Gemeinde March ist im Jahr 1973 durch Zusammenschluss der damals selbstständigen Gemeinden Buchheim, Holzhausen, Hugstetten und Neuershausen entstanden. Trotz eines Bevölkerungswachstums in den vergangenen vier Jahrzehnten hat sich in allen Ortsteilen eine dörfliche Struktur gehalten. Dies gilt auch im Ortsteil Hugstetten, der von der geplanten Maßnahme städtebaulich betroffen ist. Aus der älteren Vergangenheit prägen Ein- und kleinere Mehrfamilienhäuser das Ortsbild, sowohl auf der nördlichen als auch auf der südlichen Seite des Gleiskörpers. Auf der südöstlichen Seite der Bahnlinie liegt das Gewerbegebiet Hugstetten.

Das jüngste Wohnbaugebiet in Hugstetten, das Baugebiet Neumatten, liegt in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs. Dort wurden vorwiegend Doppel- und Reihenhäuser gebaut. Lediglich entlang der Landstraße (K 4978) wurden Geschosswohnungsbauten mit maximal vier Geschossen errichtet.

Der Bahnhof Hugstetten besteht aus dem früheren Bahnhofsgebäude sowie einem daneben errichteten Geschäftshaus. Östlich bzw. nordöstlich des Bahnhofsgebäudes schließen sich der Omnibusbahnhof sowie Park- & Ride-Parkplätze an. Städtebaulich ist das Bahnhofsareal ein verhältnismäßig offener Bereich.

Der Bau der Lärmschutzwände bewirken in der derzeit vorgesehenen Ausführung eine optische und tatsächliche räumliche Trennung des Ortsteils Hugstetten. Durch Schallschutzwände in drei Meter Höhe über der Schienenoberkante wird der Bereich des Bahnhofs „zugemauert“, eine freie Sicht von Norden entlang der K 4978 in Richtung Süden wird nicht mehr möglich sein. Dies gilt auch für den Blick von der K 4978 entlang der Königsberger Straße sowie für die Königsberger Straße im Allgemeinen.

Die vorgesehene Errichtung von Lärmschutzwänden stellt eine Maßnahme dar, die für einen sehr langen Zeitraum – sicherlich mehrere Jahrzehnte – Wirkung zeigen wird. Aus diesem Grund ist eine hierauf ausgerichtete Betrachtung der Maßnahme erforderlich.

Die Gemeinde March **fordert**,

eine grundsätzliche Überprüfung und Bewertung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen auf ihre Notwendigkeit hin (siehe auch die bisherigen Ausführungen) sowie im Nachgang eine Bewertung der unbedingt erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen unter städtebaulichen Gesichtspunkten. Insbesondere hinsichtlich der städtebaulichen Bewertung ist die Gemeinde March hinzuzuziehen und zu beteiligen.

IV. Bisherige Stellungnahme sowie Einwendungen (Schreiben vom 19.12.2016)

Sofern sich aus den obigen Ausführungen nichts anderes ergibt, hält die Gemeinde March weiterhin an den Einwendungen aus dem Schreiben vom 19.12.2016 fest. Dies gilt insbesondere in Bezug auf die Ausführungen zum Lärmschutz sowie zu der ungünstigen Verkehrsführung.

Das Schreiben vom 19.12.2016 wird hiermit ausdrücklich in Bezug genommen.

Mit freundlichen Grüßen

Helmut Mursa
Bürgermeister