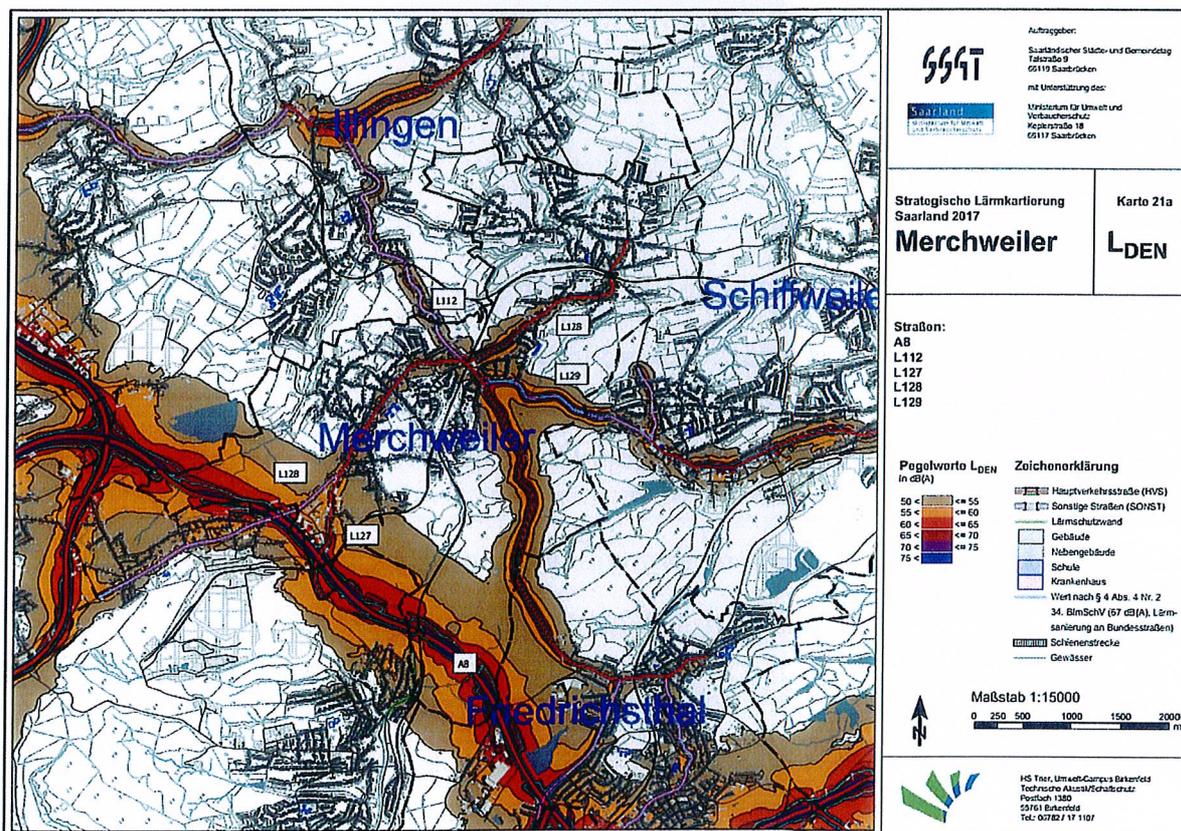


Lärmaktionsplanung 3. Runde der Gemeinde Merchweiler



1. Überarbeitung der Lärmaktionsplanung Stufe 2

Inhaltsangabe:

	Seite
1. Betroffene Hauptverkehrsstraßen in der Gemeinde Merchweiler	3
2. Zuständige Behörde.....	3
3. Übersichtstabelle Gemeinde Merchweiler.....	4
4. Übersichtsplan.....	5
5. Rechtlicher Hintergrund.....	5
6. Grenzwerte.....	6
7. Zahl betroffener Menschen.....	7
8. Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser.....	8
9. Kurzfristiger Handlungsbedarf: Überschreitung der Grenzwerte der Lärmsanierung.....	10
10. Mittelfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung gesundheitlicher Gefährdungen	10
11. Langfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung von Belästigungen.....	10
12. Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zu Lärminderung.....	10
13. Maßnahmen im Rahmen der Aktionsplanung.....	10
14. Sonstige Maßnahmen.....	11
15. Synergieeffekte.....	12
16. Protokoll der öffentlichen Beteiligung.....	12



Lärmaktionsplanung 3. Runde der Gemeinde Merchweiler

Allgemeines

Die Gemeinde Merchweiler liegt im Landkreis Neunkirchen im Saarland und grenzt direkt an die Kommunen Schiffweiler, Friedrichsthal, Quierschied und Illingen.

Merchweiler ist über die Bundesautobahn (BAB 8) und die Landesstraßen L 128, L 295, L 112, L 127, L 294 gut und direkt zu erreichen. Zwei Haltepunkte der Deutschen Bahn (Merchweiler und Wemmetsweiler-Rathaus) erschließen die Kommune durch den Schienenverkehr. Mehrere Buslinien verknüpfen die Orte mit dem Umland.

Wohn- und Gewerbenutzung prägen das Bild des Gemeindebezirkes Merchweiler, während der Gemeindebezirk Wemmetsweiler überwiegend Wohnnutzung aufweist. Im südlichen Bereich von Merchweiler in der Nähe zur BAB 8 befinden sich Gewerbegebiete.

Anzahl der Einwohner der Gemeinde: 9.973

Gesamtfläche Gemeinde in km²: 12,8

Anzahl der Wohnungen in der Gemeinde: 5.218

Gesamte Länge klassifizierter Straßen im Gemeindegebiet in km: 12

(Quelle: Statistisches Amt Saarland)

1. Betroffene Hauptverkehrsstraßen in der Gemeinde Merchweiler

- A 8
- L 129
- L 128
- L 127
- L 112

Die betroffenen Straßenabschnitte in der Gemeinde Merchweiler sind die A8 (ca. 2.600 m), die L 129 (ca. 1.200 m), die L 128 (ca. 4.500 m), die L 127 (ca. 900 m) sowie die L 112 (ca. 2.800 m). Gegenüber der Lärmaktionsplanung Stufe 2 ist der Straßenabschnitt auf der L 112 von der Einmündung der L129 bis zur südlichen Gemeindegrenze mit einer Länge von ca. 2.000 m hinzugekommen.

2. Zuständige Behörde

Gemäß § 47e Abs. 1 BImSchG sind die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden mit der Aufstellung des Lärmaktionsplans betraut.

Gemeinde Merchweiler
Geschäftsbereich 4 „Bauen, Wohnen, Umwelt“
Hauptstraße 82
66589 Merchweiler
Telefon: 06825/ 955-255
Fax: 06825/ 955-143



Gemeindeschlüssel: 100431130

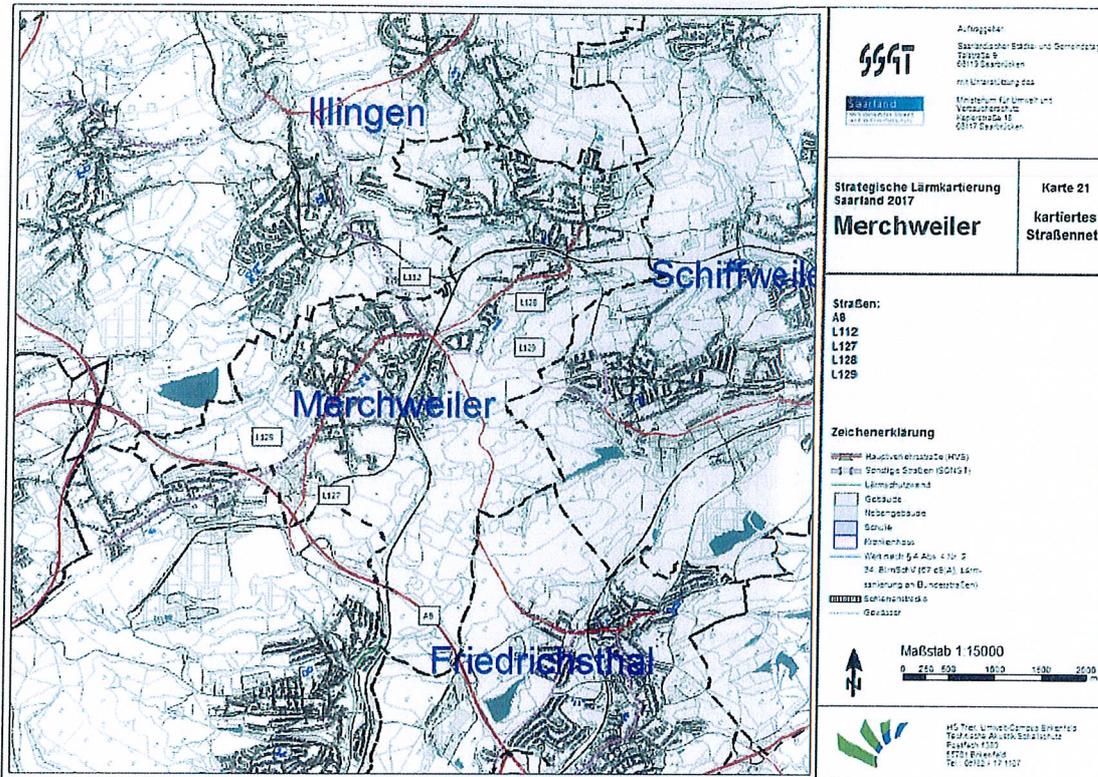
Die Gemeinden sind allerdings **nicht** die Träger der Baulast für die Bundes- und Landesstraßen. Zuständige Behörde ist hierfür der Landesbetrieb für Straßenbau.

Landesbetrieb für Straßenbau,
 Peter-Neuber-Allee 1
 66538 Neunkirchen Saar
 Telefon: 06821/100-0
 Fax: 06821/100-339

3. Übersichtstabelle Gemeinde Merchweiler

Gemeinde Merchweiler					
Straße	Fahrzeuge**		Länge* (in Km)	Abschnittsbeginn	Abschnittsende
	(pro Jahr)	(pro Tag)			
A 8	17.191.500	47.100	1,4	AK Saarbrücken	AS Merchweiler
A 8	17.848.500	48.900	1,2	AS Merchweiler	AS Friedrichsthal-Bildstock
L 129	2.372.500	6.500	1,2	Abzw. L 112	Abzw. L 296
L 128	1.606.000	4.400	0,5	Abzw. L 266	Abzw. L 127
L 128	4.197.500	11.500	1,8	Abzw. L 127	Abzw. L 112
L 128	3.285.000	9.000	1,8	Abzw. L 112	Abzw. L295
L 128	5.219.500	14.300	0,1	Abzw. L 295	Abzw. L 294
L 128	3.285.000	9.000	0,3	Abzw. L 294	Abzw. L 295
L 127	3.431.000	9.400	0,9	AS Merchweiler	Abzw. L 128
L 112	6.022.500	16.500	0,2	Abzw. L 129	Abzw. L 128
L 112	4.672.000	12.800	0,1	Abzw. L 128	Abzw. L 128
L 112	2.336.000	6.400	0,5	Abzw. L 128	Abzw. L 141R
L 112	3.431.000	9.400	2,0	Abzw. L 129	südl. Gde.grenze
Gesamtlänge der Straßen:			12		
AD	Autobahndreieck				
AK	Autobahnkreuz				
AS	Anschlussstelle				
Abzw.	Abzweigung				
*	Länge des Teilabschnitts in der Gemeinde				
**	gemäß Verkehrsmengenkarte Saarland 2015				

4. Übersichtsplan



5. Rechtlicher Hintergrund

Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (EU-Umgebungslärmrichtlinie), Abl. L 189/12 vom 18.07.2002

Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. I. S. 1794 (§§ 47 a-f BImSchG)

Grundlage: Strategische Lärmkarten, die gemäß § 47 c BImSchG erstellt wurden
Vorliegen der Voraussetzungen des § 47d BImSchG

Einführung

Lärmminderungsplanung §§ 47a ff BImSchG / EU-Umgebungslärmrichtlinie Lärmaktionsplanung 3. Runde

Lärm ist eines der wichtigsten Umweltprobleme unserer zivilisierten Gesellschaft. Wesentliche Teile der Bevölkerung sind Geräuschpegeln ausgesetzt, die markante lärmbedingte Gesundheitsrisiken sowie Schlafstörungen zur Folge haben. Lärm verursacht gleichermaßen erhebliche wirtschaftliche Folgekosten.

Die seit 2002 in Kraft getretene EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde 2005 in nationales Recht (§ 47 a ff BImSchG) umgesetzt. In Deutschland leitet sich aus der Lärmminderungsplanung

für die Bürger ein Rechtsanspruch auf Information, nicht aber auf Maßnahmen zur Lärminderung ab.

Zuerst müssen Lärmkarten entsprechend der nach Verkehrsmenge in Frage kommenden Straßenabschnitte erarbeitet werden, dann folgen Lärmaktionspläne der 1. und 2. Stufe. Anschließend müssen Lärmaktionspläne bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung, überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet werden.

Gemäß § 47 d BImSchG war die Gemeinde Merchweiler dazu verpflichtet, für Hauptstraßen mit mehr als 6 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr (1. Stufe) einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Diese Verkehrsbelastungen weist die Bundesautobahn BAB A8 auf. Auf Grund der geringen Betroffenheit wurde von der Aufstellung eines Aktionsplans in der Stufe 1 abgesehen.

Der Lärmaktionsplan der Stufe 2, in dem alle Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr berücksichtigt wurden, ist im Dezember 2014 unter Beteiligung der Öffentlichkeit und des Rates der Gemeinde Merchweiler in Kraft getreten. Die Lärmkartierung sowie die Lärmaktionsplanung der Stufe 2 für Schienenwege hat das Eisenbahnbundesamt erarbeitet und im Internet zugänglich gemacht.

Im Anschluss an den Lärmaktionsplan der Stufe 2 der Gemeinde Merchweiler ist nun eine Aktualisierung gemäß den Ergebnissen der Lärmkartierung 2017 vorzunehmen und in der Lärmaktionsplanung der 3. Runde zu beschreiben.

6. Grenzwerte

Die Grenzwerte für Straßenverkehrslärm im nationalen Recht beziehen sich auf den Beurteilungszeitraum Tag (06.00 bis 22.00 Uhr) bzw. Nacht (22.00 bis 06.00 Uhr). Sie sind gebietsspezifisch und werden hier für Mischgebiete (MI) und Allgemeine Wohngebiete (WA) angegeben.

- „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ (VLärmSchR 97) auf der Grundlage des Bundeshaushaltsgesetzes
Die VLärmSchR 97 gelten für bestehende Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes. Die Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmsanierung) betragen für MI 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts bzw. für WA 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts.
- „Verkehrslärmschutzverordnung“ (16. BImSchV)
Die Verkehrslärmschutzverordnung gilt für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen. Die Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmvorsorge) betragen für MI 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts bzw. für WA 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts

Übersicht über Immissionsgrenz- und Immissionsrichtwerte im Bereich des Lärmschutzes

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als LDEN und LNight dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und

richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine überschlägige Übertragung der nationalen Grenzwerte auf LDEN und LNight wurde durch das Bundesumweltministerium durchgeführt (siehe Anlage der „Hinweise zur Lärmkartierung“ der Bund/Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz)

Anwendungsbereich Nutzung	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Bundes und des Landes ¹		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ³		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll ⁴	
	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete	67 (70)	57 (60)	57	47	45	35
reine Wohngebiete	67 (70)	57 (60)	59	49	50	35
allgemeine Wohngebiete	67 (70)	57 (60)	59	49	55	40
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	69 (72)	59 (62)	64	54	60	45
Gewerbegebiete	72 (75)	62 (65)	69	59	65	50
Industriegebiete					70	70

¹ Die Auslösewerte (früher Immissionsgrenzwerte) in den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) für die Lärmsanierung wurden im Jahr 2010 um 3 dB(A) abgesenkt.

² Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen der Lärmsanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes

³ Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

⁴ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503)

7. Zahl betroffener Menschen

In der Stufe II wurden folgende Betroffenheiten in der **Gesamtauswertung** ermittelt:

Intervalle	LDEN ungerundet	Intervalle	LNight ungerundet
		50-55	380
55-60	299	55-60	377
60-65	395	60-65	225
65-70	378	65-70	0
70-75	167	>70	0
>75	0		

Die Betroffenheiten in der 3. Runde sind:

Intervalle	LDEN ungerundet	Intervalle	LNight ungerundet
		50-55	323
55-60	287	55-60	326
60-65	329	60-65	186
65-70	311	65-70	0
70-75	161	>70	0
>75	0		

Zur Kennzeichnung der Wesentlichkeit der Änderung der Betroffenheit wurde die Lärmkennziffer (LKZ) herangezogen. Sie ermöglicht es, jeweils durch einen Einzahlwert für den Lärmindikator L_{DEN} bzw. L_{Night} , die Veränderungen in den Betroffenenzahlen zu interpretieren. Die Lärmkennziffer berechnet sich nach

$$LKZ = \sum_{i=1}^N n_i (L_i - L_S)$$

mit

- N: Gesamtzahl Betroffener
- L_i : Pegelwert für die Anzahl Betroffener n_i
- L_S : Schwellenwert.

Der Schwellenwert beträgt für den L_{DEN} 55 dB(A), für den L_{Night} 50 dB(A).

In der Gemeinde Merchweiler beträgt die LKZ für den L_{DEN} in der II. Stufe: 11.346
 Die LKZ für den L_{DEN} beträgt in der 3. Runde: 9.890
 Das entspricht einer Veränderung der LKZ für den L_{DEN} um: -12,83 %

In der Gemeinde Merchweiler beträgt die LKZ für den L_{Night} in der II. Stufe: 6.594
 Die LKZ für den L_{Night} beträgt in der 3. Runde: 5.578
 Das entspricht einer Veränderung der LKZ für den L_{Night} um: -15,41 %

Eine Veränderung der LKZ um weniger als 20 % wird als nicht wesentlich eingeschätzt.

8. Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

Schwellenwerte	Anzahl der Wohnungen		Anzahl der Schulen LDEN ungerundet	Anzahl der Krankenhäuser LDEN ungerundet	Schwellenwerte	Fläche in km ² LDEN ungerundet
	LDEN ungerundet	EU-Rundung				
> 55	573	600	0	0	> 55	2,69
> 65	247	200	0	0	> 65	0,80
> 75	0	0	0	0	> 75	0,15

LDEN: Mittelungspegel über Tag, Abend und Nacht (24 Stunden) mit 5 dB Zuschlag für den Abend und 10 dB für die Nacht

LNight: Mittelungspegel für die Nacht (8 Stunden)

Ein direkter Vergleich der in den Lärmkarten ausgewiesenen Pegel mit Grenzwerten nach deutschem Recht ist wegen der z.T. abweichenden Berechnungsmethode nur bedingt möglich. Ein dem LDEN entsprechender Pegel ist im deutschen Recht nicht festgelegt.

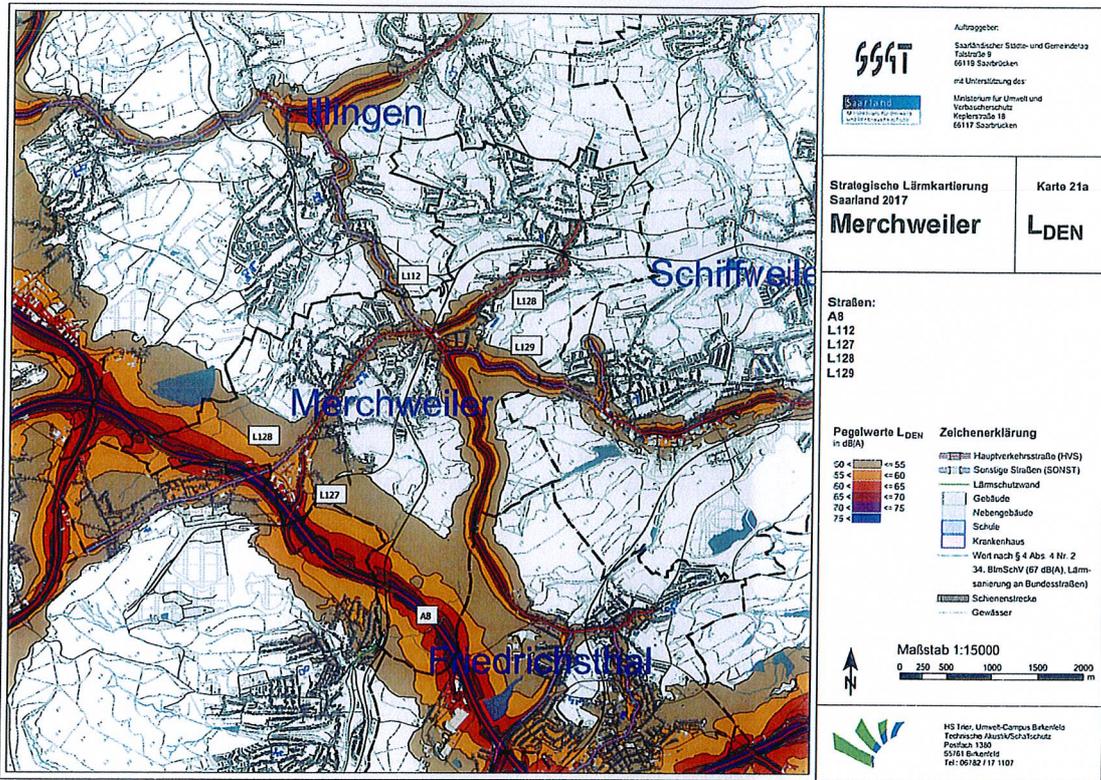


Abbildung 1 Verkehrslärmbelastung Gemeinde Merchweiler, Lärmindikator L_{DEN}

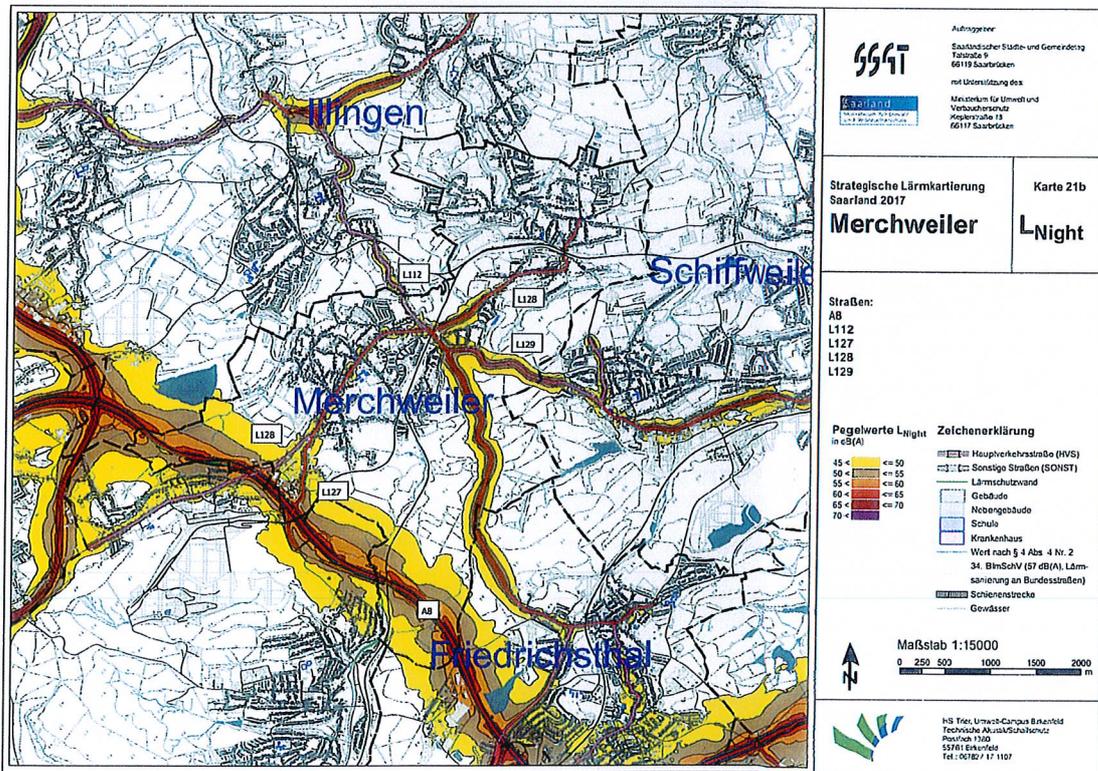


Abbildung 2 Verkehrslärmbelastung Gemeinde Merchweiler, Lärmindikator L_{Night}

9. Kurzfristiger Handlungsbedarf: Überschreitung der Grenzwerte der Lärmsanierung

Bei Überschreitung der Werte von 70 dB(A) L_{DEN} bzw. 60 dB(A) L_{Night} besteht kurzfristig dringender Handlungsbedarf. Hier ist die Gefahr gesundheitlicher Beeinträchtigungen nicht auszuschließen; die Grenzwerte für Lärmsanierung an Landesstraßen (in der Anpassung auf die Lärmindikatoren L_{DEN} und L_{Night}), die für Mischgebiete, Dorfgebiete und Kerngebiete 69 dB(A) tags bzw. 59 dB(A) nachts betragen, werden überschritten.

Im Bereich der A 8 besteht kein kurzfristiger Handlungsbedarf; es sind keine Betroffene in den relevanten Pegelklassen zu verzeichnen.

Maßnahmen, die kurzfristig und mit geringen Kosten realisiert werden können, sollten selbstverständlich eingeführt werden. Im Verlauf der L 128 besteht kurzfristig Handlungsbedarf; hier gibt es eine größere Anzahl von Menschen, die Pegeln ausgesetzt sind, die gesundheitliche Beeinträchtigungen hervorrufen können. Schulen liegen in keinem Gebiet in Pegelbereichen, in denen die Grenzwerte für Lärmsanierung erreicht oder überschritten würden, Krankenhäuser bzw. vergleichbare Einrichtungen gibt es keine im Gemeindegebiet Merchweiler.

10. Mittelfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung gesundheitlicher Gefährdungen

Die Empfehlungen des Umweltbundesamtes (UBA) und des Sachverständigenrates für Umweltfragen (SRU) gehen davon aus, dass bei einer Unterschreitung der Werte von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts eine gesundheitliche Gefährdung unwahrscheinlich ist.

In der Umgebung der L 112 wird mittelfristig Handlungsbedarf gesehen; da die Anzahl von Personen, die einer Überschreitung der Pegelwerte 65 dB(A) bzw. 55 dB(A) ausgesetzt sind, nicht unerheblich ist.

11. Langfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung von Belästigungen

Die Empfehlungen des Umweltbundesamtes (UBA) gehen davon aus, dass es bei einer Unterschreitung der Werte von 60 dB(A) tags bzw. 50 dB(A) nachts zu einer Minderung der erheblichen Belästigung durch Lärm kommt.

Zur Unterschreitung der vorgenannten Pegelwerte wären in der Umgebung aller betroffenen Straßen Maßnahmen erforderlich.

12. Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung

Derzeit sind keine Maßnahmen zur Lärminderung umgesetzt.

Geplant: Ausbau des Radweges entlang der L 112 zwischen Merchweiler und Bildstock. Der Ausbau des Alltagsradverkehrs kann zur Minderung des motorisierten Individualverkehrs beitragen.

Weitere Maßnahmen sind nicht bekannt.

13. Maßnahmen im Rahmen der Aktionsplanung

Der LfS beabsichtigt, zukünftig einen rund 2 km langen Abschnitt der L 128 im Bereich der Ortsdurchfahrt Merchweiler grundhaft zu erneuern. Durch den Einbau lärmindernder Asphalte kann hier eine Verbesserung erreicht werden.

14. Sonstige Maßnahmen

- Zur Verstetigung des Verkehrsflusses sollte generell auf eine geeignete, verkehrsabhängige Ampelschaltung, erreichbar durch eine Optimierung des Lichtsignalanlagenetzes, geachtet werden. Hierdurch lässt sich eine Verringerung lästiger Pegelspitzen, aber auch eine im Allgemeinen geringere subjektive Belästigung erreichen.
- Die Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit kann durch die Anzeige der momentan gefahrenen Geschwindigkeit des Fahrzeugs bzw. häufigere Kontrollen unterstützt werden.
- In den Ortsdurchfahrten, insbesondere im Gemeindebezirk Merchweiler, kann durch die Verlagerung von Schwerlastverkehren auf die L112 eine Verbesserung der Leichtigkeit des Verkehrs und damit eine Lärminderung erreicht werden.
- Bei Aufstellung / Fortschreibung eines Verkehrsentwicklungsplans oder großräumiger Verkehrsuntersuchungen werden möglichst frühzeitig Aussagen zur schalltechnischen Verträglichkeit der geplanten Maßnahmen getroffen.
- Der ordnungsgemäße Zustand der Straßenoberflächen ist durch regelmäßige Kontrollen und zeitnahe Instandsetzungen sicherzustellen. Insbesondere ist auf den lärmindernden Einbau der Kanaldeckel (verriegelte/ lärmindernde Abdeckungen) zu achten. Zusätzlich kann das Vermeiden einer Höhendifferenz zur Straßenoberfläche bspw. durch Distanzringe (Dämpfungsringe) erreicht werden.
- Bei erforderlich werdenden Grunderneuerungen aller Straßen ist zu prüfen, ob lärmgedimmte Deckschichten zum Einsatz kommen können (nach aktuellem Stand der Technik).
- Ein leistungsfähiges System des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) trägt nicht nur zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bei, es bewirkt auch, als positiven Nebeneffekt, die Reduzierung von Immissionsfaktoren wie Feinstäuben und Lärm.
- Der ÖPNV soll optimiert an bestehende Parkplätze (bspw. auch P+M-Plätze) angebunden werden. Das Angebot von Park- und Mitfahrerplätzen ist auszubauen.
- Anreize, verstärkt den ÖPNV zu nutzen, können auch durch Job-Tickets kommen.
- Die Kopplung der Verkehrsmittel (MIV, ÖPNV, Radfahrer, Fußgänger) muss weiter verbessert werden. Das bestehende System von Fahrrad- und Fußwegen ist, abgestimmt auf den ÖPNV, so zu gestalten, dass ein problemloser Wechsel der Verkehrsmittel ermöglicht wird. Der Komfort dieser Wege ist zu erhöhen.
- Eine Gemeindeentwicklung hin zum Konzept der „Gemeinde der kurzen Wege“ ermöglicht ebenfalls eine Reduktion der Verkehre. Einkaufsmöglichkeiten, soziale und medizinische Einrichtungen in den Ortskernen dienen auch einer Erhöhung der Attraktivität derselben.
- Da insbesondere nichtakustische Faktoren bei der Lärmwahrnehmung eine nicht zu unterschätzende Rolle spielen, sollten alle Möglichkeiten ergriffen werden, um auch durch „kleine“ Maßnahmen das Wohnumfeld zu verbessern (Straßenraumgestaltung, Bänke, Grünstreifen, Bepflanzungen etc.).
- Bei zukünftigen Planungen werden keine Neubaugebiete ohne die Konzeption von Lärmschutzmaßnahmen in lärmbelasteten Bereichen ausgewiesen.

- Bei Neubauten und Lückenschlüssen ist außerdem darauf zu achten, dass durch den Baukörper möglichst Ruhezone geschaffen werden.
- Die Bürger werden im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit (Informationen, Internet, Mitteilungsblatt) auf Möglichkeiten hingewiesen, zu einer lärmärmeren Fahrweise beizutragen (bspw. lärmgedämmte Reifen einsetzen – zusätzlicher Synergieeffekt der Kraftstoffeinsparung, 'Eco-Drive', Vermeiden überflüssiger Fahrten).

15. Synergieeffekte

Verkehrslärm ist kein monokausales Phänomen. Deshalb haben auch viele der vorgeschlagenen Maßnahmen keine eindimensionale Wirkung, sondern zeigen, insbesondere auch im Zusammenspiel, vielfältige Effekte:

Eine Verringerung der Geschwindigkeit führt auch zu einer Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und damit zu einer Abnahme des CO₂- und Schadstoffausstoßes und zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit. Eine „Gemeinde der kurzen Wege“ zeichnet sich durch höhere Attraktivität aus und leistet damit einen Beitrag zu einer Belebung der innerörtlichen Wohnquartiere.

Damit verbunden sind beispielsweise eine Verringerung des Flächenverbrauchs und der Versiegelung.

Durch die Förderung von Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie ÖPNV erhöht sich die touristische Attraktivität. Positive Effekte auf die Verkehrssicherheit sind zu verzeichnen. Durch den Modalwechsel weg vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) kommt es zu einer Verringerung von Verkehren mit positiven Auswirkungen auf Luftqualität und CO₂-Ausstoß.

16. Protokoll der öffentlichen Beteiligung

Die Beteiligung und Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Lärmaktionsplanung der 3. Runde der Gemeinde Merchweiler fand gemäß § 47d Abs. 3 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Zeit vom 9. Juli 2018 bis einschließlich 10. August 2018 während der allgemeinen Dienststunden statt.

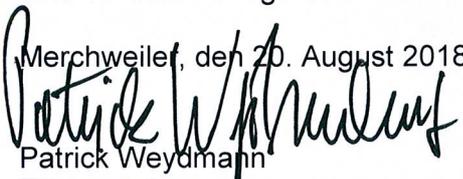
Gleichzeitig konnte die Lärmaktionsplanung der 3. Runde auf der Internetseite der Gemeinde unter www.merchweiler.de aufgerufen werden.

Ort und Dauer der Offenlage sowie der Hinweis auf die Internetpräsentation wurden im amtlichen Bekanntmachungsblatt der Gemeinde Merchweiler (Blickpunkt) Nr. 26/2018 vom 27. Juni 2018 veröffentlicht.

Die während der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen wurden zur Kenntnis genommen. Einer weiteren besonderen Abwägung durch die Gemeinde Merchweiler bedarf es nicht.

Der Gemeinderat der Gemeinde Merchweiler hat über den Lärmaktionsplan der 3. Runde in seiner öffentlichen Sitzung am 12.07.2018 beraten und ihn zur Kenntnis genommen. Da keine Abwägung und somit auch keine Änderung des Lärmaktionsplanes vorgenommen wurde, war eine erneute Vorlage beim Gemeinderat entbehrlich.

Merchweiler, den 20. August 2018


Patrick Weydmann
Bürgermeister



Quellenangabe:

Internetrecherche, Daten des Ministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz,
<http://saarland.de/umgebungslaerm.htm>,

Strategische Lärmkartierung der Hochschule Trier, Standort Umwelt-Campus Birkenfeld,
erstellt von Prof. Dr. Kerstin Giering und Dipl. Wirt.-Ing. (FH) Sandra Strünke-Banz

Lärmaktionsplanung Gemeinde Eppelborn, erstellt von Prof. Dr. Kerstin Giering, Bosen
<http://www.gemeinde-eppelborn.de/leben-und-wohnen/umwelt-und-natur/laermaktionsplan-gemeinde-eppelborn-2013>

Gemeindezahlen Merchweiler, Statistisches Amt Saarland
<https://www.saarland.de/11677.htm>

Musteraktionsplan des Landes Rheinland-Pfalz

Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06, FGSV

Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05, FGSV

Lärmindernde Fahrbahnbeläge, März 2014, Ulrich Peschel, Urs Reichart, Wolfram Bartolomaeus, Oliver Ripke, Ulrike Stöckert, Marek Zöller, Verlag: Umweltbundesamt

Nachhaltige Raum- und Verkehrsplanung, Christian Holz-Rau, Anka Derichs, Ute Jansen,
2005, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen