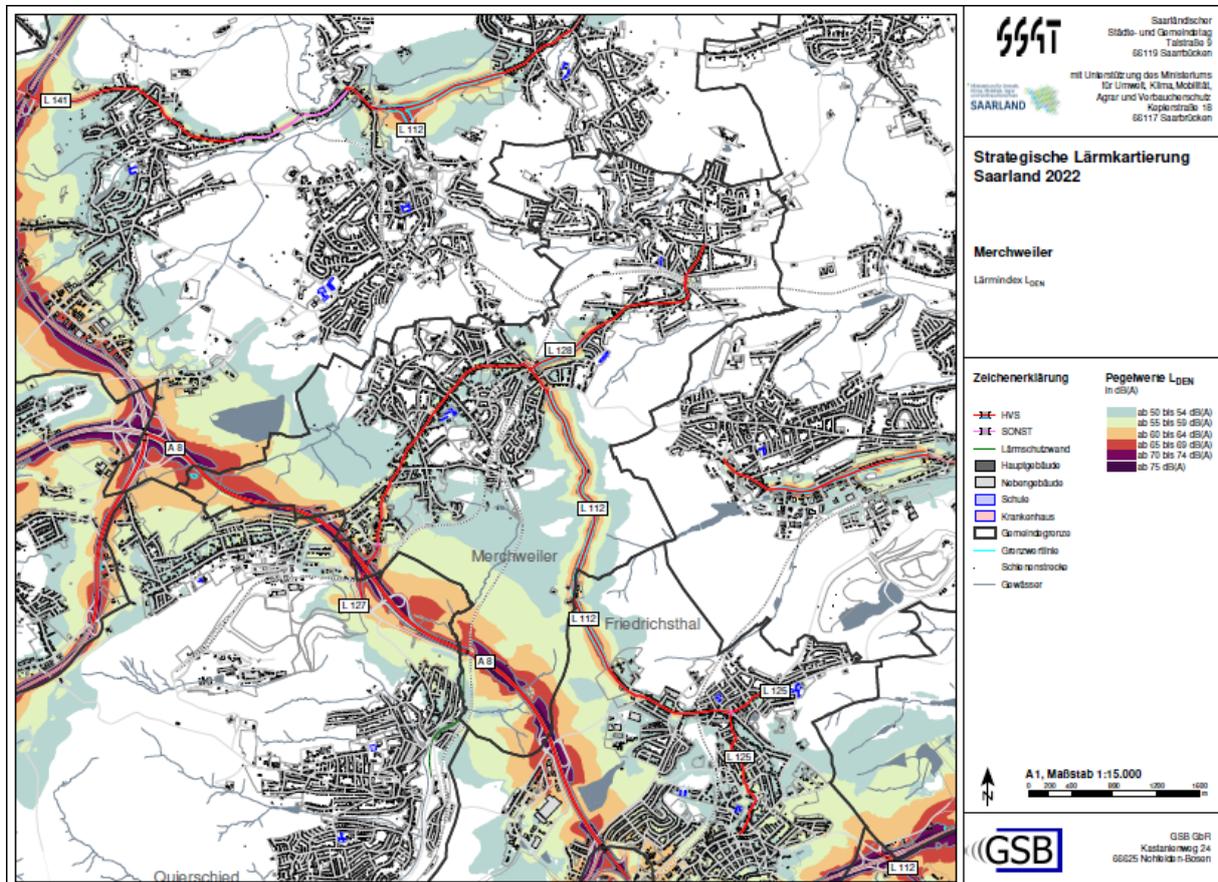


Lärmaktionsplanung 4. Runde der Gemeinde Merchweiler



Überarbeitung der Lärmaktionsplanung Stufe 3

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 4. 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: 10.052

Gesamtfläche Gemeinde in km²: 12,8

Anzahl der Wohnungen in der Gemeinde: 5.310

Gesamte Länge klassifizierter Straßen im Gemeindegebiet in km: 12

(Quelle: Statistisches Amt Saarland)

1. Betroffene Hauptverkehrsstraßen in der Gemeinde Merchweiler

- **A 8**
- **L 128**
- **L 127**
- **L 112**

Die betroffenen Straßenabschnitte in der Gemeinde Merchweiler sind die A8 (ca. 1.800 m), die L 128 (ca. 2.200 m), die L 127 (ca. 900 m) sowie die L 112 (ca. 600 m). Gegenüber der Lärmaktionsplanung Stufe 3 ist die L 129 aus der Betrachtung weggefallen.

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/ 955-264

Fax: 06825/ 955-143



Gemeindeschlüssel: 100430113113

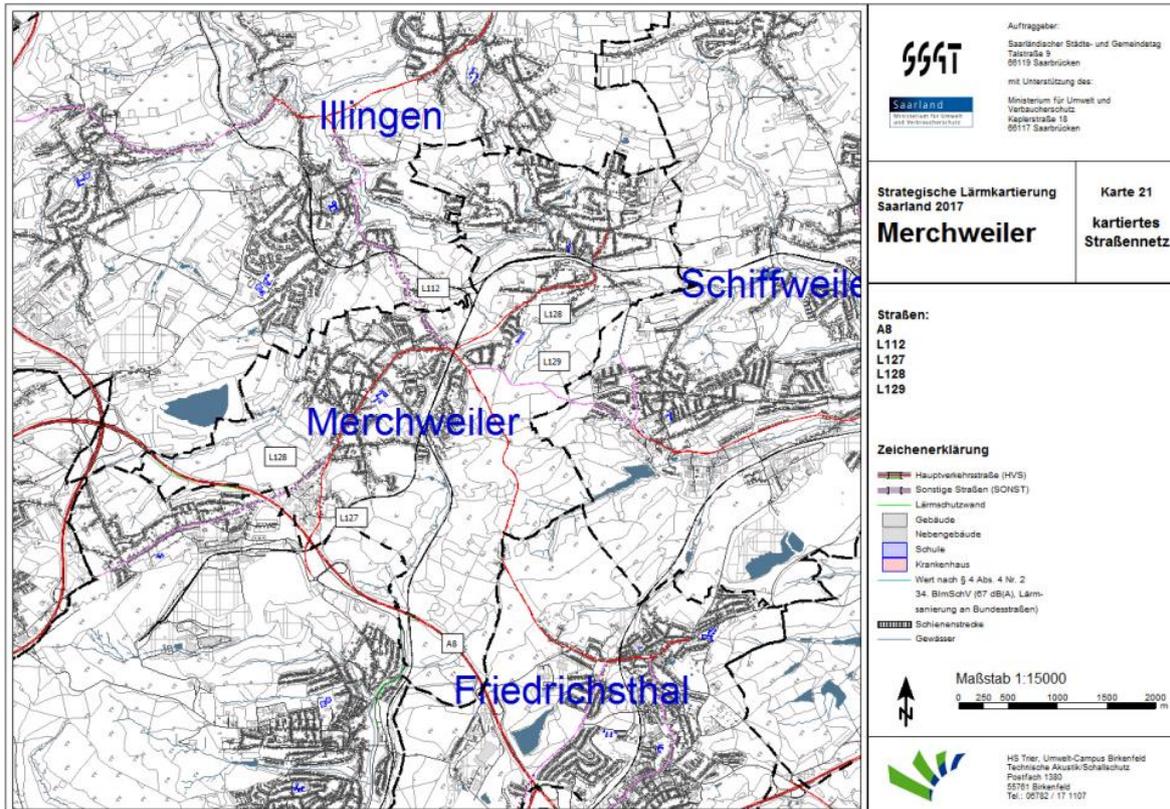
Die Gemeinden sind allerdings **nicht** die Träger der Baulast für die Bundes- und Landesstraßen. Zuständige Behörde ist hierfür der Landesbetrieb für Straßenbau.

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	2.190.000	6.000	1,2	Abzw. L 112	Abzw. L 296
L 128	1.496.500	4.100	0,5	Abzw. L 266	Abzw. L 127
L 128	3.613.500	9.900	1,8	Abzw. L 127	Abzw. L 112
L 128	2.591.500	7.100	1,8	Abzw. L 112	Abzw. L295
L 128	4.489.500	12.300	0,1	Abzw. L 295	Abzw. L 294
L 128	3.175.500	8.700	0,3	Abzw. L 294	Abzw. L 295
L 127	3.175.500	8.700	0,9	AS Merchweiler	Abzw. L 128
L 112	4.453.000	12.200	0,2	Abzw. L 129	Abzw. L 128
L 112	5.000.500	13.700	0,1	Abzw. L 128	Abzw. L 128
L 112	2.299.500	6.300	0,5	Abzw. L 128	Abzw. L 141R
L 112	3.066.000	8.400	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 4. 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 Lärm-minderungsplanung

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 wurde die Aktualisierung gemäß den Ergebnissen der Lärmkartierung 2017 vorgenommen und in der Lärmaktionsplanung der 3. Runde beschrieben.

Es erfolgt nun eine Aktualisierung des Lärmaktionsplans Stufe 3 gemäß den Ergebnissen der Lärmkartierung 2022. Die Änderungen werden in der Lärmaktionsplanung der 4. Runde beschrieben.

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 66 dB(A) tags und 56 dB(A) nachts bzw. für WA 64 dB(A) tags und 54 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)

Geltungsbereich	Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ²⁴	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ²⁵ sowie an Schienenwegen des Bundes ²⁶	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen ²⁷	Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen ²⁸
	Tag / Nacht [dB(A)]	Tag / Nacht [dB(A)]	Tag / Nacht [dB(A)]	Tag / Nacht [dB(A)]
Krankenhäuser, Schulen	57/47	64/54	70/60	45/35 (für Krankenhäuser)
Reines (WR) und Allgemeines Wohngebiet (WA)	59/49	64/54	70/60	50/35 (WR) 55/40 (WA)
Dorf-/Kern-/Mischgebiet	64/54	66/56	72/62	60/45
Urbanes Gebiet	64/54	-	-	63/45
Gewerbegebiet	69/59	72/62	75/65	65/50

²⁴ Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

²⁵ Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1201 und 12 Titel 891 05 Richtlinien für den Verkehrslärmschutz

an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

²⁶ Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1202 Titel 891 05

²⁷ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)

vom 23.11. 2007

²⁸ Die Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz

gegen Lärm – TA Lärm) konkretisiert für die im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu betrachtenden IE-Anlagen in Ballungsräumen die in der Nachbarschaft maximal zulässige Höhe der Geräuscheinwirkung

7. Zahl betroffener Menschen

In der Stufe 3 wurden folgende Betroffenheiten in der **Gesamtauswertung** ermittelt:

Die Betroffenheiten in der 3. Runde sind:

Intervalle	L _{DEN} ungerundet	Intervalle	L _{Night} 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		

Die Betroffenheiten in der 4. Runde sind:

Intervalle	LDEN		Intervalle	LNight	
	ungerundet	EU-Rundung		ungerundet	EU-Rundung
			50 bis 54	330	300
55 bis 59	335	300	55 bis 59	682	700
60 bis 64	334	300	60 bis 64	102	100
65 bis 69	699	700	65 bis 69	0	0
70 bis 74	50	100	>70	0	0
>75	0	0			

8. Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

Schwellen- werte	Anzahl der Wohnungen LDEN		Anzahl der Schulen LDEN	Anzahl der Krankenhäuser LDEN	Schwellen- werte	Fläche in km ² LDEN
	ungerundet	EU-Rundung				
> 55	722	700	0	0	> 55	3,61
> 65	379	400	0	0	> 65	0,89
> 75	0	0	0	0	> 75	0,20

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.

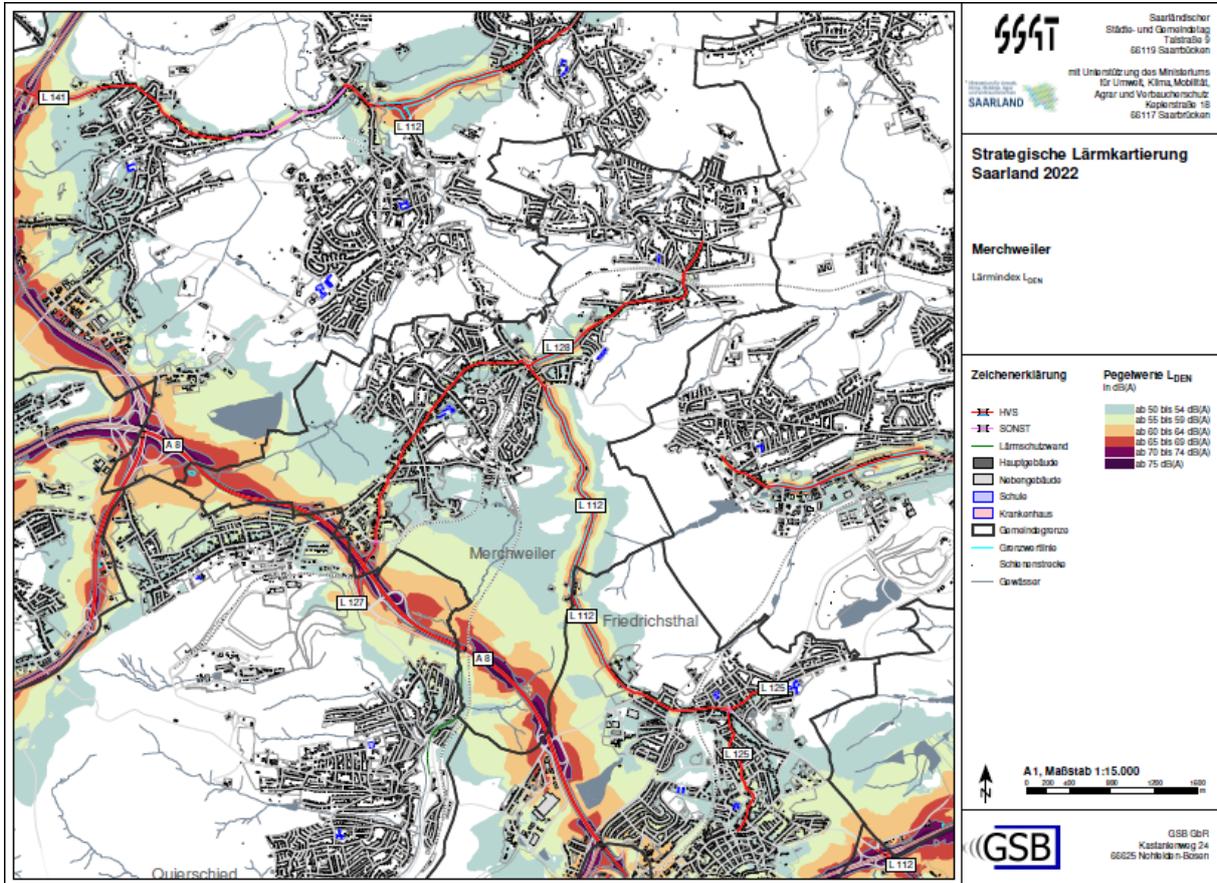


Abbildung 1 Verkehrslärmbelastung Gemeinde Merchweiler, Lärmindikator LDEN

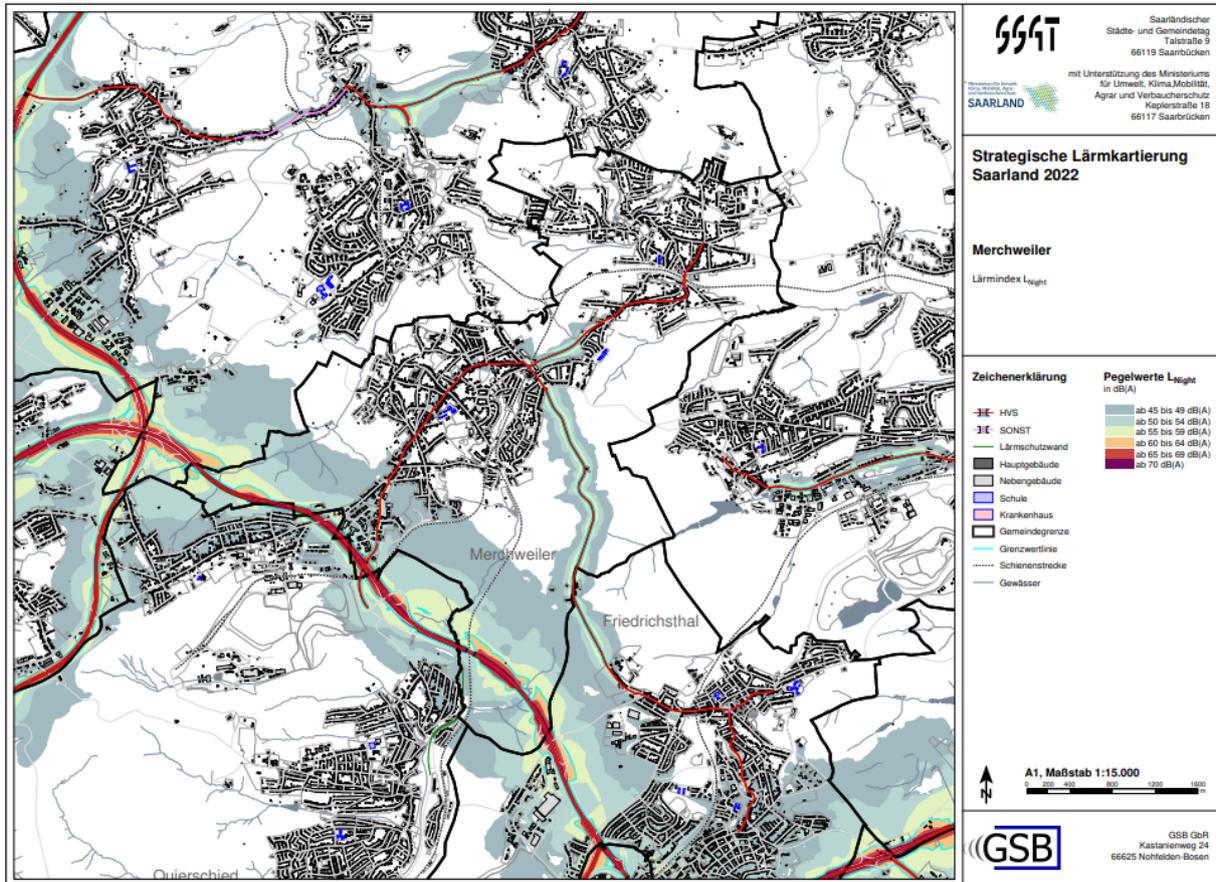


Abbildung 2 Verkehrslärmbelastung Gemeinde Merchweiler, Lärmindikator L_{Night}

9. Vordringlicher Handlungsbedarf: Überschreitung der Grenzwerte der Lärmsanierung

Bei Überschreitung der Werte von 65 dB(A) L_{DEN} bzw. 55 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. Langfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung von Belästigungen

Die Empfehlungen des Sachverständigenrats für Umweltfragen (SRU) gehen davon aus, dass bei einer Unterschreitung der Werte von 50 dB(A) tags bzw. 40 dB(A) nachts Lärmbelästigungen vermieden werden können. Zum Erreichen dieser Zielwerte ist ein langfristiges, durch den Bund und das Land zu entwickelndes Verkehrslärmschutzkonzept erforderlich

11. Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung

Umgesetzt:

Seit der 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde bereits ein Teil der Strecke der L112 zwischen Merchweiler und Bildstock mit einem Radweg für Alltagsradverkehr ausgebaut. Des Weiteren wurde bereits ein Teilabschnitt der Hauptstraße in Merchweiler mit neuem Asphalt saniert.

Geplant:

Das noch fehlende Stück der L112 zwischen Merchweiler und Bildstock soll ebenfalls mit einem Radweg für Alltagsradverkehr ausgebaut werden. Zudem sollen noch weitere Große Teilabschnitte der Hauptstraße in naher Zukunft durch neuen Asphalt saniert werden.

12. 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.
- Eine Verringerung der Geschwindigkeit von 50 Km/h auf 30 Km/h pro Stunde kann im Bereich der stark belasteten Ortsdurchfahrten neben der Erhöhung der Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer auch zu einer Lärmreduktion führen. Entsprechende Untersuchungen gehen von einer Reduzierung im Mittel zwischen 2 und 3 Dezibel aus.
- 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 lärmgeminderte 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. lärmgeminderte Reifen einsetzen – zusätzlicher Synergieeffekt der Kraftstoffeinsparung, 'Eco-Drive', Vermeiden überflüssiger Fahrten).

13. 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. Durch die verstärkte Nutzung von E-Mobilität werden überdies unmittelbare Schadstoffemissionen im Verkehrsraum deutlich reduziert.

14. Protokoll der öffentlichen Beteiligung

Die Beteiligung und Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Lärmaktionsplanung der 4. Runde der Gemeinde Merchweiler fand gemäß § 47d Abs 3 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Zeit vom 27.11.2024 bis einschließlich 12.12.2024 während der allgemeinen Dienststunden sowie über ein Formular auf unserer Homepage (www.Merchweiler.de) statt.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sind bei der Gemeinde Merchweiler keine Stellungnahmen eingegangen. Aufgrund dessen bedurfte es keiner besonderen Abwägung oder Anpassung des Lärmaktionsplanes.

Der Gemeinderat der Gemeinde Merchweiler hat über den Lärmaktionsplan der 4. Runde in seiner öffentlichen Sitzung am 12.12.2024 beraten und diesen zur Kenntnis genommen. Da keine Abwägung und somit auch keine Änderung des Lärmaktionsplanes vorgenommen wurde war eine erneute Vorlage beim Gemeinderat nicht erforderlich.

Merchweiler, den 18. Dezember 2024
gez.

Patrick Weydmann
Bürgermeister

Quellenangabe:

- Lärmaktionsplanung Gemeinde Eppelborn
[LAP-2024-Bericht-Weiterleitung-EK.pdf](#)
- Gemeindezahlen Merchweiler, Statistisches Amt Saarland
- LAI Hinweise zur Lärmaktionsplanung
[Lärmaktionsplanung LAI Hinweise](#)
- Umweltbundesamt, „Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte von Maßnahmen“, Dessau, 2023
- FGSV, RSto 12, Köln, 2012
- FGSV, RAS 06, Köln, 2012
- Strategische Lärmkarten des Ministeriums für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
[Strategische Lärmkartierung 4. Runde - saarland.de](#)