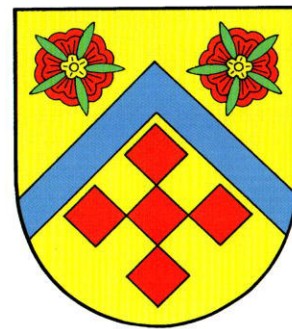




Lärmaktionsplan

Gemeinde Dötlingen – Umsetzung der 4. Stufe der Umgebungs- lärmrichtlinie



Der vorliegende Lärmaktionsplan (LAP) ist eine Fortschreibung der Runde 3.

Auftraggeber: Gemeinde Dötlingen
Hauptstraße 26

27801 Neerstedt

Bearbeiter: Dipl.-Geogr. Heike Wessels
Projekt-Nr.: 2024-006 (2024-006 - t3 Gutachten)
Datum: 20.06.2024

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Allgemeine Angaben | 1 |
| 1.1 | Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde..... | 1 |
| 1.2 | Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird | 1 |
| 1.3 | Rechtlicher Hintergrund | 2 |
| 1.4 | Geltende Lärmgrenzwerte | 2 |
| 2 | Bewertung der Ist-Situation | 3 |
| 2.1 | Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten..... | 3 |
| 2.2 | Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind | 4 |
| 2.3 | In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen..... | 4 |
| 2.3.1 | Belastete Wohngebäude an der A 1, L 338 und südlicher Teil der B 213 | 4 |
| 2.3.2 | Belastete Wohngebäude an der B 213..... | 8 |
| 3 | Maßnahmenplanung | 10 |
| 3.1 | Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung..... | 10 |
| 3.2 | Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete) | 10 |
| 3.3 | Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm | 11 |
| 3.4 | Schutz ruhiger Gebiete | 11 |
| 3.5 | Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert | 12 |
| 4 | Mitwirkung der Öffentlichkeit | 13 |
| 4.1 | Zeitraum und Art der Öffentlichkeitsbeteiligung | 13 |
| 4.2 | Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit | 13 |
| 5 | Inkrafttreten des Aktionsplans | 13 |

Anlagen

| | |
|----------|--|
| Anlage 1 | Übersicht der nationalen Immissionsgrenz-, Auslöse- und Richtwerte |
| Anlage 2 | Straßenlärm L_{DEN} 2022 |
| Anlage 3 | Straßenlärm L_{night} 2022 |
| Anlage 4 | Ruhige Gebiete |

Literaturverzeichnis

Für die Erstellung der schalltechnischen Untersuchung wurden folgende projektbezogenen Unterlagen (Bebauungspläne, etc.) verwendet:

- Schreiben des Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz – Ref. 34 – 40500/1/34/060-0386-001

Des Weiteren wurden folgende Regelwerke (DIN-Normen, Verordnungen, etc.) verwendet:

- Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) (19.09.2022): LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (23.11.2007): Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm – Lärm-schutzrichtlinien-StV
- DIN 18005-1 Beiblatt 1 Schallschutz im Städtebau – Berechnungsverfahren; Schalltechni-sche Orientierungswerte für die städtebauliche Planung. Mai 1987
- Richtlinie 2002/49/EH des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
- Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97. (ARS Nr. 26/1997 StB 15/14.80.13-65/11 Va97 vom 02.07.1997, VkB1. 1997, S. 434 und ARS Nr. 21/2006 StB 13/144.4/2/02-11/5221247 vom 04.08.2006, VkB1. 2006 S. 665)
- Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Techni-sche Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMB1 Nr. 26/1998 S. 503) geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01.06.2017 (Banz AT 08.06.2017 B5)
- Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Ver-kehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist
- Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) (34. BImSchV) (§ 47 f des Bundes-Immissionsschutz-gesetzes, der durch Artikel 1 des Gesetzes zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewer-tung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 (BGBl. I S. 1794) eingefügt worden ist)

1 Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Für die Lärmaktionsplanung inklusive der Interpretation der Ergebnisse ist die Gemeinde Dötlingen zuständig.

Gemeinde Dötlingen
Hauptstraße 26
27801 Neerstedt

Telefon: 04432 – 950 0
Fax: 04432 – 950 100
Internet: www.doetlingen.de

Gemeindekennzahl: 03 4 58 003

E-Mail: gemeinde.doetlingen@doetlingen.de

1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird

Die Gemeinde Dötlingen liegt im Landkreis Oldenburg. Sie befindet sich südlich der Stadt Oldenburg und grenzt im Süden an die Stadt Wildeshausen. Dötlingen liegt inmitten einer ländlichen Umgebung mit vielen Feldern und Wäldern. Die Landschaft ist geprägt von sanften Hügeln und kleinen Flüssen. Insgesamt ist die geographische Lage ideal für Naturliebhaber und Erholungssuchende.

Zur Gemeinde Dötlingen gehören die 15 Bauernschaften Barel, Brettorf I, Brettorf II, Dötlingen I, Dötlingen II, Geveshausen, Hockensberg, Iserloy, Klattenhof, Neerstedt I, Neerstedt II, Nuttel, Ostrittrum, Rhade und Wehe. Sitz der Gemeindeverwaltung ist Neerstedt.

Die Gesamtfläche der Gemeinde beträgt ca. 102,2 km², davon werden ca. 6.616 ha landwirtschaftlich genutzt. Die restliche Fläche setzt sich im Wesentlichen zusammen aus 2.051 ha Waldfläche, 271 ha Wohnbauflächen, 121 ha Industrie- und Gewerbefläche und 90 ha Wasserflächen. Die Gemeinde hat rund 6.817 Einwohner (Stand: 30.06.2023).

Hauptverkehrsstraßen im Gemeindegebiet sind die Bundesautobahn A 1 sowie Straßenabschnitte der L 338 und L 872/B 213. Die Straßenzüge befinden sich im Osten bzw. äußersten Süden des Gemeindegebietes.

Aufgrund ihrer Verkehrsmengen gehören die A 1, die L 872/B 213 und die L 338 zu den im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG¹ (URL) zu betrachtenden Hauptverkehrsstraßen. Zu den Hauptverkehrsstraßen gehören nach Definition des § 47b BImSchG Bundesautobahnen sowie Bundes- und Landesstraßen. Kreis- und Gemeindestraßen bleiben unabhängig von der Verkehrsmenge unberücksichtigt. Damit eine Hauptverkehrsstraße im Rahmen der 4. Runde der Lärmaktionsplanung berücksichtigt wird, muss eine Verkehrsbelastung von mindestens 3 Mio. Kfz pro Jahr vorherrschen.

Es wurden Verkehrsdaten basierend auf der Fortschreibung bzw. Hochrechnung der Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2015 und der temporären Messung 2016 – 2019 auf das Jahr 2019 für die Berechnung verwendet. Folgende durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen (DTV) sind auf den zu betrachtenden Straßenabschnitten berücksichtigt worden:

¹ Richtlinie 2002/49/EH des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.

- A 1 56.000 Kfz/24 h
- L 872/B 213 9.500 bis 13.100 Kfz/24 h
- L 338 12.300

Durch das Gemeindegebiet führt die Bahnlinie Delmenhorst-Wildeshausen-Vechta, auf der im Wesentlichen die Nordwest Bahn verkehrt. Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie¹ sind auch Haupteisenbahnstrecken mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr zu berücksichtigen. Für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung an Schienenstrecken ist gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. Die Strecke Delmenhorst-Wildeshausen-Vechta gehört nicht zu den zu kartierenden Strecken.

Vom Fluglärm entsprechend den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie¹ ist die Gemeinde Dötlingen nicht betroffen.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Die Lärmaktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG¹ und deren nationaler Umsetzung in §§ 47 a-f BImSchG sowie der Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV². Die Lärmaktionspläne dienen der Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen.

In der aktuellen 4. Runde der Lärmaktionsplanung sind die Berechnungs- und Bewertungsmethoden geändert worden. Bisher wurden vorläufige Berechnungsmethoden verwendet. Seit 2021 gelten die endgültigen Fassungen, die erstmals in Runde 4 angewendet werden und als gemeinsame Berechnungsmethode für alle EU-Staaten als CNOSSOS-DE zusammengefasst wurden.

1.4 Geltende Lärmgrenzwerte

Verbindliche Grenz- oder Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung sind in Deutschland nicht rechtlich definiert und vorgegeben. Auslösewerte sind die Belastungsschwellen, bei deren Erreichen bzw. Überschreiten Schallschutzmaßnahmen in Betracht gezogen oder ergriffen werden sollen. Sie dienen der Lärmaktionsplanung als Orientierungshilfe für die Dringlichkeit von Maßnahmen. Anders als bei Grenzwerten löst das Überschreiten von Auslösewerten keine rechtlich begründeten Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen aus.

Als Auslösewert wird ein Mittelungspegel L_{DEN} (gewichteter Lärmpegel day/evening/night) von 65 dB(A) bzw. L_{night} von 55 dB(A) für Hauptverkehrsstraßen empfohlen.³ National geltende Grenz- und Richtwerte (Anlage 1) können nur zur Orientierung herangezogen werden, da sie auf anderen Berechnungsverfahren beruhen. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort erforderlich.

¹ Richtlinie 2002/49/EH des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.

² Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) (34. BImSchV) (§ 47 f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, der durch Artikel 1 des Gesetzes zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 (BGBl. I S. 1794) eingefügt worden ist).

³ Schreiben des Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz – Ref. 34 – 40500/1/34/060-0386-001.

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Lärmkarten wurden vom Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz im Internet unter <http://www.umwelt.niedersachsen.de> veröffentlicht. Das gilt ebenso für die nachfolgenden statistischen Daten der Gemeinde Dötlingen.

Tabelle 1 – Geschätzte Zahl der von Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen in der Gemeinde, auf die nächste Hunderterstelle gerundet (Stand: 15.06.2023)

| Durch Hauptverkehrsstraßen belastete Menschen (nach BEB) | | | | | |
|--|-----|-----------------------------------|----------------------|-----|---------------------------------------|
| Pegelklassen [dB(A)] | | Zeitraum | Pegelklassen [dB(A)] | | Zeitraum |
| Von | bis | 24 Stunden (L _{DEN}) | von | bis | 22 bis 6 Uhr (L _{night}) |
| > 55 | 59 | 400 | > 50 | 54 | 400 |
| > 60 | 64 | 200 | > 55 | 59 | 200 |
| > 65 | 69 | 100 | > 60 | 64 | 100 |
| > 70 | 75 | 0 | > 65 | 70 | 0 |
| > 75 | | 0 | > 70 | | 0 |
| Summe | | 700 | Summe | | 700 |

Tabelle 2 – von Hauptverkehrsstraßen belastete Fläche [km²] und geschätzte Zahl der Wohnungen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet), Krankenhäuser und Schulen in der Gemeinde (Stand: 15.06.2023)

| L _{DEN} dB(A) | Durch Hauptverkehrsstraßen belastete | | | |
|---------------------------|--------------------------------------|-----------|----------|----------------|
| | Flächen ([km ²]) | Wohnungen | Schulen* | Krankenhäuser* |
| > 55 | 15,1 | 300 | 0 | 0 |
| > 65 | 4,1 | 100 | 0 | 0 |
| > 75 | 0,9 | 0 | 0 | 0 |

* Bei Schulen und Krankenhäusern wird jeweils die Anzahl der belasteten Einzelgebäude ausgewiesen.

Anzahl der Fälle für ischämische Herzkrankheiten: 0

Anzahl Fälle starker Belästigung: 108

Anzahl Fälle starker Schlafstörung: 44

Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen in Dötlingen befinden sich in Anlage 2 und 3.

2.2 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sollen vorrangig die am stärksten belasteten Straßenabschnitte identifiziert werden, um die Anzahl der Bürger mit hohen und sehr hohen Belastungen bevorzugt zu senken. Die Landesregierung hat für die Diskussion von Maßnahmen innerhalb der Lärmaktionsplanung empfohlen, dass die Auslösewerte von 65/55 dB(A) Tag/Nacht überschritten sein sollten. Die Gemeinde Dötlingen folgt dieser Empfehlung.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung zeigen gegenüber der Runde 3 eine höhere Betroffenheit durch den Verkehrslärm. Grund dafür ist das geänderte Berechnungsverfahren sowie das geänderte Verfahren zur Auswertung betroffener Anwohner. Die Belastungen beziehen sich auf die Außenseiten der Fassaden, die Anzahl der Personen ist gemittelt und wurde nach der Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) ermittelt.

Unterhalb des Auslösewertes von ganztägig 65 dB(A) sind 600 Einwohner und von nachts 55 dB(A) sind 400 Einwohner betroffen. Die Auslösewerte überschritten werden dagegen ganztägig für 100 Personen und nachts für 300 Personen.

Die Lärmbelastungen können wie folgt beurteilt werden:

0 Menschen sind ganztägig sehr hohen Belastungen (ab 70 dB(A)) ausgesetzt und
100 Menschen sind nachts sehr hohen Belastungen (ab 60 dB(A)) ausgesetzt.

100 Menschen sind ganztägig hohen Belastungen (65 bis 69 dB(A)) ausgesetzt und
200 Menschen sind nachts hohen Belastungen (55 bis 59 dB(A)) ausgesetzt.

200 Menschen sind ganztägig Belastungen (60 bis 64 dB(A)) ausgesetzt und
400 Menschen sind nachts Belastungen (50 bis 54 dB(A)) ausgesetzt.

Für eine Bewertung können die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung herangezogen werden. Ein gesetzlicher Anspruch für die belasteten Menschen auf Lärmmin- derung allein aus der strategischen Lärmkartierung besteht nicht.

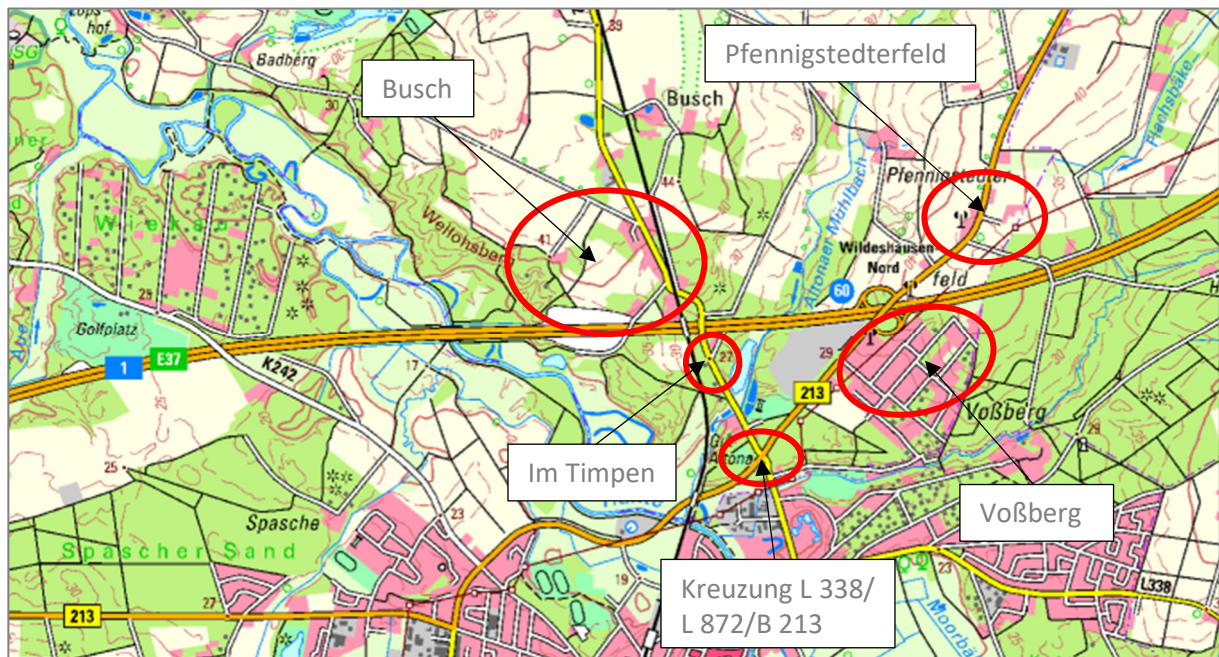
2.3 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

In erster Linie werden die durch die Hauptverkehrsstraßen am stärksten belasteten Wohnge- bäude betrachtet. Um belastete Bereich zu ermitteln, sind die von der Zentralen Unterstüt- zungsstelle Luftreinhaltung, Lärm und Gefahrenstoffe beim GAA Hildesheim (ZUS LLG) im Rah- men der strategischen Lärmkartierung 2022 berechneten und zur Verfügung gestellten Fassa- denpegel an einzelnen Wohngebäuden verwendet worden. Es wird dabei auf den Nacht-Pegel (L_{night}) zurückgegriffen, da dieser am ehesten dem Nachtwert aus dem Berechnungsverfahren der RLS-19 entspricht.

2.3.1 Belastete Wohngebäude an der A 1, L 338 und südlicher Teil der B 213

An der südlichen Gemeindegrenze sind Gebäude nördlich und südlich der A 1 Belastungen von $L_{\text{night}} > 55$ dB(A) ausgesetzt. Es handelt sich um die Bereiche Busch, Pfennigstedterfeld, Im Tim- pen, Voßberg und Kreuzung L 338/L 872/B 213.

Abbildung 1 – Kennzeichnung der Bereiche an der A 1; L 338 und südlicher Teil der B 213



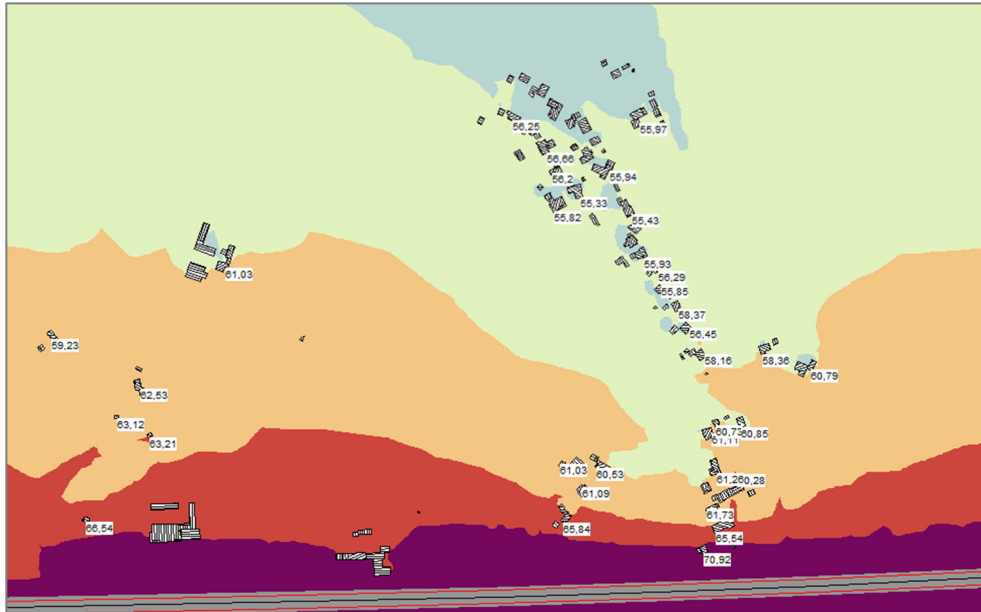
Bereich Busch

Im Bereich Busch sind sowohl Wohngebäude an der Wildeshäuser Straße als auch Gebäude im Außenbereich betroffen. An der Wildeshäuser Straße sind überwiegend Einfamilienhäuser betroffen. Die Lärmpegel betragen nachts zwischen 56 dB(A) und 71 dB(A). Die Bebauung befindet sich im nördlichen Teilbereich in einem Allgemeinen Wohngebiet (WA), der südliche Siedlungsbereich ist als Außenbereich mit einer Schutzbedürftigkeit entsprechend der eines Mischgebietes (MI) zu werten.

Bei den Gebäuden im Außenbereich sind einzelstehende Einfamilienhäuser sowie das Wohnhaus eines landwirtschaftlichen Betriebs betroffen. Die Lärmpegel liegen nachts zwischen 59 dB(A) und 67 dB(A). Die betroffenen Wohngebäude liegen im Außenbereich und werden hinsichtlich der Schutzbedürftigkeit wie Mischgebiete (MI) eingestuft.

Die entsprechenden Lärmsanierungswerte der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) werden an den Wohngebäuden zum Teil deutlich überschritten.

Abbildung 2 – Buschheide – Ausschnitt aus der Lärmkartierung mit den vom GAA Hildesheim berechneten Fassadenpegeln L_{night}



Bereich Pfennigstedterfeld

Im Bereich Pfennigstedterfeld sind insgesamt sechs Wohngebäude betroffen. Auch hier handelt es sich um einzelstehende Einfamilienhäuser und die Wohngebäude von landwirtschaftlichen Betrieben. Die Lärmpegel liegen nachts zwischen 57 dB(A) und 66 dB(A). Die betroffenen Wohngebäude liegen im Außenbereich und werden hinsichtlich der Schutzbedürftigkeit wie Mischgebiete (MI) eingestuft. Der entsprechende Lärmsanierungswert der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) von 56 dB(A) nachts wird an den Wohngebäuden zum Teil deutlich überschritten.

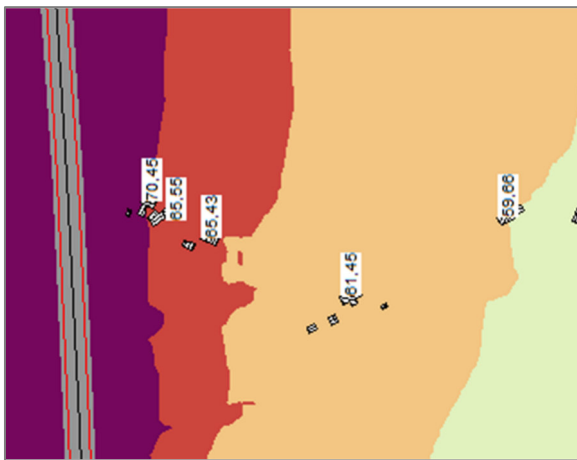
Abbildung 3 – Pfennigstedterfeld – Ausschnitt aus der Lärmkartierung mit den vom GAA Hildesheim berechneten Fassadenpegeln L_{night}



Bereich Im Timpen

Es sind insgesamt fünf einzelnstehende Einfamilienhäuser betroffen. Die Lärmpegel liegen nachts zwischen 60 dB(A) und 71 dB(A). Die betroffenen Wohngebäude liegen im Außenbereich und werden hinsichtlich der Schutzbedürftigkeit wie Mischgebiete (MI) eingestuft. Die entsprechenden Lärmsanierungswerte der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) von 56 dB(A) nachts werden an den Wohngebäuden zum Teil deutlich überschritten.

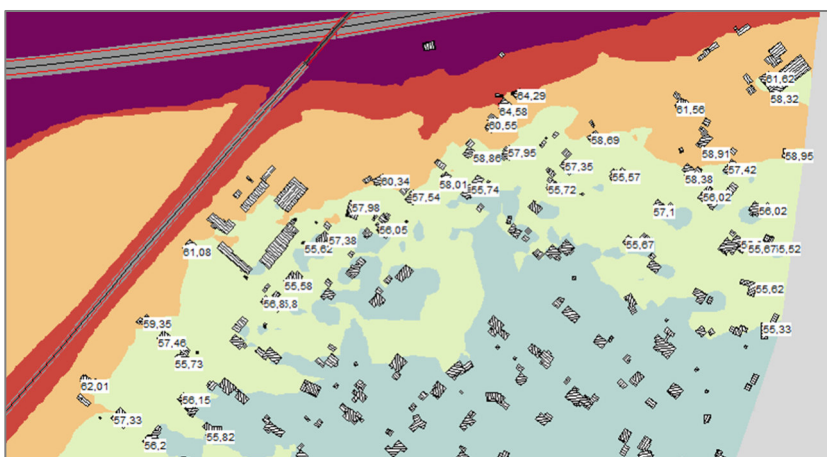
Abbildung 4 – Im Timpen – Ausschnitt aus der Lärmkartierung mit den vom GAA Hildesheim berechnet Fassadenpegeln L_{night}



Bereich Voßberg

Am Voßberg sind Wohngebäude angrenzend an die A 1 und die B 213 betroffen. Es handelt sich um Einfamilienhäuser, die in einem Reinen Wohngebiet (WR) liegen. Die Lärmpegel liegen nachts zwischen 56 dB(A) und 65 dB(A). Der entsprechende Lärmsanierungswert der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) von 54 dB(A) nachts wird an den Wohngebäuden zum Teil deutlich überschritten.

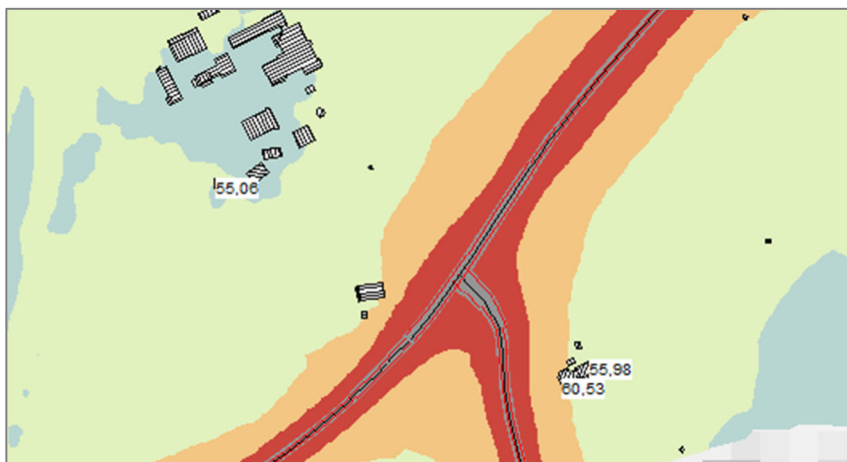
Abbildung 5 – Voßberg – Ausschnitt aus der Lärmkartierung mit den vom GAA Hildesheim berechnet Fassadenpegeln L_{night}



Bereich Kreuzung L 338/L 872/B 213

Im Kreuzungsbereich sind drei Wohngebäude betroffen. Bei dem nördlichen Gebäude handelt es sich um Gebäude des „Hotel Gut Altona“, bei den südlichen Gebäuden handelt es sich um einzelstehende Einfamilienhäuser. Die Lärmpegel liegen nachts zwischen 55 dB(A) und 61 dB(A). Die betroffenen Wohngebäude liegen im Außenbereich und werden hinsichtlich der Schutzbedürftigkeit wie Mischgebiete (MI) eingestuft. Der entsprechende Lärmsanierungswert der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) von 56 dB(A) nachts wird an den Wohngebäuden überschritten.

Abbildung 6 – Kreuzung L 338/L 872/ B 213 – Ausschnitt aus der Lärmkartierung mit den vom GAA Hildesheim berechneten Fassadenpegeln L_{night}



2.3.2 Belastete Wohngebäude an der B 213

An der B 213 sind insgesamt 11 Wohngebäude betroffen. Es handelt sich um einzelstehende Einfamilienhäuser und Wohngebäude von landwirtschaftlichen Betrieben. Nachts liegen die Pegelwerte zwischen 57 dB(A) und 65 dB(A). Die betroffenen Wohngebäude liegen im Außenbereich und werden hinsichtlich der Schutzbedürftigkeit wie Mischgebiete (MI) eingestuft. Der entsprechende Lärmsanierungswert der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) von 56 dB(A) nachts wird an den Wohngebäuden überschritten.

Westlich der B 213 befindet sich das Gewerbegebiet Hockensberg. Im Bebauungsplan sind Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie Betriebsinhaber und Betriebsleiter ausgeschlossen.

Abbildung 7 – Übersicht über die betroffenen Gebäude an der B 213

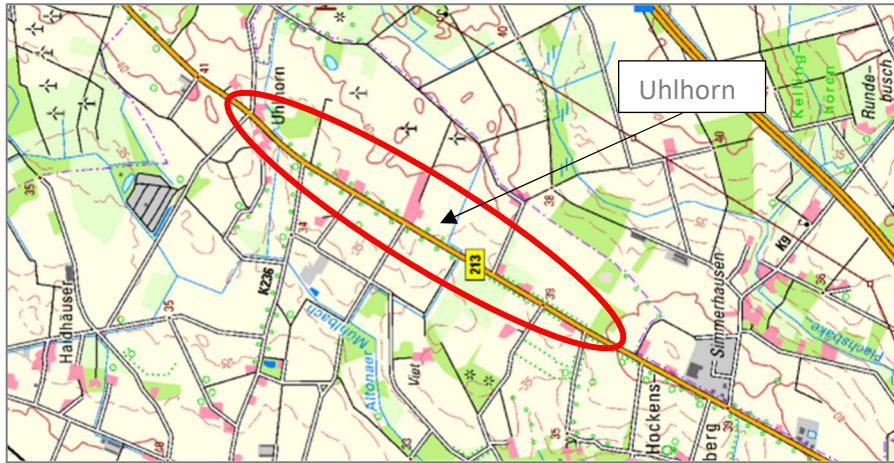
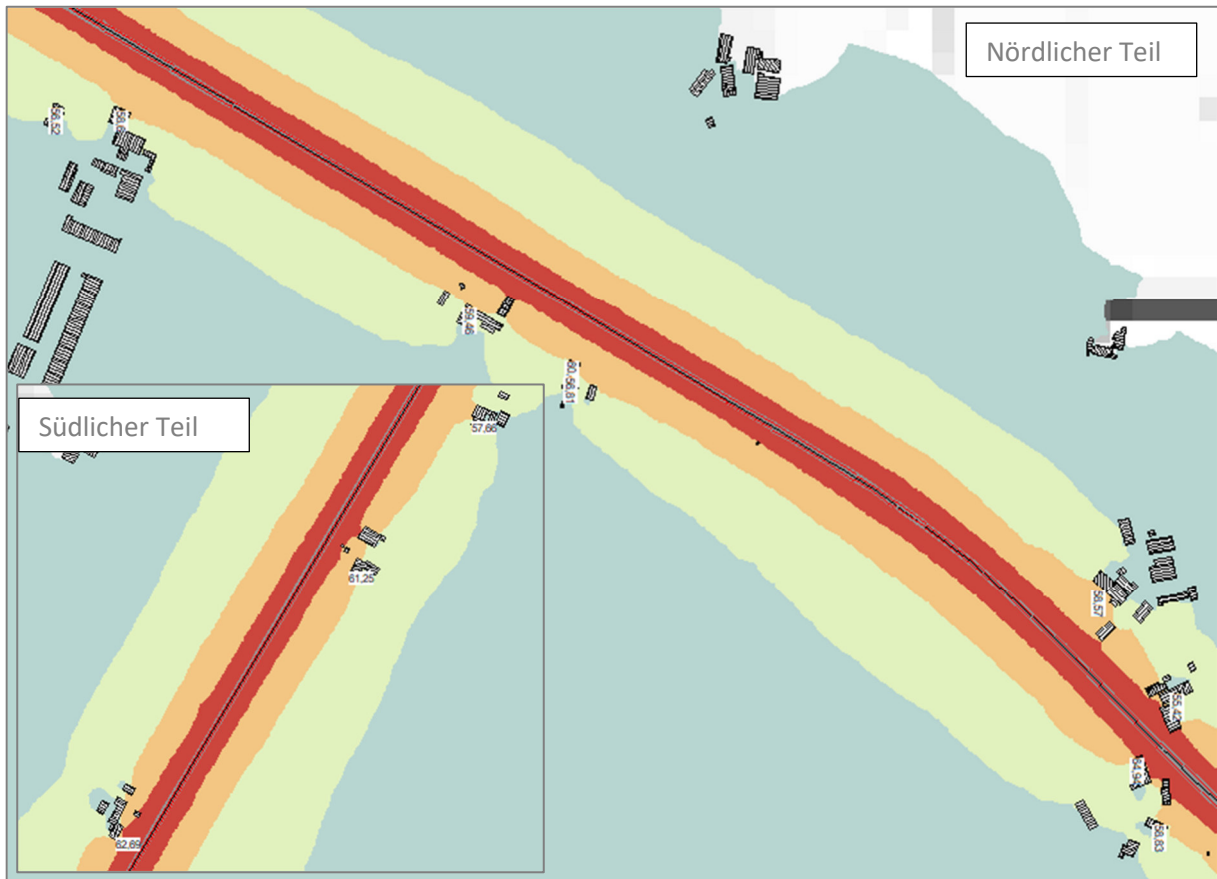


Abbildung 8 – B 213 – Ausschnitt aus der Lärmkartierung mit den vom GAA Hildesheim berechneten Fasadenepegeln L_{night}



3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Ausgewiesene Maßnahmen zur Lärminderung, die in der Vergangenheit geplant und durchgeführt wurden, sind nur an der A 1 vorhanden. Südlich der A 1 befindet sich ein Schallschutzwall mit einer Höhe von etwa 4 m, der für eine Minderung der Verkehrsgläusche im Wohngebiet am Voßberg sorgt.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete)

An Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags
- Bau bzw. Erhöhung von Schallschutzwänden und -wällen (aktive Schallschutzmaßnahmen)
- Verstetigung des Verkehrs
- Einbau von Schallschutzfenstern (passive Schallschutzmaßnahmen)

Für die betrachteten Hauptverkehrsstraßen A 1, L 872/B 213 und L 338 ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) der zuständige Baulastträger. Maßnahmen zur Lärminderung an den Hauptverkehrsstraßen müssen in Zusammenarbeit mit der NLStBV abgestimmt und erarbeitet werden.

Ziel der vorliegenden Lärmaktionsplanung ist es, für Wohngebäude mit einer sehr hohen und hohen Belastung eine Überschreitung der Auslösewerte von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts¹ zu vermeiden. Zur Ermittlung, ob eine Überschreitung vorliegt, ist jedoch eine Berechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-19 erforderlich, die von der im Rahmen der Lärmkartierung nach der Umgebungslärmrichtlinie anzuwendenden CNOSSOS-DE abweicht.

Konkrete Maßnahmen sind an den Straßen nicht vorgesehen. Als Empfehlung wird die Prüfung von Lärmsanierungsmaßnahmen auf der Basis der reduzierten Auslösewerte gemäß der Tabelle im Anhang 1 für die betroffenen Wohngebäude ausgesprochen. An den belasteten Wohngebäuden ist somit der Einsatz von passiven Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster, etc.) zu prüfen. Die Maßnahme wird durch den Bund im Rahmen der Lärmsanierung gefördert. Ob Schallschutzfenster eingebaut werden, entscheidet die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in Verbindung mit den Eigentümern.

Des Weiteren will die Gemeinde Dötlingen im Rahmen einer geplanten Sanierung der betreffenden Straßenabschnitte beim Baulastträger darauf einwirken, dass ein lärmindernder Asphalt eingebaut wird. Die Pegelminderung des lärmindernden Asphalts sollte mindestens 3 dB(A) betragen. Darüber hinaus wird empfohlen, die Fahrbahnoberflächen immer in einem ordnungsgemäßen Zustand zu halten, so dass neben den Abrollgeräuschen keine weiteren Geräusche entstehen.

¹ Schreiben des Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz – Ref. 34 – 40500/1/34/060-0386-001.

Ob eine Senkung der Höchstgeschwindigkeit insbesondere auf der A 1 in Frage kommt, kann nur über eine separate Prüfung der Richtwerte gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV ermittelt werden. Durch die Berechnung nach der nationalen Richtlinie wird ermittelt, ob bei einer ausreichenden Anzahl von Wohngebäuden die in Anhang 1 genannten Richtwerte überschritten werden. Erst dann kann entschieden werden, ob eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen möglich ist.

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Die Gemeinde Dötlingen ist mit den Hauptverkehrsstraßen A 1, L 872/B 213 und L 338 betroffen, die nicht in der gemeindlichen Baulast liegen. Daher wird auch zukünftig auf den Baulastträger und die für die verkehrsrechtlichen Maßnahmen zuständigen Behörden eingewirkt, um alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an diesen Straßen umzusetzen.

Darüber hinaus bestehen natürlich für die Gemeinde weitere Möglichkeiten zur Lärmreduzierung. Dies betrifft insbesondere das nachgeordnete Straßennetz und die Bauleitplanung.

Durch die konsequente Berücksichtigung der Möglichkeit zur Lärmreduzierung bei der Verkehrs- und Straßenplanung kann zukünftig die Lärmbelastung gemindert werden. Folgende Möglichkeiten stehen grundsätzlich zur Verfügung:

- Förderung des ÖPNV
- Förderung des Radverkehrs
- Förderung des Fußverkehrs
- Verkehrsberuhigung (verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo-30-Zonen, etc.)
- Einbau von lärmindernden Asphalten auf den Gemeindestraßen
- Sanierung schadhafter Fahrbahnoberflächen

Bei der Ausweisung von neuen Wohngebieten sollen durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005 Lärmbelastungen möglichst vermieden werden. Die Einhaltung der dort aufgeführten Orientierungswerte für die einzelnen Nutzungen ist „[...] wünschenswert, um die [...] Erwartungen auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen.“

3.4 Schutz ruhiger Gebiete

Die Umgebungslärmrichtlinie erfordert die Diskussion von sogenannten „ruhigen Gebieten“. Nach § 47 d Abs. 2 BImSchG sind ruhige Gebiete Bereiche und Regionen, die vor einer Zunahme von Lärm zu schützen sind. Die Auswahl und Festlegung der ruhigen Gebiete erfolgt durch die zuständige Behörde, hier der Gemeinde Dötlingen. Vorgaben aus der Umgebungslärmrichtlinie oder dem Bundes-Immissionsschutzgesetz hinsichtlich der Identifizierung, Auswahl, Abgrenzung und Festlegung bestehen nicht.

Als ruhige Gebiete außerhalb von Ballungsräumen kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinem relevanten Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung der Gebiete. Grund-

sätzlich können sich alle Flächen, die der Erholung dienen (Parks, Grünflächen, geschützte Bereiche nach Naturschutzrecht usw.), für die Auswahl als ruhiges Gebiet eignen.¹ Als ruhige Gebiete werden Bereiche ausgewählt, die

- eine relativ naturnahe Ausprägung haben und
- für die Naherholung relativ gut erschlossen und zu erreichen sind.

Unter diesen Aspekten werden auf dem Gebiet der Gemeinde Dötlingen mehrere ruhige Gebiete außerhalb der besiedelten Bereiche festgesetzt, die sich aus den Natur- und Landschaftsschutzgebieten ergeben (siehe Anlage 4):

Naturschutzgebiete

- Poggenpohlsmoor
- Stühe

Landschaftsschutzgebiete

- Mittlere Hunte (unverlärmte Bereiche)
- Waldlandschaft zwischen Ostrittrum und Dötlingen und Staatsforst Wehe
- Tal des Altonaer Mühlbaches und Bauernschaft Busch (unverlärmte Bereiche)
- Birkenbusch
- Umgebung des Brettorfer Schlatts
- Welsetal und Stühe

Beim Schutz der ausgewiesenen ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Daher werden bei den zuständigen Planungsträgern zukünftig alle Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die ruhigen Gebiete überprüft und der Aspekt des Schallschutzes berücksichtigt (§ 47 d Abs. 6 BImSchG i.V.m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG). Die Festlegungen des Lärmaktionsplans zum Schutz ruhiger Gebiete sind dabei in deren Abwägung einzustellen. Ein strikt zu beachtendes Verschlechterungsverbot folgt daraus nicht, obwohl sie vor der Zunahme von Lärm zu schützen sind. Bei der Bauleitplanung und anderen raumbedeutsamen Planungen ist der Schutz der ruhigen Gebiete als planungsrechtliche Festlegungen auch von anderen Planungsträgern zu berücksichtigen.

3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert

Für die in Abschnitt 3.2 dargestellten Maßnahmen wird keine geschätzte Personenzahl angegeben, die durch die Maßnahmen entlastet werden. Der Aufwand zur Ermittlung der durch die Maßnahmen entlasteten Personen steht nicht im Verhältnis zum Erkenntnisgewinn.

¹ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) (19.09.2022): LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit

4.1 Zeitraum und Art der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Beteiligung der Öffentlichkeit hat im Rahmen einer Bürgersprechstunde am 23.05.2024 bei der Gemeinde Dötlingen stattgefunden. Darüber hinaus wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans vom 27.05.2024 bis einschl. 31.05.2024 öffentlich ausgelegt. Smit hatten die Bürger die Möglichkeit, Anregungen und Hinweise zur Lärmaktionsplanung bei der Gemeindeverwaltung vorzubringen.

4.2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung ist eine Stellungnahme eingegangen. Diese wird wie folgt zusammengefasst:

Im Bereich Hunterloser Straße – Rittrumer Straße sind im Einmündungsbereich Dorf Ostrittrum (Zufahrt Coorßen Agrar ... div ...) entsprechende verkehrsberuhigende Maßnahmen durchzuführen.

Bei der Huntloser Straße handelt es sich um eine Kreisstraße, die Rittrumer Straße ist als Gemeindestraße einzustufen. Im Rahmen der Lärmkartierung werden Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrsbelastung von mindestens 3 Mio. Kfz pro Jahr berücksichtigt. Nach § 47 b BImSchG sind Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen als Hauptverkehrsstraßen einzustufen. Kreis- und Gemeindestraße bleiben unabhängig von ihrer Verkehrsmenge unberücksichtigt. In der Gemeinde Dötlingen wurden die A 1 sowie Streckenabschnitte der L 338 und L 872 / B 213 berücksichtigt. Weitere Straßen(abschnitte) bleiben unberücksichtigt, da sie die Kriterien nicht erfüllen.

Da es sich um eine Gemeindestraße und eine Kreisstraße handelt, sind diese im Rahmen der Lärmkartierung und daher auch im Lärmaktionsplan nicht berücksichtigt worden. Ob an einer Straße verkehrsberuhigende Maßnahmen durchgeführt werden, entscheidet der Baulastträger (hier für die kartierten Straßen die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr).

5 Inkrafttreten des Aktionsplans

Das Datum der Aufstellung des Lärmaktionsplans entspricht der Beschlussfassung der Gemeinde Dötlingen.

Beschluss des Rates der Gemeinde Dötlingen vom 20.06.2024.

Aufgestellt:

Gemeinde Dötlingen

Übersicht der nationalen Immissionsgrenz-, Auslöse- und Richtwerte

| Geltungsbereich | Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen und Schienenwegen in der Baulast des Bundes ¹ | | Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV für straßenverkehrsrechtliche Schallschutzmaßnahmen ² | | Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ³ | | Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen ⁴ | | Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung ⁵ | |
|-------------------------------|--|----------------|--|----------------|--|----------------|---|----------------|---|----------------|
| | Tag dB(A) | Nacht dB(A) | Tag dB(A) | Nacht dB(A) | Tag dB(A) | Nacht dB(A) | Tag dB(A) | Nacht dB(A) | Tag dB(A) | Nacht dB(A) |
| Krankenhäuser, Schulen, ... | 64 | 54 | 70 | 60 | 57 | 47 | 45 | 35 | Nach Nutzungsart | |
| Reine Wohngebiete | 64 | 54 | 70 | 60 | 59 | 49 | 50 | 35 | 50 | 40/35 |
| Allgemeine Wohngebiete | 64 | 54 | 70 | 60 | 59 | 49 | 55 | 40 | 55 | 45/40 |
| Kern-, Dorf- und Mischgebiete | 66 | 56 | 72 | 62 | 64 | 54 | 60 | 45 | 60 | 50/45 |
| Urbane Gebiete | - | - | - | - | 64 | 54 | 63 | 45 | - | - |
| Gewerbegebiete | 72 | 62 | 75 | 65 | 69 | 59 | 65 | 50 | 65 | 55/50 |

¹ Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97. (ARS Nr. 26/1997 StB 15/14.80.13-65/11 Va97 vom 02.07.1997, VkB1. 1997, S. 434 und ARS Nr. 21/2006 StB 13/144.4/2/02-11/5221247 vom 04.08.2006, VkB1. 2006 S. 665).

² Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (23.11.2007): Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm – Lärmschutzrichtlinien-StV.

³ Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist.

⁴ Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMB1 Nr. 26/1998 S. 503) geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01.06.2017 (Banz AT 08.06.2017 B5).

⁵ DIN 18005-1 Beiblatt 1 Schallschutz im Städtebau – Berechnungsverfahren; Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung. Mai 1987.

Legende

Ampelkreuzungen 2022

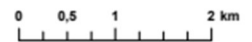
Betriebszeiten

- Tag
- Tag, Abend
- Abend, Nacht
- Tag, Abend, Nacht
- Lärmschutzwände 2023
- Kreisverkehre 2022

Straßenlärm Lden 2022 (EU-Pflicht)

Pegel

- < 55 dB(A)
- ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)
- ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)
- ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)
- ab 70 dB(A) bis 74 dB(A)
- ab 75 dB(A)



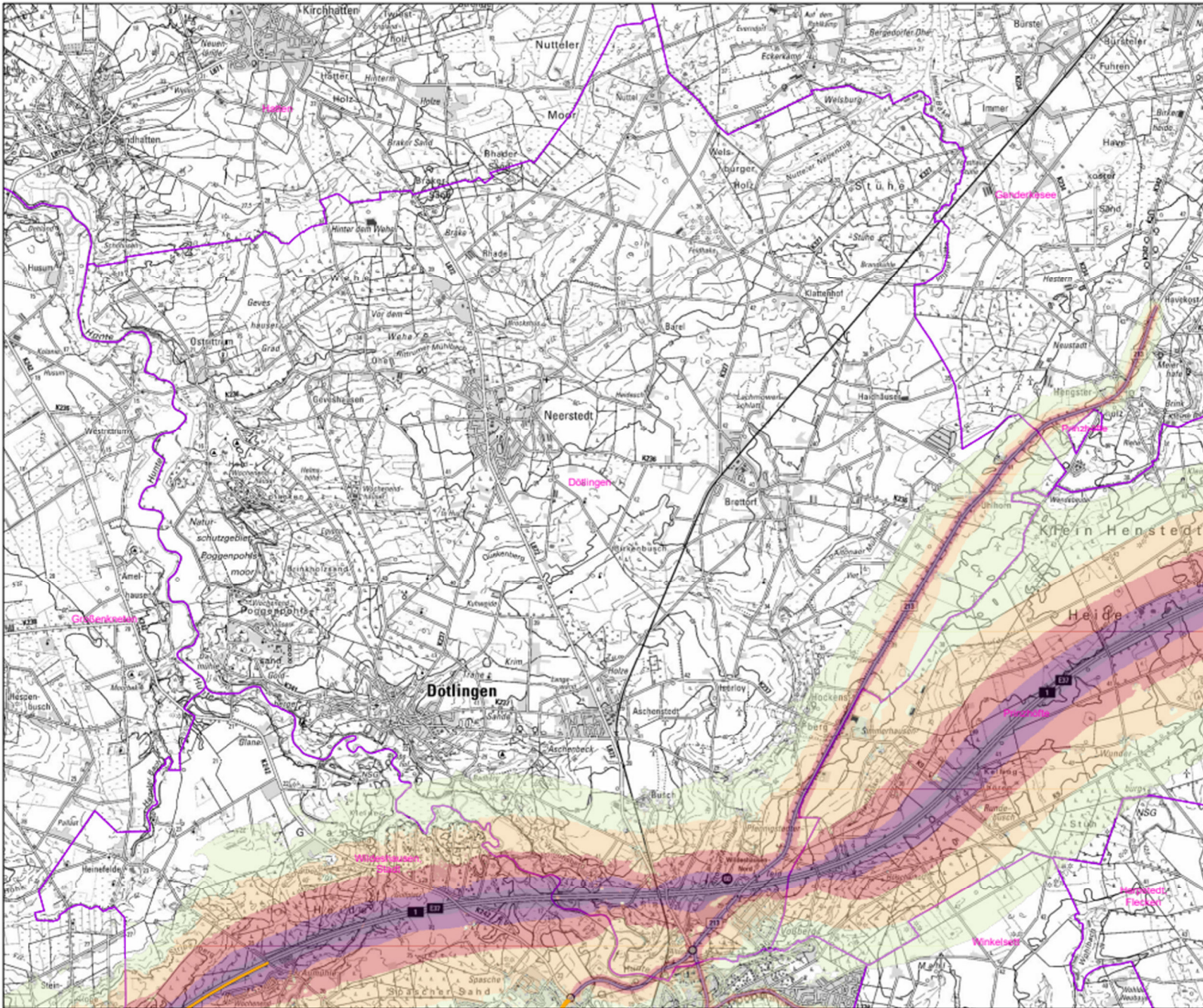
Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen.

© 2024 LGLN

Maßstab: 1:50.000

Datum: 19.03.2024

Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz



Legende

Ampelkreuzungen 2022

Betriebszeiten

- Tag
- Tag, Abend
- Abend, Nacht
- Tag, Abend, Nacht

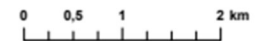
— Lärmschutzwände 2023

- Kreisverkehre 2022

Straßenlärm Lnight 2022 (EU-Pflicht)

Pegel

- < 50 dB(A)
- ab 50 dB(A) bis 54 dB(A)
- ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)
- ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)
- ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)
- ab 70 dB(A)



Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen.

© 2024



Maßstab: 1:50.000

Datum: 19.03.2024

