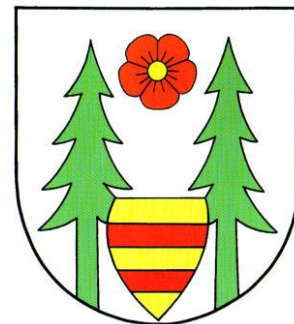


## Lärmaktionsplan

### Gemeinde Hatten – Umsetzung der 4. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie



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

Auftraggeber: Gemeinde Hatten  
Hauptstraße 21

26209 Hatten

Bearbeiter: Dipl.-Geogr. Heike Wessels  
Projekt-Nr.: 2024-005 (2024-005 - t2 Gutachten)  
Datum: 19.06.2024

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Allgemeine Angaben .....</b>	<b>1</b>
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
<b>2</b>	<b>Bewertung der Ist-Situation.....</b>	<b>3</b>
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 28 .....	4
2.3.2	Belastete Wohngebäude an der A 29 .....	9
<b>3</b>	<b>Maßnahmenplanung .....</b>	<b>14</b>
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung.....	14
3.2	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete) .....	14
3.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm .....	15
3.4	Schutz ruhiger Gebiete .....	16
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 .....	17
<b>4</b>	<b>Mitwirkung der Öffentlichkeit .....</b>	<b>17</b>
4.1	Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung .....	17
4.2	Art der öffentlichen Mitwirkung .....	17
4.3	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit .....	17
4.4	Dokumentation .....	18
<b>5</b>	<b>Inkrafttreten des Aktionsplans .....</b>	<b>18</b>

## 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 projektbezogene Unterlagen (Bebauungspläne, etc.) verwendet:

- Kommunalverbund Niedersachsen Bremen e.V. (03.2019): Regionales Mobilitätskonzept: Radverkehr (RMK:R)
- 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; Schalltechnische 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 (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)
- 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
- 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)

## 1 Allgemeine Angaben

### 1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

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

Gemeinde Hatten  
Hauptstraße 21  
26209 Hatten

Telefon: 04482 – 922 0  
Fax: 04482 – 922 101  
Internet: [www.hatten.de](http://www.hatten.de)

Gemeindekennzahl: 03 4 58 009

E-Mail: [info@hatten.de](mailto:info@hatten.de)

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

Die Gemeinde Hatten liegt im Landkreis Oldenburg. Sie befindet sich südlich der Stadt Oldenburg und am Nordwestrand des Naturparks Wildeshauser Geest. Hatten 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 Hatten gehören die Bauernschaften und Dörfer Bümmerstede-Ost, Dingstede, Hatterwüstring I und II, Kirchhatten I, II und III, Munderloh, Sandhatten, Sandkrug I, II und III, Sandtange, Schmede, Streekermoor I und II sowie Tweelbäke-Ost. Sitz der Gemeindeverwaltung ist Kirchhatten.

Die Gesamtfläche der Gemeinde beträgt ca. 103,8 km<sup>2</sup>, davon werden ca. 6.115 ha landwirtschaftlich genutzt. Die restliche Fläche setzt sich im Wesentlichen zusammen aus 2.550 ha Waldfläche (inkl. Staatsforsten), 201 ha Hof- und Gebäudeflächen, 113 ha Ödländereien und 14 ha Wasserflächen. Die Gemeinde hat rund 15.400 Einwohner (Stand: 31.12.2023).

Hauptverkehrsstraßen im Gemeindegebiet sind die Bundesautobahnen A 28 und A 29. Die A 28 verläuft entlang der nördlichen Gemeindegrenze und verbindet sich Großstädte Oldenburg und Bremen miteinander. Im nordwestlichen Gemeindegebiet verläuft die A 29 mit einer Teilstücklänge von ca. 5 km.

Aufgrund ihrer überregionalen Bedeutung und ihrer Verkehrsmengen gehören die A 28 und die A 29 zu den im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG<sup>1</sup> (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

---

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

Jahr 2019 für die Berechnung verwendet. Folgende durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen (DTV) sind auf den zu betrachtenden Straßenabschnitten berücksichtigt worden:

- A 28            54.200 bis 57.600 Kfz/24 h
- A 29            30.600 bis 33.900 Kfz/24 h

Von Nord nach Süd durchquert die Bahnlinie Oldenburg – Osnabrück das Gemeindegebiet, auf der im Wesentlichen die Nordwest Bahn verkehrt. Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie<sup>1</sup> 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 Oldenburg – Osnabrück gehört nicht zu den zu kartierenden Strecken.

Vom Fluglärm entsprechend den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie<sup>1</sup> ist die Gemeinde Hatten nicht betroffen.

### 1.3 Rechtlicher Hintergrund

Die Lärmaktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG<sup>1</sup> und deren nationaler Umsetzung in §§ 47 a-f BImSchG sowie der Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV<sup>2</sup>. 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 erstmal 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.<sup>3</sup> 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.

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

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> 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 Hatten.

*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 <sub>DEN</sub> )	von	bis	22 bis 6 Uhr (L <sub>night</sub> )
> 55	59	1.200	> 50	54	800
> 60	64	600	> 55	59	400
> 65	69	200	> 60	64	100
> 70	75	0	> 65	70	0
> 75		0	> 70		0
Summe		2.000	Summe		1.300

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

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Durch Hauptverkehrsstraßen belastete			
	Flächen ([km <sup>2</sup> ])	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
> 55	29,7	900	1	0
> 65	9,1	100	0	0
> 75	1,5	0	0	0

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

Anzahl der Fälle für ischämische Herzkrankheiten: 1

Anzahl Fälle starker Belästigung: 300

Anzahl Fälle starker Schlafstörung: 78

Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen in Hatten 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 Auslöswerte von 65/55 dB(A) Tag/Nacht überschritten sein sollten. Die Gemeinde Hatten 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 Auslöswertes von ganztägig 65 dB(A) sind 1.800 Einwohner und von nachts 55 dB(A) sind 800 Einwohner betroffen. Die Auslöswerte überschritten werden dagegen ganztägig für 200 Personen und nachts für 500 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.

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

600 Menschen sind ganztägig Belastungen (60 bis 64 dB(A)) ausgesetzt und  
800 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.

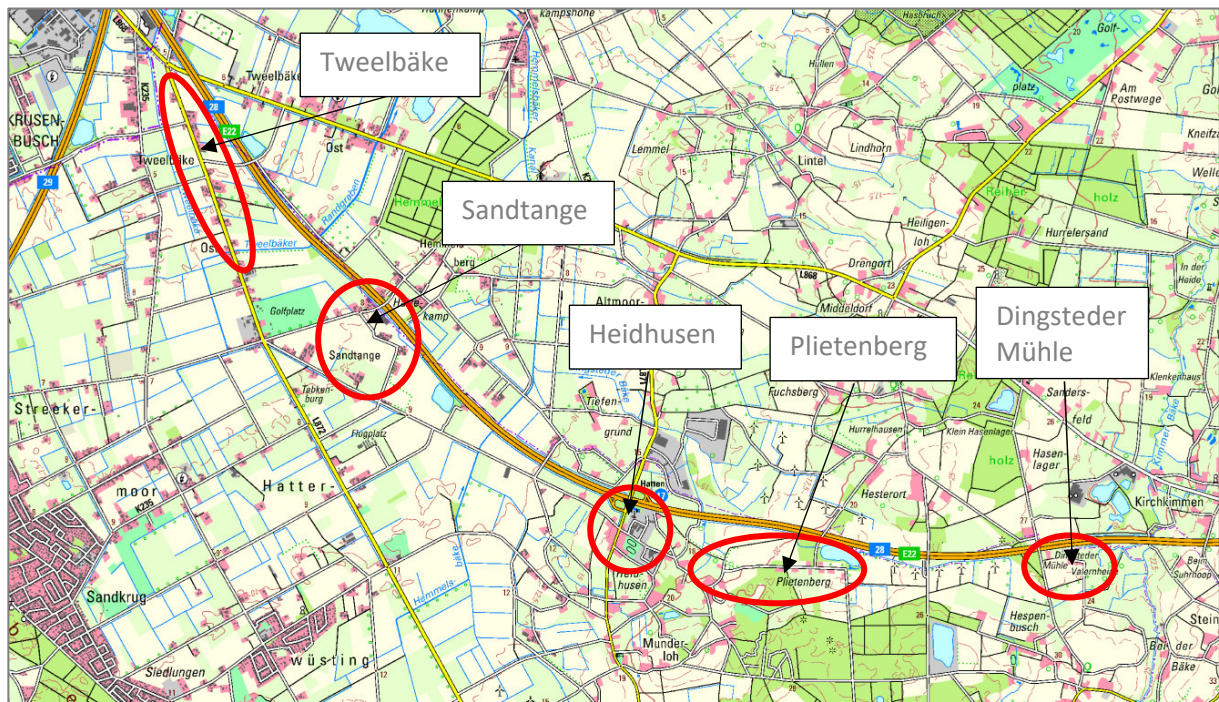
## 2.3 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

In erster Linie werden die durch die Hauptverkehrsstraßen am stärksten belastete 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 ( $L_{\text{night}}$ ) zurückgegriffen, da dieser am ehesten dem Nachtwert aus dem Berechnungsverfahren der RLS-19 entspricht.

### 2.3.1 Belastete Wohngebäude an der A 28

An der nördlichen Gemeindegrenze befinden sich entlang der A 28 überwiegend einzelste- hende Wohngebäude (zumeist Wohngebäude von landwirtschaftlichen Betrieben), die im Nachtzeitraum im Mittel mit Fassadenpegeln  $L_{\text{night}}$  über 55 dB(A) belastet sind. Es handelt sich um die folgenden Bereiche: Tweelbäke, Sandtange, Heidhusen, Plietenberg und Dingsteder Mühle.

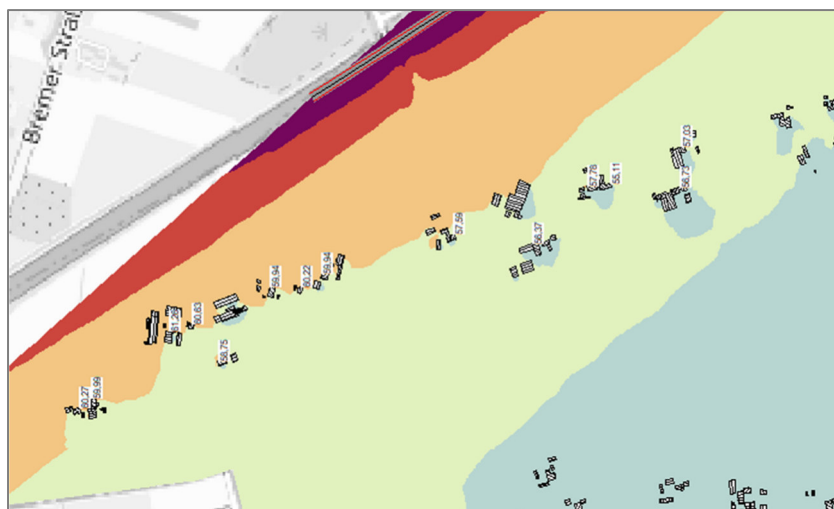
Abbildung 1 – Kennzeichnung der Bereiche an der A 28



### Bereich Tweelbäke

Insgesamt sind in dem Bereich 14 Wohngebäude betroffen. Bei den Gebäuden handelt es sich hauptsächlich um die Wohngebäude von landwirtschaftlichen Betrieben. 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 zum Teil deutlich überschritten.

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

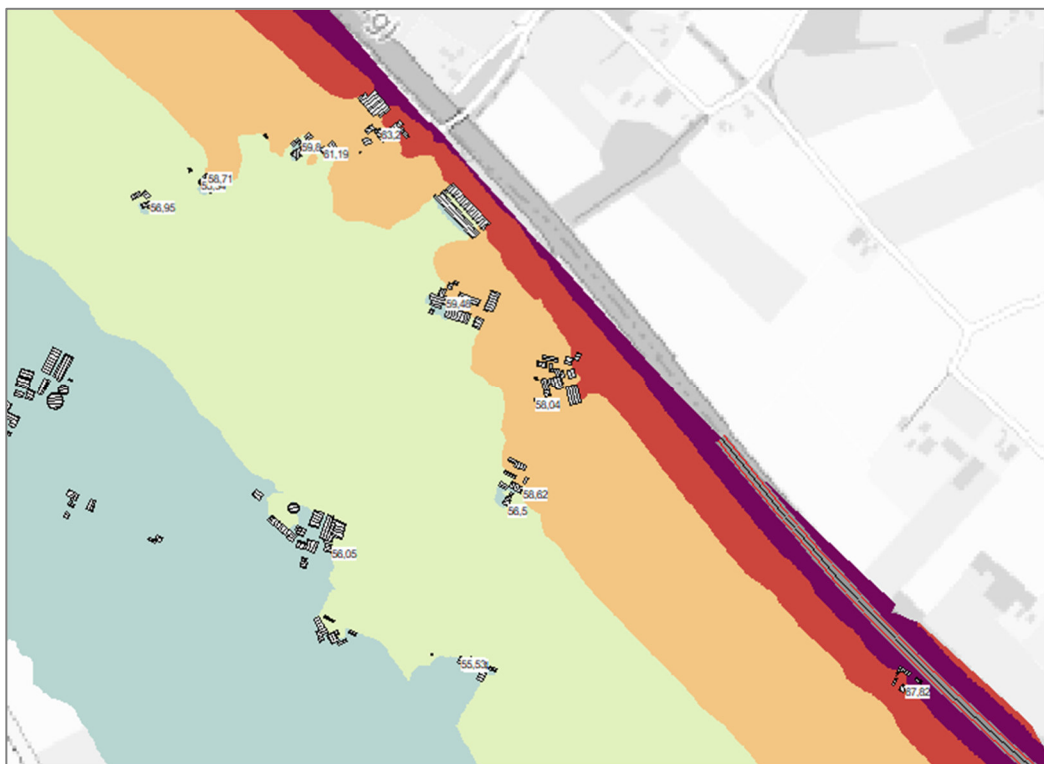




## Bereich Sandtange

Im Bereich Sandtange sind insgesamt 13 Wohngebäude betroffen. Auch hier handelt es sich überwiegend um die Wohngebäude von landwirtschaftlichen Betrieben. Die Lärmpegel liegen nachts zwischen 56 dB(A) und 68 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 – Sandtange – Ausschnitt aus der Lärmkartierung mit den vom GAA Hildesheim berechneten Fassadenpegeln  $L_{night}$*



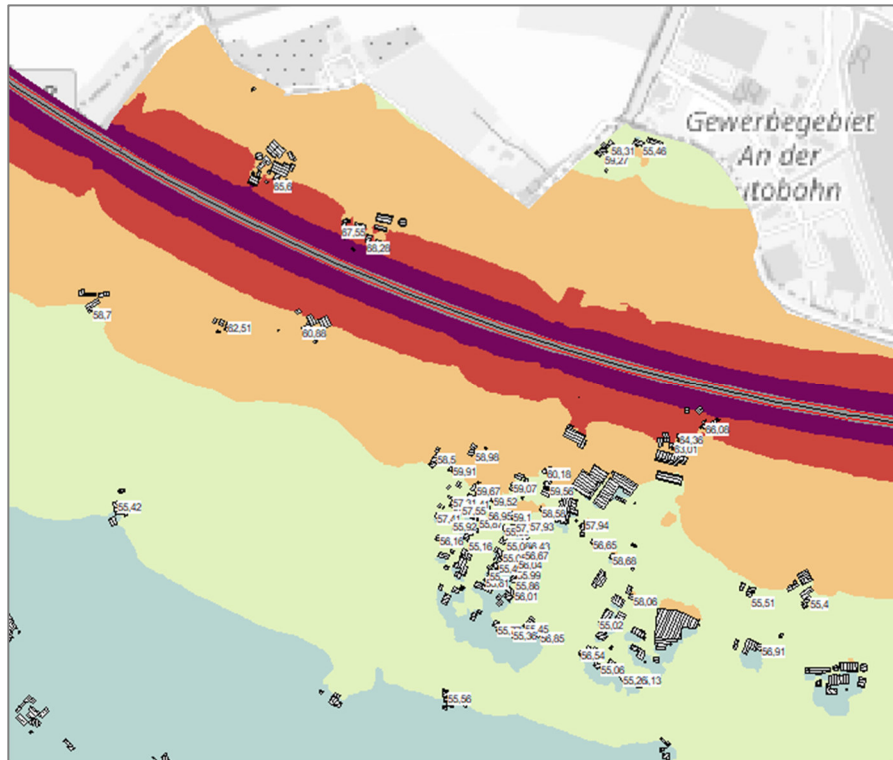
## Bereich Heidhusen

Im Bereich Heidhusen sind sowohl Gebäude nördlich der A 28 als auch südlich der Autobahn betroffen. Nördlich der Autobahn befinden sich sechs betroffene Wohngebäude mit Lärmpegeln zwischen 56 dB(A) und 68 dB(A) nachts. Die betroffenen Wohngebäude liegen im Außenbereich und werden hinsichtlich der Schutzbedürftigkeit wie Mischgebiete (MI) eingestuft.

Südlich ist nahezu die gesamte Ortslage Heidhusen betroffen. Die Lärmpegel liegen zwischen 55 dB(A) und 67 dB(A) nachts. Die Bebauung unmittelbar südlich der Autobahn befindet sich in einem Gewerbegebiet (GE), der weitere Teil wird als Mischgebiet (MI) und Allgemeines Wohngebiet (WA) 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.

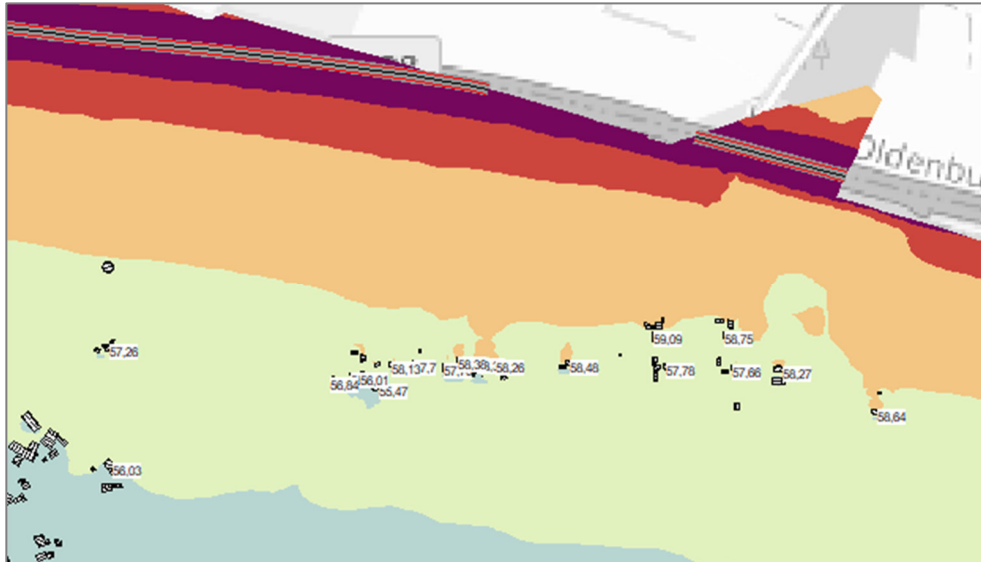
Abbildung 4 – Heidhusen – Ausschnitt aus der Lärmkartierung mit den vom GAA Hildesheim berechneten Fassadenpegeln  $L_{night}$



### Bereich Plietenberg

Insgesamt sind 18 Wohngebäude betroffen. Bei den Gebäuden handelt es sich hauptsächlich um die Wohngebäude von landwirtschaftlichen Betrieben sowie einzelstehende Einfamilienhäuser. Die Lärmpegel liegen nachts zwischen 56 dB(A) und 59 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.

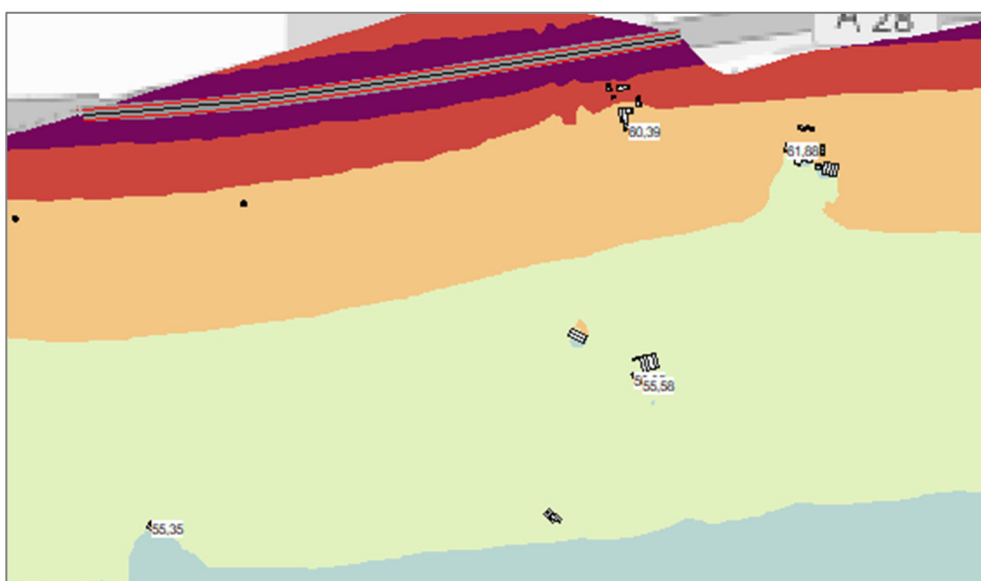
Abbildung 5 – Plietenberg – Ausschnitt aus der Lärmkartierung mit den vom GAA Hildesheim berechneten Fassadenpegeln  $L_{night}$



### Bereich Dingsteder Mühle

An der Dingsteder Mühle sind sechs Wohngebäude betroffen. Bei den Gebäuden handelt es sich um die Wohngebäude von landwirtschaftlichen Betrieben. Die Lärmpegel liegen nachts zwischen 55 dB(A) und 62 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.

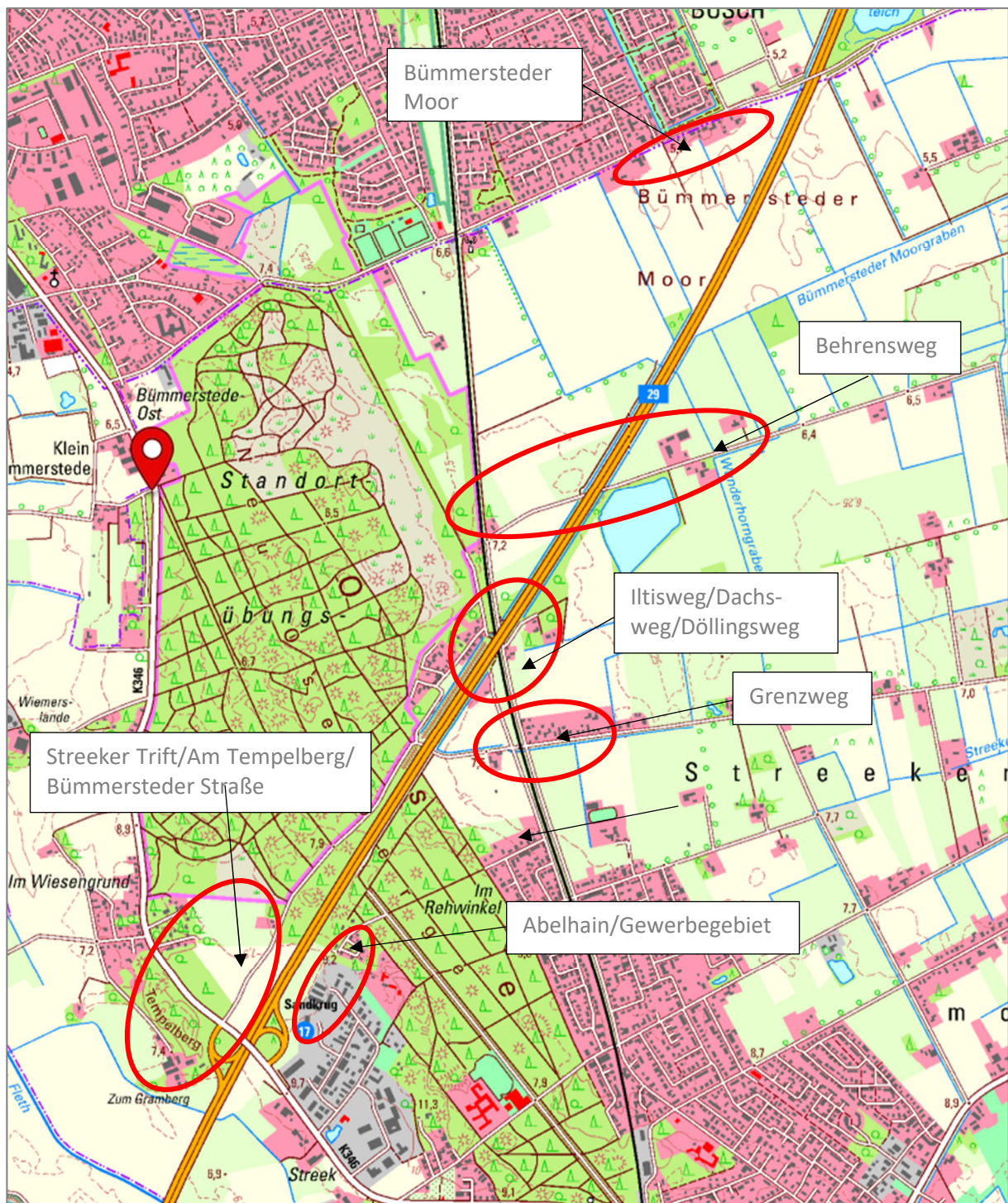
Abbildung 6 – Dingsteder Mühle – Ausschnitt aus der Lärmkartierung mit den vom GAA Hildesheim berechneten Fassadenpegeln  $L_{night}$



### 2.3.2 Belastete Wohngebäude an der A 29

Die A 29 verläuft mit einer Teilstücklänge von etwa 5 km durch das nordwestliche Gemeindegebiet. Es sind Gebäude östlich und westlich der Autobahn Belastungen von  $L_{\text{night}} > 55 \text{ dB(A)}$  ausgesetzt. Es handelt sich um die Bereiche Bümmersteder Moor, Behrensweg, Iltisweg/Dachsweg/Döllingsweg, Grenzweg, Abelhain/Gewerbegebiet sowie Strecker Trift/Am Tempelberg/Bümmersteder Straße.

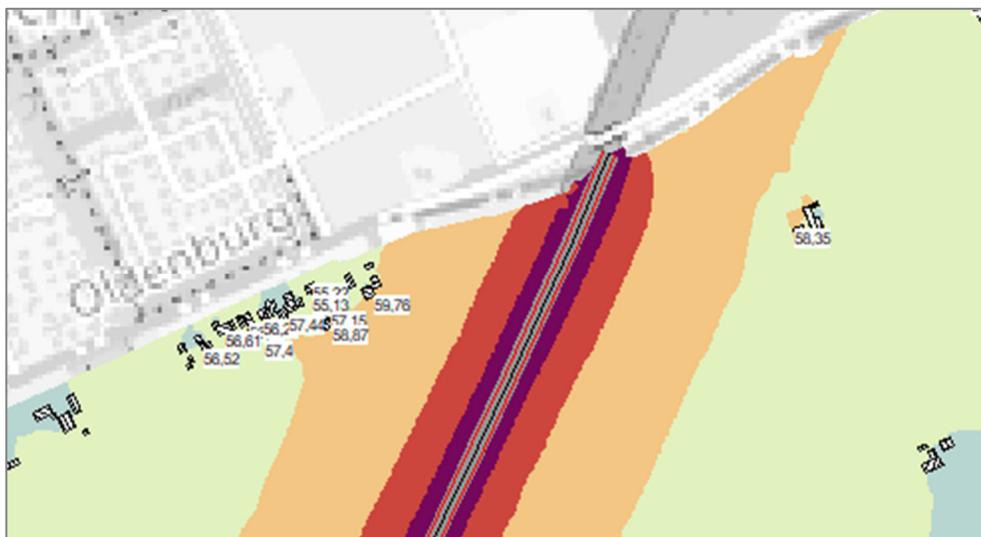
Abbildung 7 – Kennzeichnung der Bereiche an der A 29



### Bereich Bümmersteder Moor

Im Bereich Bümmersteder Moor sind am Sprungweg 10 Wohngebäude betroffen. Bei den Gebäuden handelt es sich um Einfamilienhäuser. Die Lärmpegel liegen nachts zwischen 55 dB(A) und 60 dB(A). Die betroffenen Wohngebäude liegen Außenbereich und werden hinsichtlich der Schutzbedürftigkeit wie ein Mischgebiet (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.

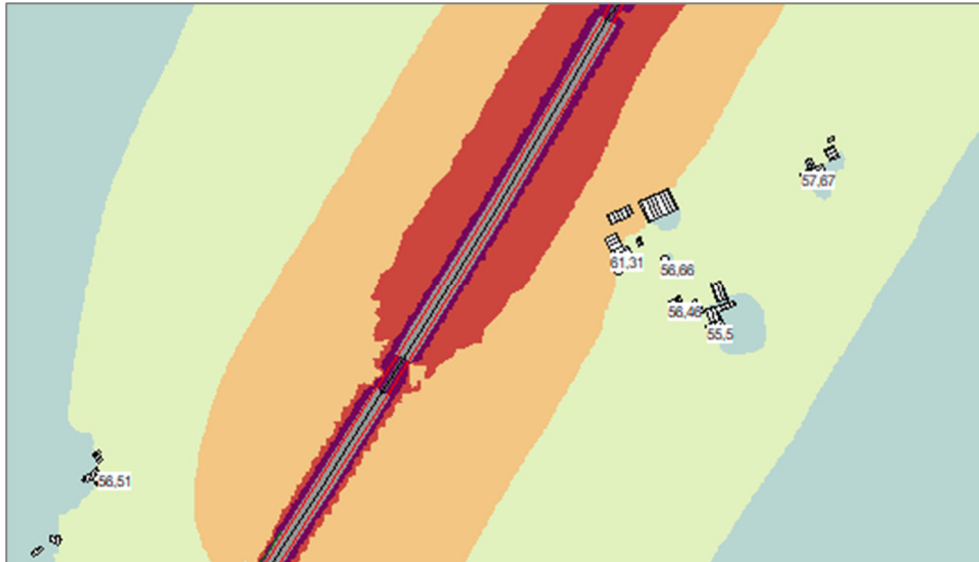
Abbildung 8 – Bümmersteder Moor – Ausschnitt aus der Lärmkartierung mit den vom GAA Hildesheim berechneten Fassadenpegeln  $L_{night}$



### Bereich Behrensweg

Bei der betroffenen Bebauung am Behrensweg handelt es sich um Wohnhäuser landwirtschaftlicher Betriebe. Der Lärmpegel beträgt 56 dB(A) bis 61 dB(A) nachts. Die Gebäude befinden sich im Außenbereich und werden hinsichtlich der Schutzbedürftigkeit wie ein Mischgebiet (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 z.T. deutlich überschritten.

Abbildung 9 – Behrensweg – Ausschnitt aus der Lärmkartierung mit den vom GAA Hildesheim berechneten Fassadenpegeln  $L_{night}$



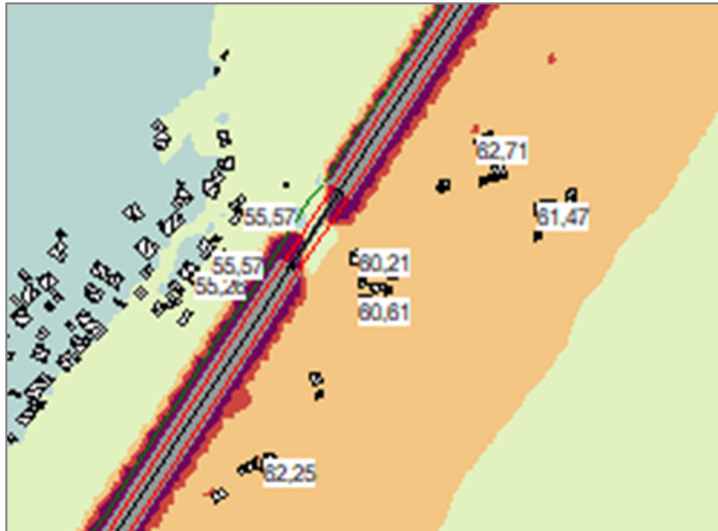
#### Bereich Iltisweg/Dachsweg/Döllingsweg

Insgesamt sind in dem Bereich fünf Wohngebäude östlich der A 29 und drei Wohngebäude westlich der A 29 betroffen. Die Lärmpegel liegen östlich nachts zwischen 60 dB(A) und 63 dB(A) und westlich bei rund 56 dB(A). Auf der westlichen Seite der A 29 befindet sich eine Schallschutzwand mit einer Höhe von 3,0 m über Straßenniveau.

Die betroffenen Wohngebäude östlich der A 29 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 fünf Wohngebäuden zum Teil deutlich überschritten.

Die Wohngebäude westlich der A 29 liegen in einem Allgemeinen Wohngebiet. Der entsprechende Lärmsanierungswert der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) von 54 dB(A) nachts wird knapp überschritten.

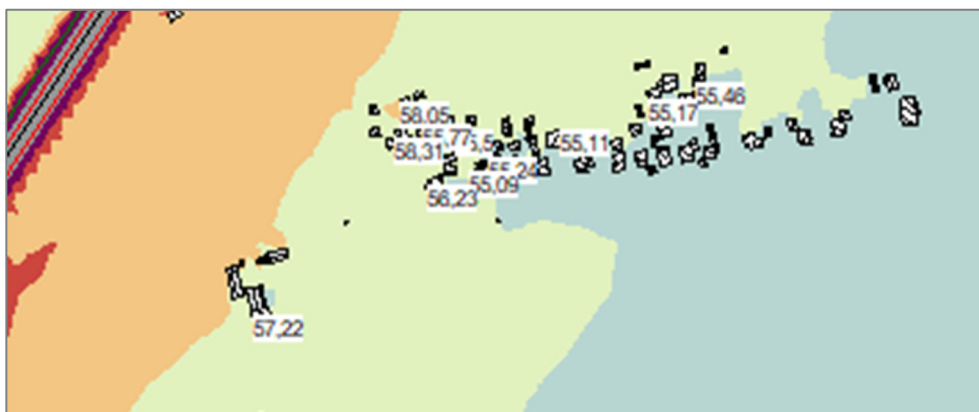
Abbildung 10 – Iltisweg/Dachsweg/Döllingsweg – Ausschnitt aus der Lärmkartierung mit den vom GAA Hildesheim berechneten Fassadenpegeln  $L_{night}$



### Bereich Grenzweg

Am Grenzweg sind 11 Gebäude betroffen. Bei den Gebäuden handelt es sich um Einfamilienhäuser. Die Lärmpegel liegen nachts zwischen 55 dB(A) und 58 dB(A). Für die betroffenen Wohngebäude besteht eine Außenbereichssatzung. In Abstimmung mit der Gemeinde Hatten ist die Schutzbedürftigkeit entsprechend der eines Allgemeinen Wohngebietes (WA) anzusetzen. 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 überschritten.

Abbildung 11 – Grenzweg – Ausschnitt aus der Lärmkartierung mit den vom GAA Hildesheim berechneten Fassadenpegeln  $L_{night}$



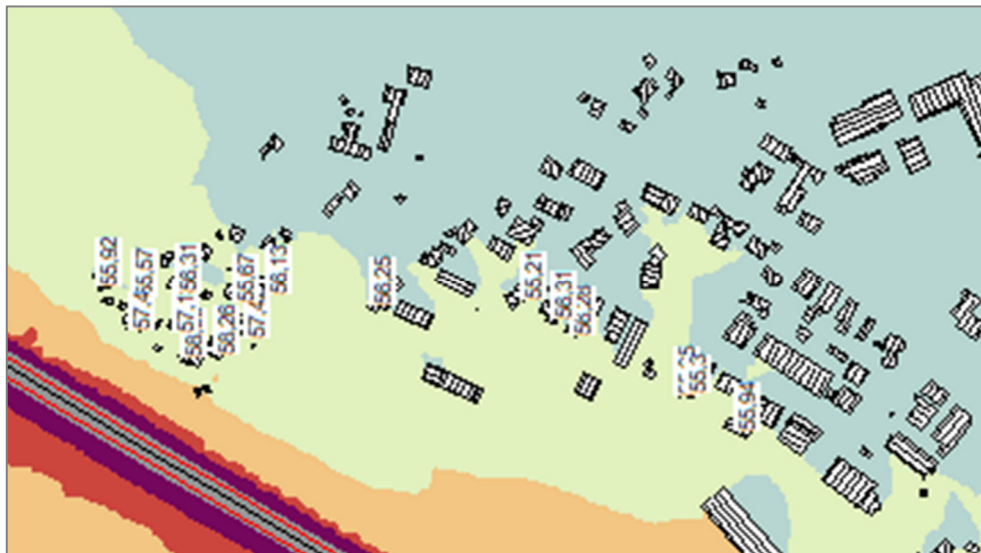
### Bereich Abelhain/Gewerbegebiet

Im Bereich Abelhain sind insgesamt 10 Wohngebäude sowie zusätzlich im Gewerbegebiet sieben Wohngebäude betroffen. Es handelt sich um Einfamilienhäuser bzw. im Gewerbegebiet um Betriebsleiterwohnen.

Am Abelhain betragen die Lärmpegel zwischen 56 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts. 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 54 dB(A) nachts wird an den Wohngebäuden überschritten.

Im Gewerbegebiet betragen die Lärmpegel bis 56 dB(A). Die betroffenen Gebäude befinden sich in einem Gewerbegebiet (GE). Der entsprechende Lärmsanierungswert der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) von 62 dB(A) nachts wird an den Wohngebäuden eingehalten.

Abbildung 12 – Abelhain/Gewerbegebiet – Ausschnitt aus der Lärmkartierung mit den vom GAA Hildesheim berechnet Fassadenpegeln  $L_{night}$

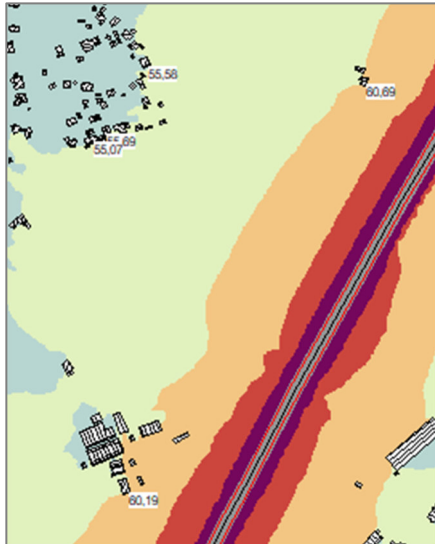


### Bereich Streeker Trift/Am Tempelberg/Bümmersteder Straße

Im Bereich Streeker Trift ist ein Wohnhaus, Am Tempelberg drei Wohnhäuser und an der Bümmersteder Straße eine Hofstelle betroffen. Der Lärmpegel beträgt bis zu 61 dB(A) nachts und Am Tempelberg bis zu 56 dB(A) nachts. Für die betroffenen Wohngebäude Am Tempelberg besteht eine Außenbereichssatzung. In Abstimmung mit der Gemeinde Hatten ist die Schutzbedürftigkeit entsprechend der eines Allgemeinen Wohngebietes (WA) anzusetzen. Die weiteren Gebäude befinden sich im Außenbereich und werden hinsichtlich der Schutzbedürftigkeit wie ein Mischgebiet (MI) eingestuft. Der entsprechende Lärmsanierungswert der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) wird z.T. deutlich überschritten.



Abbildung 13 – Streeker Trift/Am Tempelberg/Bümmersteder Straße – Ausschnitt aus der Lärmkartierung mit den vom GAA Hildesheim berechneten Fassadenpegeln  $L_{night}$



### 3 Maßnahmenplanung

#### 3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Bisher sind Maßnahmen zur Lärminderung nur an der A 29 vorhanden. Westlich der A 29 befindet sich eine Schallschutzwand mit einer Länge von ca. 1 km, die für eine Lärminderung der Verkehrsgeräusche im Wohngebiet am Döllingsweg sorgt.

Im Jahr 2019 wurde durch den Kommunalverbund Niedersachsen Bremen e.V. das Regionale Mobilitätskonzept: Radverkehr<sup>1</sup> aufgestellt. Um den Radverkehr in der Region gezielt zu fördern, wurde ein regionsweites Alltagsradverkehrskonzept entwickelt. Ziel ist es, den Radverkehr gezielt zu fördern und die Verknüpfung zwischen Fahrrad und ÖPNV zu verbessern.

#### 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 28 und A 29 ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) der zuständige Baulastträger. Maßnahmen zur

<sup>1</sup> Kommunalverbund Niedersachsen Bremen e.V. (03.2019): Regionales Mobilitätskonzept: Radverkehr (RMK:R).

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) nachts<sup>1</sup> 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 beiden Autobahnen nicht vorgesehen. Da es sich bei den betroffenen Wohngebäuden überwiegend um einzelnstehende Wohnhäuser bzw. Hofstellen handelt, kommen Schallschutzmaßnahmen wie der Bau von Schallschutzwänden und -wällen aus Gründen der Verhältnismäßigkeit kaum in Betracht. 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 Hatten im Rahmen einer geplanten Sanierung der betreffenden Straßenabschnitte der A 28 und der A 29 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.

Ob eine Senkung der Höchstgeschwindigkeit insbesondere im Bereich Heidhusen 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 Hatten ist mit den Bundesautobahnen A 28 und A 29 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.

---

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

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 Hatten. 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. Grundsätzlich können sich alle Flächen, die der Erholung dienen (Parks, Grünflächen, geschützte Bereiche nach Naturschutzrecht usw.), für die Auswahl als ruhiges Gebiet eignen.<sup>1</sup> 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 Hatten mehrere ruhige Gebiete außerhalb der besiedelten Bereiche festgesetzt, die sich aus den Natur- und Landschaftsschutzgebieten ergeben (siehe Anlage 4):

#### Naturschutzgebiete

- Barneführer Holz und Schreensmoor
- Tannersand und Gierenberg
- Hatter Holz

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

## Landschaftsschutzgebiete

- Mittlere Hunte (unverlärmt Bereiche)
- Neu-Ostberge
- Staatsforst Alt-Osenberge, Wunderhorn, Oldenburger Sand, Tannersand mit Randgebieten
- Dingsteder Gehäge, Twiestholz, Hatter Holz
- Korte Heide
- Bookholt, Plietenberger Moor
- Geer Moor

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.

## 4 Mitwirkung der Öffentlichkeit

### 4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung

Der Zwischenbericht zur Lärmaktionsplanung hat in der Zeit vom 25.04.2024 bis einschl. 24.05.2024 öffentlich ausgelegen und konnte im Internet unter [www.hatten.de](http://www.hatten.de) abgerufen werden.

### 4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung

Die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde hatten im Rahmen dieser frühzeitigen Beteiligung die Möglichkeit, Anregungen und Hinweise zur Lärmaktionsplanung bei der Gemeindeverwaltung vorzubringen.

### 4.3 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sind keine Stellungnahmen eingegangen.

---

#### 4.4 Dokumentation

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sind keine Stellungnahmen eingegangen.

### 5 Inkrafttreten des Aktionsplans

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

Beschluss des Rates der Gemeinde Hatten vom 19.06.2024.

Aufgestellt:

Gemeinde Hatten

Übersicht der nationalen Immissionsgrenz-, Auslöse- und Richtwerte

Geltungsbereich	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen und Schienenwegen in der Baulast des Bundes <sup>1</sup>		Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV für straßenverkehrsrechtliche Schallschutzmaßnahmen <sup>2</sup>		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) <sup>3</sup>		Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen <sup>4</sup>		Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung <sup>5</sup>	
	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

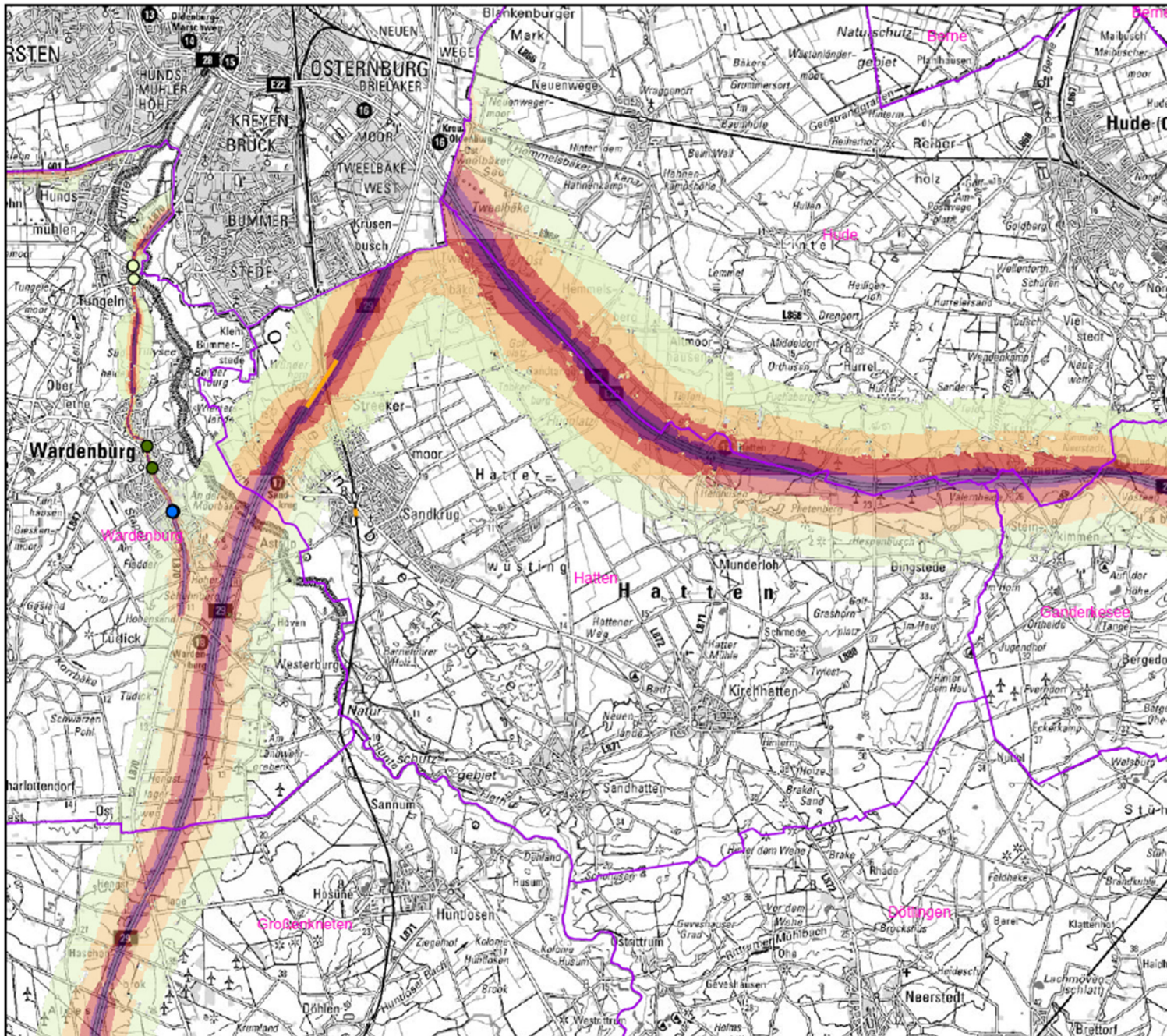
<sup>1</sup> Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97. (ARS Nr. 26/1997 StB 15/14.80.13-65/11 Va97 vom 02.07.1997, VkB1. 1997, S. 434 und ARS Nr. 21/2006 StB 13/144.4/2/02-11/5221247 vom 04.08.2006, VkB1. 2006 S. 665).

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

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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).

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



## Legende

### Ampelkreuzungen 2022

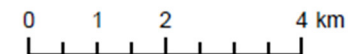
#### Betriebszeiten

- 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)



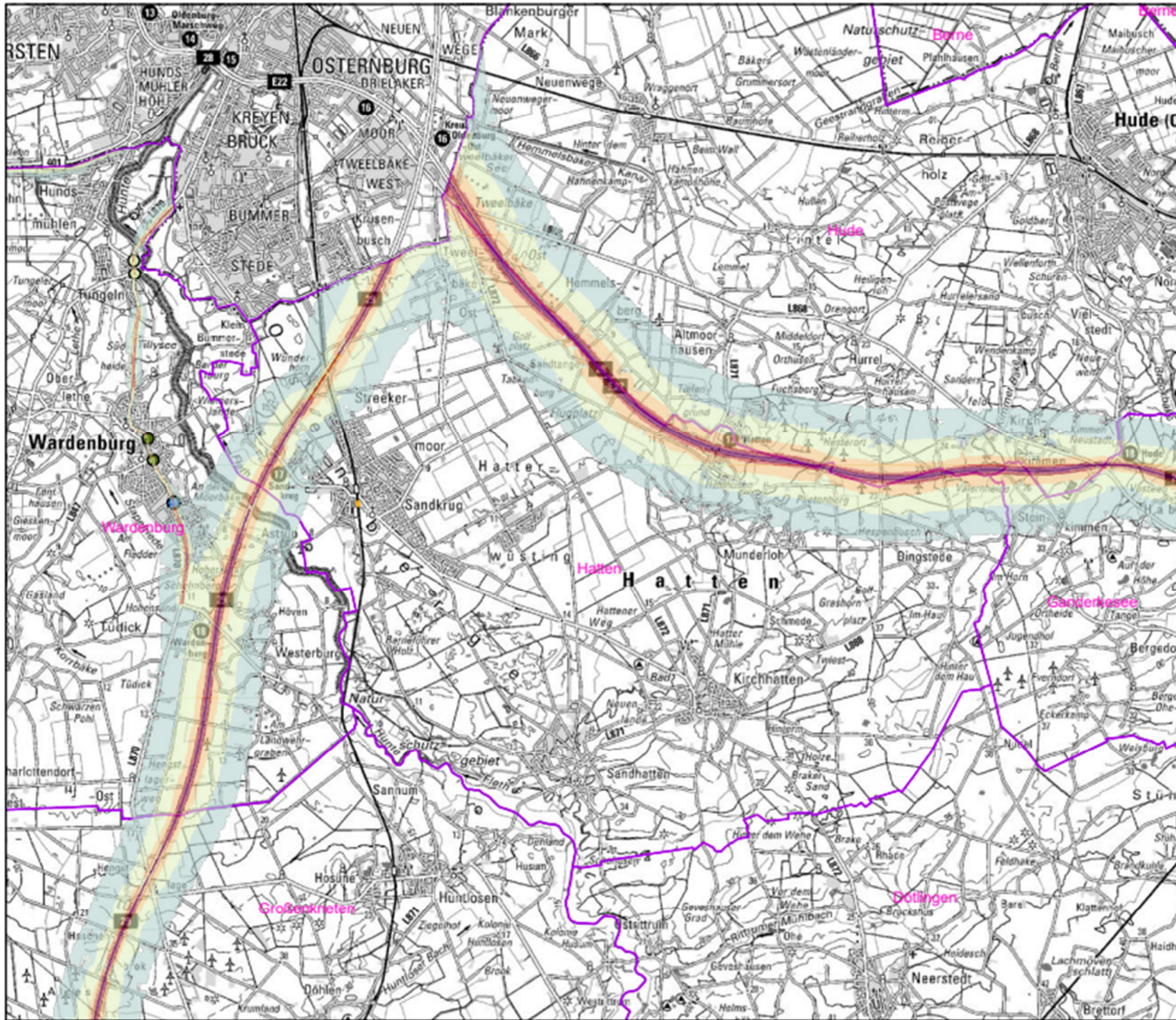
Maßstab: 1:100.000

Datum: 12.03.2024

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

© 2024 LGLN

Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz



## Legende

### Ampelkreuzungen 2022

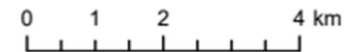
#### Betriebszeiten

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

### Straßenlärm Lnight 2022 (EU-Pflicht)

#### Pegel

- <math>< 50\text{ dB(A)}</math>
- 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)



Maßstab: 1:100.000

Datum: 12.03.2024

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

© 2024





