

Unterlagen zu den Luftschadstoffen

Planfeststellung

B 85 Cham – Regen

Deckblatt vom 18.12.2020

R. Wufka
Ltd.
Baudirektor

gez. Wufka

**Ausbau der Kreuzung mit
der St 2139 bei Viechtach**

Bau-km 0+000 – Bau-km 1+050
B85_2160_3,632 – B85_2200_0,302

Aufgestellt:
Deggendorf, 18.12.2020
Staatliches Bauamt

gez.
B. Wufka
Bauoberrat

Inhaltsverzeichnis

1. Aufgabenstellung	4
2. Rechtliche Grundlagen	4
3. Immissionsgrenzwerte	4
4. Methodik	5
5. Grundlagen	6
6. Immissionsberechnung (Abschätzung der Schadstoffimmissionswerte nach RLuS 2012)	6
6.1 Prüfung auf Einhaltung der Anwendungsbedingungen	6
6.2 Immissionsorte	7
6.3 Vorbelastung	7
6.4 Klimatische Verhältnisse / Windgeschwindigkeiten	8
6.5 Emissionsparameter gemäß RLuS 2012	9
7. Ergebnisse	9
8. Zusammenfassung	10
9. Anhang	10

Abkürzungen:

BImSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
HBEFA	Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs
IP	Immissionspunkt
Kfz	Kraftfahrzeug
LfU	Bayerisches Landesamt für Umwelt
LÜB	Lufthygienisches Landesüberwachungssystem Bayern
RLuS 2012	Richtlinie zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2012
NO ₂	Stickstoffdioxid
NO _X	Stickstoffoxide
PM-10	Partikel (Feinstaub) mit einer Korngröße < 10 µm
PM-2,5	Partikel (Feinstaub) mit einer Korngröße < 2,5 µm

Abschätzung der Schadstoffimmissionswerte gemäß „Richtlinie zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS), Ausgabe 2012

1. Aufgabenstellung

Die Luftschadstoffe werden für den Knotenumbau bei Viechtach an der B 85 und der St 2139 untersucht.

Die Abschätzung der Schadstoffimmissionswerte geschieht gemäß der Richtlinie zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS), Ausgabe 2012. Im Rahmen eines Luftschadstoffscreenings sollen die Gesamtimmissionen im Prognose-Planfall des Jahres 2030 (*Hinweis: Ein längerer Prognosehorizont ist in der Richtlinie nicht möglich*) prognostiziert und anhand der gesetzlichen Grenzwerte der 39. BImSchV [3] bewertet werden.

2. Rechtliche Grundlagen

Die EU-Luftqualitätsrichtlinie 2008/50/EG bildet auf europäischer Ebene die Grundlage der neuen europäischen Luftreinhaltestrategie.

Für Deutschland ist die gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Schadstoffuntersuchungen und ggf. erforderlicher Maßnahmen zum Schutz vor Luftverunreinigungen der § 50 des Bundesimmissionsgesetzes (BImSchG) in der Bekanntmachung vom 26.09.2002 in Verbindung mit den gemäß §§ 40 bzw. 48 und 48 a BImSchG erlassenen „39. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen vom 2. August 2010“ (39.BImSchV) [3]. Weiterhin sind laut § 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) vom 05.09.2001 die planenden Behörden gehalten, den Einfluss von geplanten Straßenbaumaßnahmen auf die Luftqualität zu prognostizieren und zu beurteilen. Nach dem Optimierungsgebot gem. § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehen Flächen aufeinander so abzustimmen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie sonstige schutzwürdige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.

3. Immissionsgrenzwerte

Die EU-Luftqualitätsrichtlinie 2008/50/EG bildet die Grundlage der neuen europäischen Luftreinhaltestrategie und wurde im August 2010 durch die Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen in deutsches Recht umgesetzt. Die 39. BImSchV [3] regelt Maßnahmen zur Überwachung und Verbesserung der Luftqualität sowie die Festlegung von einzuleitenden Maßnahmen, wenn Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden.

In der 39. BImSchV [3] sind für Partikel und Stickstoffdioxid folgende Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit und zum Schutz der Vegetation und von Ökosystemen festgesetzt:

Schadstoff/ Schutzobjekt	Mittelungszeitraum	Grenzwert [µg/m³]	Erlaubte Überschreitungen pro Jahr	Grenzwert gültig ab (Monat-Jahr)
SO ₂ Gesundheit	1 Stunde	350	24	01-2005
SO ₂ Gesundheit	24 Stunden	125	3	01-2005
SO ₂ Ökosystem	Kalenderjahr/Winter	20	keine	09-2002
NO ₂ Gesundheit	1 Stunde	200	18	01-2010
NO ₂ Gesundheit	Kalenderjahr	40	keine	01-2010
NO _x Vegetation	Kalenderjahr	30	keine	09-2002
Partikel (PM ₁₀) Gesundheit	24 Stunden	50	35	01-2005
Partikel (PM ₁₀) Gesundheit	Kalenderjahr	40	keine	01-2005
Partikel (PM _{2,5}) Gesundheit	Kalenderjahr	25	keine	01-2015
Benzo(a)pyren (BaP) Gesundheit	Kalenderjahr	0,001 (Zielwert)	keine	01-2013
Benzol Gesundheit	Kalenderjahr	5	keine	01-2010
CO Gesundheit	8 Stunden gleitend	10.000	keine	01-2005

Tabelle 1: Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit oder der Vegetation nach 39. BImSchV [3]

Bei der Betrachtung des Schwebstaubs sind Partikel mit einem Durchmesser von weniger als 10 µm (PM-10) relevant. Diese Partikelfraktion wird als Feinstaub bezeichnet und kann aufgrund der geringen Größe mit den Atemwegen aufgenommen werden. PM-2,5 ist eine Teilmenge der PM-10-Fraktion und wird als lungengängiger Feinstaub bezeichnet. Für diese gesundheitsgefährliche Feinstaubfraktion ist seit dem 1. Januar 2015 ein Grenzwert von 25 µg/m³ mit einer Toleranzmarge von 4 µg/m³ (für das Jahr 2010) einzuhalten.

4. Methodik

Das Luftschadstoffscreening wird mit dem PC-Berechnungsverfahren RLuS 2012 durchgeführt [1]. Es ermöglicht die Abschätzung der Immissionen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung durch die rechnerische Beschreibung der Verdünnung der emittierten Schadstoffe bis zum Immissionsort. Es basiert auf der Richtlinie zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2012“[5] und wurde durch Veröffentlichung des „Allgemeinen Rundschreibens Straßenbau Nr. 29/2012“ [2] eingeführt.

Die folgenden lufthygienisch relevanten Schadstoffe sind Gegenstand der Untersuchung:

- Stickstoffdioxid (NO₂)
- Partikel <10 µm (PM-10)
- Partikel <2,5 µm (PM-2,5)

Die aufgeführten Schadstoffe stellen die lufthygienischen Leitkomponenten für Kfz-Emissionen dar und bilden somit eine ausreichende Beurteilungsgrundlage. Andere Schadstoffe sind emissionsseitig vernachlässigbar oder sind von untergeordneter lufthygienischer Bedeutung. Die Untersuchung wird für die Maßnahme anhand einer Berechnung an einem Emissionspunkt am höchstbelasteten Streckenabschnitt durchgeführt. Die resultierenden Gesamtimmisionen aus Vor- und Zusatzbelastung, werden für den Prognose-Planfall berechnet und anhand der Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV [3] bewertet. Die Datengrundlage hierfür bilden die prognostizierten Verkehrsmengen, die Vorbelastung im Untersuchungsgebiet sowie das Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs in der in RLuS 2012 [5] integrierten Version 2.1[4].

5. Grundlagen

- [1] Ingenieurbüro Lohmeyer, „PC-Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung“
- [2] Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, „Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 29/2012“, Bonn; 03.01.2013
- [3] 39.BImSchV, Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes, „Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen“, in der Fassung der Bekanntmachung vom 2.August 2010.
- [4] Umweltbundesamt, „HBEFA Handbuch-Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs, Version 3.1, (UBA, 2012).
- [5] RLuS 2012, „Richtlinie zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2012“.
- [6] Windkarten des DWD, Download unter [Wetter und Klima - Deutscher Wetterdienst - Leistungen - Windkarten zur mittleren Windgeschwindigkeit \(dwd.de\)](http://www.dwd.de/DE/leistungen/windkarten/windkarten_mittleren_windgeschwindigkeit.html) (Aufrufdatum: 19.11.2020)

6. Immissionsberechnung (Abschätzung der Schadstoffimmissionswerte nach RLuS 2012)

6.1 Prüfung auf Einhaltung der Anwendungsbedingungen

Für die Abschätzung der Schadstoffbelastungen nach RLuS 2012 [5] werden Prognosedaten für das Jahr 2030 (*Hinweis: ein längerer Prognosezeitraum ist richtlinientechnisch derzeit nicht möglich*) zu Grunde gelegt. Zur Berechnung der Emissionen wird das Jahr 2019 angesetzt. Aufgrund des prognostizierten Rückgangs der Emissionen aus dem Straßenverkehr durch technischen Fortschritt und der Einführung und Marktdurchdringung von Euro-5 und Euro-6 Fahrzeugen stellt dies eine konservative Vorgehensweise dar.

Die RLuS 2012 unterliegt Anwendungsbedingungen, deren Kriterien in nachfolgender Tabelle 2 dargestellt und deren Einhaltung überprüft werden.

Anwendungsbedingungen	Örtliche Situation/ Planungssituation Prognose	Bedingung erfüllt
DTV > 5000 Kfz/24h	12.300 kfz/24h	Ja
Geschwindigkeit > 50 km/h	100 km/h	Ja
Trogtiefen und Dammhöhen <15m	Ja	Ja
Längsneigung < 6%	Ja	Ja
max. Abstand vom Fahrbahnrand 200 m	22	Ja
Lücken innerhalb Randbebauung >50%	Ja	Ja
Abstände zw. Gebäuden und dem Fahrbahnrand ≥ 2 Gebäudehöhen	Ja	Ja
Gebäudebreite ≤ 2 Gebäudehöhen	Ja	Ja

Tabelle 2: Einhaltung der Anwendungsbedingungen der RLuS 2012

Die Anwendungsbedingungen der RLuS 2012 werden eingehalten.

6.2 Immissionsorte

Für die Untersuchung wurde der Immissionspunkt gewählt, der nahe der Trasse liegt bzw. lärmmäßig stärker belastet ist. Die Vorgehensweise wurde gewählt, da in diesem Bereich ungünstige Voraussetzungen vorliegen (Steigungen / Verkehrsmenge / Abstand zwischen Emissionsort – Immissionsort usw.).

6.3 Vorbelastung

An einem Immissionsort entsteht die Vorbelastung durch Überlagerung von Immissionen aus verschiedenen Schadstoffquellen. Diese können den folgenden vier Emittentengruppen zugeordnet werden: Kraftwerke und Industrie, Verkehr, Hausbrand und Kleingewerbe sowie Landwirtschaft und biogene Quellen. Das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) betreibt ein lufthygienisches Überwachungssystem mit Luftgütemessstellen im gesamten Bundesland. Diese Messstellen können aber für die vorliegenden Ermittlungen nicht in Betracht gezogen werden, da diese vom Planungsgebiet weit ab liegen.

Für die Ermittlung der Vorbelastung werden deshalb je nach Gebiet "typisierte Vorbelastungen" zur Verfügung gestellt, sofern keine geeigneten Messdaten vorliegen. Es kann nach Freiland, Kleinstadt, Mittelstadt und Großstadt gewählt werden. Die Vorbelastung ist zudem als „wenig, mittel oder hoch“ belastet zu untergliedern.

Die Werte der Tabelle "typisierte Vorbelastungen" sind als Vorschläge für gebietsbezogene Vorbelastungswerte aufzufassen, sofern keine geeigneten Messdaten vorliegen.

Bei der vorliegenden Maßnahme befindet sich keine Messstelle in der näheren Umgebung, so dass gesicherte Werte der Vorbelastung nicht vorliegen.

Aus diesem Grund wurde die typisierte Vorbelastung für Freiland gewählt, da das Planungsgebiet außerhalb von sehr dicht besiedeltem Gebiet oder Bereichen mit hohem Industrie / Gewerbeanteil liegt.

Im Sinne einer konservativen Betrachtungsweise wird zum Prognosejahr 2030 keine Reduktion der Vorbelastung mit einbezogen.

Die gewählten Einstellungen sind nachfolgenden Grafiken zu entnehmen.

Vorbelastung (links): Eingabe Vorbelastung für 2019. Vorbelastung für Prognosejahr 2030. Keine Reduktion. Reduktionsfaktoren: Groß- und Mittelstadt, Freiland, Kleinstadt.

	Mittelwert	Reduktionsfaktor
CO	300 µg/m³	1.00
PM10	25.0 µg/m³	1.00
PM2.5	17.0 µg/m³	1.00
NO	10.0 µg/m³	1.00
NO2	21.0 µg/m³	1.00
SO2	4.0 µg/m³	1.00
Benzol	1.5 µg/m³	1.00
BaP	0.0 µg/m³	1.00
O3	45.0 µg/m³	1.00

Vorbelastung (rechts): Vorbelastung für Prognosejahr 2030. Eingabe Vorbelastung für 2019. Bezugsjahr für Vorbelastung: 2019. Mittelwert: CO: 300 µg/m³, PM10: 25.00 µg/m³, PM2.5: 17.00 µg/m³, NO: 10.0 µg/m³, NO2: 21.0 µg/m³, SO2: 4.0 µg/m³, Benzol: 1.50 µg/m³, BaP: 0.00000 µg/m³, O3: 45.00 µg/m³. Typisierte Vorbelastung: Freiland, gering.

Grafik 1: Vorbelastungen 2019 und 2030

6.4 Klimatische Verhältnisse / Windgeschwindigkeiten

Die Angabe zu den Windverhältnissen basieren auf Daten des DWD, Karte Jahresmittelwert der Windgeschwindigkeit, 10 m über Grund, Stand 2000 [6]. Demnach ist für den betrachteten Untersuchungsraum mit einer mittleren Windgeschwindigkeit von 3,2 m/s zu rechnen. Die Windgeschwindigkeit beeinflusst die Verwirbelung und Verdünnung der Luftschadstoffe.

6.5 Emissionsparameter gemäß RLuS 2012

Aufpunkt	Beschreibung	Straße	Fahrstreifen-zahl	Längsneigung [%]	Abstand IO / FB [m]	Vzul (PKW/LKW) [km/h]	Straßen-zustand	DTV [Kfz/24h]
IP06	Fernstraße	Gut	3 (B85) bzw. 2 (St2139)	+/-6	22	80/80 bzw. 60/60	Gut	8.500 (B85) bzw. 12.300 (St2139)

Tabelle 3: Eingangsparameter

7. Ergebnisse

Es wurden Tages- und Jahresmittelwerte der Stickstoffoxid- und Feinstaubbelastung ermittelt. In der nachfolgenden Tabelle sind diese den Grenzwerten gegenüber gestellt. Es sind Jahresmittelwerte sowie Überschreitungshäufigkeiten festgelegt.

In der nachfolgenden Tabelle sind die zulässigen Grenzwerte und die ermittelten Belastungswerte im Prognosefall gegenüber gestellt.

Prognose-Planfall 2030						
Aufpunkt	Stickstoffdioxid		Feinstaub			
	NO ₂ (JM) [µ g/m ³]	NO ₂ (1-h Mittelwert) [Anzahl Überschreitungen]	PM-10 (JM) [µ g/m ³]	PM-10 (ÜTM) [Anzahl Überschreitungen]	PM-2,5 (JM) [µ g/m ³]	
Grenzwert	40 ¹⁾	18 ²⁾	40 ³⁾	35 ⁴⁾	25 ⁵⁾	
IP06	22,9	2	25,43	30	17,2	i.O.

- 1) NO₂-Jahresmittelwert: Der Grenzwert von 40 µg/m³ gilt zum Schutz der menschlichen Gesundheit.
- 2) NO₂-1h-Mittelwert: Überschreitung von 200 µg ist 18 mal zulässig
- 3) Im Jahresmittel der PM-10 Konzentration ist ein Grenzwert von 40 µg/m³ zulässig
- 4) PM10: Der 24h_Mittelwert von 50 µg darf 35 mal überschritten werden
- 5) PM-2,5: Das Jahresmittel der Konzentration darf 25 µg/m³ betragen.

8. Zusammenfassung

Um die entlang der geplanten Maßnahme zu erwartenden Gesamtluftschadstoffbelastungen zu untersuchen, wurden die Immissionskonzentrationen für Stickstoffdioxid und Feinstaub im Prognosejahr mit dem Screeningmodell RLuS 2012 berechnet und anhand der Grenzwerte der 39.BImSchV bewertet. Grundlage der Untersuchung waren die aktuelle Straßenplanung und die prognostizierten Verkehrsmengen.

Die Betrachtung der Schadstoffe Stickstoffdioxid NO₂ und Feinstaub (PM-10 und PM-2,5) ergab keine Überschreitung der Jahresgrenzwerte bzw. der zugelassenen Häufigkeit der Stunden- und Tagesmittelwerte. Die errechneten Immissionen der einzelnen Schadstoffe liegen unter den gültigen Grenzwerten. Deshalb sind keine weiteren detaillierten Untersuchungen erforderlich. Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Luftverunreinigungen bzw. zusätzliche Maßnahmen zur Minderung der Immissionen sind daher nicht notwendig.

9. Anhang

EDV-Ausdruck Berechnungsprogramm

PC-Berechnungsverfahren zur Abschätzung von verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach den

Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Version 1.4
 Protokoll erstellt am : 18.11.2020 13:08:32

Vorgang : B85/St2139 Knotenumbau Viechtach
 Aufpunkt : IP 06
 Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung und Kreuzung

Eingabeparameter:

	Straße 1	Einmündung
Prognosejahr	: 2030	
Straßenkategorie	: Fernstraße, Tempolimit 60	Regionalstraße , Tempolimit 80
Längsneigungsklasse	: +/-6 %	+/-6 %
Anzahl Fahrstreifen	: 2	3
DTV	: 12300 Kfz/24h (Jahreswert)	8500 Kfz/24h (Jahreswert)
Schwerverkehr-Anteil	: 4 % (SV > 3.5 t)	7 % (>3.5 t)
Mittl. PKW-Geschw.	: 58.9 km/h	61.1 km/h
Windgeschwindigkeit	: 3.5 m/s	
Entfernung	: 22.0 m	

Parameter Einmündung:

Schnittwinkel : 170.0 °
 Abst. v. Kr.mit.pkt : 100.0 m

Ergebnisse Emissionen [g/(km*h)]:

Stoff	Straße 1	Einmündung
CO	135.448	89.171
NOx	103.643	71.781
NO2	27.407	18.648
SO2	0.435	0.392
Benzol	0.248	0.164
PM10	18.518	13.856
PM2.5	8.896	6.648
BaP	0.00038	0.00027

Ergebnisse Immissionen [µg/m³]:

(JM-Jahresmittelwert,
 Vorbelastung ohne Reduktionsfaktoren)

Komponente	Zusatzbelastung	
	Vorbelastung JM-V	JM-Z
CO	300	3.1
NO	10.0	0.31
NO2	21.0	1.89
NOx	36.3	2.37
SO2	4.0	0.01
Benzol	1.50	0.006
PM10	25.00	0.426
PM2.5	17.00	0.205
BaP	0.00000	0.00001
O3	45.0	-

NO2: Der 1h-Mittelwerte von 200 µg/m³ wird 2 mal überschritten.
 (Zulässig sind 18 Überschreitungen)
 PM10: Der 24h-Mittelwerte von 50 µg/m³ wird 30 mal überschritten.
 (Zulässig sind 35 Überschreitungen)
 CO: Der gleitende 8h-CO-Mittelwert beträgt: 1570 µg/m³
 (Bewertung: 16 % vom Beurteilungswert von 10000 µg/m³)

Komponente	Beurteilungswerte		Bewertung JM-G/ JM-B [%]
	Gesamtbelastung JM-G	JM-B	
CO	303	-	-
NO	10.3	-	-
NO2	22.9	40.0	57
NOx	38.7	-	-
SO2	4.0	20.0	20
Benzol	1.51	5.00	30
PM10	25.43	40.00	64
PM2.5	17.20	25.00	69