



# **Luftreinhalte-/Aktionsplan für den Regierungsbezirk Stuttgart Teilplan Pleidelsheim**

## **Anhang**

**Berechnung der immissionsseitigen Auswirkungen  
von verkehrlichen Maßnahmen des  
Luftreinhalte-/Aktionsplans Pleidelsheim  
Ingenieurbüro Lohmeyer, Karlsruhe, Dezember 2005**



**Baden-Württemberg**  
REGIERUNGSPRASIDIUM STUTTGART



**Ingenieurbüro Lohmeyer  
GmbH & Co. KG**

**Immissionsschutz, Klima,  
Aerodynamik, Umweltsoftware**

An der Roßweid 3, D-76229 Karlsruhe

Telefon: +49 (0) 721 / 6 25 10 - 0

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

URL: [www.lohmeyer.de](http://www.lohmeyer.de)

**Messstelle nach §§ 26, 28 BImSchG**

**BERECHNUNG DER IMMISSIONS-  
SEITIGEN AUSWIRKUNGEN VON VER-  
KEHRLICHEN MASSNAHMEN DES  
LUFTREINHALTE-/AKTIONSPLANS  
PLEIDELSHEIM**

Auftraggeber: Regierungspräsidium Stuttgart  
Postfach 800709  
70507 Stuttgart

Dipl.-Geogr. T. Nagel

Dr.-Ing. W. Bächlin

Dezember 2005  
Projekt 60433-05-01  
Berichtsumfang 51 Seiten

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>ERLÄUTERUNG VON FACHAUSDRÜCKEN .....</b>	<b>1</b>
<b>1 ZUSAMMENFASSUNG .....</b>	<b>4</b>
<b>2 AUFGABENSTELLUNG .....</b>	<b>7</b>
<b>3 EINGANGSDATEN UND EMISSIONSFAKTOREN.....</b>	<b>8</b>
3.1 Lagedaten.....	8
3.2 Verkehr .....	8
3.3 Fahrzeugflotte.....	15
3.4 Emissionsfaktoren .....	18
3.4.1 Motorbedingte Emissionsfaktoren .....	19
3.4.2 Nicht motorbedingte Emissionsfaktoren .....	19
3.4.3 Emissionsfaktoren mit möglichen technischen Minderungen .....	20
3.5 Meteorologische Daten.....	22
<b>4 AUSWIRKUNGEN DER MASSNAHMEN .....</b>	<b>25</b>
4.1 Auswirkungen auf Emissionen der Straßenabschnitte.....	25
4.2 Auswirkungen auf Immissionen an den Hauptverkehrsstraßen.....	27
<b>5 LITERATUR .....</b>	<b>33</b>
<b>A1 BESCHREIBUNG DES NUMERISCHEN VERFAHRENS ZUR IMMISSIONS- ERMITTLUNG UND FEHLERDISKUSSION.....</b>	<b>37</b>
<b>A2 IMMISSIONSDARSTELLUNGEN FÜR DAS HAUPTVERKEHRSTRASSEN- NETZ .....</b>	<b>43</b>

Hinweise:

Die Tabellen und Abbildungen sind kapitelweise durchnummeriert.

Literaturstellen sind im Text durch Name und Jahreszahl zitiert. Im Kapitel Literatur findet sich dann die genaue Angabe der Literaturstelle.

Es werden Dezimalpunkte (= wissenschaftliche Darstellung) verwendet, keine Dezimalkommas. Eine Abtrennung von Tausendern erfolgt durch Leerzeichen.

## **ERLÄUTERUNG VON FACHAUSDRÜCKEN**

### **Emission / Immission**

Als Emission bezeichnet man die von einem Fahrzeug oder anderen Emittenten ausgestoßene Luftschadstoffmenge in Gramm Schadstoff pro Stunde. Die in die Atmosphäre emittierten Schadstoffe werden vom Wind verfrachtet und führen im umgebenden Gelände zu Luftschadstoffkonzentrationen, den so genannten Immissionen. Diese Immissionen stellen Luftverunreinigungen dar, die sich auf Menschen, Tiere, Pflanzen und andere Schutzgüter überwiegend nachteilig auswirken. Die Maßeinheit der Immissionen am Untersuchungspunkt ist  $\mu\text{g}$  (oder  $\text{mg}$ ) Schadstoff pro  $\text{m}^3$  Luft.

### **Vorbelastung / Zusatzbelastung / Gesamtbelastung**

Als Vorbelastung werden im Folgenden die Immissionen bezeichnet, die bereits ohne die Emissionen des Straßenverkehrs auf den betrachteten Straßen an den Untersuchungspunkten vorliegen. Die Zusatzbelastung ist diejenige Immission, die ausschließlich vom Verkehr auf dem zu untersuchenden Straßennetz oder der zu untersuchenden Straße hervorgerufen wird. Die Gesamtbelastung ist die Summe aus Vorbelastung und Zusatzbelastung und wird in  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  oder  $\text{mg}/\text{m}^3$  angegeben.

### **Grenzwerte / Vorsorgewerte**

Grenzwerte sind zum Schutz der menschlichen Gesundheit vom Gesetzgeber vorgeschriebene Beurteilungswerte für Luftschadstoffkonzentrationen, die nicht überschritten werden dürfen, siehe z.B. Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Vorsorgewerte stellen zusätzliche Beurteilungsmaßstäbe dar, die zahlenmäßig niedriger als Grenzwerte sind und somit im Konzentrationsbereich unterhalb der Grenzwerte eine differenzierte Beurteilung der Luftqualität ermöglichen.

### **Jahresmittelwert / 98-Perzentilwert / Kurzzeitwert (Äquivalentwert)**

An den betrachteten Untersuchungspunkten unterliegen die Konzentrationen der Luftschadstoffe in Abhängigkeit von Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Verkehrsaufkommen etc. ständigen Schwankungen. Die Immissionskenngrößen Jahresmittelwert, 98-Perzentilwert und weitere Kurzzeitwerte charakterisieren diese Konzentrationen. Der Jahresmittelwert stellt den über das Jahr gemittelten Konzentrationswert dar. Eine Einschränkung hinsichtlich Beurteilung der Luftqualität mit Hilfe des Jahresmittelwertes besteht darin, dass

er nichts über Zeiträume mit hohen Konzentrationen aussagt. Eine das ganze Jahr über konstante Konzentration kann zum gleichen Jahresmittelwert führen wie eine zum Beispiel tagsüber sehr hohe und nachts sehr niedrige Konzentration. Der Gesetzgeber hat deshalb zusätzlich zum Jahresmittelwert z.B. den so genannten 98-Perzentilwert (oder 98-Prozent-Wert) der Konzentrationen eingeführt. Das ist derjenige Konzentrationswert, der in 98 % der Zeit des Jahres unterschritten wird.

Die Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (22. BImSchV) fordert weitere Kurzzeitwerte in Form des Stundenmittelwertes der NO<sub>2</sub> Konzentrationen von 200 µg/m<sup>3</sup>, der in nicht mehr als 18 Stunden pro Jahr überschritten werden darf und des Tagesmittelwertes der PM10-Konzentration von 50 µg/m<sup>3</sup>, der maximal an 35 Tagen überschritten werden darf. Da diese Werte derzeit nicht direkt berechnet werden können, erfolgt die Beurteilung hilfsweise anhand von abgeleiteten Äquivalentwerten auf Basis der 98-Perzentil- bzw. Jahresmittelwerte. Diese Äquivalentwerte sind aus Messungen abgeleitete Kennwerte, bei deren Unterschreitung auch eine Unterschreitung der Kurzzeitwerte erwartet wird.

### **Verkehrssituation**

Emissionen und Kraftstoffverbrauch hängen in hohem Maße vom Fahrverhalten der Kfz ab, die sich in unterschiedlichen Betriebszuständen wie Leerlauf im Stand, Beschleunigung, Fahrt mit konstanter Geschwindigkeit, Bremsverzögerung etc. befinden. Das typische Fahrverhalten der Kfz kann zu so genannten Verkehrssituationen zusammengefasst werden. Diese wurden vom Umweltbundesamt definiert und es wurden dafür die Emissionen gegeben. Verkehrssituationen sind durch die Merkmale eines Straßenabschnitts wie Geschwindigkeitsbeschränkung, Ausbaugrad, Vorfahrtregelung etc. charakterisiert.

### **Feinstaub / PM10**

Mit Feinstaub bzw. PM10 werden alle Partikel bezeichnet, die einen größenselektierenden Lufteinlass passieren, der für einen aerodynamischen Durchmesser von 10 µm eine Abscheidewirksamkeit von 50 % aufweist.

**Emissionsgrenzwerte für Partikel und NO<sub>x</sub> mit Geltungsjahr**

		<b>Euro 1</b>	<b>Euro 2</b>	<b>Euro 3</b>	<b>Euro 4</b>	<b>Euro 5</b>
<b>PKW</b>	Jahr	1993	1996/97	2000	2005	
	Partikel [g/km]	0.14	0.08	0.05	0.025	-
	Jahr	1992	1996	2000	2005	-
	NOx Diesel [g/km]	-	-	0.50	0.25	-
	NOx Benzin [g/km]	-	-	0.15	0.08	-
<b>LKW</b>	Jahr	1992/93	1995/96	2000/01	2005	2008
	Partikel [g/kWh]	0.4	0.15	0.10	0.02	0.02
	Jahr	1992	1998	2000	2005	2008
	NOx [g/kWh]	9.0	7.0	5.0	3.5	2.0

## 1 ZUSAMMENFASSUNG

Der Luftreinhalte-/ Aktionsplan für den Regierungsbezirk Stuttgart, Teilplan Pleidelsheim, nennt Maßnahmen zur Verringerung der Luftschadstoffbelastungen. Für folgende Maßnahmen wurden Berechnungen der zu erwartenden Minderungen der Immissionen im Rahmen der vorliegenden Untersuchung durchgeführt, wobei die Maßnahmen M2 und M3 gegenüber der Entwurfsfassung des Luftreinhalte-/ Aktionsplans für Pleidelsheim (Stand August 2005) entsprechend dem aktuell vorliegenden Entwurf der Kennzeichnungsverordnung abgeändert wurden:

- M1** Stufe 2: Ganzjähriges Lkw-Durchfahrtsverbot (ab 3.5 t, Lieferverkehr frei) im Zuge der L 1125 in Pleidelsheim nach Inbetriebnahme der neuen Querspange Ost.
- M2** Ganzjähriges Fahrverbot in Pleidelsheim ab dem 01.07.2007 für Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppe 1 nach der Kennzeichnungsverordnung
- M3** Ganzjähriges Fahrverbot in Pleidelsheim ab dem 01.01.2012 für Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppen 1 und 2 nach der Kennzeichnungsverordnung
- M12** Bau der Querspange Ost bis Ende 2006

Für die Hauptverkehrsstraßen in Pleidelsheim werden die Auswirkungen der oben genannten Maßnahmen auf die Immissionen berechnet. Aus den verfügbaren Verkehrsdaten des Straßennetzes von Pleidelsheim und Umgebung werden unter Berücksichtigung der aktuellen Emissionsdatenbank des UBA (Auspuffemissionen), d.h. HBEFA – Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs, Version 2.1, Stand 2004 und mit den neuesten Erkenntnissen bezüglich Anteilen von Abrieb und Aufwirbelung an PM10 die Änderungen der Emissionen und darauf basierend der Immissionen gegenüber dem Referenzfall aufgezeigt. Betrachtet werden die Schadstoffe NO<sub>2</sub> und PM10, ergänzend auch die Rußbelastungen.

Für die Prognose der Auswirkungen der Maßnahmen werden im ersten Schritt die Änderungen der Emissionen, d.h. der Schadstofffreisetzungen in den Straßenabschnitten, und im zweiten Schritt die Änderungen der Immissionen berechnet. Da sich die Maßnahmen auf unterschiedliche Jahre beziehen, werden zusätzlich die jeweiligen Jahre ohne berücksichtigte Maßnahmen betrachtet. Die Auswertungen beziehen sich im Wesentlichen auf den Straßenabschnitt an der Messstation.

Für die NO<sub>x</sub>-Emissionen sind in der Beihinger Straße gegenüber dem Referenzzustand, d.h. dem derzeitigen Zustand, mit der Maßnahme M12 ca. 59 %, mit der Maßnahme M1 ca. 38 %, mit der Maßnahme M2 ca. 37 %, im Nullfall 2012 ca. 64 % und mit der Maßnahme M3 ca. 26 % der Emissionen zu erwarten. Die beschriebenen Maßnahmen führen zu deutlichen NO<sub>x</sub>-Emissionsminderungen, die ohne Maßnahmen allein durch die Flottenumstellungen nicht zu erzielen sind.

Die PM<sub>10</sub>-Emissionen weisen in der Beihinger Straße gegenüber dem Referenzzustand mit der Maßnahme M12 ca. 67 %, mit der Maßnahme M1 ca. 52 %, mit der Maßnahme M2 ca. 50 %, im Nullfall 2012 ca. 88 % und mit der Maßnahme M3 ca. 47 % der Emissionen auf. Die beschriebenen Maßnahmen mit der Verringerung des LKW-Verkehrs führen zu deutlichen PM<sub>10</sub>-Emissionsminderungen. Die Verringerung der Fahrten, insbesondere der LKW-Fahrten in der Beihinger Straße, führen zu deutlichen Reduktionen der PM<sub>10</sub>-Emissionen.

Die Rußemissionen beschreiben überwiegend einen Teil der motorbedingten Partikelemissionen. Die Rußemissionen weisen in den betrachteten Straßenabschnitten gegenüber dem Referenzzustand mit der Maßnahme M12 ca. 65 %, mit der Maßnahme M1 ca. 50 %, mit der Maßnahme M2 ca. 46 %, im Nullfall 2012 ca. 73 % und mit der Maßnahme M3 ca. 41 % der Emissionen auf.

Die relativen Auswirkungen auf die Immissionen sind gegenüber den Emissionen geringer, da auch nicht verkehrsbedingte Beiträge in den Luftschadstoffbelastungen enthalten sind.

Die berechneten PM<sub>10</sub>-Immissionen verringern sich an der Beihinger Straße ausgehend vom derzeitigen Zustand mit 39 µg/m<sup>3</sup> durch die Maßnahmen auf ca. 28 µg/m<sup>3</sup>. Gegenüber dem Referenzzustand weisen die PM<sub>10</sub>-Belastungen im Nullfall 2007 unveränderte Belastungen, mit der Maßnahme M12 ca. 84 %, mit der Maßnahme M1 ca. 72 %, mit der Maßnahme M2 ca. 72 %, im Jahr 2012 ohne Maßnahmen ca. 93 % und mit der Maßnahme M3 ca. 70 % der Gesamtbelastungen auf. Deutliche Minderungen der verkehrsbedingten PM<sub>10</sub>-Beiträge werden durch die Querspange Ost mit einhergehender Verringerung des LKW-Verkehrs in der Beihinger Straße und das LKW-Durchfahrtsverbot (M1) in Pleidelsheim erzielt. Die beschriebenen Maßnahmen der Fahrverbote nach der Kennzeichnungsverordnung führen weiter zu einer leichten Verringerung der PM<sub>10</sub>-Gesamtbelastungen.

Aus den berechneten PM<sub>10</sub>-Jahresmittelwerten an den Hauptverkehrsstraßen in Pleidelsheim werden mehr als 35 Überschreitungen eines Tagesmittelwertes von 50 µg/m<sup>3</sup> (Grenz-

wert) ab PM10-Jahresmittelwerten von  $29 \mu\text{g}/\text{m}^3$  abgeleitet. Danach ist mit den Maßnahmen M1, M2 und M3 eine Einhaltung des PM10-Kurzzeitbelastungswertes zu erwarten.

Gegenüber dem Referenzzustand weisen die Rußbelastungen im Nullfall 2007 ca. 95 %, mit der Maßnahme M12 ca. 76 %, mit der Maßnahme M1 ca. 64 %, mit der Maßnahme M2 ca. 61 %, im Jahr 2012 ohne Maßnahmen ca. 80 % und mit der Maßnahme M3 ca. 57 % der Gesamtbelastungen auf. Der motorbedingte Anteil der Rußpartikelbelastungen wird gegenüber den PM10-Immissionen intensiver durch die Maßnahmen verringert.

Die  $\text{NO}_2$ -Jahresmittelwerte können ausgehend von ca.  $74 \mu\text{g}/\text{m}^3$  durch Maßnahmen bis auf ca.  $49 \mu\text{g}/\text{m}^3$  verringert werden. Gegenüber dem Referenzzustand weisen die  $\text{NO}_2$ -Belastungen im Nullfall 2007 ca. 98 %, mit der Maßnahme M12 ca. 87 %, mit der Maßnahme M1 ca. 76 %, mit der Maßnahme M2 ca. 76 %, im Jahr 2012 ohne Maßnahmen ca. 88 % und mit der Maßnahme M3 ca. 66 % der Gesamtbelastungen auf. Deutliche Minderungen der verkehrsbedingten  $\text{NO}_2$ -Beiträge werden durch die Querspange Ost mit einhergehender Verringerung des LKW-Verkehrs in der Beihinger Straße, das LKW-Durchfahrtsverbot (M1) in Pleidelsheim und die Flottenumstellung bis zum Jahr 2012 erzielt.

Insgesamt führen entsprechend den Berechnungen die Querspange Ost und das LKW-Durchfahrtsverbot durch Pleidelsheim zu deutlichen Verringerungen der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastungen. Damit sind diese Maßnahmen geeignet, die bestehenden hohen Luftschadstoffbelastungen an den Hauptverkehrsstraßen in Pleidelsheim wesentlich zu verringern. Mit der Kombination der Maßnahmen M12 und M1 ist die Einhaltung des Grenzwertes der PM10-Kurzzeitbelastung zu erwarten.

## 2 AUFGABENSTELLUNG

Für den Luftreinhalte-/ Aktionsplan für den Regierungsbezirk Stuttgart, Teilplan Pleidelsheim, wurde eine Maßnahmenliste in Abstimmung mit Fachgremien erarbeitet, für die teilweise qualitative Einschätzungen der immissionsseitigen Auswirkungen vorliegen. Für einige der genannten Maßnahmen sind immissionsseitige Berechnungen der zu erwartenden Minderungen der Immissionen durchzuführen.

Das sind folgend genannte Maßnahmen des Luftreinhalte-/ Aktionsplans Teilplan Pleidelsheim. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Maßnahmen M2 und M3 gegenüber der Entwurfassung des Luftreinhalte-/ Aktionsplans für Pleidelsheim (Stand August 2005) entsprechend dem aktuell vorliegenden Entwurf der Kennzeichnungsverordnung abgeändert wurden. Im Herbst 2005 wurde eine Kennzeichnungsverordnung im Bundesrat verabschiedet (Stand 14.10.2005), die über die Ausgabe von Plaketten die Kfz hinsichtlich dem Schadstoffausstoß kennzeichnet.

- M1** Stufe 2: Ganzjähriges Lkw-Durchfahrtsverbot (ab 3.5 t, Lieferverkehr frei) im Zuge der L 1125 in Pleidelsheim nach Inbetriebnahme der neuen Querspange Ost.
- M2** Ganzjähriges Fahrverbot in Pleidelsheim ab dem 01.07.2007 für Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppe 1 nach der Kennzeichnungsverordnung
- M3** Ganzjähriges Fahrverbot in Pleidelsheim ab dem 01.01.2012 für Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppen 1 und 2 nach der Kennzeichnungsverordnung
- M12** Bau der Querspange Ost bis Ende 2006

Für die Hauptverkehrsstraßen in Pleidelsheim werden die Auswirkungen der oben genannten Maßnahmen auf die Immissionen berechnet. Aus den verfügbaren Verkehrsdaten des Straßennetzes von Pleidelsheim und Umgebung werden unter Berücksichtigung der aktuellen Emissionsdatenbank des UBA (Auspuffemissionen), d.h. HBEFA – Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs, Version 2.1, Stand 2004 und mit den neuesten Erkenntnissen bezüglich Anteilen von Abrieb und Aufwirbelung an PM10 die Änderungen der Emissionen und darauf basierend der Immissionen gegenüber dem Referenzfall aufgezeigt.

Betrachtet werden die Schadstoffe NO<sub>2</sub> und PM10, ergänzend auch die Rußbelastungen.

### 3 EINGANGSDATEN UND EMISSIONSFAKTOREN

Für die immissionsseitige Berechnung der Auswirkungen der Maßnahmen werden basierend auf den Verkehrsbelegungsdaten die auf den einzelnen Abschnitten freigesetzten Emissionen bestimmt und der Ausbreitungsrechnung zugeführt.

#### 3.1 Lagedaten

Die Gemeinde Pleidelsheim liegt im nördlichen Bereich des Ballungsgebietes Stuttgart im Neckartal. Direkt östlich des Ortsbereichs verläuft die von Süden nach Norden orientierte Autobahn A 81 mit der Anschlussstelle Pleidelsheim. Von der Anschlussstelle führt von Osten die Landesstraße L 1125 in den Ortskern von Pleidelsheim, schwenkt kurz nach Süden, um dann in westlicher Richtung den Ort Richtung Neckarüberquerung und Ingersheim zu verlassen. Innerhalb des Ortskerns von Pleidelsheim trifft von Süden aus Freiberg kommend die Landesstraße L 1129 und von Norden aus Mundelsheim kommend die Kreisstraße K 1700 auf die L 1125. Die Lage des Betrachtungsgebietes mit dem Ortsbereich von Pleidelsheim und der östlich gelegenen Anschlussstelle an die A 81 ist in **Abb. 3.1** aufgezeigt.

#### 3.2 Verkehr

Für die Betrachtungen der verkehrsbedingten Maßnahmen zum Luftreinhalte-/Aktionsplan Pleidelsheim wurden durch den Auftraggeber Verkehrsdaten zur Verfügung gestellt. Das sind für das Plangebiet mit direkter Umgebung Angaben der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) und des LKW-Anteils. Die Verkehrsbelegungsdaten basieren auf den Verkehrsgutachten „Neubau ortsnahe Ostumfahrung Pleidelsheim“ (Bender & Stahl, 2003) sowie der „Verkehrsuntersuchung Ortsumfahrungen Pleidelsheim, Ingersheim, Freiberg a.N.“ (Bender & Stahl, 1996 und Aktualisierungen 2000, 2001). Die Verkehrsbelegungsdaten für den Nullfall ohne Maßnahmen und die Maßnahmen M12 sowie M1 bis M3 sind in **Abb. 3.2** bis **Abb. 3.4** aufgezeigt.

Verkehrsdaten für den derzeitigen Zustand werden nur zur Kontrolle verwendet, d.h. mit den Verkehrsdaten und den berechneten Emissionen für das Jahr 2004 werden die Immissionen an den Standorten der Messstationen berechnet und mit den Messdaten verglichen.

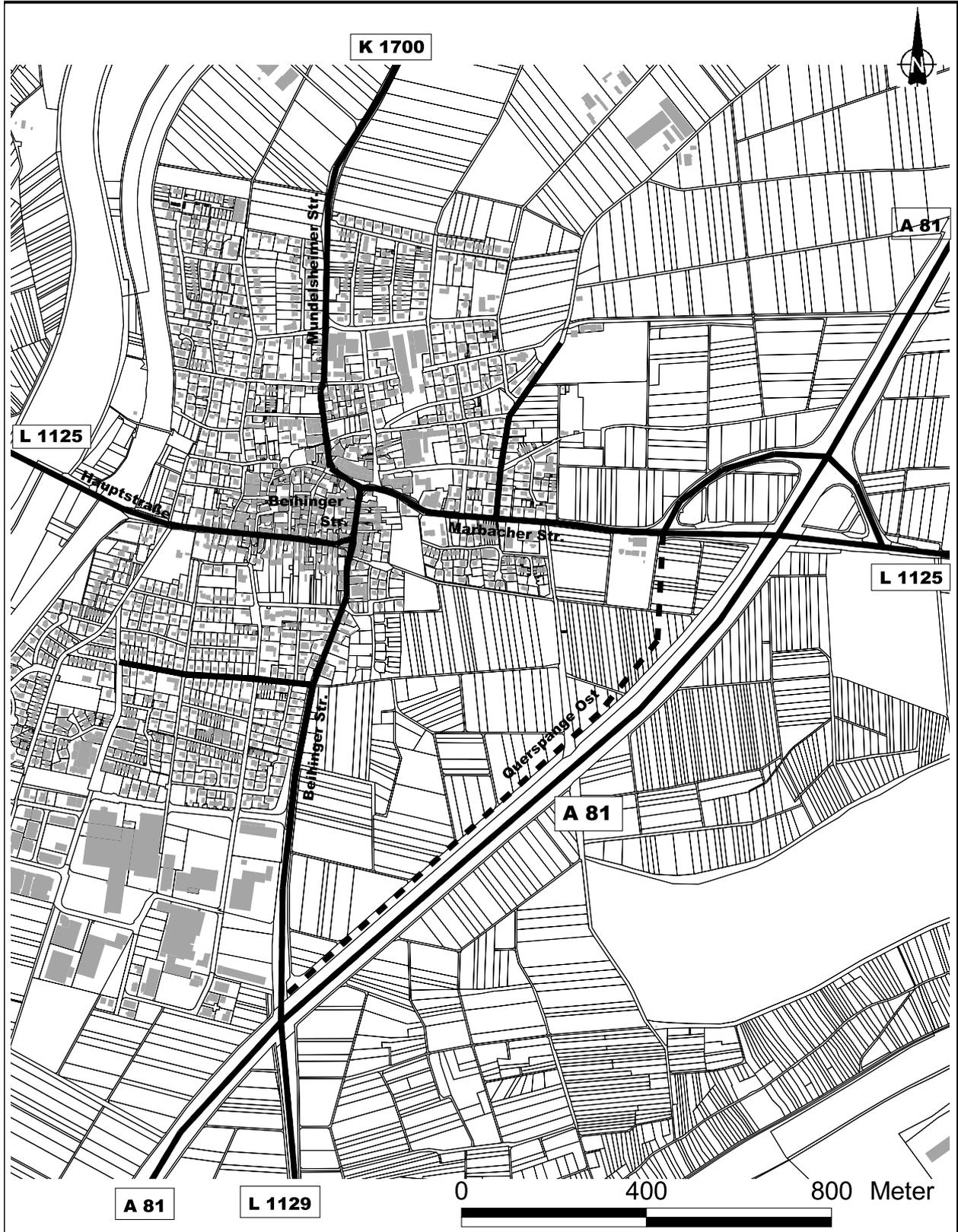


Abb. 3.1: Lageplan des Untersuchungsgebietes. Die bestehenden Straßen sind als durchgezogene und die geplante Straße als gestrichelte schwarze Linien eingezeichnet

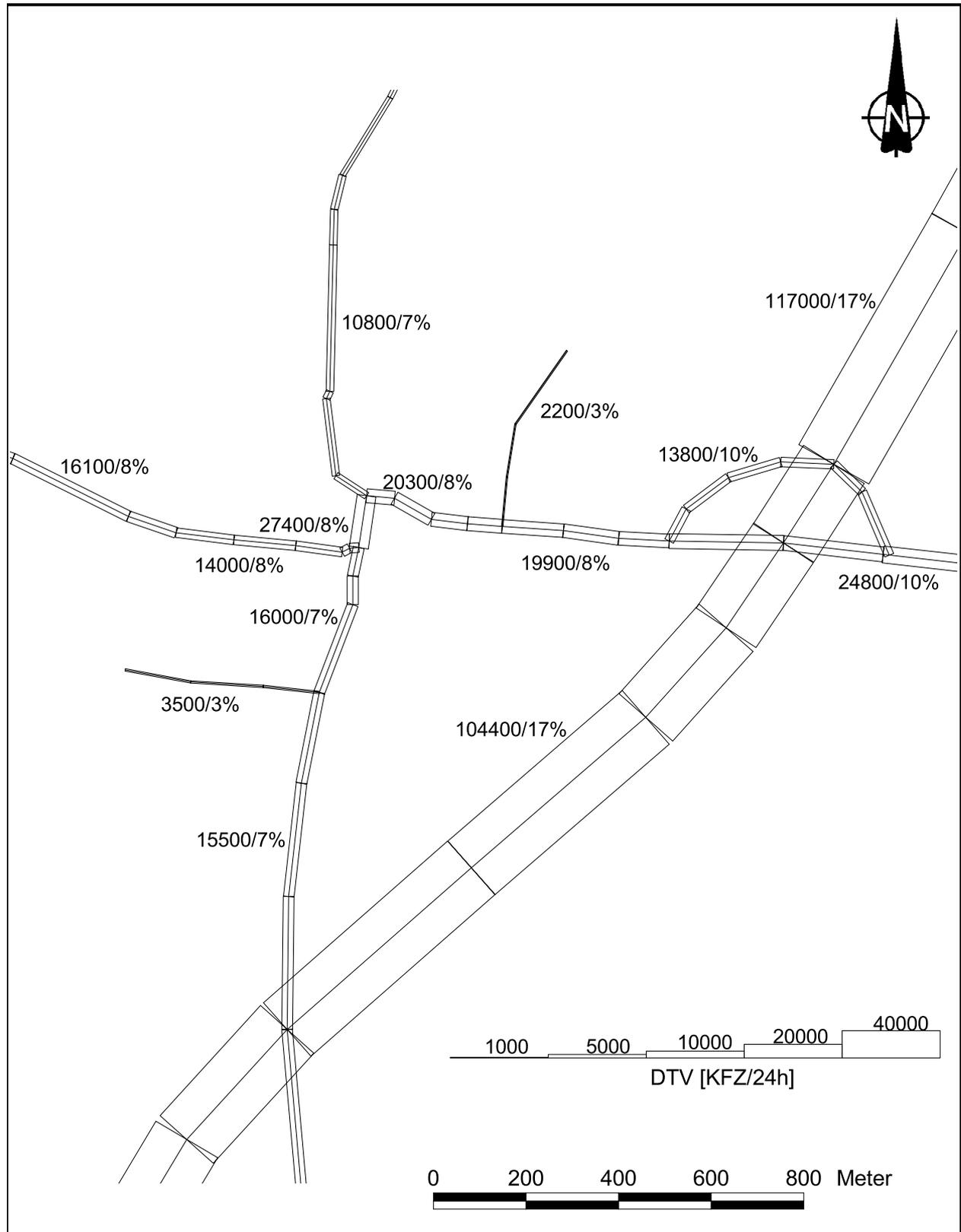


Abb. 3.2: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke in [KFZ/24h] und LKW-Anteil in [%] auf dem Straßennetz im Untersuchungsgebiet für den Nullfall ohne Maßnahmen

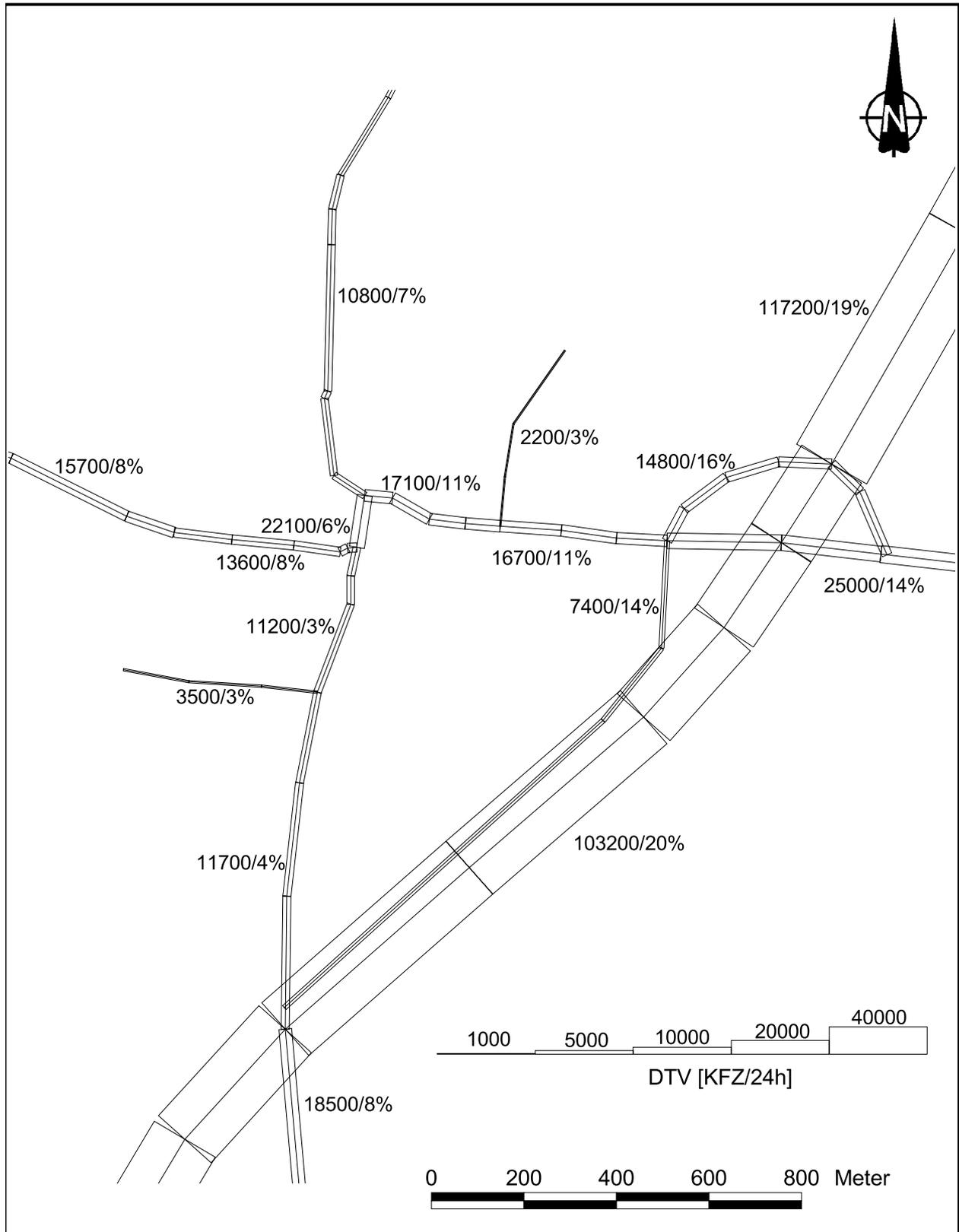


Abb. 3.3: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke in [KFZ/24h] und LKW-Anteil in [%] auf dem Straßennetz im Untersuchungsgebiet für die Maßnahme 12

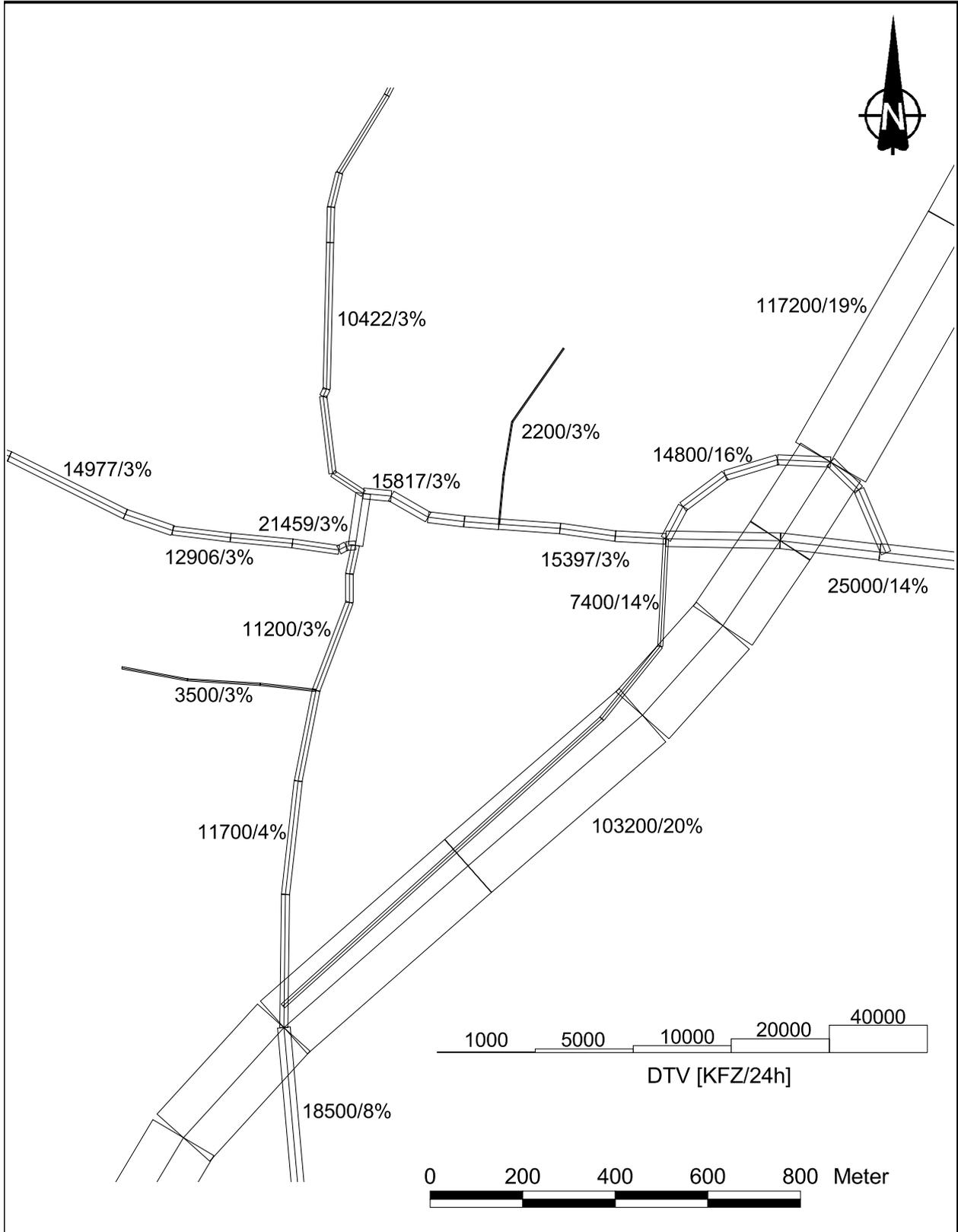


Abb. 3.4: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke in [KFZ/24h] und LKW-Anteil in [%] auf dem Straßennetz im Untersuchungsgebiet für die Maßnahmen M1, M2 und M3

Alle betrachteten Maßnahmen und Nullfälle basieren auf den prognostizierten Verkehrsbelegungsdaten, d.h. gegenüber dem derzeitigen Zustand wird eine allgemeine Erhöhung der Verkehrsstärken berücksichtigt. Der Prognosehorizont der Verkehrsbetrachtungen wird mit 2010/12 angegeben, diese Daten werden hier auch für die Bezugsjahre 2007 und 2012 angesetzt. Dementsprechend werden der Nullfall 2007 und der Nullfall 2012 mit gleichen Verkehrsbelegungsdaten angesetzt unter der Annahme, dass keine der genannten Maßnahmen umgesetzt wäre. Diese beiden Nullfälle werden als Vergleichszustände angesehen und dienen dem relativen Vergleich zur Beschreibung der Wirkung der Maßnahmen.

Die Maßnahme **M12** wird als erste Maßnahme behandelt, da mit dieser Maßnahme das Straßennetz verändert wird. Die Realisierung soll entsprechend dem Luftreinhalte-/Aktionsplan Pleidelsheim bis Ende 2006 umgesetzt sein.

Für die Maßnahme **M1** wird die 2. Stufe betrachtet, d.h. ganzjähriges Lkw-Durchfahrtsverbot (ab 3.5 t, Lieferverkehr frei) im Zuge der L 1125 in Pleidelsheim nach Inbetriebnahme der neuen Querspange Ost. Der auf den Hauptverkehrsstraßen in Pleidelsheim verbleibende LKW-Verkehr wird als Schätzwert mit 3 % vorgegeben und angesetzt.

Die Maßnahmen **M2** - Ganzjähriges Fahrverbot in Pleidelsheim ab dem 01.07.2007 für Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppe 1 nach der Kennzeichnungsverordnung- und **M3** - Ganzjähriges Fahrverbot in Pleidelsheim ab dem 01.01.2012 für Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppen 1 und 2 nach der Kennzeichnungsverordnung – werden der Maßnahme M1, 2. Stufe, überlagert und berücksichtigen zusätzlich Fahrverbote entsprechend der Kennzeichnungsverordnung. Dabei wird in dieser Untersuchung davon ausgegangen, dass die Anzahl der Fahrten nicht verändert wird, sondern nur die Fahrzeugflotte variiert.

Für den Standort der SPOT-Messstation in der Beihinger Straße in Pleidelsheim sind die Verkehrsbelegungsdaten ausgedrückt als Anzahl der Fahrzeuge pro Tag in **Abb. 3.5** (oben) aufgezeigt. Die Angabe der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) beinhaltet alle Kfz; ergänzend ist die durchschnittliche tägliche Anzahl der LKW-Fahrten aufgeführt. In **Abb. 3.5** (unten) ist die relative Änderung bezogen auf den derzeitigen Zustand aufgeführt. Gegenüber dem derzeitigen Zustand nehmen der Kfz-Verkehr und die Anzahl der LKW-Fahrten im Nullfall leicht zu (ca. 7 %). Die Maßnahme M12 mit der geplanten Ostspange führt zu einer Verringerung der Kfz-Fahrten gegenüber dem derzeitigen Zustand auf 86 % und der LKW-Fahrten auf 62 %. Mit den Maßnahmen M1 bis M3 wird auch das Verbot des LKW-Durchfahrtsverkehrs durch Pleidelsheim berücksichtigt. Damit sind bezogen auf den

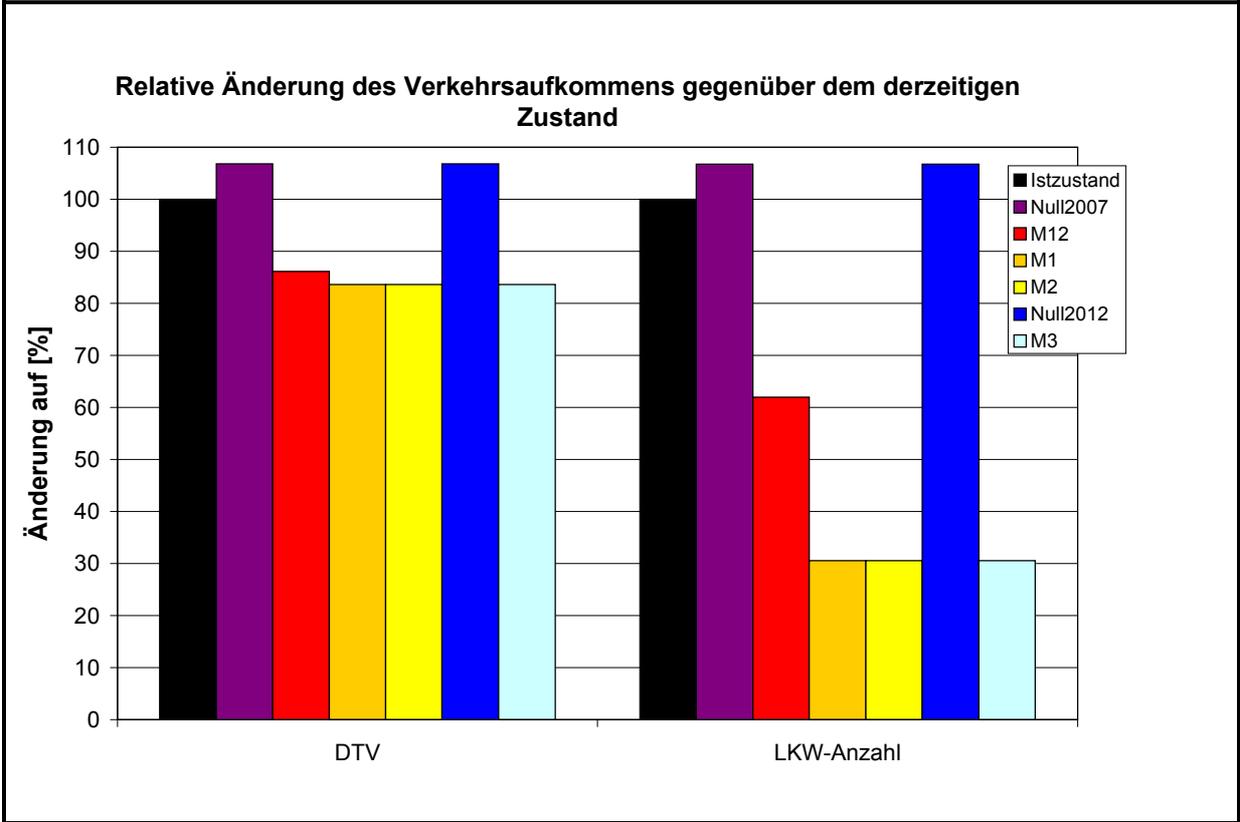
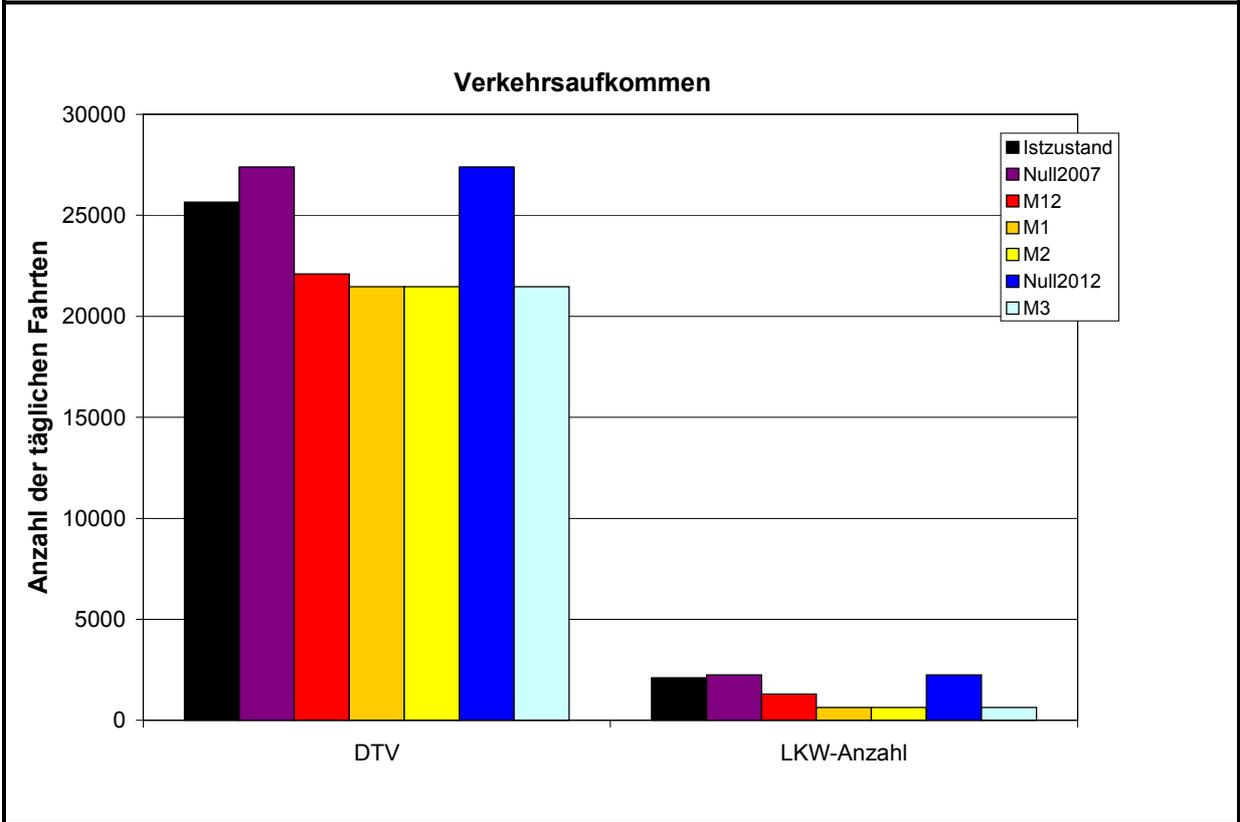


Abb. 3.5: Verkehrsbelegung an der Beihinger Straße in Pleidelsheim für die betrachteten Maßnahmen und Fälle  
 oben: Anzahl der täglichen Fahrten  
 unten: Relative Änderung gegenüber dem derzeitigen Zustand

derzeitigen Zustand noch 84 % der Kfz-Fahrten und 31 % der LKW-Fahrten in der Beihinger Straße zu erwarten. Mit den Maßnahmen wird eine deutliche Verringerung der LKW-Fahrten erreicht.

### 3.3 Fahrzeugflotte

Die Zusammensetzungen der dynamischen Fahrzeugflotten, d.h. die Zusammensetzung der auf den Straßen verkehrenden Fahrzeuge, sind dem HBEFA für die zu betrachtenden Bezugsjahre 2007 und 2012 entnommen und für den innerörtlichen Bereich in **Abb. 3.6** aufgezeigt. Dabei ist zu beachten, dass die dynamische Fahrzeugflotte nicht direkt vergleichbar ist mit den Bestandszahlen für eine Region, die die statische Flottenzusammensetzung basierend auf den Zulassungszahlen angibt. Für Baden-Württemberg wurden durch das Regierungspräsidium Stuttgart Bestandszahlen für die Jahre 2005, 2007 und 2012 zur Verfügung gestellt, die verglichen mit den dynamischen Fahrzeugflotten im HBEFA für innerörtliche Bereiche sehr geringe Abweichungen aufweisen. Dementsprechend werden die Emissionsberechnungen auf der Grundlage der Daten und Flottenzusammensetzungen des HBEFA durchgeführt.

Der Anteil der dieselbetriebenen PKW-Fahrten umfasst im Jahr 2005 ca. 26.2 %, im Jahr 2007 ca. 29.7 % und im Jahr 2012 ca. 38.1 %; der Anteil der dieselbetriebenen leichten Nutzfahrzeugfahrten umfasst im Jahr 2005 ca. 85.8 %, im Jahr 2007 ca. 86.8 % und im Jahr 2012 ca. 88 %; bei den Bussen und schweren Nutzfahrzeugen setzen sich die Fahrten ausschließlich aus dieselbetriebenen zusammen.

Für die Maßnahmen **M2** und **M3** werden die in der Datengrundlage (HBEFA) beschriebenen Zusammensetzungen der Fahrzeugflotten verändert, indem die vom Fahrverbot betroffenen Fahrzeugarten aus der Fahrzeugflotte ausgeschlossen werden. In **Abb. 3.7** sind die prozentualen Anteile der Fahrten im Innerortsverkehr aufgezeigt, die von dem Fahrverbot betroffen sind.

Von den PKW-Fahrten sind im Jahr 2007 durch die Maßnahme **M2** ca. 2.1 % der Fahrten vom Fahrverbot betroffen, die sich zu ca. 0.5 % der Fahrten mit Ottomotoren und zu ca. 1.6 % der Fahrten mit Dieselmotoren zusammensetzen. Der Wirtschaftsverkehr wird überwiegend mit dieselbetriebenen Kfz durchgeführt; durch das Fahrverbot sind ca. 14.6 % der Lieferwagenfahrten und ca. 13.5 % der LKW-Fahrten betroffen. Für die rechnerische

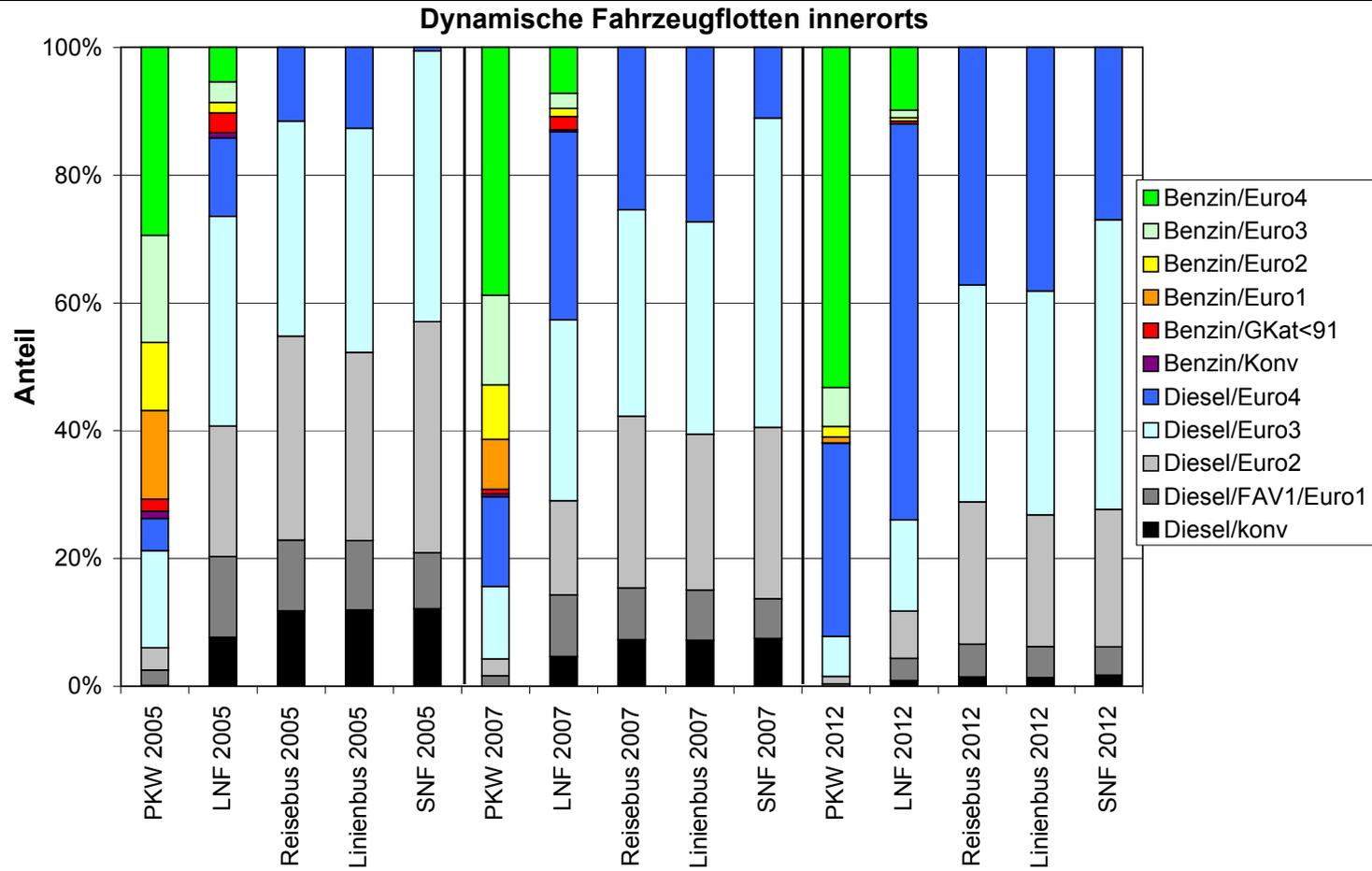


Abb. 3.6: Zusammensetzung der dynamischen Kfz-Flotte für die Jahre 2005, 2007 und 2012 entsprechend HBEFA, unterteilt nach PKW, leichte Nutzfahrzeuge (LNF), Reisebusse, Linienbusse und schwere Nutzfahrzeuge (SNF)

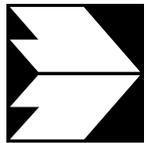
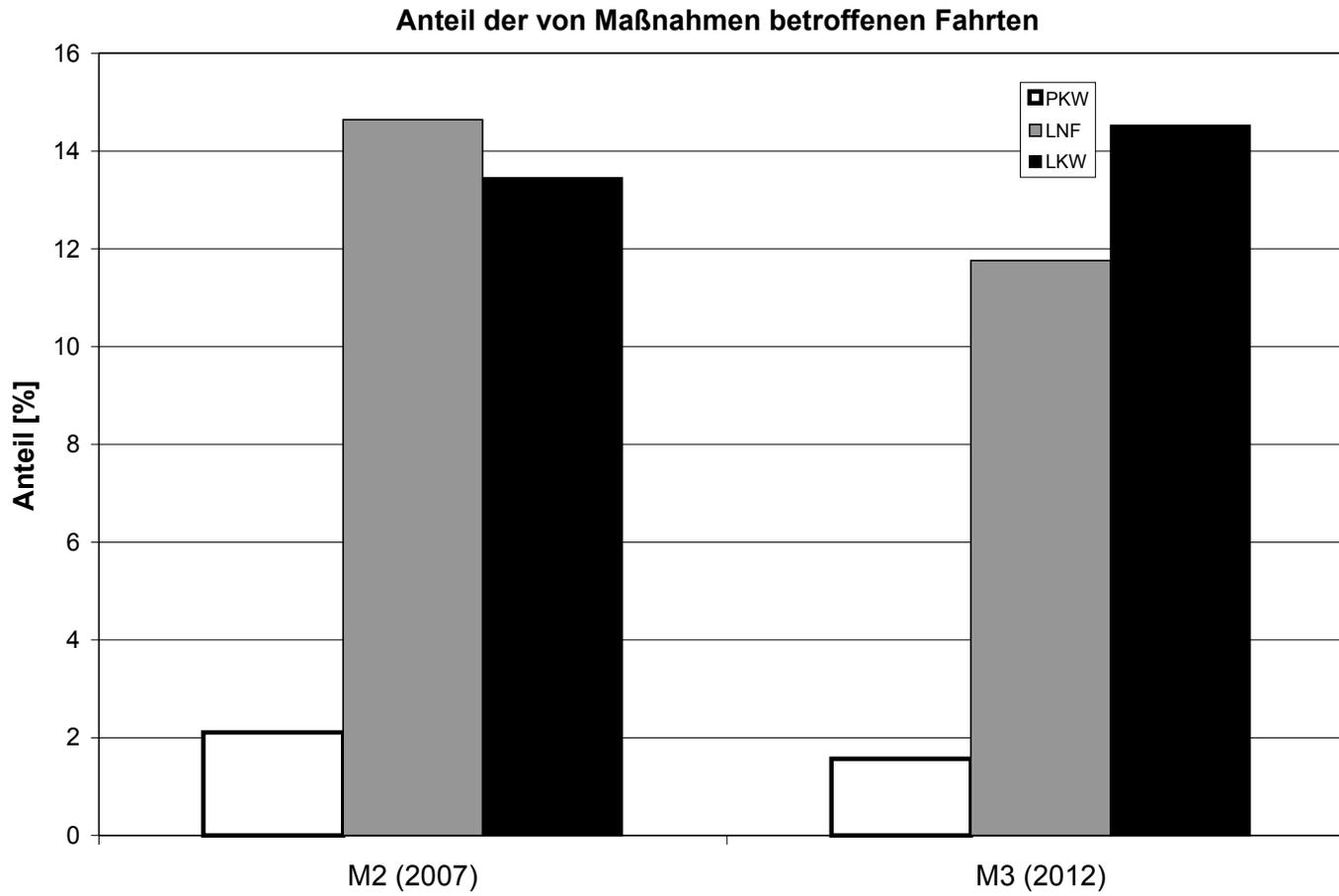


Abb. 3.7: Anteil der von den Fahrverboten der Maßnahmen M2 und M3 betroffenen Fahrten getrennt für PKW, Lieferwagen (LNF) und LKW

Umsetzung der Maßnahme wird berücksichtigt, dass im Wirtschaftsverkehr nur notwendige Fahrten durchgeführt werden und deshalb eine vollständige Verlagerung der Fahrten auf Fahrzeuge erfolgt, die nicht vom Fahrverbot betroffen sind. Damit ist eine Änderung der Zusammensetzung der Fahrzeugflotte des Wirtschaftsverkehrs verbunden. Bei den PKW-Fahrten ist nur ein kleiner Anteil der Fahrten vom Fahrverbot betroffen. Hier kann angenommen werden, dass diese Fahrten zum Teil durch Fahrten mit Fahrzeugen ersetzt werden, die nicht vom Fahrverbot betroffen sind oder ganz entfallen. Aufgrund des geringen Anteils der möglicherweise entfallenden Fahrten wurde keine erneute Verkehrsumlegung durchgeführt. Für den PKW-Verkehr wird ebenfalls rechnerisch eine Änderung der Fahrzeugflotte durchgeführt.

Von den PKW-Fahrten sind im Jahr 2012 durch die Maßnahme **M3** ca. 1.6 % der Fahrten vom Fahrverbot betroffen, die sich zu unter 0.1 % der Fahrten mit Ottomotoren und zu ca. 1.6 % der Fahrten mit Dieselmotoren zusammensetzen. Der Wirtschaftsverkehr wird überwiegend mit dieselbetriebenen Kfz durchgeführt; durch das Fahrverbot sind ca. 11.8 % der Lieferwagenfahrten und ca. 14.5 % der LKW-Fahrten betroffen. Für die rechnerische Umsetzung der Maßnahme wird berücksichtigt, dass im Wirtschaftsverkehr nur notwendige Fahrten durchgeführt werden und deshalb eine vollständige Verlagerung der Fahrten auf Fahrzeuge erfolgt, die nicht vom Fahrverbot betroffen sind. Damit ist eine Änderung der Zusammensetzung der Fahrzeugflotte des Wirtschaftsverkehrs verbunden. Für den PKW-Verkehr wird aufgrund des geringen Anteils der betroffenen Fahrten ebenfalls rechnerisch eine Änderung der Fahrzeugflotte durchgeführt.

### 3.4 Emissionsfaktoren

Zur Ermittlung der Emissionen werden die Verkehrsdaten und für jeden Luftschadstoff so genannte Emissionsfaktoren benötigt. Die Emissionsfaktoren sind Angaben über die pro mittlerem Fahrzeug der Fahrzeugflotte und Straßenkilometer freigesetzten Schadstoffmengen. Im vorliegenden Gutachten werden die Emissionsfaktoren für die Fahrzeugarten PKW und LKW unterschieden. Die Fahrzeugart PKW enthält dabei die leichten Nutzfahrzeuge (INfz) und Motorräder, die Fahrzeugart LKW versteht sich inklusive Lastkraftwagen, Sattel-schlepper, Busse usw.

Die Emissionsfaktoren setzen sich aus „motorbedingten“ und „nicht motorbedingten“ (Reifenantrieb, Staubaufwirbelung etc.) Emissionsfaktoren zusammen.

Im Folgenden werden Grundlagen der „motorbedingten“ und „nicht motorbedingten“ Emissionsfaktoren beschrieben, dann erfolgt die Anwendung für Pleidelsheim im Zusammenhang mit möglichen Emissionsminderungen.

### **3.4.1 Motorbedingte Emissionsfaktoren**

Die motorbedingten Emissionsfaktoren der Fahrzeuge einer Fahrzeugkategorie (PKW, leichte Nutzfahrzeuge, Busse etc.) werden mithilfe des „Handbuchs für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs HBEFA“ Version 2.1 (UBA, 2004) berechnet. Sie hängen für die Fahrzeugarten PKW und LKW im Wesentlichen ab von

- den so genannten Verkehrssituationen („Fahrverhalten“), das heißt der Verteilung von Fahrgeschwindigkeit, Beschleunigung, Häufigkeit und Dauer von Standzeiten
- der sich fortlaufend ändernden Fahrzeugflotte (Anteil Diesel etc.),
- der Zusammensetzung der Fahrzeugschichten (Fahrleistungsanteile der Fahrzeuge einer bestimmten Gewichts- bzw. Hubraumklasse und einem bestimmten Stand der Technik hinsichtlich Abgasemission, z. B. EURO 2, 3, ...) und damit vom Jahr, für welches der Emissionsfaktor bestimmt wird (= Bezugsjahr),
- der Längsneigung der Fahrbahn (mit zunehmender Längsneigung nehmen die Emissionen pro Fahrzeug und gefahrenem Kilometer entsprechend der Steigung deutlich zu, bei Gefällen weniger deutlich ab) und
- dem Prozentsatz der Fahrzeuge, die mit nicht betriebswarmem Motor betrieben werden und deswegen teilweise erhöhte Emissionen (Kaltstarteinfluss) haben.

Die Zusammensetzung der Fahrzeuge innerhalb der Fahrzeugkategorien wird für das zu betrachtende Bezugsjahr dem HBEFA (UBA, 2004) entnommen. Darin ist die Gesetzgebung bezüglich Abgasgrenzwerten (EURO 2, 3, ...) berücksichtigt. Die Längsneigungen der Straßen sind den Lagedaten entnommen, der Kaltstarteinfluss innerorts für PKW wird entsprechend HBEFA angesetzt, der Kaltstarteinfluss für LKW wird aus UBA (1995) entnommen.

### **3.4.2 Nicht motorbedingte Emissionsfaktoren**

Untersuchungen der verkehrsbedingten Partikelimmissionen zeigen, dass neben den Partikeln im Abgas auch nicht motorbedingte Partikelemissionen zu berücksichtigen sind, her-

vorgerufen durch Straßen-, Kupplungs- und Bremsbelagabrieb, Aufwirbelung von auf der Straße aufliegendem Staub etc. Diese Emissionen sind im HBEFA nicht enthalten, sie sind auch derzeit nicht mit zufriedenstellender Aussagegüte zu bestimmen. Die Ursache hierfür liegt in der Vielfalt der Einflussgrößen, die bisher noch nicht systematisch parametrisiert wurden und für die es derzeit auch keine verlässlichen Aussagen gibt.

In der vorliegenden Untersuchung werden die PM10-Emissionen aus Abrieben (Reifen, Bremsen, Kupplung und Straßenbelag) und infolge der Wiederaufwirbelung (Resuspension) von Straßenstaub entsprechend der in BASt (2005) sowie Düring und Lohmeyer (2004) beschriebenen Vorgehensweise angesetzt. Es werden zur Berechnung der Emissionen für die Summe aus Reifen-, Brems-, Kupplungs- und Straßenabrieb sowie Wiederaufwirbelung von eingetragendem Straßenstaub die in **Tab. 3.1** und **Tab. 3.2** exemplarisch für die innerörtlichen Verkehrssituationen in Pleidelsheim aufgeführten Emissionsfaktoren verwendet.

Die Bildung von so genannten sekundären Partikeln aus heißen Abgasen während der Abkühlung und Ausbreitung wird im vorliegenden Fall nicht berücksichtigt, da dieser Prozess nur in großen Entfernungen (10 km bis 50 km) von den Schadstoffquellen dominiert (Filliger et al., 1999).

### 3.4.3 Emissionsfaktoren mit möglichen technischen Minderungen

Für die Maßnahmen **M2** und **M3** werden für die Bezugsjahre 2007 und 2012 die Emissionsfaktoren geändert, indem die Fahrzeugflottenzusammensetzung variiert wird. Dabei wurden die Anteile der Fahrten herausgenommen, die vom jeweiligen Fahrverbot betroffen sind. Die entfallenen Fahrten werden anteilmäßig auf die restlichen Fahrten entsprechend der bestehenden Verteilung auf die Fahrzeugkonzepte verteilt. Damit wird die Fahrzeugflotte erneuert; durch die anteilmäßige Aufteilung entsprechend der vorliegenden Verteilung wird berücksichtigt, dass auch gebrauchte Fahrzeuge die entfallenen ersetzen, also nicht immer die neuste verfügbare Technik eingesetzt wird.

Entsprechend der Kennzeichnungsverordnung besteht für Dieselfahrzeuge auch die Möglichkeit der Nachrüstung mit Partikelfiltern für einen Teil der Fahrzeuge. Bei der Maßnahme **M2** im Bezugsjahr sind beispielsweise Filternachrüstungen für EURO1 Fahrzeuge möglich. Entsprechend der Verordnung müssen die Partikelemissionen durch den Filter für PKW und leichte Nutzfahrzeuge um mindestens 30 %, bei schweren Nutzfahrzeugen um mindestens 50 % verringert werden. In der Fachliteratur werden teilweise Angaben über die

Minderungswirkungen von Partikelfiltern angegeben. Nachrüstsysteme für EURO2 und EURO3 sind im allgemeinen Diesel Oxidation Catalyst (DOC) in Kombination mit Diesel Particle Filter (DPF). Die Minderungsraten bei diesem Typ hängen u.a. vom  $\text{NO}_2/\text{Ruß}$ -Verhältnis, von der Länge des Filters und von der Abgastemperatur ab. Deshalb liegen die Minderungsraten beim PKW bei ca. 40 %, beim LNF bei ca. 70 % und beim SV/Busse bei ca. 70-80 % (Brück et al, 2005, Tartovsky et al. 2005, Twin-Tec, 2005). Der Einsatz dieser Informationen bei der Berechnung der Emissionsfaktoren ergibt gegenüber der oben beschriebenen Verteilung auf die nicht vom Verbot betroffenen Fahrzeugkonzepte geringere Minderungen der Emissionsfaktoren der Fahrzeugflotte. Hier wird die oben genannte Vorgehensweise entsprechend der Aufteilung der vorliegenden Verteilung verwendet.

Bei der Maßnahme **M3** sind Filternachrüstungen für EURO2 Fahrzeuge möglich. Für PKW und leichte Nutzfahrzeuge ergeben sich gegenüber der Verteilung auf die nicht vom Verbot betroffenen Fahrzeugkonzepte geringere Minderungen der Emissionsfaktoren der Fahrzeugflotte, bei schweren Nutzfahrzeugen zeichnen sich geringere Minderungen der  $\text{NO}_x$ -Emissionsfaktoren aber leicht höhere Minderungen der Partikel-Emissionsfaktoren ab. Die rechnerische Umsetzung der Maßnahme erfolgt entsprechend der Verteilung auf die nicht vom Verbot betroffenen Fahrzeugkonzepte.

Verkehrssituation (Kürzel)	Geschwindigkeit [km/h]	Spezifische Emissionsfaktoren je Kfz [g/km] für das Bezugsjahr 2007							
		$\text{NO}_x$		Partikel (nur Abgas)		Partikel (nur Abrieb und Aufwirb.)		Ruß	
		PKW	LKW	PKW	LKW	PKW	LKW	PKW	LKW
HVS3	39.1	0.250	7.451	0.0097	0.2095	0.0400	0.3800	0.0118	0.1158
HVS4	32.0	0.263	8.986	0.0100	0.2820	0.0500	0.4500	0.0120	0.1448
HVS4_2	32.0	0.254	9.217	0.0105	0.2806	0.0500	0.4500	0.0123	0.1443
M2-HVS3	39.1	0.240	7.369	0.0085	0.1725	0.0400	0.3800	0.0111	0.1010
M2-HVS4	32.0	0.253	8.908	0.0090	0.2297	0.0500	0.4500	0.0114	0.1239
M2-HVS4_2	32.0	0.243	9.127	0.0094	0.2290	0.0500	0.4500	0.0116	0.1236

Tab. 3.1: Emissionsfaktoren in g/km je Kfz an der Ortsdurchfahrt von Pleidelsheim für das Bezugsjahr 2007 nach HBEFA und für die Maßnahme M2

Verkehrssituation (Kürzel)	Geschwindigkeit [km/h]	Spezifische Emissionsfaktoren je Kfz [g/km] für das Bezugsjahr 2012							
		NO <sub>x</sub>		Partikel (nur Abgas)		Partikel (nur Abrieb und Aufwirb.)		Ruß	
		PKW	LKW	PKW	LKW	PKW	LKW	PKW	LKW
HVS3	39.1	0.187	5.059	0.0085	0.1139	0.0400	0.3800	0.0111	0.0776
HVS4	32.0	0.198	6.116	0.0090	0.1515	0.0500	0.4500	0.0114	0.0926
HVS4_2	32.0	0.195	6.249	0.0094	0.1511	0.0500	0.4500	0.0116	0.0924
M3-HVS3	39.1	0.181	4.625	0.0077	0.1007	0.0400	0.3800	0.0106	0.0723
M3-HVS4	32.0	0.191	5.602	0.0081	0.1339	0.0500	0.4500	0.0109	0.0856
M3-HVS4_2	32.0	0.188	5.719	0.0085	0.1334	0.0500	0.4500	0.0111	0.0854

Tab. 3.2: Emissionsfaktoren in g/km je Kfz an der Ortsdurchfahrt von Pleidelsheim für das Bezugsjahr 2012 nach HBEFA und für die Maßnahme M3

Die in Pleidelsheim angesetzten Verkehrssituationen sowie die Längsneigungen der betrachteten Straßen (falls ungleich Null durch Unterstrich von den Verkehrssituationen getrennt) sind in **Tab. 3.1** und **Tab. 3.2** aufgeführt, klassifiziert wie im HBEFA (UBA, 2004) für Längsneigungsklassen in 2 %-Stufen. In diesen Tabellen ist ein Überblick über die zu diesen Verkehrssituationen gehörenden Emissionsfaktoren in den zu betrachtenden Bezugsjahren gegeben.

### 3.5 Meteorologische Daten

Für die Berechnung der Schadstoffimmissionen werden so genannte Ausbreitungsklassenstatistiken benötigt. Das sind Angaben über die Häufigkeit verschiedener Ausbreitungsverhältnisse in den unteren Luftschichten, die durch Windrichtung, Windgeschwindigkeit und Stabilität der Atmosphäre definiert sind.

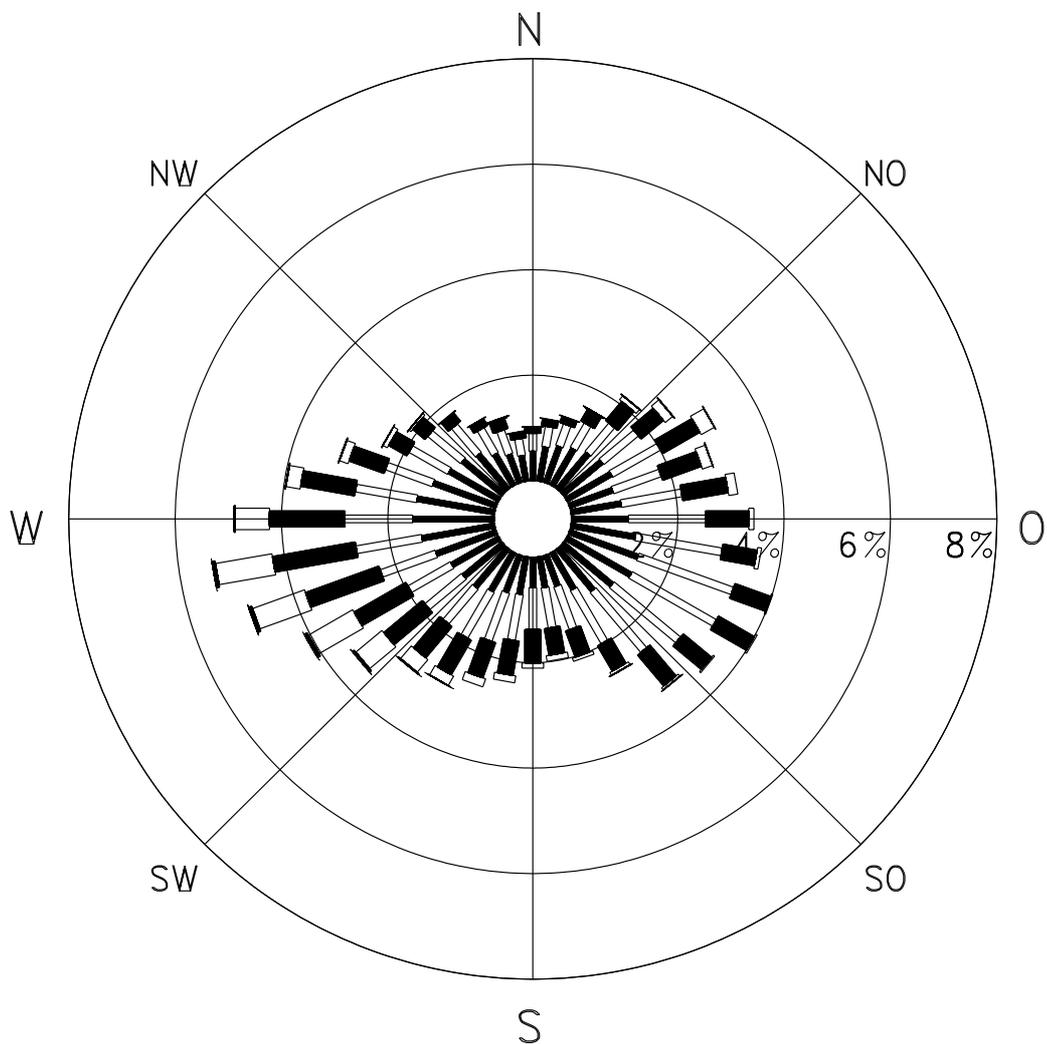
Für Pleidelsheim liegen keine Messdaten der Windrichtung und Windgeschwindigkeiten vor. In der weiteren Umgebung des Betrachtungsgebietes liegen Winddaten von Messstationen des Landesmessnetzes Baden-Württemberg vor. Das ist die Messstation Ludwigsburg, ca. 7 km südlich von Pleidelsheim am Stadtrand von Ludwigsburg. Weiterhin liegen einjährige Messdaten von Bietigheim, ca. 5 km westlich von Pleidelsheim vor. In Neckarwestheim, ca. 8 km nördlich von Pleidelsheim werden Winddaten erhoben, die aufgrund von Datenlücken nicht herangezogen werden können.

In der Umgebung von Pleidelsheim wird das Relief durch den Verlauf des Neckartals geprägt. Damit ergibt sich in west-östlicher Richtung eine lang gestreckte Geländemulde, die im Süden durch die Erhebungen bei Freiberg und im Norden bei Mundelsheim begrenzt wird. Die Geländebeziehungen begünstigen damit die Hauptwindrichtungen, die wie in Bietigheim mit westlichen sowie östlichen Winden auftreten. Gegenüber der Messstation in Bietigheim liegt Pleidelsheim in einer geringeren Höhe über NN, sodass gegenüber der in Bietigheim erfassten jährlichen Windgeschwindigkeit von ca. 2.9 m/s in der Muldenlage etwas geringere Windgeschwindigkeiten zu erwarten sind. Die Station Ludwigsburg weist aufgrund der topografischen Gegebenheiten als Hauptwindrichtungen Winde aus nordwestlicher sowie südöstlicher Richtung bei einer mittleren jährlichen Windgeschwindigkeit von ca. 2 m/s auf.

Für Baden-Württemberg werden derzeit synthetische Windrosen berechnet. Für den Bereich von Pleidelsheim weisen diese Berechnungen ebenfalls als Hauptwindrichtungen westliche sowie östliche Richtungen auf, wobei zusätzlich als drittes Nebenmaximum nördliche Windrichtungen vertreten sind, als Winde entlang der Orientierung des Neckarverlaufs.

Für die Ausbreitungsrechnungen für Pleidelsheim werden die Winddaten der Station Ludwigsburg herangezogen und entsprechend der Ausrichtung der Geländemulde bei Pleidelsheim um 20 Grad gedreht. **Abb. 3.8** zeigt die für das Gebiet von Pleidelsheim angesetzte Windrose. Die Hauptwindrichtungen werden durch westliche Winde geprägt. Ein Nebenmaximum der Häufigkeiten wird durch Winde aus östlicher Richtung gekennzeichnet, die überwiegend geringere Strömungsgeschwindigkeiten aufweisen. Die mittlere jährliche Windgeschwindigkeit beträgt in Messhöhe ca. 2.0 m/s. Diese Daten werden für die Ausbreitungsrechnung angesetzt, wobei die Ausbreitungsklassen aus den Bewölkungsangaben der Wetterstation Stuttgart-Schnarrenberg abgeleitet werden.

# Für Pleidelsheim



Station : f. Pleidelsheim  
Höhe : 10 m  
mitt. Wg : 2.0 m/s

- kleiner 1.4 m/s
- ▬ 1.4 bis 2.3 m/s
- ▨ 2.4 bis 3.8 m/s
- ▭ 3.9 bis 6.9 m/s
- ▩ 7.0 bis 10 m/s
- ◻ größer 10 m/s

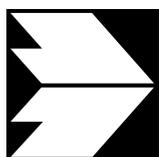


Abb. 3.8: Windrichtungs- und Windgeschwindigkeitsverteilung für den Standort Pleidelsheim

## 4 AUSWIRKUNGEN DER MASSNAHMEN

### 4.1 Auswirkungen auf Emissionen der Straßenabschnitte

Basierend auf den o.g. Flotten- und Emissionsdaten werden die Emissionen für die Hauptverkehrsstraßen in Pleidelsheim berechnet. Die Darstellung der Berechnungsergebnisse konzentriert sich im Folgenden auf den Straßenabschnitt der Beihinger Straße, an dem Immissionsmessdaten der SPOT-Messung vorliegen.

Mit den in Kap. 3 aufgeführten Auswertungen der Emissionsfaktoren durch Modifizierungen der Flotte werden folgend die Emissionen der genannten Streckenabschnitte für den derzeitigen Zustand und für die Bezugsjahre 2007 und 2012 jeweils ohne und mit Maßnahmen aufgeführt.

Die berechneten mittleren täglichen Emissionen sind in **Abb. 4.1** (oben) und als relative Darstellungen bezogen auf die Emissionsmodellierung des Referenzzustandes, d.h. des derzeitigen Zustandes, in **Abb. 4.1** (unten) aufgezeigt. Bei den Darstellungen sind die Summe aus „motorbedingten“ und „nicht motorbedingten“ Partikelemissionen, Rußemissionen sowie die NO<sub>x</sub>-Emissionen betrachtet.

Entsprechend der Verkehrsbelegung und dem LKW-Anteil zeigen sich bei den betrachteten Fällen deutliche Variationen der Emissionen. Gegenüber dem derzeitigen Zustand nehmen die Emissionen von NO<sub>x</sub> und Ruß im Nullfall 2007 aufgrund der zeitlichen Entwicklung der Flottenzusammensetzung um ca. 7 % und die PM10-Emissionen praktisch nicht ab; d.h. die Verkehrszunahme wird kompensiert bzw. mehr als kompensiert. Mit den Maßnahmen und im Prognosejahr 2012 sind deutliche Verringerungen der Emissionen zu erwarten.

Für die NO<sub>x</sub>-Emissionen sind in der Beihinger Straße gegenüber dem Referenzzustand, d.h. dem derzeitigen Zustand, mit der Maßnahme M12 ca. 59 %, mit der Maßnahme M1 ca. 38 %, mit der Maßnahme M2 ca. 37 %, im Nullfall 2012 ca. 64 % und mit der Maßnahme M3 ca. 26 % der Emissionen zu erwarten. Die beschriebenen Maßnahmen führen zu deutlichen NO<sub>x</sub>-Emissionsminderungen, die ohne Maßnahmen allein durch die Flottenumstellungen nicht zu erzielen sind, wie der Nullfall 2012 zeigt.

Die PM10-Emissionen weisen in der Beihinger Straße gegenüber dem Referenzzustand, dem derzeitigen Zustand, mit der Maßnahme M12 ca. 69 %, mit der Maßnahme M1 ca. 52 %, mit der Maßnahme M2 ca. 50 %, im Nullfall 2012 ca. 88 % und mit der Maßnahme M3

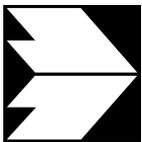
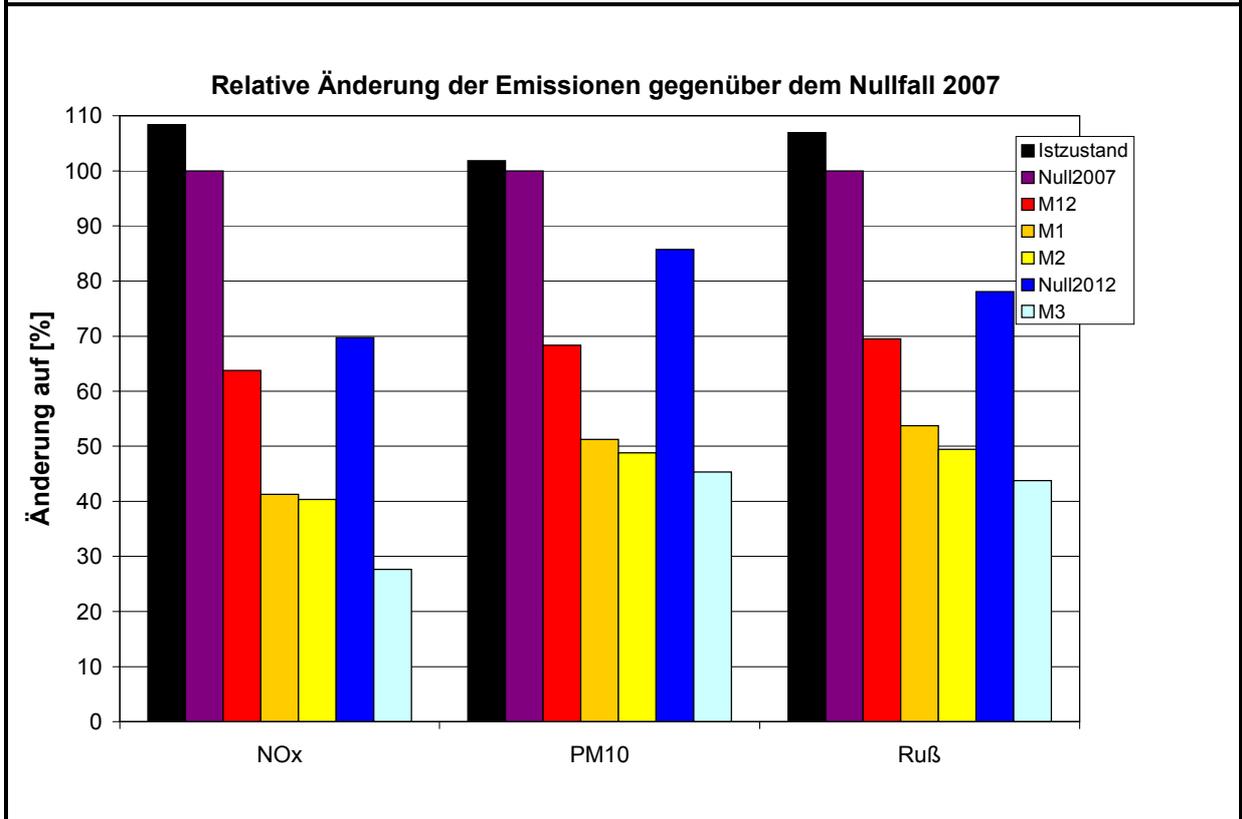
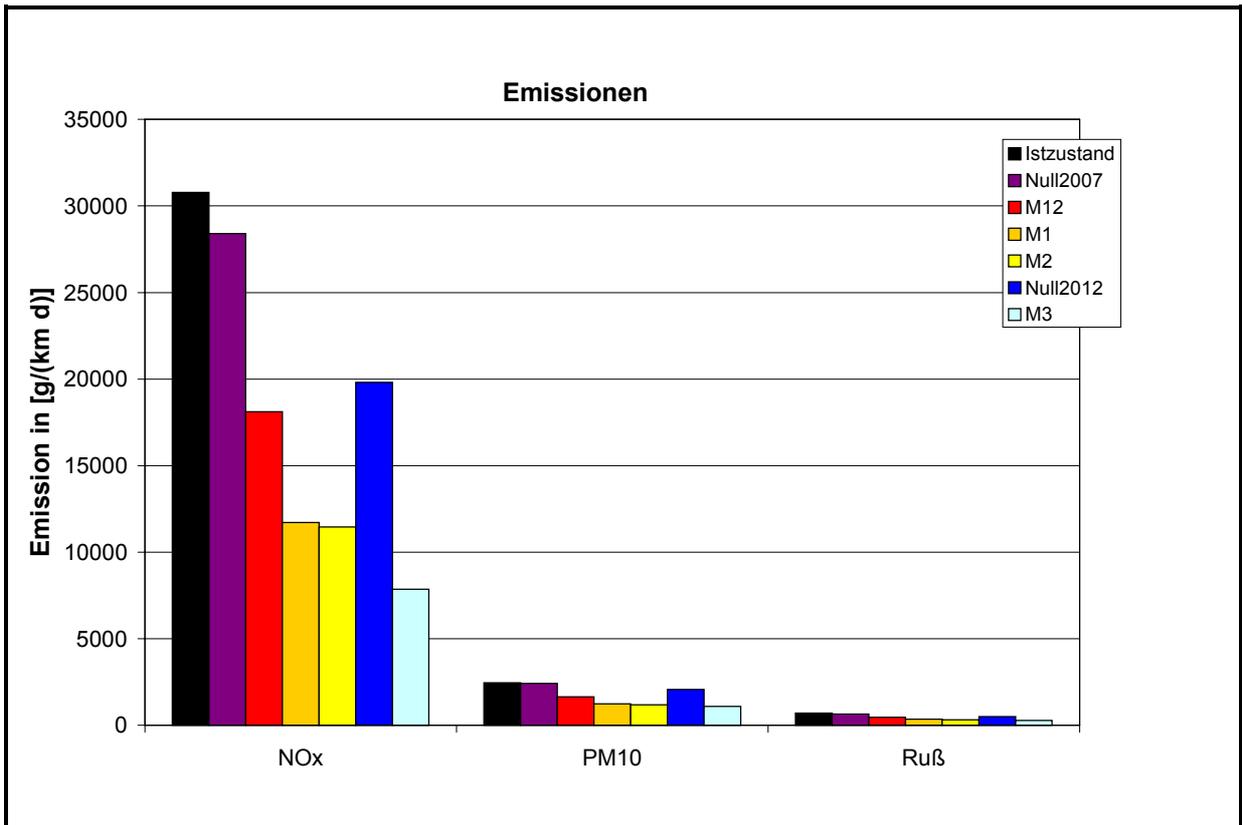


Abb. 4.1: Emissionen an der Beihinger Straße in Pleidelsheim für die betrachteten Maßnahmen und Fälle.  
 oben: Emission in [g/(km d)]  
 unten: Relative Änderung gegenüber dem Nullfall in %

ca. 47 % der Emissionen auf. Die beschriebenen Maßnahmen mit der Verringerung des LKW-Verkehrs führen zu deutlichen PM10-Emissionsminderungen, die ohne Maßnahmen allein durch die Flottenumstellungen nicht zu erzielen sind. Die Verringerung der Fahrten, insbesondere der LKW-Fahrten in der Beihinger Straße, führen zu deutlichen Reduktionen der PM10-Emissionen. Bei den PM10-Emissionen ist zu beachten, dass der nicht motorbedingte Anteil durch die betrachteten Maßnahmen nur dann verringert wird, wenn auch die Verkehrsbelastung verringert wird; die Auswirkungen der Maßnahmen der Fahrverbote entsprechend der Kennzeichnungsverordnung wirken nur hinsichtlich der Verringerung der motorbedingten PM10-Emissionen und werden durch gleich bleibende Anteile der nicht motorbedingten Beiträge abgeschwächt, da auch PKW und leichte Nutzfahrzeuge ohne Dieselmotor zu den Aufwirbelungen beitragen. Die „nicht motorbedingten“ Beiträge der PM10-Belastungen sind überwiegend der gröberen Fraktion zuzuschreiben und damit gegenüber den sehr feinen motorbedingten Partikeln weniger lungengängig.

Zusätzlich werden auch die Rußemissionen betrachtet, da nur ein geringer Anteil dem Reifenabrieb zuzuordnen ist und der überwiegende Emissionsbeitrag des Kfz-Verkehrs durch die Motoremissionen verursacht wird. Die Rußemissionen weisen in den betrachteten Straßenabschnitten gegenüber dem Referenzzustand, dem derzeitigen Zustand, mit der Maßnahme M12 ca. 65 %, mit der Maßnahme M1 ca. 50 %, mit der Maßnahme M2 ca. 46 %, im Nullfall 2012 ca. 73 % und mit der Maßnahme M3 ca. 41 % der Emissionen auf. Die beschriebenen Maßnahmen mit der Verringerung des LKW-Verkehrs führen zu deutlichen Ruß-Emissionsminderungen, die ohne Maßnahmen allein durch die Flottenumstellungen nicht zu erzielen sind.

## 4.2 Auswirkungen auf Immissionen an den Hauptverkehrsstraßen

Seit Januar 2004 werden in Pleidelsheim Messdaten an der Beihinger Straße erfasst. **Tab. 4.1** zeigt eine Zusammenstellung der Messdaten in Pleidelsheim im Jahr 2004 für die Straßenmessstation an der Beihinger Straße und die Messung im Ortsbereich, an der Bachgartenstraße in größerem Abstand zu den Hauptverkehrsstraßen. Messdaten für das gesamte Jahr 2005 liegen noch nicht vor, die Halbjahresauswertung der UMEG weist auf vergleichbare Immissionen mit dem Jahr 2004 hin.

Für die Anwendung der vorgestellten Emissionsermittlung und der darauf aufbauenden möglichen Maßnahmen werden Ausbreitungsrechnungen mit dem Berechnungsverfahren PROKAS und dem Bebauungsmodul PROKAS\_B durchgeführt. Die in den Berechnungen

anzusetzende Hintergrundbelastung wird aus dem Vergleich der Berechnungs- und Messergebnisse des Ortsbereichs bzw. umliegender Stationen abgeleitet und dann auf den verkehrsbeeinflussten Stationsstandort angewendet, um einen Vergleich zwischen den Mittelwerten der Messdaten und den Berechnungsergebnissen zu erhalten.

	<b>NO<sub>2</sub>-I1 [µg/m<sup>3</sup>]</b>	<b>NO<sub>2</sub>-Über- schreitung [Anzahl]</b>	<b>PM10-I1 [µg/m<sup>3</sup>]</b>	<b>PM10-Über- schreitung [Anzahl]</b>	<b>Ruß-I1 [µg/m<sup>3</sup>]</b>
Beihinger Str.	75	32	35	69	7.1
Ortsbereich	32	-	-	-	2.3

Tab. 4.1: Messdaten 2004 an den Messstationen in Pleidelsheim. I1 = Jahresmittelwert, NO<sub>2</sub>-Überschreitung = Anzahl der Stundenwerte über 200 µg/m<sup>3</sup>, PM10-Überschreitung = Anzahl der Tage über 50 µg/m<sup>3</sup>.

Die Ergebnisse der Immissionsberechnungen für die Stationen in Pleidelsheim sind für den derzeitigen Zustand in **Tab. 4.2** aufgeführt. Die berechneten Belastungen weisen an den Messstationen gute Übereinstimmungen mit den Messdaten auf. Entsprechend den Anforderungen der 22. BImSchV an die Genauigkeit der Modellrechnungen wird für die Messstationen in Pleidelsheim diese Anforderung eingehalten. Die berechneten Ruß-Jahresmittelwerte weisen an der Straßenmessstelle eine leichte Überschätzung der Messwerte auf, wobei keine Überschreitungen des Prüfwertes von 8 µg/m<sup>3</sup> der mittlerweile zurückgezogenen 23. BImSchV berechnet sind; dort weisen auch die Messdaten keine Überschreitungen aus.

	<b>NO<sub>2</sub>-I1 [µg/m<sup>3</sup>]</b>	<b>PM10-I1 [µg/m<sup>3</sup>]</b>	<b>Ruß-I1 [µg/m<sup>3</sup>]</b>
Beihinger Straße	74	39	7.9
Ortsbereich	33	-	2.3

Tab. 4.2: Berechnete Immissionen an den Messstationen in Pleidelsheim.

Mit der selben Vorgehensweise werden basierend auf den prognostizierten Verkehrsleistungsdaten für die zu betrachtenden Jahre 2007 und 2012 Immissionsberechnungen für die genannten Maßnahmen und Jahre durchgeführt. Die Ergebnisse werden zusammenfassend für die Beihinger Straße als Konzentrationen und als relative Änderungen dargestellt, um die Auswirkungen der Maßnahmen und zeitlichen Entwicklungen der Kfz-Flotte auf die Gesamtbelastungen zu beschreiben.

In **Abb. 4.2** (oben) sind die berechneten Jahresmittelwerte für NO<sub>2</sub>, PM10 und Ruß sowie in **Abb. 4.2** (unten) die relativen Änderungen der berechneten PM10-Belastungen für die Jahre 2007 und 2012 sowie für die Maßnahmen M1, M2 und M3 bezogen auf den derzeitigen Zustand aufgezeigt. Im Anhang A2 sind die berechneten Immissionen für die betrachteten Straßen in Pleidelsheim grafisch dargestellt.

Die berechneten PM10-Immissionen verringern sich an der Beihinger Straße ausgehend vom derzeitigen Zustand mit 39 µg/m<sup>3</sup> durch die Maßnahmen auf ca. 28 µg/m<sup>3</sup>. Gegenüber dem Referenzzustand, dem derzeitigen Zustand weisen die PM10-Belastungen im Nullfall 2007 unveränderte Belastungen, mit der Maßnahme M12 ca. 84 %, mit der Maßnahme M1 ca. 72 %, mit der Maßnahme M2 ca. 72 %, im Jahr 2012 ohne Maßnahmen ca. 93 % und mit der Maßnahme M3 ca. 70 % der Gesamtbelastungen auf. Deutliche Minderungen der verkehrsbedingten PM10-Beiträge werden durch die Querspange Ost mit einhergehender Verringerung des LKW-Verkehrs in der Beihinger Straße und das LKW-Durchfahrtsverbot (M1) in Pleidelsheim erzielt. Die beschriebenen Maßnahmen der Fahrverbote nach der Kennzeichnungsverordnung führen weiter zu einer leichten Verringerung der PM10-Gesamtbelastungen.

Für die Auswertungen der PM10-Kurzzeitbelastungen, d.h. die Anzahl der Überschreitungen des Tagesmittelwertes von 50 µg/m<sup>3</sup>, liegen in Pleidelsheim keine Messdaten vor, aus denen direkt der verkehrsbedingte Anteil ableitbar ist. Zur Ableitung des PM10-Kurzzeitbelastungswertes, d.h. der Überschreitung eines PM10-Tagesmittelwertes von 50 µg/m<sup>3</sup> an mehr als 35 Tagen pro Jahr, werden in der Fachliteratur Schwellenwerte der PM10-Jahresmittelwerte genannt. So wurde im Rahmen eines Forschungsprojektes für die Bundesanstalt für Straßenwesen aus 914 Messdatensätzen aus den Jahren 1999 bis 2003 eine gute Korrelation zwischen der Anzahl der Tage mit PM10-Tagesmittelwerten größer als 50 µg/m<sup>3</sup> und dem PM10-Jahresmittelwert gefunden (**Abb. 4.3**). Daraus wurde eine funktionale Abhängigkeit der PM10-Überschreitungshäufigkeit vom PM10-Jahresmittelwert abgeleitet (BASt, 2005). Die Regressionskurve nach der Methode der kleinsten Quadrate („best fit“) und die mit einem Sicherheitszuschlag von einer Standardabweichung erhöhte Funktion („best fit + 1 sigma“) sind ebenfalls in der **Abb. 4.3** dargestellt. Mehr als 35 Überschreitungen eines Tagesmittelwertes von 50 µg/m<sup>3</sup> (Grenzwert) werden mit diesem Ansatz unter Berücksichtigung des Sicherheitszuschlags für PM10-Jahresmittelwerte ab 29 µg/m<sup>3</sup> abgeleitet.

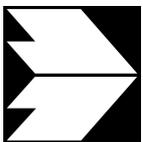
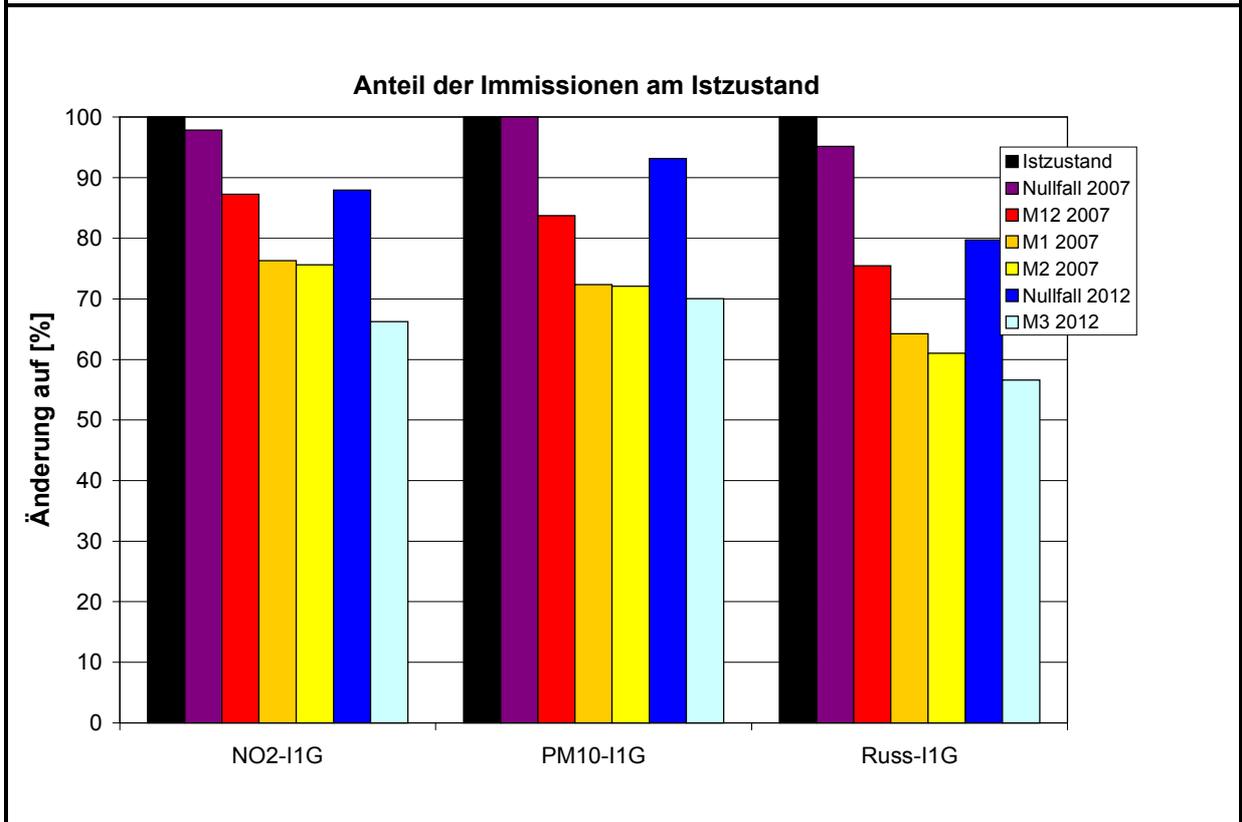
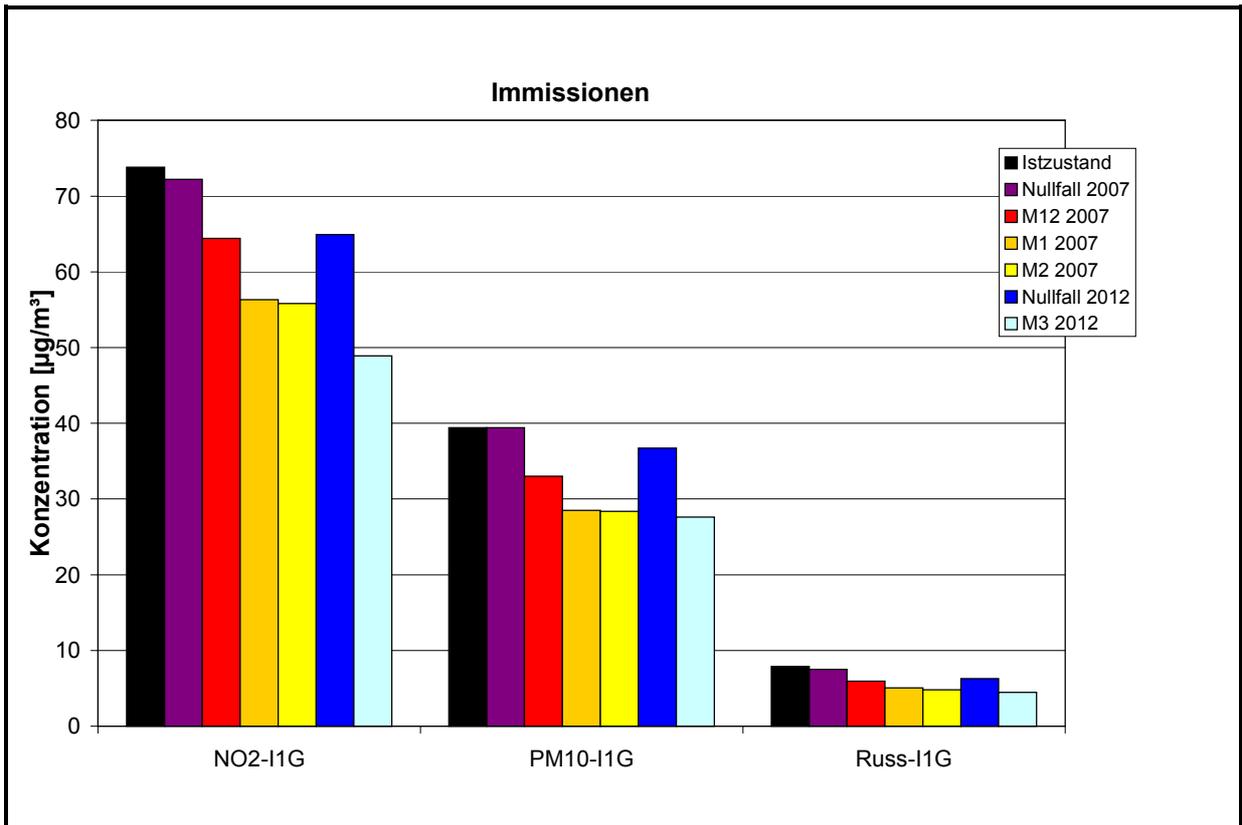
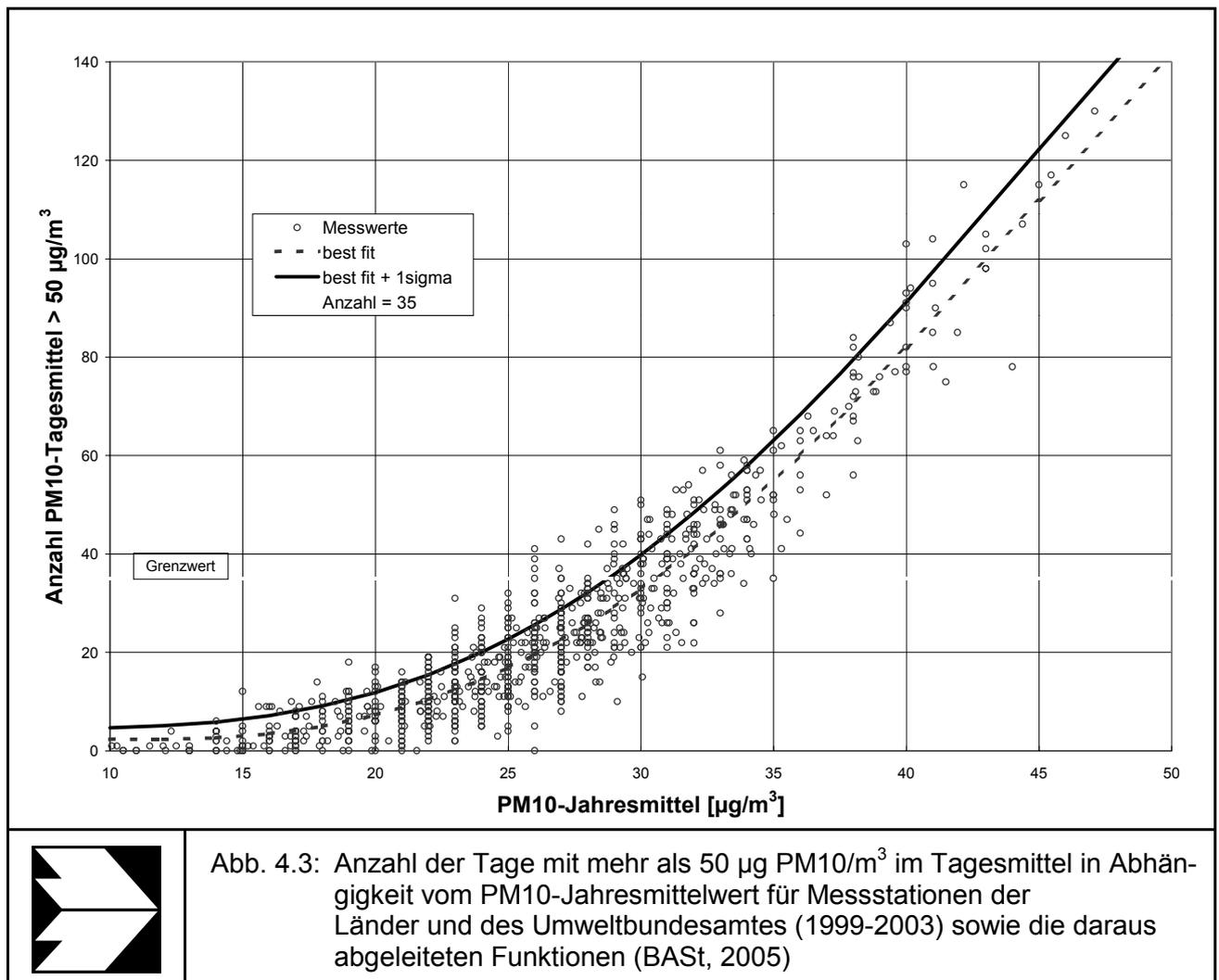


Abb. 4.2: Immissionen an der Beihinger Straße in Pleidelsheim für die betrachteten Maßnahmen und Fälle.  
oben: Konzentration in [µg/m³]  
unten: Änderung am Istzustand in %

Im Oktober 2004 stellte die Arbeitsgruppe „Umwelt und Verkehr“ der Umweltministerkonferenz (UMK) aus den ihr vorliegenden Messwerten der Jahre 2001 bis 2003 eine entsprechende Funktion für einen „best fit“ vor (UMK, 2004). Diese Funktion zeigt bis zu einem Jahresmittelwert von ca.  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  einen nahezu identischen Verlauf wie der o.g. „best fit“ nach BASt (2005). Im statistischen Mittel wird somit bei beiden Datenauswertungen die Überschreitung des PM10-Kurzzeitgrenzwertes bei einem PM10-Jahresmittelwert von  $31 \mu\text{g}/\text{m}^3$  erwartet.

Aus den berechneten PM10-Jahresmittelwerten werden mehr als 35 Überschreitungen eines Tagesmittelwertes von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (Grenzwert) ab PM10-Jahresmittelwerten von  $29 \mu\text{g}/\text{m}^3$  angesetzt. Danach ist mit den Maßnahmen M1, M2 und M3 eine Einhaltung des PM10-Kurzzeitbelastungswertes zu erwarten.



Ergänzend zu den Feinstaubbelastungen werden auch die Auswirkungen auf die Rußbelastungen in **Abb. 4.2** aufgezeigt. Die berechneten Rußimmissionen verringern sich an der Beihinger Straße ausgehend vom derzeitigen Zustand mit  $7.9 \mu\text{g}/\text{m}^3$  durch die Maßnahmen bis auf ca.  $4.5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Gegenüber dem Referenzzustand, dem derzeitigen Zustand, weisen die Rußbelastungen im Nullfall 2007 ca. 95 %, mit der Maßnahme M12 ca. 76 %, mit der Maßnahme M1 ca. 64 %, mit der Maßnahme M2 ca. 61 %, im Jahr 2012 ohne Maßnahmen ca. 80 % und mit der Maßnahme M3 ca. 57 % der Gesamtbelastungen auf. Deutliche Minderungen der verkehrsbedingten Rußbeiträge werden durch die Querspange Ost mit einhergehender Verringerung des LKW-Verkehrs in der Beihinger Straße und das LKW-Durchfahrtsverbot (M1) in Pleidelsheim erzielt. Die beschriebenen Maßnahmen der Fahrverbote nach der Kennzeichnungsverordnung führen weiter zu einer Verringerung der Rußgesamtbelastungen.

In **Abb. 4.2** sind auch die berechneten  $\text{NO}_2$ -Belastungen aufgezeigt, die ausgehend von ca.  $74 \mu\text{g}/\text{m}^3$  durch Maßnahmen bis auf ca.  $49 \mu\text{g}/\text{m}^3$  verringert werden können. Gegenüber dem Referenzzustand, dem derzeitigen Zustand, weisen die  $\text{NO}_2$ -Belastungen im Nullfall 2007 ca. 98 %, mit der Maßnahme M12 ca. 87 %, mit der Maßnahme M1 ca. 76 %, mit der Maßnahme M2 ca. 76 %, im Jahr 2012 ohne Maßnahmen ca. 88 % und mit der Maßnahme M3 ca. 66 % der Gesamtbelastungen auf. Deutliche Minderungen der verkehrsbedingten  $\text{NO}_2$ -Beiträge werden durch die Querspange Ost mit einhergehender Verringerung des LKW-Verkehrs in der Beihinger Straße, das LKW-Durchfahrtsverbot (M1) in Pleidelsheim und die Flottenumstellung bis zum Jahr 2012 erzielt.

Insgesamt ist aus den Ergebnissen der Berechnungen zu schließen, dass die Querspange Ost und das LKW-Durchfahrtsverbot durch Pleidelsheim zu deutlichen Verringerungen der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastungen führen. Damit sind diese Maßnahmen geeignet, die bestehenden hohen Luftschadstoffbelastungen an den Hauptverkehrsstraßen in Pleidelsheim wesentlich zu verringern. Mit der Kombination der Maßnahmen M12 und M1 ist die Einhaltung des Grenzwertes der  $\text{PM}_{10}$ -Kurzzeitbelastung zu erwarten.

## 5 LITERATUR

22. BImSchV (2002): Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionswerte). In: BGBl. I, Nr. 66 vom 17.09.2002, S. 3626.
- BAST (1986): Straßenverkehrszählungen 1985 in der Bundesrepublik Deutschland. Erhebungs- und Hochrechnungsmethodik. Schriftenreihe Straßenverkehrszählungen, Heft 36. Im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Bergisch Gladbach, 1986. Hrsg.: Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach.
- BAST (2005): PM10-Emissionen an Außerortsstraßen – mit Zusatzuntersuchung zum Vergleich der PM10-Konzentrationen aus Messungen an der A 1 Hamburg und Ausbreitungsrechnungen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik, Heft V 125, Bergisch-Gladbach, Juni 2005.
- Bender + Stahl (1996): Verkehrsuntersuchung Ortsumfahrungen Pleidelsheim, Ingersheim, Freiburg a.N.
- Bender + Stahl (2003): Verkehrsgutachten Neubau ortsnaher Ostumfahrung Pleidelsheim im Auftrag des Straßenbauamtes Besigheim.
- Brück, R., Diring, J. (2005): Der PM-Filterkatalysator: Ein Diesel-Oxidationskatalysator mit Partikelminderung der nächsten Generation.
- Düring, I., Lohmeyer, A. (2004): Modellierung nicht motorbedingter PM10-Emissionen von Straßen. KRdL-Experten-Forum „Staub und Staubinhaltsstoffe“, 10./11. November 2004, Düsseldorf. Hrsg.: Kommission Reinhaltung der Luft im VDI und DIN - Normenausschuss KRdL, KRdL-Schriftenreihe Band 33.
- Fahverbote nach IG-L (2004): Luftreinhaltemaßnahmen nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L): LKW-Nachtfahrverbot und sektorales Fahrverbot. Ausstattung von Baumaschinen mit Partikelfiltern. [www.tirol.gv.at/Themen/Umwelt/Luft/nachtfahrverbot.shtml](http://www.tirol.gv.at/Themen/Umwelt/Luft/nachtfahrverbot.shtml).
- Filliger, P., Puybonnieux-Textier, V., Schneider, J. (1999): PM10 Population Exposure - Technical Report on Air Pollution, Prepared for the WHO Ministerial Conference for Environment and Health, London, June 1999, Published by Federal Department of Environment, Transport, Energy and Communications Bureau for Transport Studies, Berne, Switzerland.

- Flassak, Th., Bächlin, W., Böisinger, R., Blazek, R., Schädler, G., Lohmeyer, A. (1996): Einfluss der Eingangsparameter auf berechnete Immissionswerte für KFZ-Abgase - Sensitivitätsanalyse. In: FZKA PEF-Bericht 150, Forschungszentrum Karlsruhe.
- IFEU (2004): Auswirkungen neuer Erkenntnisse auf die Berechnungen der Partikel- und NO<sub>x</sub>-Emissionen des Straßenverkehrs. Kurzstudie im Auftrag des Ministeriums für Umwelt und Verkehr des Landes Baden-Württemberg.
- Kutzner, K., Diekmann, H., Reichenbacher, W. (1995): Luftverschmutzung in Straßenschluchten - erste Messergebnisse nach der 23. BImSchV in Berlin. VDI-Bericht 1228, VDI-Verlag, Düsseldorf.
- Lohmeyer (2003): Luftschadstoffbelastungen an Stuttgarter Hauptverkehrsstraßen für die Jahre 2005 und 2010. Ingenieurbüro Dr.-Ing. Achim Lohmeyer, Karlsruhe, Projekt 5261, September 2003. Gutachten im Auftrag der Landeshauptstadt Stuttgart.
- Lohmeyer (2004): Maßnahmebetrachtungen zu PM10 im Zusammenhang mit Luftreinhalteplänen. Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG, Karlsruhe, Projekt 60277, Dezember 2004. Gutachten im Auftrag des Regierungspräsidiums Stuttgart.
- Lohmeyer (2005): Ergänzung zum Bericht Maßnahmebetrachtungen zu PM10 im Zusammenhang mit Luftreinhalteplänen. Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG, Karlsruhe, Projekt 60277E, Januar 2005. Gutachten im Auftrag des Regierungspräsidiums Stuttgart.
- LRP Stuttgart (2005): Luftreinhalte-/Aktionsplan für den Regierungsbezirk Stuttgart. Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart. Maßnahmenplan zur Minderung der PM10- und NO<sub>2</sub>-Belastungen. Gutachten im Auftrag des Regierungspräsidium Stuttgart.
- Röckle, R., Richter, C.-J. (1995): Ermittlung des Strömungs- und Konzentrationsfeldes im Nahfeld typischer Gebäudekonfigurationen - Modellrechnungen -. Abschlussbericht PEF 92/007/02, Forschungszentrum Karlsruhe.
- Romberg, E., Böisinger, R., Lohmeyer, A., Ruhnke, R., Röth, E. (1996): NO-NO<sub>2</sub>-Umwandlungsmodell für die Anwendung bei Immissionsprognosen für KFZ-Abgase. Hrsg.: Gefahrstoffe-Reinhaltung der Luft, Band 56, Heft 6, S. 215-218.
- Schädler, G., Bächlin, W., Lohmeyer, A., van Wees, T. (1996): Vergleich und Bewertung derzeit verfügbarer mikroskaliger Strömungs- und Ausbreitungsmodelle. In: Berichte Umweltforschung Baden-Württemberg (FZKA-PEF 138).

- Tartovsky, L., Hausberger, S, Gutman, M, Veinblat, M, Zvirin, Y (2005): Retrofit Aftertreatment Systems for Diesel Engines. Proceedings 14. International Conference Transport and Air Pollution Graz 2005.
- Twin-Tec (2005): Fragen und Antworten zum wartungsfreien Twin-Tec-Rußfilterkat zur Nachrüstung von PKW, leichten und schweren Nutzfahrzeugen.
- UBA (1995) (Hassel, D., Jost, P., Weber, F.J., Dursbeck, F.): Abgas-Emissionsfaktoren von Nutzfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland für das Bezugsjahr 1990. Abschlussbericht. Umweltforschungsplan des Bundesministers für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit - Luftreinhaltung. UBA-FB 95-049. UBA-Berichte 5/1995.
- UBA (2004): Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs, Version 2.1/April 2004. Dokumentation zur Version Deutschland erarbeitet durch INFRAS AG Bern/Schweiz in Zusammenarbeit mit IFEU Heidelberg. Hrsg: Umweltbundesamt Berlin. Herunterladbar unter <http://www.hbefa.net/>.
- UMK (2004): Partikelemissionen des Straßenverkehrs. Endbericht der UMK AG „Umwelt und Verkehr“. Oktober 2004.

**A N H A N G A 1:**  
**BESCHREIBUNG DES NUMERISCHEN VERFAHRENS ZUR IMMISSIONS-**  
**ERMITTLUNG UND FEHLERDISKUSSION**

## **A1 BESCHREIBUNG DES NUMERISCHEN VERFAHRENS ZUR IMMISSIONS- ERMITTLUNG UND FEHLERDISKUSSION**

Für die Berechnung der Schadstoffimmission an einem Untersuchungspunkt wird das mathematische Modell PROKAS zur Anwendung, welches den Einfluss des umgebenden Straßennetzes bis in eine Entfernung von mehreren Kilometern vom Untersuchungspunkt berücksichtigt. Es besteht aus dem Basismodul PROKAS\_V (Gaußfahnenmodell) und dem integrierten Bebauungsmodul PROKAS\_B, das für die Berechnung der Immissionen in Straßen mit dichter Randbebauung eingesetzt wird.

### **A1.1 Berechnung der Immissionen mit PROKAS\_V**

Die Zusatzbelastung infolge des Straßenverkehrs in Gebieten ohne oder mit lockerer Randbebauung wird mit dem Modell PROKAS ermittelt. Es werden jeweils für 36 verschiedene Windrichtungsklassen und 9 verschiedene Windgeschwindigkeitsklassen die Schadstoffkonzentrationen berechnet. Die Zusatzbelastung wird außerdem für 6 verschiedene Ausbreitungsklassen ermittelt. Mit den berechneten Konzentrationen werden auf der Grundlage von Emissionsganglinien bzw. Emissionshäufigkeitsverteilungen und einer repräsentativen Ausbreitungsklassenstatistik die statistischen Immissionskenngrößen Jahresmittel- und 98-Perzentilwert ermittelt.

Die Parametrisierung der Umwandlung des von Kraftfahrzeugen hauptsächlich emittierten NO in NO<sub>2</sub> erfolgt nach Romberg et al. (1996).

### **A1.2 Berechnung der Immissionen in Straßen mit dichter Randbebauung mit PROKAS\_B**

Im Falle von teilweise oder ganz geschlossener Randbebauung (etwa einer Straßenschlucht) ist die Immissionsberechnung nicht mit PROKAS\_V durchführbar. Hier wird das ergänzende Bebauungsmodul PROKAS\_B verwendet. Es basiert auf Modellrechnungen mit dem mikroskaligen Ausbreitungsmodell MISKAM für idealisierte Bebauungstypen. Dabei wurden für 20 Bebauungstypen und jeweils 36 Anströmrichtungen die dimensionslosen Abgaskonzentrationen  $c^*$  in 1.5 m Höhe und 1 m Abstand zum nächsten Gebäude bestimmt.

Die Bebauungstypen werden unterschieden in Straßenschluchten mit ein- oder beidseitiger Randbebauung mit verschiedenen Gebäudehöhe-zu-Straßenschluchtbreite-Verhältnissen und unterschiedlichen Lückenanteilen in der Randbebauung. Unter Lückigkeit ist der Anteil nicht verbauter Flächen am Straßenrand mit (einseitiger oder beidseitiger) Randbebauung zu verstehen. Die Straßenschluchtbreite ist jeweils definiert als der zweifache Abstand zwischen Straßenmitte und straßennächster Randbebauung. Die **Tab. A1.1** beschreibt die Einteilung der einzelnen Bebauungstypen. Straßenkreuzungen werden auf Grund der Erkenntnisse aus Naturmessungen (Kutzner et al., 1995) und Modellsimulationen nicht berücksichtigt. Danach treten an Kreuzungen trotz höheren Verkehrsaufkommens um 10 % bis 30 % geringere Konzentrationen als in den benachbarten Straßenschluchten auf.

Aus den dimensionslosen Konzentrationen errechnen sich die vorhandenen Abgaskonzentrationen  $c$  zu

$$c = \frac{c^* \cdot Q}{B \cdot u'}$$

wobei:	$c$	=	Abgaskonzentration [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
	$c^*$	=	dimensionslose Abgaskonzentration [-]
	$Q$	=	emittierter Schadstoffmassenstrom [ $\mu\text{g}/\text{m s}$ ]
	$B$	=	Straßenschluchtbreite [m] beziehungsweise doppelter Abstand von der Straßenmitte zur Randbebauung
	$u'$	=	Windgeschwindigkeit unter Berücksichtigung der fahrzeug-induzierten Turbulenz [m/s]

Die Konzentrationsbeiträge von PROKAS\_V für die Vorbelastung und von PROKAS\_B werden für jede Einzelsituation, also zeitlich korreliert, zusammengefasst.

Typ	Randbebauung	Gebäudehöhe/ Straßenschluchtbreite	Lückenanteil [%]
0*	locker	-	61 - 100
101	einseitig	1:3	0 - 20
102	"	1:3	21 - 60
103	"	1:2	0 - 20
104	"	1:2	21 - 60
105	"	1:1.5	0 - 20
106	"	1:1.5	21 - 60
107	"	1:1	0 - 20
108	"	1:1	21 - 60
109	"	1.5:1	0 - 20
110	"	1.5:1	21 - 60
201	beidseitig	1:3	0 - 20
202	"	1:3	21 - 60
203	"	1:2	0 - 20
204	"	1:2	21 - 60
205	"	1:1.5	0 - 20
206	"	1:1.5	21 - 60
207	"	1:1	0 - 20
208	"	1:1	21 - 60
209	"	1.5:1	0 - 20
210	"	1.5:1	21 - 60

Tab. A1.1: Typisierung der Straßenrandbebauung

### A1.3 Fehlerdiskussion

Immissionsprognosen als Folge der Emissionen des KFZ-Verkehrs sind ebenso wie Messungen der Schadstoffkonzentrationen fehlerbehaftet. Bei der Frage nach der Zuverlässigkeit der Berechnungen und der Güte der Ergebnisse stehen meistens die Ausbreitungsmodelle im Vordergrund. Die berechneten Immissionen sind aber nicht nur abhängig von den Ausbreitungsmodellen, sondern auch von einer Reihe von Eingangsinformationen, wobei jede Einzelne dieser Größen einen mehr oder weniger großen Einfluss auf die prognosti-

\* Typ 0 wird angesetzt, wenn mindestens eines der beiden Kriterien (Straßenschluchtbreite  $\geq 5 \times$  Gebäudehöhe bzw. Lückenanteil  $\geq 61$  %) erfüllt ist.

zierten Konzentrationen hat. Wesentliche Eingangsgrößen sind die Emissionen, die Bebauungsstruktur, meteorologische Daten und die Vorbelastung.

Es ist nicht möglich, auf Basis der Fehlerbandbreiten aller Eingangsdaten und Rechenschritte eine klassische Fehlerberechnung durchzuführen, da die Fehlerbandbreite der einzelnen Parameter bzw. Teilschritte nicht mit ausreichender Sicherheit bekannt sind. Es können jedoch für die einzelnen Modelle Vergleiche zwischen Naturmessungen und Rechnungen gezeigt werden, anhand derer der Anwender einen Eindruck über die Güte der Rechenergebnisse erlangen kann.

In einer Sensitivitätsstudie für das Projekt "Europäisches Forschungszentrum für Maßnahmen zur Luftreinhaltung - PEF" (Flassak et al., 1996) wird der Einfluss von Unschärfen der Eingangsgrößen betrachtet. Einen großen Einfluss auf die Immissionskenngrößen zeigen demnach die Eingangsparameter für die Emissionsberechnungen sowie die Bebauungsdichte, die lichten Abstände zwischen der Straßenrandbebauung und die Windrichtungsverteilung.

Hinsichtlich der Fehlerabschätzung für die KFZ-Emissionen ist anzufügen, dass die Emissionen im Straßenverkehr bislang nicht direkt gemessen, sondern über Modellrechnungen ermittelt werden. Die Genauigkeit der Emissionen ist unmittelbar abhängig von den Fehlerbandbreiten der Basisdaten (d.h. Verkehrsmengen, Emissionsfaktoren, Fahrleistungsverteilung, Verkehrsablauf).

Nach BAST (1986) liegt die Abweichung von manuell gezählten Verkehrsmengen (DTV) gegenüber simultan erhobenen Zählwerten aus automatischen Dauerzählstellen bei ca. 10 %.

Für Emissionsfaktoren liegen derzeit noch keine statistischen Erhebungen über Fehlerbandbreiten vor. Deshalb wird vorläufig ein leicht erhöhter Schätzwert von ca. 20 % angenommen.

Weitere Fehlerquellen liegen in der Fahrleistungsverteilung innerhalb der nach Fahrzeugschichten aufgeschlüsselten Fahrzeugflotte, dem Anteil der mit nicht betriebswarmem Motor gestarteten Fahrzeuge (Kaltstartanteil) und der Modellierung des Verkehrsablaufs. Je nach betrachtetem Schadstoff haben diese Eingangsdaten einen unterschiedlich großen Einfluss auf die Emissionen. Untersuchungen haben beispielsweise gezeigt, dass die Emissionen, ermittelt über Standardwerte für die Anteile von leichten und schweren Nutzfahrzeugen und für die Tagesganglinien im Vergleich zu Emissionen, ermittelt unter Berücksichtigung ent-

sprechender Daten, die durch Zählung erhoben wurden, Differenzen im Bereich von +/-20 % aufweisen.

Die Güte von Ausbreitungsmodellierungen war Gegenstand weiterer PEF-Projekte (Röckle & Richter, 1995 und Schädler et al., 1996). Schädler et al. führten einen ausführlichen Vergleich zwischen gemessenen Konzentrationskenngrößen in der Göttinger Straße, Hannover, und MISKAM-Rechenergebnissen durch. Die Abweichungen zwischen Mess- und Rechenergebnissen lagen im Bereich von 10 %, wobei die Eingangsdaten im Fall der Göttinger Straße sehr genau bekannt waren. Bei größeren Unsicherheiten in den Eingangsdaten sind höhere Rechenunsicherheiten zu erwarten. Dieser Vergleich zwischen Mess- und Rechenergebnissen dient der Validierung des Modells, wobei anzumerken ist, dass sowohl Messung als auch Rechnung fehlerbehaftet sind.

Hinzuzufügen ist, dass der Fehler der Emissionen sich direkt auf die berechnete Zusatzbelastung auswirkt, nicht aber auf die Vorbelastung, d.h. dass die Auswirkungen auf die Gesamtimmissionsbelastung geringer sind.

**AN H A N G A 2:**  
**IMMISSIONSDARSTELLUNGEN FÜR DAS HAUPTVERKEHRSSTRASSENNETZ**

## A2 IMMISSIONSDARSTELLUNGEN FÜR DAS HAUPTVERKEHRSSTRASSEN- NETZ

In Kap. 4 sind die relativen Änderungen der Immissionen an der Beihinger Straße in Pleidelsheim an der bestehenden verkehrsnahen Messstelle aufgeführt. Für den derzeitigen Zustand und die Maßnahmen M12, M1 und M3 sind in **Abb. A2.1** bis **A2.4** die berechneten  $\text{NO}_2$ -Jahresmittelwerte für alle betrachteten Hauptverkehrsstraßen dargestellt. Die Berechnungen erfolgen an den Straßenabschnitten mit bestehender Randbebauung für Bereiche vor der zur Fahrbahn nächstgelegenen Bebauung und für Straßenabschnitte ohne Randbebauung für einen Immissionsort in ca. 10 m Abstand zur Straße. In der Grafik sind Konzentrationswerte über  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , d.h. über dem ab 2010 gültigen  $\text{NO}_2$ -Grenzwert der 22. BImSchV, in gelben und roten Farben dargestellt. An stark frequentierten Straßenabschnitten sind teilweise weiterhin hohe  $\text{NO}_2$ -Belastungen prognostiziert, die bei entsprechenden Nutzungen zu Überschreitungen des Grenzwertes führen.

In **Abb. A2.5** bis **A2.8** sind die berechneten  $\text{PM}_{10}$ -Jahresmittelwerte für den derzeitigen Zustand und die Maßnahmen M12, M1 und M3 für alle betrachteten Hauptverkehrsstraßen in Pleidelsheim aufgezeigt. In der Grafik sind Konzentrationswerte über  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , d.h. über dem  $\text{PM}_{10}$ -Grenzwert der 22. BImSchV, in gelben und roten Farben dargestellt.

Aus den berechneten  $\text{PM}_{10}$ -Jahresmittelwerten an den Hauptverkehrsstraßen in Pleidelsheim werden für die grafischen Darstellungen des gesamten Hauptverkehrsstraßennetzes mehr als 35 Überschreitungen eines Tagesmittelwertes von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (Grenzwert) ab  $\text{PM}_{10}$ -Jahresmittelwerten von  $29 \mu\text{g}/\text{m}^3$  angesetzt. Das Überschreiten dieses Schwellenwertes ist in **Abb. A2.5** bis **A2.8** ab der hellgrünen Farbdarstellung aufgezeigt, d.h. an allen grün, gelb und rot gekennzeichneten Straßenabschnitten kann eine Überschreitung des  $\text{PM}_{10}$ -Kurzzeitbelastungswertes bei entsprechenden Nutzungen erwartet werden. Damit sind mit den Maßnahmen M1, M2 und M3 keine hohen  $\text{PM}_{10}$ -Kurzzeitbelastungen berechnet.

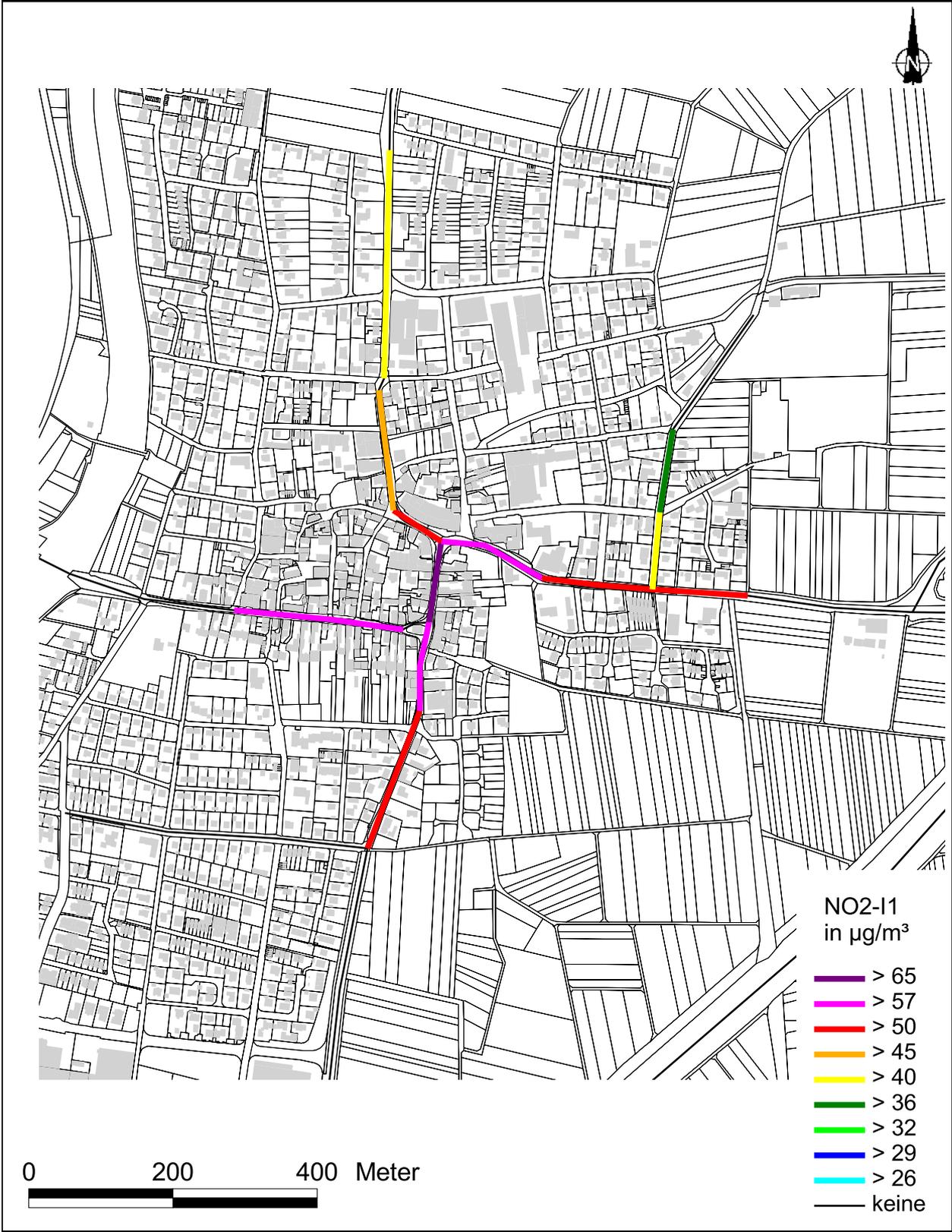


Abb. A2.1: NO2-Immissionen (Jahresmittelwert) im derzeitigen Zustand

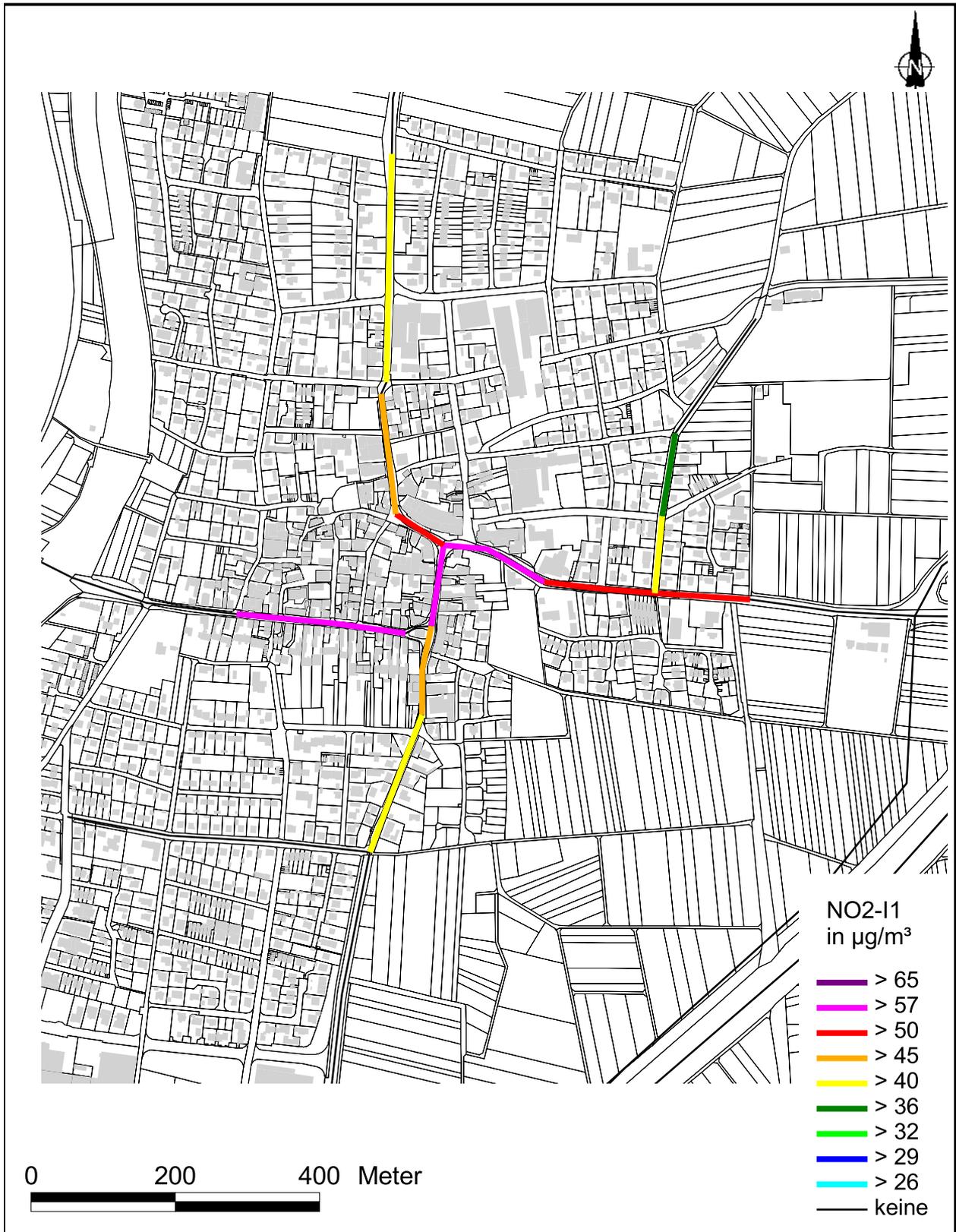


Abb. A2.2: NO<sub>2</sub>-Immissionen (Jahresmittelwert) für die Maßnahme M12 im Jahr 2007

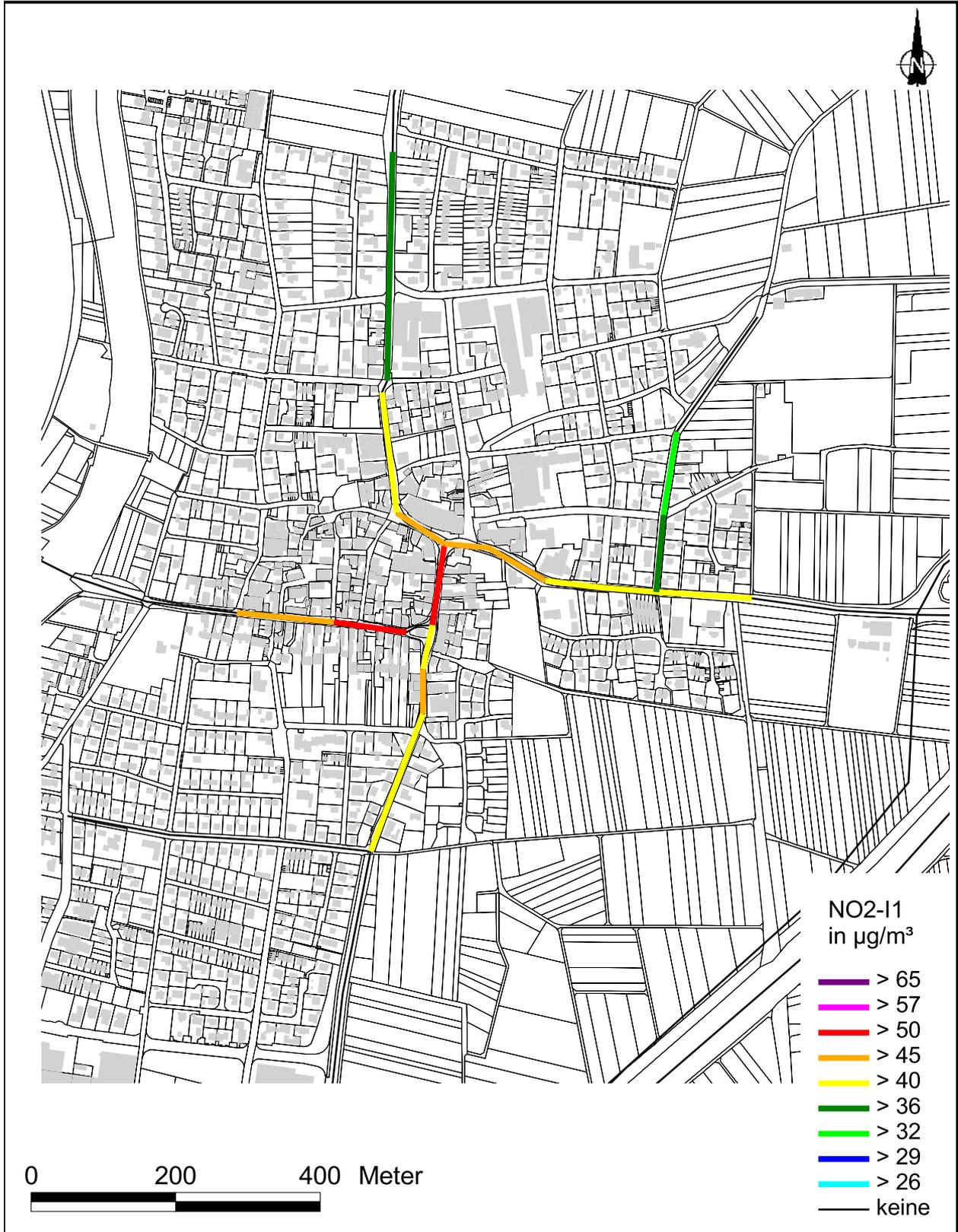


Abb. A2.3: NO<sub>2</sub>-Immissionen (Jahresmittelwert) für die Maßnahme M1  
im Jahr 2007

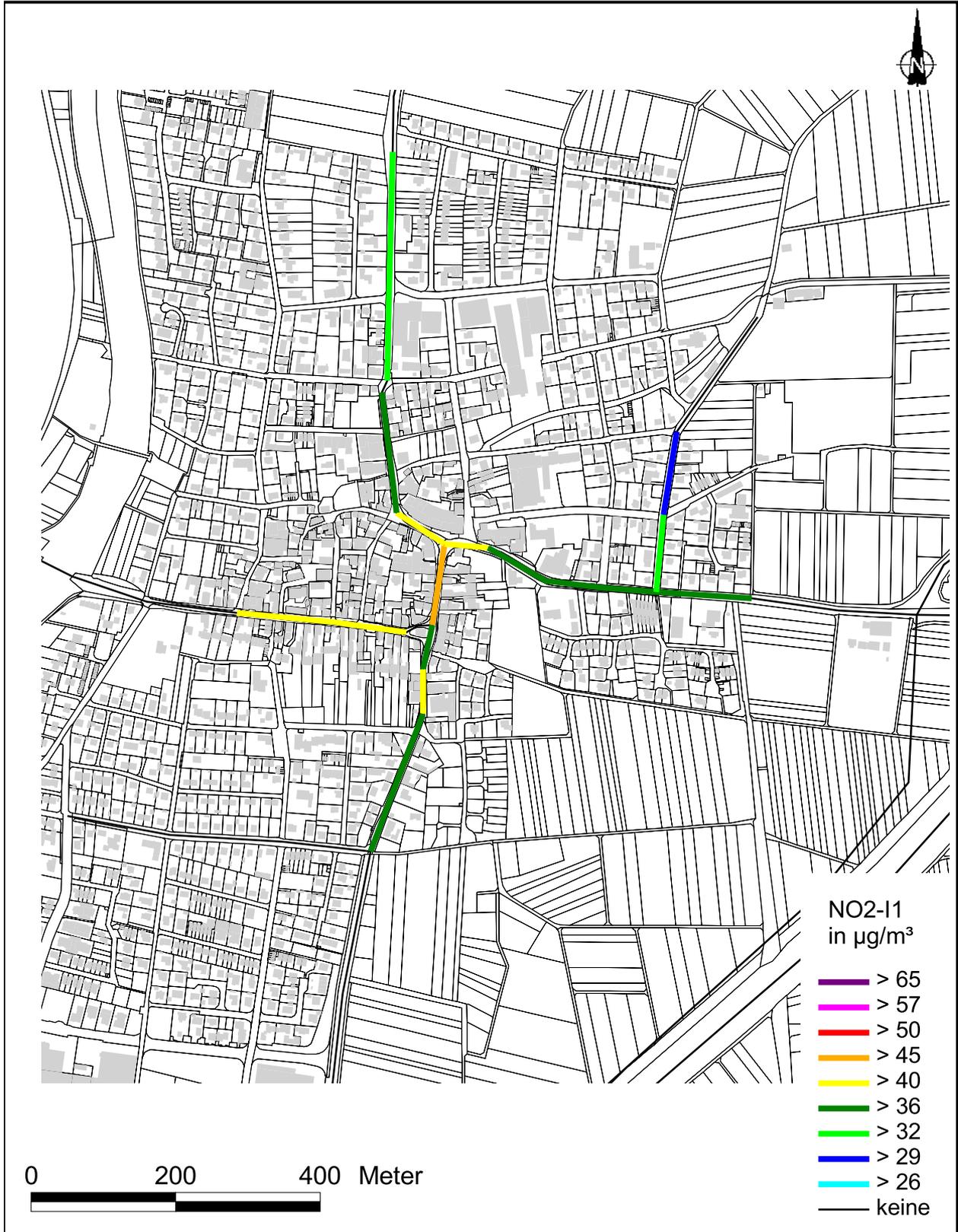


Abb. A2.4: NO2-Immissionen (Jahresmittelwert) für die Maßnahme M3  
im Jahr 2012

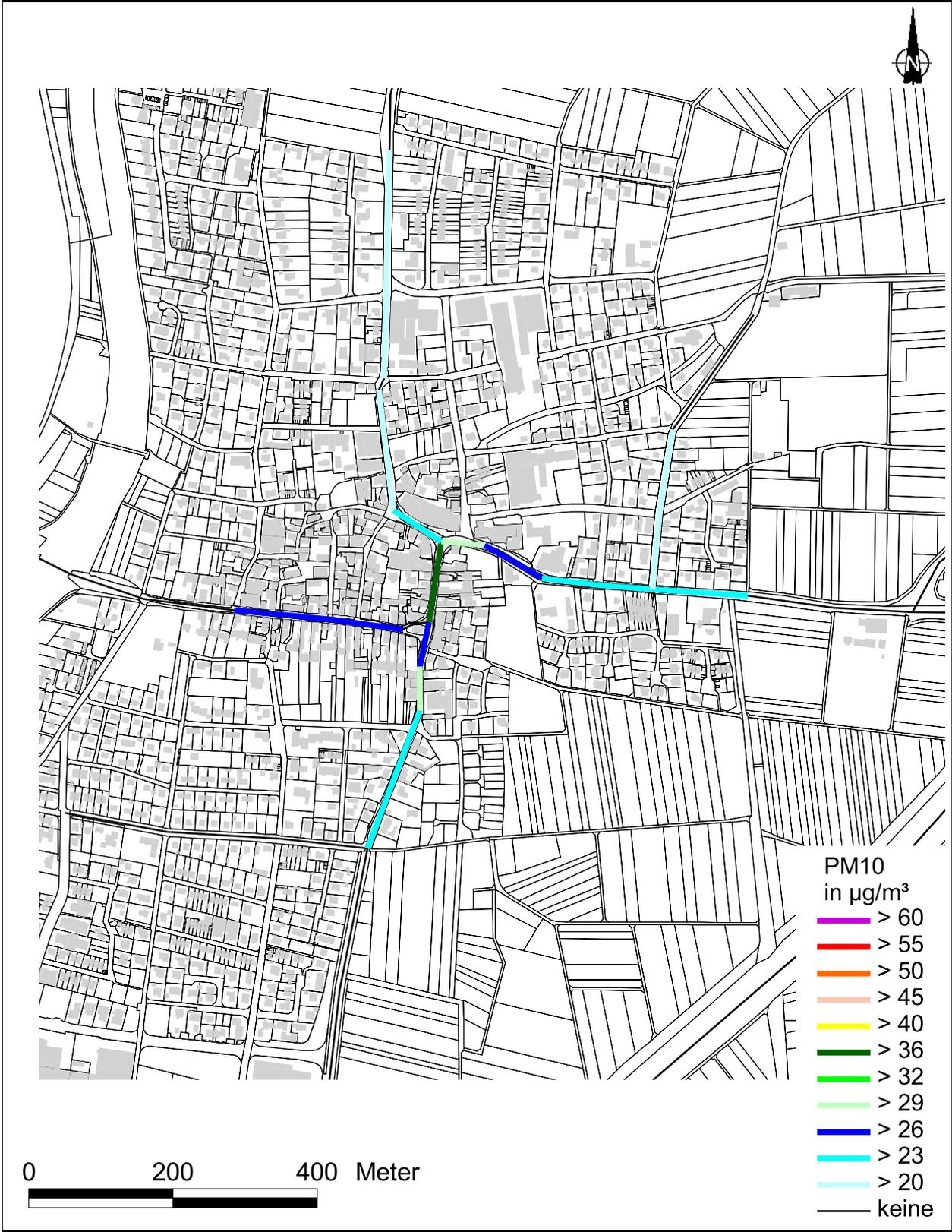


Abb. A2.5: PM10-Immissionen (Jahresmittelwert) im derzeitigen Zustand

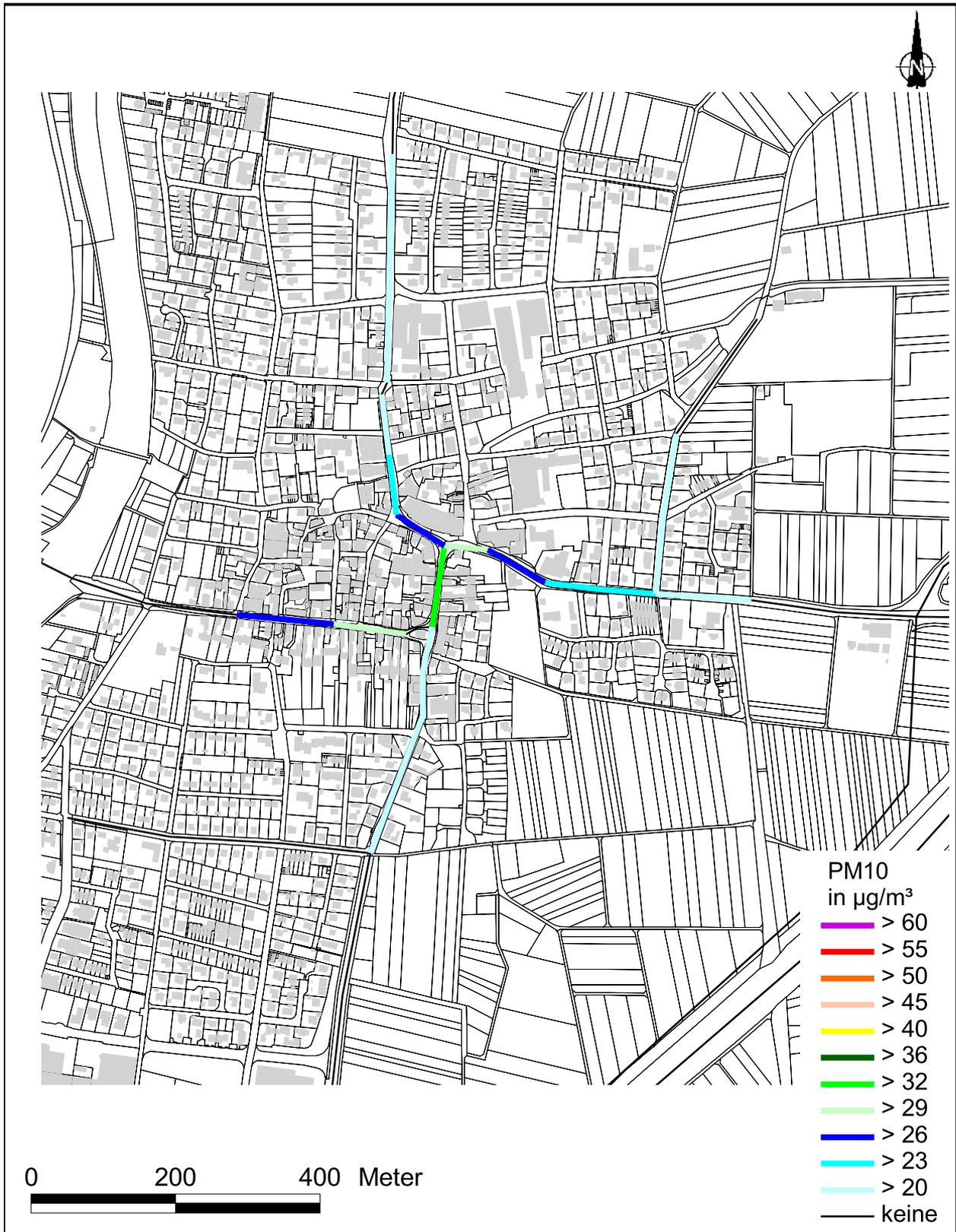


Abb. A2.6: PM10-Immissionen (Jahresmittelwert) für die Maßnahme M12 im Jahr 2007

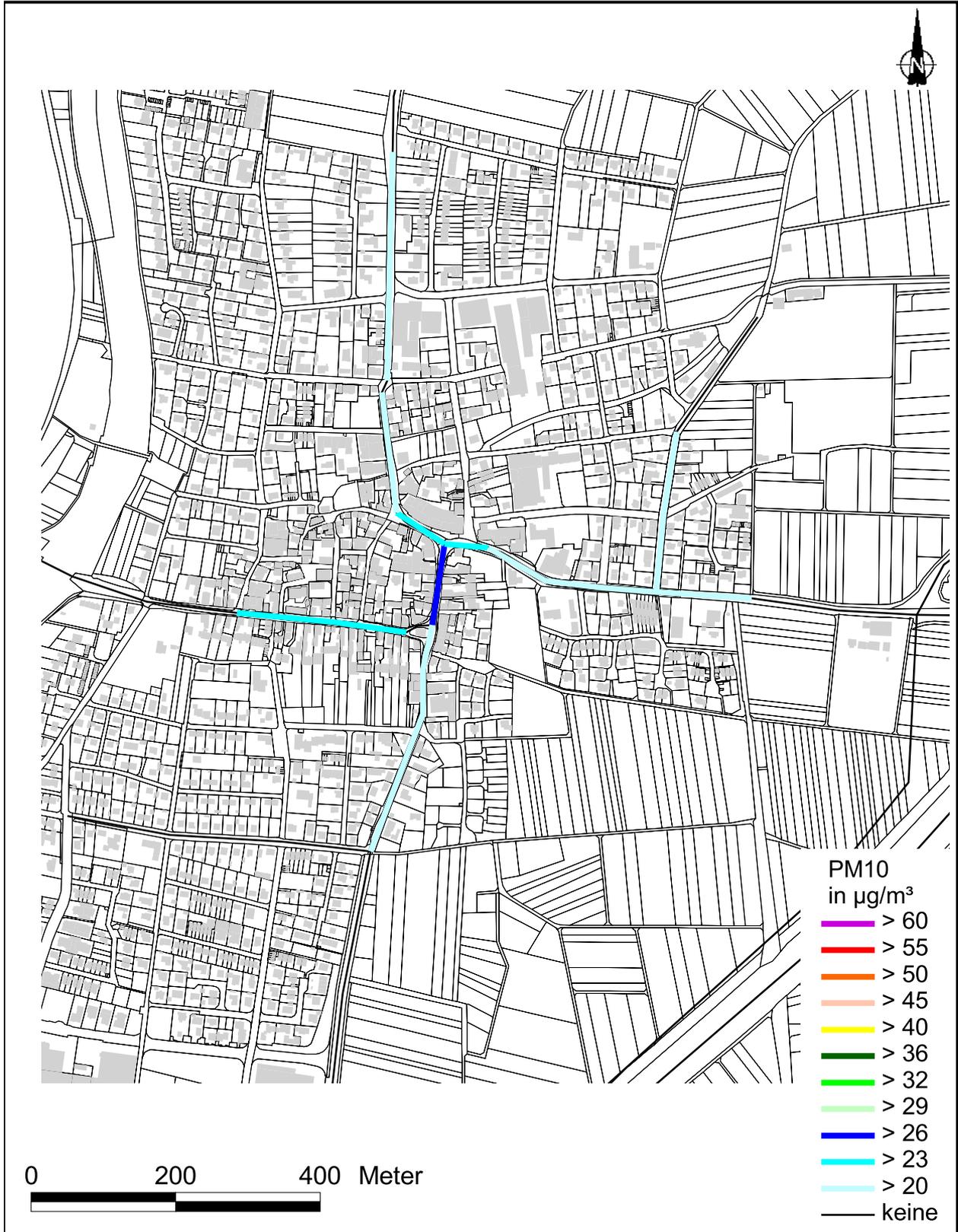


Abb. A2.7: PM10-Immissionen (Jahresmittelwert) für die Maßnahme M1  
im Jahr 2007

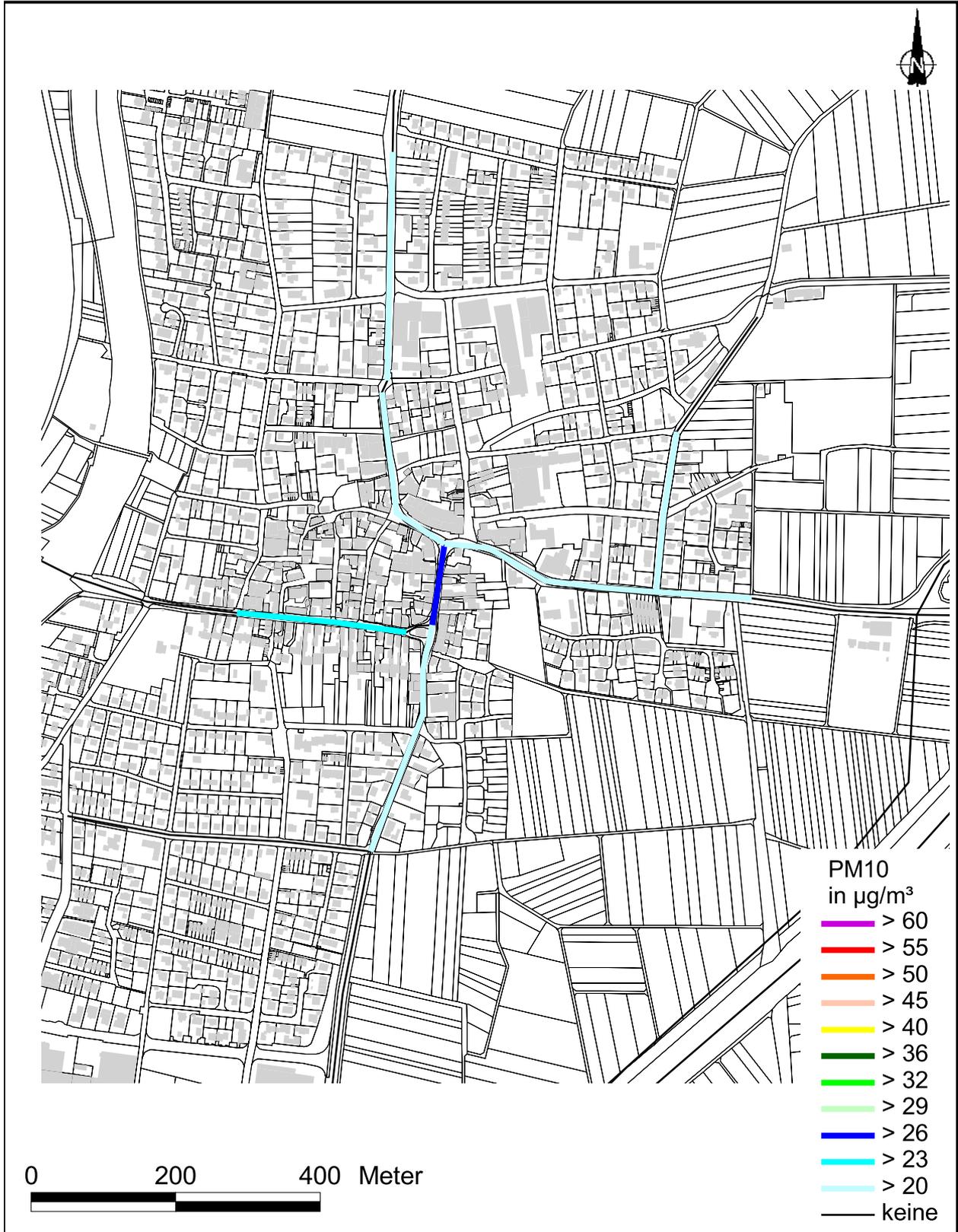


Abb. A2.8: PM10-Immissionen (Jahresmittelwert) für die Maßnahme M3  
im Jahr 2012