


Unterlage 17.2

Die Autobahn GmbH des Bundes Straße / Abschnitt / Station: A9 / 220 / 1,780
Bundesautobahn A9, Berlin – München Neubau einer Anschlussstelle bei Münchberg (B 289) Betr.-km 272,115
PROJIS-Nr.: entfällt

FESTSTELLUNGSENTWURF

- Untersuchung zu den Luftschadstoffen -

Aufgestellt: 31.10.2022 Niederlassung Nordbayern Abteilung A3 Planung  i.A. Schubert, Teamleiter	Gepüft: 31.10.2022 Niederlassung Nordbayern Abteilung A3 Planung  i.A. Bindnagel, Abteilungsleiter

Inhaltsverzeichnis

1.	EINFÜHRUNG	1
2.	GRENZWERTE	1
3.	PROGNOSEHORIZONT	2
4.	IMMISSIONSORTE	2
5.	VERKEHRSAHLEN	2
6.	BERECHNUNGSGRUNDLAGEN	3
6.1	Windgeschwindigkeit	3
6.2	Vorbelastung	3
7.	ERGEBNISBEWERTUNG	3
	ANLAGEN	5
Anlage 1	Berechnungsprotokoll	5

1. Einführung

Die Bundesautobahn A 9 ist der Bau einer Anschlussstelle bei Münchberg geplant. Eine Begründung für die Baumaßnahme sowie die straßenbauliche Beschreibung ist im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) enthalten. Der zu untersuchende Abschnitt liegt westlich von Straas und beginnt bei Betr.-km 272,200 und endet bei Betr.-km 272,925.

Im Folgenden wird die Luftschadstoffsituation in den angrenzenden Wohn- und Mischgebieten auf Grundlage der 39. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) untersucht.

Die Berechnung erfolgt gemäß dem im Jahr 2021 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eingeführten *Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung* – RLuS 2012, Fassung 2020.

2. Grenzwerte

Nachfolgend werden die wichtigsten, zum Schutz der menschlichen Gesundheit definierten Schadstoffgruppen und ihre Grenzwerte nach 39. BImSchV aufgezeigt.

Zeile	Schadstoff		Mittelungszeitraum	Grenzwert [µg/m³]	pro Jahr erlaubte Überschreitungen
1	Schwefeldioxid	SO ₂	1 Stunde	350	24
2			24 Stunden	125	3
3	Stickstoffdioxid	NO ₂	1 Stunde	200	18
4			Kalenderjahr	40	-
5	Feinstaub	PM ₁₀	24 Stunden	50	35
6			Kalenderjahr	40	-
7		PM _{2,5}	Kalenderjahr	25	-
8	Benzo(a)pyren	BaP	Kalenderjahr	0,001	-
9	Benzol	C ₆ H ₆	Kalenderjahr	5	-
10	Kohlenmonoxid	CO	8 Stunden (gleitend)	10.000	-

Tabelle 1: Grenzwerte nach 39. BImSchV

Einleitend ist darauf hinzuweisen, dass die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung eines Straßenbauvorhabens darstellt. Es muss lediglich absehbar sein, dass das Vorhaben nicht die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern.

3. Prognosehorizont

Der Prognosehorizont für immissionsschutzrechtliche Betrachtungen wird auf das Jahr 2035 festgelegt. Für diesen Horizont wurde auch die Verkehrsprognose ermittelt.

Auf die Anwendung von Reduktionsfaktoren wird hier verzichtet, deshalb liegt diese in der Folgenden geführten Nachweisberechnung auf der sicheren Seite.

4. Immissionsorte

Der Nachweis erfolgt für die exponierteste Randlage einer Wohnbebauung im Untersuchungsgebiet der Baumaßnahme.

Bezeichnung	Nutzung	Seite	Stationierung ca. Betr.-km	Mindestabstand Bebauung - Fahrbahnrand
Stadt Münchberg				
Am Schödelein	Wohngebiet	links	272,600	ca. 270 m

Tabelle 2: Übersicht über dem Mindestabstand der Bebauung im Planungsabschnitt

Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen sind in Anlage 1 dargestellt. Die Wohngebäude bei denen eine Überschreitung der zulässigen IGW auftreten sind in Tabelle 6 dargestellt.

5. Verkehrszahlen

Bis zum Erreichen des Prognosehorizontes 2035 ist mit einem weiteren Ansteigen des Verkehrs auf der BAB A 6 zu rechnen. Die Werte, welche in die Berechnung einfließen, wurden der beigefügten Unterlage 22.1 „Machbarkeitsstudie neue AS Münchberg-Mitte verkehrliche Wirkung“ entnommen und sind in der folgenden Tabelle dargestellt. Unterschieden wird der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) und der darin enthaltene Schwerverkehr (SV-Anteil).

	Teilbereich		
	BAB A9	Rampenfahrbahnen Ost und West	Berechnungswerte
DTV [KFZ/24h]	71.700	8.800	80.500
SV-Anteil [%]	28,6	9,3	28,6

Tabelle 3: Verkehrszahlen

Für die Berechnung wird die Summe des Verkehrs auf der BAB A9 und der beiden Rampenfahrbahnen angesetzt, sowie der höhere SV-Anteil.

6. Berechnungsgrundlagen

6.1 Windgeschwindigkeit

Für Eine Höhenlage von 10 m über Gelände liegen die mittleren Windgeschwindigkeiten im Bereich der Baumaßnahme gemäß dem Bayerischen Energieatlas überwiegend zwischen 3,5 und 4,0 m/s. Eine tendenziell niedrige Windgeschwindigkeit reduziert den Verdünnungseffekt und führt zu höheren Schadstoffkonzentrationen. Als konservativer Ansatz wird für die Berechnung eine Windgeschwindigkeit von 3,5 m/s gewählt.

6.2 Vorbelastung

Für die gebietstypischen Vorbelastungswerte nach RLuS Anhang A wurde eine Kleinstadt mit geringer Belastung angenommen. Auf eine Reduktion wurde verzichtet.

Schadstoff	Vorbelastung [µg/m³]	Schadstoff	Vorbelastung [µg/m³]
Stickstoffmonoxid (NO)	4,0	Kohlenmonoxid (CO)	200
Stickstoffdioxid (NO ₂)	17,0	Schwefeldioxid (SO ₂)	3,0
Feinstaub (PM ₁₀)	22,0	Benzol (C ₆ H ₆)	1,0
Feinstaub (PM _{2,5})	15,0	Benzo(a)pyren (BaP)	0,0

Tabelle 4: Vorbelastung

7. Ergebnisbewertung

Der geringste Abstand einer schützenswerten Bebauung zur Bundesautobahn A 9 im Bereich der Maßnahme beträgt 270 m. Da die RLuS nur für eine maximale Entfernung von 200 m ausgelegt ist, wird dieser Abstand für die Berechnung angenommen.

In diesen Bereich sind zusätzliche Schutzwirkungen durch Lärmschutzanlagen gegeben. Welche jedoch bei der Berechnung nicht angesetzt werden.

Durch die Nachweisberechnung wird belegt, dass die Grenzwerte der 39. BImSchV an diesem ungünstigen Immissionsort eingehalten wird.

Feinstaub (PM₁₀) und Stickstoffdioxid (NO₂) stellen die beiden maßgeblichen Schadstoffgruppen dar. Der Jahresmittelwert liegt am ungünstigsten Immissionsort für Feinstaub PM₁₀ bei rund 23,2 µg/m³ und für NO₂ bei 20,9 µg/m³. Der Grenzwert von jeweils 40 µg/m³ für beide Schadstoffgruppen wird deutlich eingehalten. Für die übrigen zu un-

tersuchenden Schadstoffgruppen ergeben sich jeweils noch günstigere Auslastungsgrade des Grenzwertes (siehe Anhang Berechnungsprotokoll).

Die unter konservativen Randbedingungen durchgeführten Nachweisberechnungen zeigen, dass die Grenzwerte der Luftschadstoffimmissionen im Bereich der Baumaßnahme eingehalten werden.

Die Untersuchung macht weiterhin deutlich, dass sich die jeweils anzusetzende gebiets-typische Vorbelastung als dominant gegenüber der Zusatzbelastung aus der Bundesautobahn erweist. Damit wird die Möglichkeit, die Einhaltung von Grenzwerten mit den Mitteln der Luftreinhaltung auf Dauer zu sichern, durch das geplante Vorhaben nicht beeinträchtigt.

Anlagen

Anlage 1 Berechnungsprotokoll