

LUFTREINHALTEPLAN & MAX-BRAUER-ALLEE

Beteiligungsverfahren zum Umbau der Max-Brauer-Allee

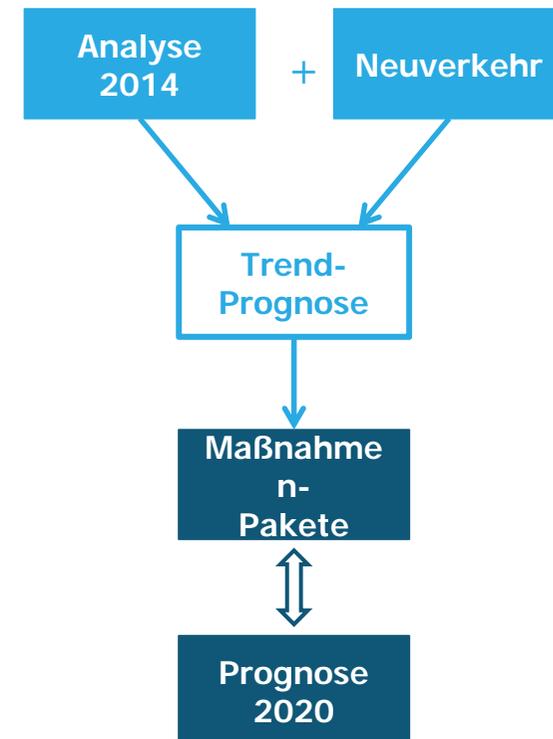
Martin Huber
Amt für Verkehr und Straßenwesen
08.05.2017

Analyse 2014

1. Abschätzung des Verkehrsaufkommens (Raumstrukturen, Mobilitätsverhalten und Verkehrsnetze)
2. Abschätzung der Verkehrszustände (flüssig, dicht, gesättigt, stop & go)
3. Berechnung der Immissionen

Prognose 2020

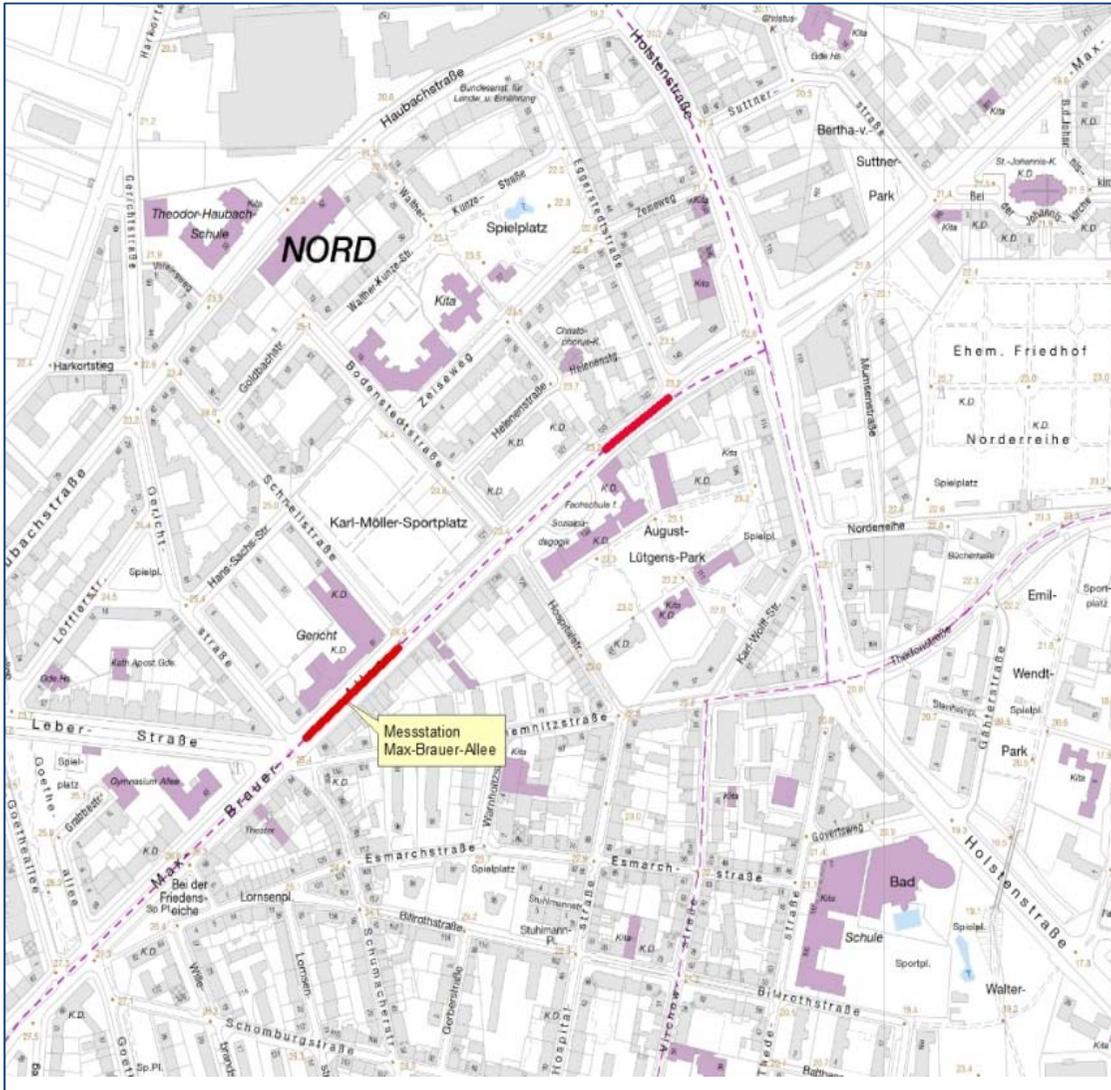
1. Abschätzung des zukünftigen Verkehrsaufkommens (Flottenentwicklung)
2. Neuverkehr (Flächen- und Bevölkerungsentwicklung)
3. Trendprognose
4. Maßnahmenpakete
5. Abschätzung der Verkehrszustände 2020
6. Berechnung der Immissionen



2. Fortschreibung Luftreinhalteplan: Prognose 2020

- ▶ *Analyse 2014: Gesamtlänge der grenzwertüberschreitenden Straßenabschnitte: 40,8 km*
- ▶ **Flottenerneuerung** und **gesamtstädtische Maßnahmen** führen bis 2020 zu einer Reduzierung der Straßen mit Grenzwertüberschreitungen auf eine **Gesamtlänge von 6,5 km**

Max-Brauer-Allee: Prognose 2020 zwei Abschnitte mit Grenzwertüberschreitungen ($> 40 \mu\text{g}/\text{m}^3$)



Messergebnisse Max-Brauer-Allee:

- Messwerte an Messstation wurden angepasst
- da das Immissionsmodell für das Jahr 2014 den Messwert dort um $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ unterschätzt
- Anpassung Modellwert von $39,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ auf Wert von $49,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an Messstation

2. Fortschreibung Luftreinhalteplan: Prognose 2020 Prüfung lokaler Maßnahmen an Straßen mit Grenzwertüberschreitung

- ▶ Diesel-Durchfahrtsbeschränkung
- ▶ Lkw-Durchfahrtsbeschränkung
- ▶ Drosselung
- ▶ Verstetigung
- ▶ Einsatz emissionsarmer Busse

Ergebnis Max-Brauer-Allee:

- Dieseldurchfahrtsbeschränkungen für PKW und LKW (schlechter als Euro 6 bzw. Euro VI)
- Einsatz emissionsarmer Busse
- Verstetigungsmaßnahmen im Zuge der aktuellen Planungen / Busoptimierung

Abwägungsgesichtspunkte für Dieseldurchfahrtsbeschränkung:

- ▶ Keine Grenzwertüberschreitungen an anderen Straßenabschnitten
- ▶ Alternativrouten für Durchgangsverkehr vorhanden
- ▶ Temporär (bis Grenzwerte auch ohne lokale Maßnahmen eingehalten werden können)
- ▶ Anlieger- und Lieferverkehre, Krankenwagen, Busse ausgenommen

Potenzialabschätzung: Temporeduktion und Verstetigungsmaßnahmen

- Modellbasierte Abschätzung der Konstantfahrtanteile, Beschleunigungsvorgänge und Halte im Vergleich Tempo 30 , 40 und 50
- Immissionsberechnungen auf Grundlage dieser Verkehrsdaten

Ergebnis der Mikrosimulation:

- Verstetigungseffekte ergeben sich durch Optimierung der Lichtsignalanlagen
- Geschwindigkeitsreduktion führt zu keiner zusätzlichen Verstetigung



	NO ₂ -Belastung			
	Ist-Stand Tempo 50	Tempo 50 optimiert	Tempo 40 optimiert	Tempo 30 optimiert
Max-Brauer-Allee	46,330 µg/m ³	46,256 µg/m ³	46,235 µg/m ³	46,250 µg/m ³
Minderung		-0,074 µg/m ³	-0,095 µg/m ³	-0,080 µg/m ³

Ergebnis der Immissionsberechnung:

Beim Vergleich der Immissionen an der Messstation bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten konnten keine signifikanten Unterschiede festgestellt werden.



VIELEN DANK FÜR IHRE

AUFMERKSAMKEIT