

Straßenbauamt Neustrelitz

Hertelstraße 8
17235 Neustrelitz

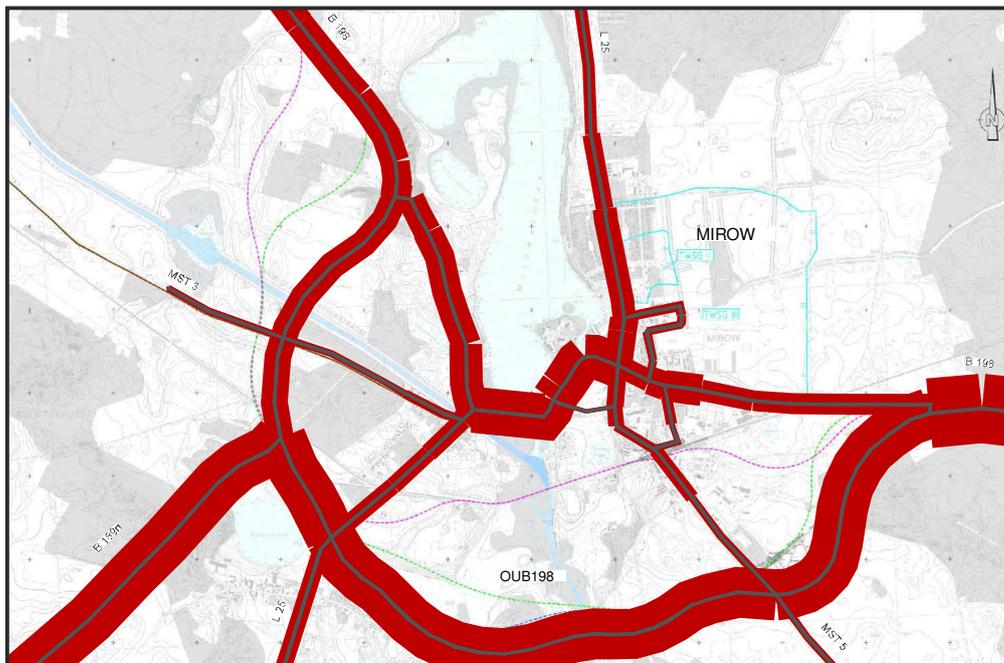


B 198 - Ortsumgehung Mirow

Aktualisierung

Verkehrsplanerische Untersuchung

Prognose 2030



B 198 – OU Mirow

**Aktualisierung Verkehrsprognose
2030**

Auftraggeber: Straßenbauamt Neustrelitz
Hertelstraße 8
17235 Neustrelitz

Auftragnehmer: Schüßler-Plan Berlin
Büro Neustrelitz
Strelitzer Straße 2-4
17235 Neustrelitz

Bearbeiter: Dipl.-Ing. (FH) Christian Schneppe

Datum: Oktober 2016 / Juni 2017

INHALT

1	AUSGANGSSITUATION UND AUFGABENSTELLUNG.....	3
2	ANALYSENETZBELASTUNG 2016.....	5
2.1	Verkehrszählungen.....	5
2.1.1	Querschnittszählungen	6
2.1.2	Fahrzeugkennzeichenerfassung.....	7
2.1.3	Knotenpunktzählungen	8
2.1.4	Umrechnung auf den DTV 2016	8
2.2	Analysematrix und Verkehrsnetz 2016.....	11
2.3	Netzbelastung Analyse 2016.....	11
3	PROGNOSENETZBELASTUNG 2030	12
3.1	Untersuchungsnetz.....	12
3.2	Grundlagen für die Prognosematrix 2030	13
3.3	Umlegung und Netzbelastung	15
3.3.1	Prognose-Nullfall.....	15
3.3.2	Prognose-Planfall B 198 OU Mirow ohne B 189n	15
3.3.3	Prognose-Planfall B 198 OU Mirow mit B 189n.....	16
3.3.4	Prognose-Planfall B 198 OU Mirow - Südabschnitt.....	17
3.3.5	Prognose-Planfall B 198 OU Mirow - Westabschnitt	18
3.3.6	Zusammenfassung	19
3.4	Bezug zu den Varianten der Linienplanung	20
4	LEISTUNGSFÄHIGKEITSBERECHNUNGEN DER KNOTENPUNKTE	21
4.1	Allgemeines	21
4.2	Untersuchung der Knotenpunkte.....	22
4.2.1	OU B 198 - Knoten Nord.....	22
4.2.2	OU B 198 - Knoten L 25.....	22
4.2.3	OU B 198 - Knoten MST 5.....	23
4.2.4	OU B 198 - Knoten Ost	23
4.2.5	OU B 198 - Knoten B 189n	24
4.2.6	Knoten B 198/L 25	24
5	ZUSAMMENFASSUNG UND PLANUNGSEMPFEHLUNG	26
5.1	Allgemeines	26
5.2	Zusammenfassung der Planfälle	27
5.2.1	Prognose-Planfall B 198 OU Mirow ohne B 189n	27
5.2.2	Prognose-Planfall B 198 OU Mirow mit B 189n.....	27
5.2.3	Prognose-Planfall B 198 OU Mirow - Südabschnitt.....	28
5.2.4	Prognose-Planfall B 198 OU Mirow - Westabschnitt	29
5.3	Gesamtfazit	29

ANLAGEN

1. Zählstellenplan, Ergebnisse der Verkehrserhebungen
2. Ergebnisse der Dauerzählstelle B 198 - Vietzen
3. Berechnungen des DTV 2016
4. Analysenetzbelastung 2016
5. Ermittlung der Prognosewerte 2030
6. Prognosenetzbelastung 2030 - Nullfall
7. Prognosenetzbelastung 2030 - Planfall B 198 OU Mirow ohne B 189n
8. Prognosenetzbelastung 2030 - Planfall B 198 OU Mirow mit B 189n
9. Prognosenetzbelastung 2030 - Planfall B 198 OU Mirow - Südabschnitt
10. Prognosenetzbelastung 2030 - Planfall B 198 OU Mirow - Westabschnitt
11. Ermittlung der Verkehrsdaten für die schalltechnische Untersuchung
12. Leistungsfähigkeitsberechnungen Knoten Nord
13. Leistungsfähigkeitsberechnungen Knoten L 25
14. Leistungsfähigkeitsberechnungen Knoten MST 5
15. Leistungsfähigkeitsberechnungen Knoten Ost
16. Leistungsfähigkeitsberechnungen Knoten B 189n
17. Leistungsfähigkeitsberechnungen Knoten B 198/L 25
18. Vergleich der Varianten 1 und 2 mit der Vorzugsvariante 3/3B

EIGENSTÄNDIGE UNTERLAGEN

- Statistische Daten der Verkehrserhebung Mirow von 2010
- Auswertung der Knotenpunktzählungen von 2010
- Auswertung der Verkehrszählung vom 02.06.2016

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Im Auftrag des Straßenbauamtes Neustrelitz wurde im Februar 2007 die Verkehrsuntersuchung zur B 198 Ortsumgehung Mirow auf den Prognosehorizont 2020 aktualisiert. Auf Grund der veränderten Entwicklung der Fahrleistungen, des Einwohnerrückgangs in der Region, der Entwicklung des Gebietes für Urlauber und Erholungssuchende sowie der Neubau der Bundesautobahn A 20 sind die Aussagen zu Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr aus der Verkehrsuntersuchung nur bedingt übertragbar. Es sind daher neue Verkehrserhebungen notwendig, um die Verkehrsbeziehungen innerhalb der Stadt abbilden zu können. Daraufhin wurden im Juni 2010 neue Verkehrserhebungen und eine weitere Aktualisierung der Untersuchung auf den Prognosehorizont 2025 durchgeführt. Inzwischen verliefen durch veränderte Netzstrukturen und nicht vorhersehbare Strukturveränderungen (Einwohnerückgang, Arbeitsplatzmangel usw.) die Entwicklung des Verkehrsaufkommens nicht kontinuierlich, so dass eine Aktualisierung der Analysenetzbelastungen und die Neubestimmung der Verkehrsbelastungen in der Prognose 2030 notwendig wird.

In der im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVWB) durchgeführten Verkehrsuntersuchung Nordost (VUNO) wurde festgestellt, dass im Großraum zwischen den Bundesautobahnen A 7, A 24, A 2 und A 10 ergänzend zum geplanten Bau der A 14, Magdeburg - Ludwigslust, eine leistungsfähige, großräumige West-Ost-Bundesstraßen-Verbindung über Osterburg - Havelberg - Wittstock - Mirow erforderlich ist. Die daraus resultierenden großräumigen Verkehrsverlagerungen waren in vorhergehenden Untersuchungen zur Ortsumgehung Mirow noch nicht bekannt und sind zu berücksichtigen. Inzwischen ist mit Stand 2016 die Neubauverbindung B 189n zwischen Wittstock und Mirow im Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf eingestuft und findet bei den folgenden untersuchten Planfällen Berücksichtigung.

Auf der Grundlage einer aktuellen Verkehrszählung mit entsprechender Auswertung ist die Analysenetzbelastung festzustellen und daraus die Prognose 2030 zu entwickeln. Neben dem Analyse-Nullfall 2016, sowie dem Prognose-Nullfall ohne B 189n, wurden in der Aktualisierung der Verkehrsplanerischen Untersuchung insgesamt vier Prognose-Planfälle 2030 betrachtet.

In den Prognose-Planfällen *B 198 OU Mirow ohne B 189n* sowie *B 198 OU Mirow - Südabschnitt* und *B 198 OU Mirow - Westabschnitt* ist unterstellt, dass die Straßenverbindung B 189n zwischen den geplanten Ortsumgehungen B 189 Wittstock und B 198 Mirow im Prognose-Horizont 2030 noch nicht realisiert ist. Der Prognose-Planfall *B 198 OU Mirow mit B 189n* hingegen geht von einer Fertigstellung der Neubauverbindung der B 189n aus.

Für alle oben genannten Planfälle sind die Leistungsfähigkeiten der Knotenpunkte mit der Ortsumgehung für die Prognose zu berechnen und Planungsempfehlungen für den Ausbau der Knotenpunkte abzuleiten.

Die Stadt Mirow mit ca. 3.988 Einwohnern (31. Dez. 2015) liegt im Süden Mecklenburg-Vorpommerns. Die Bundesstraße B 198 verbindet die Bundesautobahn A 19 mit der Bundesstraße B 96 und verläuft

in Mirow als Ortsdurchfahrt. Aus Richtung Süden und Norden mündet die Landesstraße L 25 innerhalb der Ortslage in die Bundesstraße B 198 ein.

Die Berechnung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte ist gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS Ausgabe 2015) vorzunehmen, daraus sind Planungsempfehlungen abzuleiten.

Die Verkehrsuntersuchung ist wie folgt gegliedert:

- Durchführung und Auswertung von Verkehrszählungen
- Umrechnung der Zählergebnisse auf den DTV 2016
- Berechnung und Abbildung der Analyse-Netzbelastungen 2016
- Eichung der Berechnungsergebnisse anhand der Verkehrszählungen von 2010 und 2016
- Berechnung und Abbildung der Prognose-Netzbelastungen 2030 für die Planfälle einschließlich Anpassung an regionale und überregionale Konzepte
- Abbildung der Differenzbelastungen zum Prognose-Nullfall 2030
- Leistungsfähigkeitsberechnung der Knotenpunkte der Ortsumgehung

2 Analysenetzbelastung 2016

2.1 Verkehrszählungen

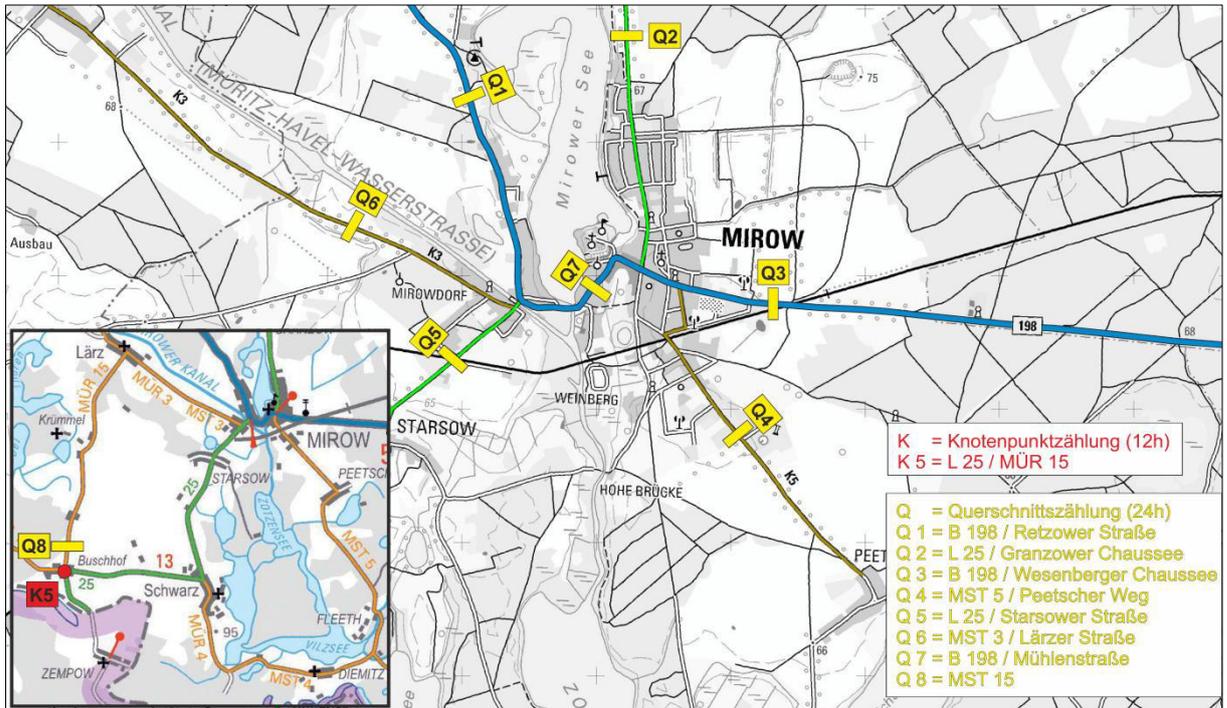


Abbildung 1: Zählstellenplan

2.1.1 Querschnittszählungen

Durch Verkehrszählungen am 02.06.2016 wurde der Verkehr an den Ortseingängen Mirow über 24 Stunden mittels Zähltechnik erfasst und ausgewertet (Zählstellenplan mit Standorten in Anlage 1). Nach einer Plausibilitätsprüfung wurde die Querschnittszählung Q 8 aufgrund fehlerhaft ermittelter Daten unberücksichtigt gelassen. Die Fehler wurden möglicherweise durch eine Vielzahl an sehr langsam fahrenden und überlangen landwirtschaftlichen Fahrzeugen verursacht, die noch von den Zählplatten erfasst wurden, aber vor dem Knoten K 5 auf die landwirtschaftlichen Flächen abgefahren sind. Die Anzahl dieser Fahrzeuge ist jedoch bei der verkehrlichen Betrachtung der Ortsumgehung Mirow und der zu- und abfahrenden Verkehre der B 189n bedeutungslos.

Die vollständigen Ergebnisse (ohne Querschnittszählung Q 8) sind in der Anlage 1 und Tabelle 1 zusammengefasst:

Zählstelle	In Richtung	Kfz/24 h	Querschnitt	SV-Anteil
			Kfz/24 h	%
Q 1 - B 198 / Retzower Straße	Mirow	2.502	4.910	18,17
	Röbel	2.408		
Q 2 - L 25 / Granzower Chaussee	Mirow	1.644	3.357	8,70
	Granzow	1.713		
Q 3 - B 198 / Wesenberger Chaussee	Mirow	2.878	5.655	18,23
	Wesenberg	2.777		
Q 4 - MST 5 / Peetscher Weg	Mirow	731	1.466	13,03
	Reinsberg	735		
Q 5 - L 25 / Starsower Straße	Mirow	1.193	2.276	17,40
	Schwarz	1.083		
Q 6 - MST 3 / Lärzer Straße	Mirow	423	834	11,27
	Lärz	411		
Q 7 - OD B 198 / Mühlenstraße (Zentrum)	Wesenberg	4.185	8.225	15,50
	Röbel	4.040		

Tabelle 1 : Auswertung Querschnittszählungen

2.1.2 Fahrzeugkennzeichenerfassung

Zur Ermittlung der Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehrsströme wurde am 15.06.2010 an den Ortseingängen der B 198, der L 25, MST 3 und MST 5 von allen passierenden Fahrzeugen das amtliche Kennzeichen fahrtrichtungsgetreu über 12 Stunden registriert. Für die Untersuchung aus dem Jahr 2010 wurde damit der Anteil des Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehrs ermittelt. Die Differenz zum Gesamtverkehr bildet den Binnenverkehr ab.

Es wird für die Aktualisierung der Unterlage auf den Prognosehorizont 2030 davon ausgegangen, dass die Anteile des Binnenverkehrs nahezu unverändert geblieben sind. Die Anteile des Quell- und Zielverkehrs sowie des Durchgangverkehrs wurden entsprechend der aktuellen Querschnittszählungen auf die Analyse 2016 umgerechnet. Die Auswertung von 2010 führte zu folgendem Ergebnis (Tabelle 2):

Zählstelle	stadteinwärts			stadtauswärts		
	Gesamt	Durchgangsverkehr		Gesamt	Durchgangsverkehr	
	Kfz/12 h	Kfz/12 h	Anteil	Kfz/12 h	Kfz/12 h	Anteil
B 198/Röbel	1.971 (1.979)	1.062 (1.067)	53,9 %	2.008 (1.944)	1.309 (1.268)	65,2 %
L 25/Granzow	864 (1.375)	283 (451)	32,8 %	887 (1.399)	259 (370)	29,2 %
B 198/Wesenberg	2.335 (2.271)	1.407 (1.369)	60,3 %	2.215 (2.229)	1.234 (1.242)	55,7 %
MST 5/Rheinsberg	421 (620)	147 (216)	34,9 %	401 (595)	161 (239)	40,1 %
L 25/Schwarz	863 (952)	336 (370)	38,9 %	874 (879)	331 (333)	37,9 %
MST 3/Lärz	459 (353)	175 (135)	38,1 %	430 (327)	116 (88)	26,9 %

Tabelle 2: Anteil Durchgangsverkehr 2010 (2016) von 06 bis 18 Uhr (12 Stunden)

Aussagen über Quelle und Ziel sind nur für den Planungsraum (Mirow) möglich. Die Zuordnung der Durchgangsverkehrsströme ist in Anlage 1 abgebildet.

2.1.3 Knotenpunktszählungen

Die Ortsdurchfahrt der B 198 ist geprägt durch zahlreiche Einmündungen und Grundstückszufahrten. An den wesentlichen Knoten und Einmündungen (siehe Anlage 1) wurden am 15.06.2010 die Verkehrsströme über 12 Stunden gezählt. Das Ergebnis ist in einer separaten Unterlage abgelegt und wurde dem Straßenbauamt übergeben. Diese Knotenstromverteilungen von 2010 wurden ebenfalls für 2016 angenommen, da davon auszugehen ist, dass sich die Verkehrsverteilung im Stadtgebiet nicht wesentlich verändert hat.

Um die zu- und abfahrenden Verkehre der Neubauverbindung B 189n Wittstock - Mirow abbilden zu können wurde am 02.06.2016 zusätzlich eine Verkehrszählung am Knotenpunkt L 25 / MÜR 15 über 12 h durchgeführt. Die Ergebnisse sind in der Anlage 1 abgelegt.

2.1.4 Umrechnung auf den DTV 2016

Entsprechend dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) ist zu prüfen, ob die zu untersuchenden Straßenabschnitte einer Dauerzählstelle zuzuordnen sind. Westlich von Mirow liegt die Dauerzählstelle Vietzen auf der B 198. Die Umrechnung der Verkehrszählungen des 02.06.2016 (Donnerstag) auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage des Jahres (DTV) erfolgt auf der Grundlage dieser Dauerzählstelle. Dabei wird der Faktor des DTV des Jahres 2015 zum DTV des Monats Juni 2015 ermittelt. Weiterhin wird der Faktor des DTV des Monats Juni 2015 zum Gesamtverkehr des Zähltages berechnet. Damit lässt sich die Belastung des Gesamtquerschnitts auf den DTV des Monats Juni und auch auf den DTV des Jahres hochrechnen (Anlage 3, Blatt 1 und 2). Die Berechnung des DTV-SV 2016 erfolgt analog, jedoch mit den Werten des Schwerverkehrs.

Zählstelle	Richtung	DTV 2016		
		Kfz/24 h	SV->2,8t/24 h	SV->3,5t/24 h
Q 1 - B 198	Röbel	4.197	852	642
Q 2 - L 25	Granzow	2.870	438	210
Q 3 - B 198	Neustrelitz	4.834	978	742
Q 4 - MST 5	Rheinsberg	1.253	220	137
Q 5 - L 25	Schwarz	1.946	388	285
Q 6 - MST 3	Lärz	713	118	68
Q7 - Zentrum	-	7.031	1.328	917

Tabelle 3: DTV 2016

Für die Ermittlungen des LKW-Anteils für Immissionsberechnungen gemäß RLS 90 (Güterverkehr > 2,8 t) werden die Verkehrszählungen vom 02.06.2016 (Querschnittszählungen über 24 Stunden) herangezogen. Aus den Querschnittszählungen über 24 Stunden lässt sich der Anteil Schwerverkehr > 2,8 t nicht exakt ableiten, da die Zählplatten lediglich die drei Fahrzeuggruppen PKW, LKW und LZ/Bus klassifizieren können. Es wurden deshalb die Anteile des Schwerverkehrs > 3,5 t aus der Querschnittszählung über 24 Stunden ermittelt. Die Anteile des SV > 2,8 t wurden mittels RLS 90 errechnet. Der DTV-SV > 2,8 t ist in den einzelnen Anlagen der Null- und Planfälle gesondert aufgeführt. Die Anteile des Tages- und Nachtverkehrs (p_t und p_n) vom 02.06.2016 an den einzelnen Querschnitten sind in der Tabelle 4 zusammenfassend dargestellt.

Zählstelle	Richtung	prozentualer Anteil des Schwerverkehrs > 2,8 t	
		tags p_t (6 - 22 Uhr)	nachts p_n (22 - 6 Uhr)
Q 1 - B 198	Röbel	19,7 %	29,0 %
Q 2 - L 25	Granzow	15,2 %	18,5 %
Q 3 - B 198	Neustrelitz	19,7 %	27,1 %
Q 4 - MST 5	Rheinsberg	17,7 %	14,5 %
Q 5 - L 25	Schwarz	19,8 %	23,1 %
Q 6 - MST 3	Lärz	16,5 %	17,6 %
Q 7 - Zentrum	-	18,4 %	27,3 %

Tabelle 4 : Anteil des Tages- und Nachtverkehrs an den Zählquerschnitten (02.06.2016)

Wie in Tabelle 4 ersichtlich wird, sind die Schwerverkehrsanteile tags und nachts auf der durchgehenden B 198 an den Querschnitten Q 1 und Q 3 mit $p_t \sim 20\%$ und $p_n \sim 30\%$ besonders hoch. Dieser Sachverhalt wird auch in den Auswertungen der Querschnittszählungen deutlich.

Für die Berechnung der Prognosefaktoren wurden die Auswertungen der Jahre 2005 bis 2015 der Dauerzählstelle Vietzen herangezogen. Anhand dieser wird ein Rückgang der Gesamtbelastung deutlich, während der Schwerverkehrsanteil leicht zunimmt (siehe Anlage 5). Aus diesem Grund ist die Trendprognose gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen nicht für alle Verkehrsarten anwendbar. Für den Gesamt- und Pkw-Verkehr wurde angenommen, dass die Belastungen bis zum Jahr 2030 nicht weiter abnehmen. Zusätzlich wurden die prozentualen Verkehrszunahmen im Vergleich zum davorliegenden Jahr ermittelt und daraus ein Mittelwert gebildet. Diese gemittelten Zunahmen dienen als Zuschlag für den DTV 2016. Der DTV 2030 entspricht demnach dem DTV 2016 zuzüglich des Mittelwerts der jährlichen Zunahmen. Im Schwerverkehr wird jedoch eine regelmäßige Zunahme verzeichnet, weswegen hier die Trendprognose angewendet werden kann. Die zwischen 2010 und 2013 verzeichnete Zunahme im Schwerverkehr ist auf eine Zunahme des LKW-Verkehrs in Ost-West-Richtung zwischen A 20 / Prenzlau und A 19 / Röbel zurückzuführen.

Dies geht aus einer Untersuchung zur „Möglichkeit einer Bemannung des schweren Lkw-Verkehrs auf dem Straßenzug B 104 / B 198 - zwischen der BAB A 19 / A 20 und der Bundesgrenze D/PL“ aus dem Mai 2012 der Ingenieurgruppe IVV GmbH Berlin hervor. Ungeachtet dessen wurde ebenfalls festgestellt, dass die Anzahl der Lkw mit polnischen und osteuropäischen Kennzeichen zugenommen hat, was mit zunehmenden Marktanteilen osteuropäischer Unternehmen bzw. deutscher Firmen mit dortigen Niederlassungen zusammenhängt.

Die vollständige Ermittlung der Prognosefaktoren ist in der Anlage 5 abgelegt.

Für die Ermittlung der Anteile des Tages- und Nachtverkehrs (p_t und p_n) im Prognosejahr 2030 wird davon ausgegangen, dass sich die Verkehrsverteilung nicht ändern wird. Dabei wurden die Tag- und Nacht-Anteile aus den Querschnittszählungen Q 1 und Q 3 gemittelt und für die Ortsumgehung sowie für die ausgewiesenen Straßenabschnitte der MST 3, L 25, MST 5 und B 198 angewendet. Die Anteile des Tages- und Nachtverkehrs (p_t und p_n) der Abschnitte der Ortsumgehung für das Prognosejahr 2030 sind in der Tabelle 5 zusammenfassend dargestellt und in Anlage 11 detailliert abgelegt.

Planfall / Abschnitt der Ortsumgehung	Anteil SV > 2,8 t	
	tags p_t (6 - 22 Uhr)	nachts p_n (22 - 6 Uhr)
Planfall B 198 OU Mirow ohne B 189n - Südabschnitt zw. KP Ost und KP MST 5	16,8 %	23,9 %
Planfall B 198 OU Mirow ohne B 189n - Südabschnitt zw. KP MST 5 und KP L 25	17,6 %	25,1 %
Planfall B 198 OU Mirow ohne B 189n - Westabschnitt	18,0 %	26,0 %
Planfall B 198 OU Mirow mit B 189n - Südabschnitt zw. KP Ost und KP MST 5	20,2 %	28,8 %
Planfall B 198 OU Mirow mit B 189n - Südabschnitt zw. KP MST 5 und KP L 25	20,1 %	28,7 %
Planfall B 198 OU Mirow mit B 189n - Westabschnitt zw. KP B 189n und KP L 25	19,8 %	28,3 %
Planfall B 198 OU Mirow mit B 189n - Westabschnitt zw. KP L 25 und KP Nord	21,5 %	30,7 %
Planfall B 198 OU Mirow - Südabschnitt zw. KP Ost und KP MST 5	16,9 %	24,1 %
Planfall B 198 OU Mirow - Südabschnitt zw. KP MST 5 und KP L 25	17,4 %	25,1 %
Planfall B 198 OU Mirow - Westabschnitt zw. KP B 189n und KP L 25	40,6 %	56,3 %
Planfall B 198 OU Mirow - Westabschnitt zw. KP L 25 und KP Nord	40,6 %	56,3 %

Tabelle 5 : Anteil des Tages- und Nachtverkehrs der Ortsumgehung in den Prognose-Planfällen Prognose 2030

2.2 Analysematrix und Verkehrsnetz 2016

Das Verkehrsaufkommen und seine Verteilung im verfügbaren Netz werden maßgeblich durch die Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur sowie durch das Verkehrsverhalten beeinflusst. Im Stadtgebiet Mirow hat sich in der Zeit zwischen den Verkehrszählungen am 15.06.2010 und 02.06.2016 nicht viel verändert. Deshalb ist davon auszugehen, dass sich die Verteilungen der Quell- und Zielverkehre sowie der Binnenverkehr nicht wesentlich verändert haben. Vielmehr sind es die Anteile des Durchgangsverkehrs, die die Belastungen im Stadtgebiet Mirow maßgeblich prägen. Aus diesen Gründen wird auch damit gerechnet, dass sich innerhalb der kommenden Jahre die Strukturverhältnisse der Stadt Mirow nicht wesentlich ändern werden.

Als Jahr der Abbildung der Analysenetzbelastung wurde 2016 festgelegt. Die Tabelle 3 zeigt die Verkehrsbelastung am Außenkordon von Mirow.

Die Fahrtenmatrizen der Analyse 2016 wurden im Durchgangs-, Ziel- und Quell- und Binnenverkehr für den DTV berechnet. Dabei wurde auf die Ziel-, Quell- und Binnenverkehrsverteilung von 2010 zurückgegriffen, während der Durchgangsverkehr aus den Zählungen des Jahres 2016 ermittelt wurde. Die Eckwerte für die Matrixstruktur wurden auf die hochgerechneten Ergebnisse der Verkehrszählungen von 2010 und 2016 abgestimmt. Im Ergebnis liegt die Matrix im DTV des Gesamtverkehrs, Schwerverkehr > 3,5 t und Güterverkehr > 2,8 t vor.

Das modellhaft zugrunde gelegte Straßennetz beinhaltet die Ortsdurchfahrt der B 198 und alle für die Verteilung des Verkehrs relevanten Straßenzüge.

2.3 Netzbelastung Analyse 2016

Die auf diese Art ermittelte Analysematrix wurde auf das gesamte Straßennetz umgelegt und geeicht. Anlage 4 enthält Belastungsabbildungen für den DTV der Analyse 2016 in der folgenden Differenzierung:

- Gesamtverkehr
- Schwerverkehr > 3,5 t
- Güterverkehr > 2,8 t
- Verkehrsarten (Durchgangs-, Ziel-, Quell- und Binnenverkehr)

Die Ortseingänge von Mirow sind auf der B 198 mit 4.200 Kfz/24 h - Richtung Röbel und 4.830 Kfz/24 h - Richtung Wesenberg/Neustrelitz belastet (bei der Matrixberechnung und durch Rundungen, die im Umlegungsmodell automatisch vorgenommen werden, treten geringfügige Differenzen zu den errechneten DTV-Werten auf). Durch die Überlagerung mit dem Binnenverkehr und die Verknüpfung mit der L 25 im Innerortsbereich nimmt die Belastung der Ortsdurchfahrt zur Ortsmitte hin zu.

3 Prognosenetzbelastung 2030

3.1 Untersuchungsnetz

Für die Ortsumgehung der B 198 wird die Variante 3 bzw. 3B, also die Vorzugsvariante der Linienführung, untersucht. Die südlich von Mirow geführte Ortsumgehung der B 198 beginnt nördlich der Ortslage Mirow (Knoten Nord), quert niveaufrei die Müritz-Havel-Wasserstraße und die Gleise der DB-AG und stößt östlich von Mirow (Knoten Ost) wieder auf den alten Verlauf (siehe Abbildung 2). Als Ergebnis der VUNO (Aktualisierung 2002) ergibt sich die verkehrliche und raumordnerische Empfehlung, das Bundesfernstraßennetz durch die Achsen Magdeburg - Ludwigslust und Osterburg - Havelberg - Wittstock - Mirow zu ergänzen. Durch eine leistungsfähige Bundesfernstraßenverbindung zwischen der B 189 (OU Wittstock) und der B 198 (OU Mirow) kann die Erreichbarkeit der Ober-, Mittel- und Wirtschaftszentren verbessert, die Umwegigkeit im Straßennetz reduziert und eine leistungsfähige Bundesfernstraßenverbindung in West-Ost-Richtung hergestellt werden. Die Straßenverbindung B 189n verläuft von der Ortsumgehung Wittstock nördlich der Bahnstrecke und bindet an die Ortsumgehung Mirow an (Knoten B 189n). Diese Maßnahme ist im Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf eingestuft und wird im *Prognose-Planfall B 198 OU Mirow mit B 189n* verkehrlich berücksichtigt.

Mit dem Verzicht der Bundeswehr, den ehemaligen Truppenübungsplatz weiterhin militärisch zu nutzen, sind infrastrukturelle Entwicklungen im Territorium zu erwarten, deren Auswirkungen gegenwärtig nur abgeschätzt werden können.

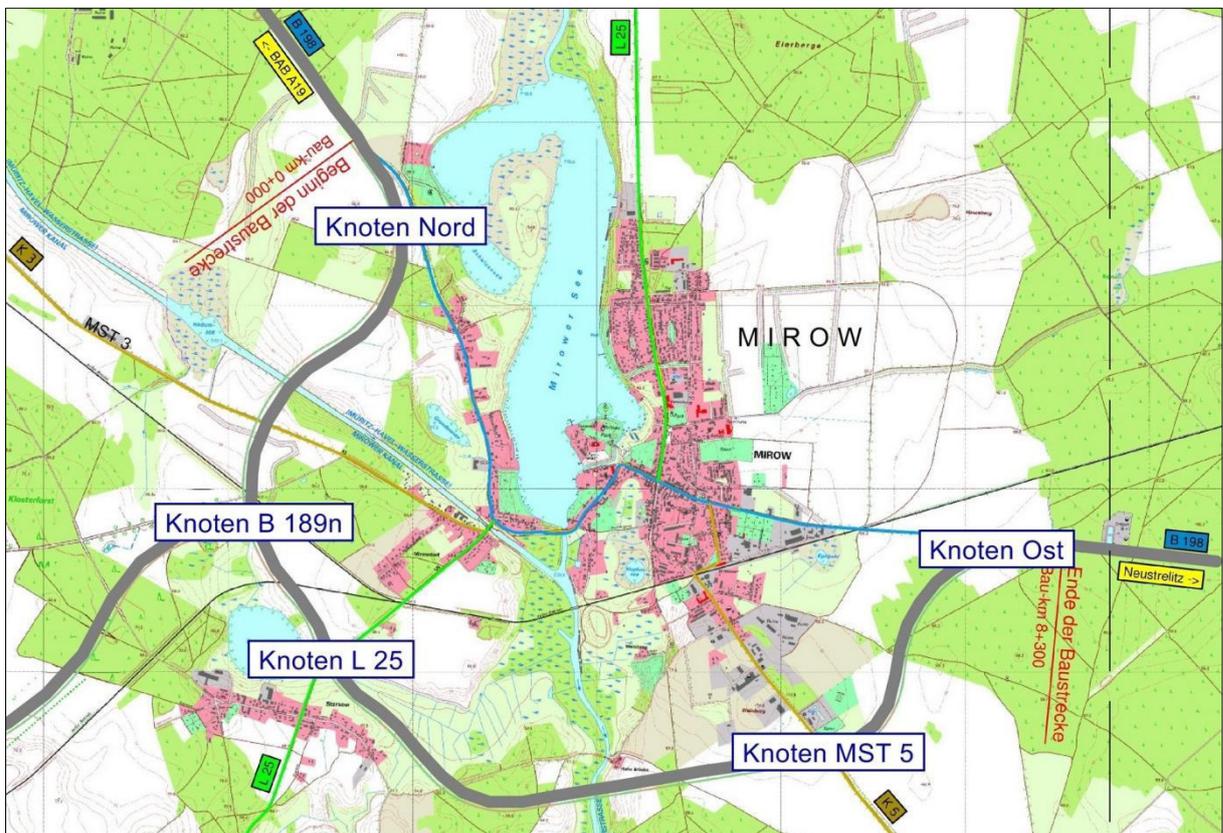


Abbildung 2: Untersuchungsnetz

Es wird nicht davon ausgegangen, dass die Straßenverbindung B 189n zwischen Wittstock und Mirow vor dem vollständigen Bauende der Ortsumgehung Mirow fertig gestellt sein wird. Eine Untersuchung der möglichen Planfälle mit Fertigstellung nur eines Bauabschnittes der Ortsumgehung Mirow und der B 189n zwischen Wittstock und Mirow findet aus diesem Grund nicht statt.

3.2 Grundlagen für die Prognosematrix 2030

Eine geplante Verkehrsanlage soll nach ihrer Inbetriebnahme für einen langen Zeitraum funktionieren. Bei der Prognose der zu erwartenden Verkehrsbelastungen wurde der Prognosehorizont 2030 gewählt. Für diesen Zeithorizont wurden Annahmen zur Verkehrsentwicklung getroffen, die unter den voraussichtlichen demografischen, wirtschaftlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen eintreffen werden. In der Prognosematrix 2030 wurden neben der zu erwartenden Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung im Untersuchungsraum auch die bundesweite Zunahme des Verkehrsaufkommens durch die steigende Mobilität der Einwohner berücksichtigt. Die deutschlandweite Verflechtungsprognose, welche die überregionalen Quell- und Zielverkehre für das Jahr 2030 abbildet, konnte nur bedingt in die Prognosematrix übernommen werden, da keine Abbildung der Binnenverkehre und auch nur eine teilweise Abbildung der regionalen Quell- und Zielverkehre in der Verflechtungsprognose erfolgt.

In Auswertung der Verkehrserhebungsdaten der Dauerzählstelle auf der B 198 bei Vietzen ist für den Schwerverkehr im Zeitraum zwischen 2005 und 2015 eine leicht steigende Tendenz zu verzeichnen (Anlage 5). In der Trendprognose wurde eine weitere Zunahme des Schwer- und Güterverkehrs um 21 % bis zum Jahr 2030 ermittelt. Beim Pkw-Verkehr ist die Entwicklung tendenziell leicht rückläufig, was aus der anhaltenden Abnahme der Bevölkerungszahlen im Untersuchungsraum resultiert. Daher weist die Prognose für den Gesamtverkehr lediglich eine Zunahme von 6 % bis zum Jahr 2030 aus.

Mit den ermittelten Prognosefaktoren (Anlage 5) wurden sämtliche Verkehre im Untersuchungsnetz hochgerechnet. Diese Vorgehensweise ist nur bedingt anwendbar, da durch Veränderungen in der Verkehrsinfrastruktur mit zusätzlichen Verkehrsverlagerungen zu rechnen ist. Hierbei wirkt sich die Realisierung der Straßenverbindung der B 189n Wittstock - Mirow spürbar auf das zu erwartende Verkehrsaufkommen an Durchgangsverkehren im Untersuchungsraum aus. Aus der vorliegenden Verkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg wurden die eingeschätzten Verkehrsbelastungen für die Straßenbaumaßnahme B 189n Wittstock - Mirow übernommen. Dementsprechend wird an der Landesgrenze Brandenburg/Mecklenburg-Vorpommern ein Verkehrsaufkommen im DTV auf der B 189n Wittstock - Mirow in der Größenordnung von 6.000 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 19 % prognostiziert (siehe Landesprognose 2025 des Landes Brandenburg, Anlage 5). Es wird davon ausgegangen, dass sich die Verkehre im Zeitraum vom Jahr 2025 bis 2030 nicht wesentlich ändern. Diese Annahme wird auch durch die Bedarfsplanprognose 2030 bestätigt, die für die B 189n zwischen Wittstock und Mirow ebenfalls eine Verkehrsbelastung im DTV von 6.000 Kfz/24h für das Jahr 2030 ausweist. Diese, im Vergleich zum Prognose-Nullfall, deutliche Verkehrszunahme resultiert im Wesentlichen aus der hohen Attraktivität der Verbindung zwischen der Bundesautobahn A 20, dem Raum Neustrelitz und den Autobahnen A 19 und A 24 und aus großräumigen Verkehrsverlagerungen, die zu Entlastungen auf den Autobahnen A 7, A 2, A 10 und A 24 führen.

Es sind insgesamt vier Planfälle zu untersuchen, in denen eine Netzkonfiguration mit und ohne der Realisierung der Straßenbaumaßnahme B 189n zu betrachten ist. Darin enthalten sind ebenfalls die Bauzustände der Ortsumgehung (Südabschnitt und Westabschnitt), um die Belastungen für die Zwischenzustände abschätzen zu können.

In der folgenden Tabelle 6 werden aufbauend auf der Prognose 2030 ohne B 189n, der Durchgangs-, Quell- und Zielverkehr für den Planfall mit B 189n abgeschätzt. Die Verteilung der einzelnen Verkehrsarten wird anteilmäßig aus der Analyse berechnet.

	Analyse 2016	Prognose 2030 ohne B 189n	Prognose 2030 mit B 189n
	1	2	3
1 B 198/Röbel	4.200	4.460	5.280
2 L 25/Nord	2.870	3.040	3.450
3 B 198/Neustrelitz	4.830	5.120	9.010
4 MST 5	1.250	1.330	1.490
5 L 25/Süd	1.950	2.060	930
6 B 189n	0	0	7.050
7 MST 3	710	760	840

Tabelle 6: Prognose DTV Außenkordon (Kfz/24 h)

- Spalte 1: Außenkordon 2016 (Anlage 4, Blatt 1)
- Spalte 2: Hochrechnung mit Prognosefaktoren (Anlage 6, Blatt 1)
- Spalte 3: Verkehrsbelastung am Außenkordon mit B 189n (Anlage 8, Blatt 1)

Für die Querschnitte der Bundesstraßen und der L 25/Nord und der L 25/Süd wurden die Belastungen im Außenkordon unter Einbeziehung der Prognose für die Straßenbaumaßnahme Wittstock - Mirow und die in Anlage 5 ermittelten Prognosefaktoren zugrunde gelegt. Für die Querschnitte 4 und 7, auf die die Netzergänzung Wittstock - Mirow nur einen geringen Einfluss ausüben wird, werden nur die Prognosefaktoren aus Anlage 5 angewendet. Die Eckwerte für die Matrixstruktur wurden der Tabelle 6 entnommen und die Verteilung entsprechend der geeichten Analysematrix gerechnet. Dabei wurden die einzelnen Verkehrsarten getrennt betrachtet. Da über Strukturveränderungen in der Prognose keine Aussagen gemacht werden können, wurde von der bestehenden Einwohner- und Arbeitsplatzverteilung ausgegangen. Im Ergebnis liegen die Prognosematrizen 2030 mit und ohne Netzergänzung der B 189n Wittstock - Mirow vor. Sie werden für die Berechnungen der Verkehrsbelastungen im Prognose-Nullfall und der Prognose-Planfälle verwendet.

3.3 Umlegung und Netzbelastung

Durch Umlegung der Prognosematrix auf das entsprechende Netzmodell von Mirow wurden die künftigen Verkehrsbelastungen abgebildet. Die Ergebnisse liegen für den Prognose-Nullfall und jeden Prognose-Planfall aufbereitet vor. Sie sind in der Tabelle 7 und den Anlagen 6 bis 10 dokumentiert.

3.3.1 Prognose-Nullfall

Der *Prognose-Nullfall* (Anlage 6) stellt die Belastungen in 2030 auf dem derzeitigen Netz ohne Wirkung der B 189n (Netzverbindung Wittstock - Mirow) dar. Die Ortsdurchfahrt der B 198 ist überlastet. Dies gilt insbesondere für den Streckenabschnitt der B 198 zwischen den Einmündungen der L 25 mit ca. 8.500 Kfz/24 h im durchschnittlichen täglichen Verkehr. In den Sommermonaten liegt die Verkehrsbelastung ca. 35 % über dem DTV. Durch hohe Belastungen auf der Ortsdurchfahrt sind ohne Ausbau Leistungsfähigkeitsprobleme an den Knotenpunkten zu erwarten. Die Verkehrsbelastungen sind auch im Hinblick auf die Störung anderer innerörtlicher Funktionen als kritisch zu bewerten. Bereits beim Analysefall wurde auf die hohen Belastungen der Ortsdurchfahrt der B 198 besonders durch den Schwerverkehr, der in 2016 im Vergleich zur Untersuchung aus 2010 sogar noch höher ausfällt, hingewiesen. Damit sind negative Auswirkungen auf die Verkehrsqualität und die Ortsverträglichkeit verbunden. Der Entlastung der Ortsdurchfahrt durch eine Ortsumgehung kommt damit neben weiteren Effekten eine hohe Bedeutung zu.

3.3.2 Prognose-Planfall B 198 OU Mirow ohne B 189n

Im Planfall *B 198 OU Mirow ohne B 189n* (Anlage 7) ist die Straßenverbindung B 189n noch nicht realisiert. Die Stadt Mirow wird mit den Knoten Ost, MST 5, L 25 und Nord verkehrlich ausreichend angebunden. Das Analyse-Straßennetz wird durch den Südabschnitt der Ortsumgehung B 198 zwischen dem Knoten mit der L 25 und dem Knoten Ost mit Anbindung an die B 198 / Ri. Neustrelitz und dem Westabschnitt der Ortsumgehung B 198 zwischen dem Knoten mit der L 25 und dem Knoten Nord mit der Anbindung an die B 198 / Ri. Röbel ergänzt. Die Knoten der Ortsumgehung werden unter Berücksichtigung der aktuellen Richtlinien (Richtlinien für die Anlage von Landstraße, Ausgabe 2012) mit oder ohne Lichtsignalanlagen bzw. als Kreisverkehr ausgerüstet. Die Leistungsfähigkeitsuntersuchungen sind in den Anlagen 12 bis 15 abgelegt.



Abbildung 3: Straßennetz Prognose-Planfall ohne B 189n

In der Anlage 7 ist das Ergebnis der Netzberechnung abgelegt. Die Verkehrsbelastung auf der Ortsdurchfahrt der B 198alt wird auf ca. 45 % reduziert und nahezu der gesamte Durchgangsverkehr der B 198 wechselt auf die Ortsumgehung. Die Durchgangsverkehre der L 25, MST 3 und MST 5 verbleiben jedoch größtenteils im Stadtgebiet. Die Quell- und Zielverkehre verlagern sich zum Teil auf die Ortsumgehung, während die Binnenverkehre nahezu vollständig im Stadtgebiet verbleiben.

3.3.3 Prognose-Planfall B 198 OU Mirow mit B 189n

Im Planfall *B 198 OU Mirow mit B 189n* (Anlage 8) ist die Straßenverbindung B 189n fertig gestellt. Das Analyse-Straßennetz wird durch den Südabschnitt der Ortsumgehung B 198 zwischen dem Knoten mit der L 25 und dem Knoten Ost mit Anbindung an die B 198 / Ri. Neustrelitz und dem Westabschnitt der Ortsumgehung B 198 zwischen dem Knoten mit der L 25 und dem Knoten Nord mit Anbindung an die B 198 / Ri. Röbel ergänzt. Die Knoten der Ortsumgehung werden unter Berücksichtigung der aktuellen Richtlinien (Richtlinien für die Anlage von Landstraße, Ausgabe 2012) mit oder ohne Lichtsignalanlagen bzw. als Kreisverkehr ausgerüstet. Die Leistungsfähigkeitsuntersuchungen sind in den Anlagen 12-16 abgelegt.

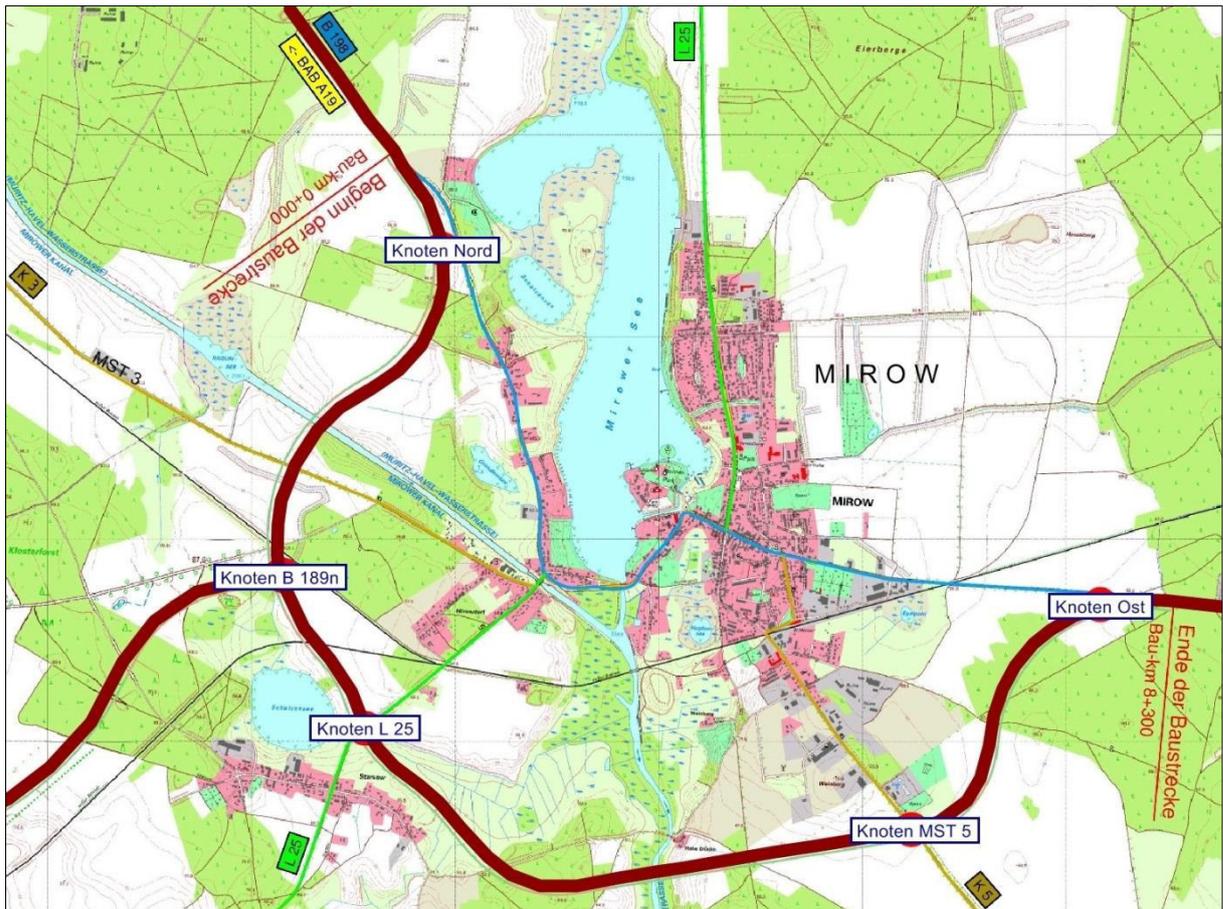


Abbildung 4: Straßennetz Prognose-Planfall mit B 189n

In der Anlage 8 ist das Ergebnis der Netzberechnung abgelegt. Die Verkehrsbelastung auf der Ortsdurchfahrt der B 198alt wird im Vergleich zum Prognose-Nullfall auf in etwa 50 % reduziert und nahezu der gesamte Durchgangsverkehr der B 198 wechselt auf die Ortsumgehung. Die Durchgangsverkehre der L 25, MST 3 und MST 5 verbleiben jedoch größtenteils im Stadtgebiet. Die Quell- und Zielverkehre verlagern sich zum Teil auf die Ortsumgehung, während die Binnenverkehre nahezu vollständig im Stadtgebiet verbleiben. Weiterhin bringt die Neubauverbindung B 189n auch eine Entlastung der L 25 südlich der Ortsumgehung von Mirow nach Schwarz mit sich. Der Verkehr reduziert sich dort um ca. 55 % auf 930 Kfz/24 h.

3.3.4 Prognose-Planfall B 198 OU Mirow - Südabschnitt

Der Planfall *B 198 OU Mirow - Südabschnitt* (Anlage 9) beschreibt einen Bauzustand und keinen Endzustand der Ortsumgehung Mirow. Dabei findet die Straßenverbindung B 189n keine Berücksichtigung. Das Analyse-Straßennetz wird durch den Südabschnitt der Ortsumgehung B 198 zwischen dem Knoten mit der L 25 und dem Knoten Ost mit Anbindung an die B 198 / Ri. Neustrelitz ergänzt. Die Knoten der Ortsumgehung werden unter Berücksichtigung der aktuellen Richtlinien (Richtlinien für die Anlage von Landstraße, Ausgabe 2012) mit oder ohne Lichtsignalanlagen bzw. als Kreisverkehr ausgerüstet. Die Leistungsfähigkeitsuntersuchungen sind in den Anlagen 13-15 und Anlage 17 abgelegt.

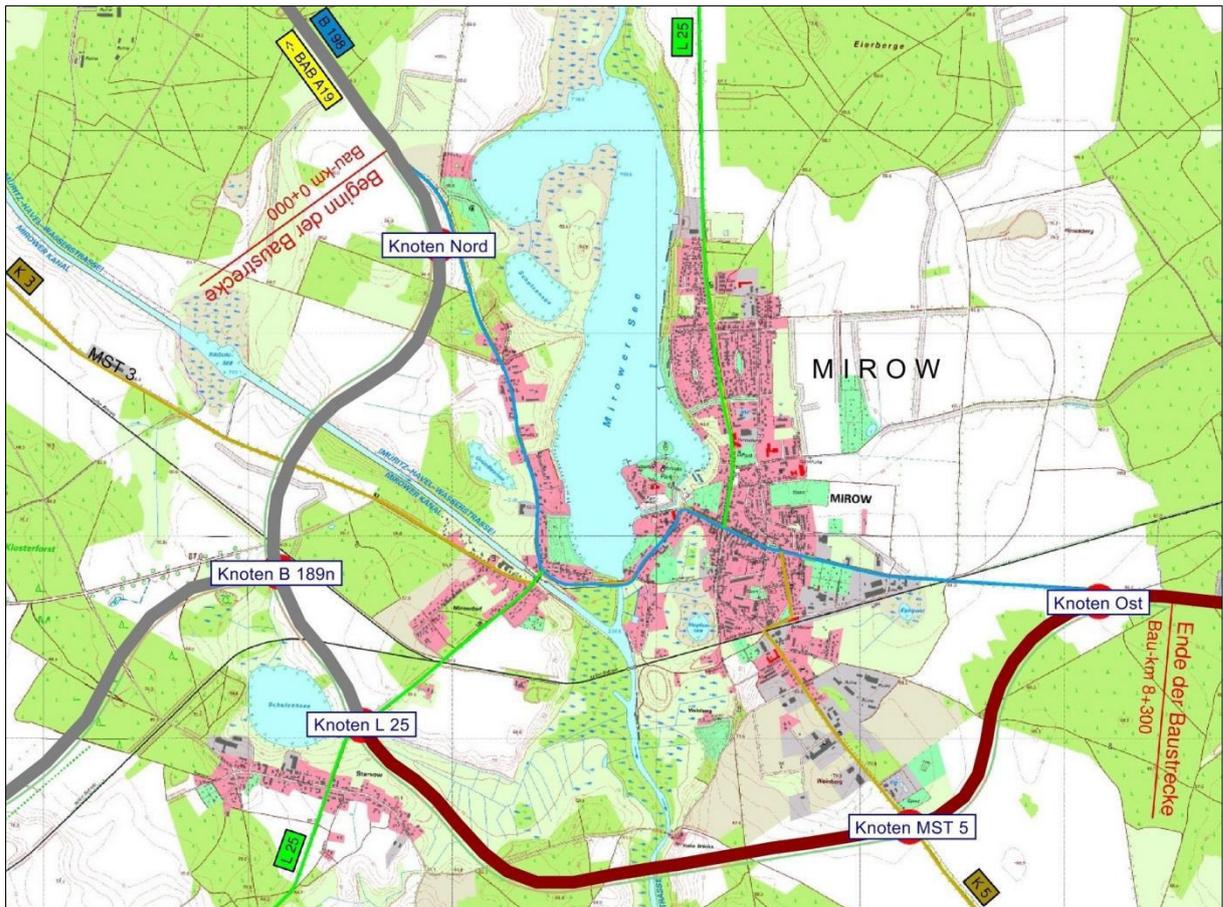


Abbildung 5: Straßennetz Prognose-Planfall - Südabschnitt

In der Anlage 9 ist das Ergebnis der Netzberechnung abgelegt. Die Verkehrsbelastung auf der Ortsdurchfahrt der B 198alt wird auf ca. 47 % reduziert und nahezu der gesamte Durchgangsverkehr der B 198 wechselt auf die Ortsumgehung. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass durch die Anbindung der Ortsumgehung an die L 25, Diese deutlich stärker belastet wird. Deshalb wurde zusätzlich zu den Leistungsfähigkeitsberechnungen der Knoten mit der Ortsumgehung auch die Einmündung B 198/L 25/Süd im Stadtgebiet Mirow in ihrer Leistungsfähigkeit untersucht (Anlage 17). Der nördliche Teil der B 198 im Stadtgebiet von Mirow ab der Einmündung mit der L 25 bleibt dabei unverändert.

3.3.5 Prognose-Planfall B 198 OU Mirow - Westabschnitt

Der Planfall *B 198 OU Mirow - Westabschnitt* (Anlage 10) beschreibt einen Bauzustand und keinen Endzustand der Ortsumgehung Mirow. Dabei findet die Straßenverbindung B 189n keine Berücksichtigung. Das Analyse-Straßennetz wird durch den Westabschnitt der Ortsumgehung B 198 zwischen dem Knoten mit der L 25 und dem Knoten Nord mit Anbindung an die B 198 / Ri. Röbel ergänzt. Die Knoten der Ortsumgehung werden unter Berücksichtigung der aktuellen Richtlinien (Richtlinien für die Anlage von Landstraße, Ausgabe 2012) mit oder ohne Lichtsignalanlagen bzw. als Kreisverkehr ausgerüstet. Die Leistungsfähigkeitsuntersuchungen sind in den Anlagen 12-13 abgelegt.



Abbildung 6: Straßennetz Prognose-Planfall - Westabschnitt

In der Anlage 10 ist das Ergebnis der Netzberechnung abgelegt. Die Verkehrsbelastung auf der Ortsdurchfahrt der B 198alt bleibt mit dem Westabschnitt nahezu unverändert. Lediglich die Verkehrsströme zwischen der A 19 und L 25 Richtung Schwarz verlagern sich auf den westlichen Abschnitt der Ortsumgehung.

3.3.6 Zusammenfassung

Aus den Darstellungen der einzelnen Verkehrsarten (Durchgangs-, Ziel- und Quell- sowie Binnenverkehr) in den Anlagen 6 - 10 jeweils Blatt 4, wird der hohe Anteil Durchgangsverkehr deutlich. Dieser hat im Vergleich zur Untersuchung aus dem Jahr 2010 auch auf der Landesstraße L 25 und auf der Kreisstraße MST 5 zugenommen. Während er das Hauptstraßennetz im Stadtzentrum Mirow mit 51 % im Prognose-Nullfall (Anlage 6, Blatt 4) belastet, wird der Durchgangsverkehr der B 198 in den untersuchten Prognose-Planfällen auf die Ortsumgehung verdrängt.

Für die planerische Beurteilung der Ortsumgehung ist ihr Einfluss auf die Verkehrsverteilung im untersuchten Straßennetz bedeutsam. Für den Binnenverkehr als Eigenverkehr der Stadt ist eine veränderte Verkehrsverteilung durch eine außerörtliche Umgehung weder angestrebt noch zu erwarten. Maßgebend für die Beurteilung dieser Maßnahme sind die Verdrängung des Durchgangsverkehrs und eine veränderte Führung des Ziel- und Quellverkehrs.

Querschnitt	Nullfall Kfz/24 h	Planfall B 198 OU Mirow ohne B 189n Kfz/24 h	Planfall B 198 OU Mirow mit B 189n Kfz/24 h	Planfall B 198 OU Mirow Südabschnitt Kfz/24 h	Planfall B 198 OU Mirow Westabschnitt Kfz/24 h
OD B 198					
westlich der L 25/Schwarz	5.530	2.190	2.350	5.530	5.290
Stadtzentrum	8.490	3.740	4.310	3.980	8.490
östl. der L 25/Granzow	5.910	1.740	1.780	1.820	5.910
OU B 198					
zw. KP Nord und KP B 189n	-	-	4.120	-	-
zw. KP Nord und KP L 25	-	3.340	-	-	240
zw. KP B 189n und KP L 25	-	-	9.180	-	-
zw. KP L 25 und KP MST 5	-	4.750	8.940	4.510	-
zw. KP MST 5 und KP Ost	-	4.170	8.050	4.090	-

Tabelle 7: Verkehrsbelastungen Prognose 2030

3.4 Bezug zu den Varianten der Linienplanung

Neben der Aktualisierung der Verkehrstechnischen Untersuchung ist eine Plausibilitätsprüfung zur Umweltverträglichkeitsstudie vorzunehmen. Das Plausibilisieren der Ergebnisse für alle Schutzgüter findet auf Grundlage der im Untersuchungsraum prognostizierten Belastungen für die Ortsumgehung Mirow mit und ohne Verkehre der B 189n statt.

Da die Variante 3/3b die Vorzugsvariante darstellt, werden die Belastungen in der Prognose 2030 für die Varianten 1 und 2 rechnerisch ermittelt und nicht gesondert und in der Detailtreue untersucht, wie es für die Vorzugsvariante vorgenommen wurde. Die Verkehrsbelastungen für die Varianten 1 und 2 wurden im prozentualen Verhältnis der in der Verkehrsuntersuchung zur B 198 OU Mirow aus dem Jahre 2007 ausgewiesenen Belastungsunterschiede zwischen den Varianten für den Belastungsfall 1 berechnet und grafisch dargestellt.

Die Ergebnisse sind in der Anlage 18 abgelegt.

4 Leistungsfähigkeitsberechnungen der Knotenpunkte

4.1 Allgemeines

Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte der Ortsumgebung B 198 ist gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) zu prüfen und mit einem entsprechenden Ausbau mindestens die Qualitätsstufe D nachzuweisen. Das Kriterium für die Beschreibung der Qualität des Verkehrsablaufs ist die mittlere Wartezeit. Die Qualitätsstufen A - F werden nach folgenden Grenzwerten der mittleren Wartezeit eingeteilt:

	<u>ungeregelt / Kreisverkehr</u>	<u>LSA-Regelung</u>
A	- ≤ 10 s	≤ 20 s
B	- ≤ 20 s	≤ 35 s
C	- ≤ 30 s	≤ 50 s
D	- ≤ 45 s	≤ 70 s
E	- > 45 s	> 70 s
F	- Sättigung erreicht, nicht leistungsfähig	

Als Bemessungsverkehrsstärke wird die 30. Stunde des Jahres 2015 der Dauerzählstelle Vietzen als Grundlage gewählt. Sie beträgt 14,46 % des Tagesverkehrs (Auswertung Dauerzählstelle Vietzen, Anlage 2) und liegt zwischen 9:00 und 10:00 Uhr. Für das Prognosejahr 2030 wird vereinfachend davon ausgegangen, dass sich das durch die Erhebungen für die gegenwärtige Situation bestimmte Verhältnis der Bemessungsverkehrsstärke zum DTV innerhalb des Planungshorizontes nicht ändert.

In den folgenden Berechnungen der mittleren Wartezeiten an Kreuzungen und Einmündungen sowie Kreisverkehrsplätzen wird jeweils von einem Mindestausbau ausgegangen und bei Nichterreichen der erforderlichen Qualität des Verkehrsablaufs der Ausbaustandard des Knotenpunktes erhöht. Sofern sich hierbei ein vorfahrt geregelter Knotenpunkt als leistungsfähig erweist, ist auch gleichzeitig von einer ausreichenden Leistungsfähigkeit eines Kreisverkehrs oder einer LSA-Regelung auszugehen. Wenn die Leistungsfähigkeit als vorfahrt geregelter Knotenpunkt nicht nachgewiesen werden kann, sich jedoch als nächster Ausbaustandard ein Kreisverkehr als leistungsfähig erweist, ist gleichzeitig auch die Leistungsfähigkeit einer LSA-Regelung gegeben.

Alle verwendeten Parameter sind in den Formblättern (Anlage 12 - 17) entsprechend dem HBS 2015 berücksichtigt.

4.2 Untersuchung der Knotenpunkte

4.2.1 OU B 198 - Knoten Nord

	Planfall B 198 OU Mirow ohne B 189n	Planfall B 198 OU Mirow mit B 189n	Planfall B 198 OU Mirow Südabschnitt	Planfall B 198 OU Mirow Westabschnitt
vorfahrtgeregelter Knotenpunkt	leistungsfähig	leistungsfähig	-	leistungsfähig
mittlere Wartezeit	10,6 s	12,9 s	-	8,5 s
Qualitätsstufe	B	B	-	A

Tabelle 8: Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten Nord

Der Knoten Nord mit der Ortsumgebung ist in allen untersuchten Planfällen als vorfahrtgeregelter Knotenpunkt leistungsfähig. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen zu den einzelnen Planfällen sind in der Anlage 12 abgelegt.

4.2.2 OU B 198 - Knoten L 25

	Planfall B 198 OU Mirow ohne B 189n	Planfall B 198 OU Mirow mit B 189n	Planfall B 198 OU Mirow Südabschnitt	Planfall B 198 OU Mirow Westabschnitt
vorfahrtgeregelter Knotenpunkt	leistungsfähig	nicht leistungsfähig	leistungsfähig	leistungsfähig
mittlere Wartezeit	20,3 s	184,5 s	15,0 s	6,1 s
Qualitätsstufe	C	E	B	A
Kreisverkehr	-	leistungsfähig	-	-
mittlere Wartezeit	-	10,1 s	-	-
Qualitätsstufe	-	B	-	-

Tabelle 9: Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten L 25

Der Knoten der L 25 mit der Ortsumgebung ist in den untersuchten Planfällen ohne Verkehre der Straßenverbindung B 189n als vorfahrtgeregelter Knotenpunkt leistungsfähig. Mit Berücksichtigung der zusätzlichen Verkehre der B 189n kann die Leistungsfähigkeit erst ab einem Kreisverkehr wiederhergestellt werden. Eine LSA ist dann ebenfalls leistungsfähig. Für den Planfall *B 189 OU Mirow - Südabschnitt* wird im unsignalisierten Zustand eine abknickende Vorfahrtstraße für die Verkehrsbeziehung Ortsumgebung - Mirow vorgesehen. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen zu den einzelnen Planfällen sind in der Anlage 13 abgelegt.

4.2.3 OU B 198 - Knoten MST 5

	Planfall B 198 OU Mirow ohne B 189n	Planfall B 198 OU Mirow mit B 189n	Planfall B 198 OU Mirow Südabschnitt	Planfall B 198 OU Mirow Westabschnitt
vorfahrtgeregelter Knotenpunkt	leistungsfähig	nicht leistungsfähig	leistungsfähig	-
mittlere Wartezeit	18,7 s	148,8 s	16,6 s	-
Qualitätsstufe	B	E	B	-
Kreisverkehr	-	leistungsfähig	-	-
mittlere Wartezeit	-	8,7 s	-	-
Qualitätsstufe	-	A	-	-

Tabelle 10: Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten MST 5

Der Knoten der MST 5 mit der Ortsumgehung ist in den untersuchten Planfällen ohne Verkehre der Straßenverbindung B 189n als vorfahrtgeregelter Knotenpunkt leistungsfähig. Mit Berücksichtigung der zusätzlichen Verkehre der B 189n kann die Leistungsfähigkeit erst ab einem Kreisverkehr wiederhergestellt werden. Eine LSA ist dann ebenfalls leistungsfähig. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen zu den einzelnen Planfällen sind in der Anlage 14 abgelegt.

4.2.4 OU B 198 - Knoten Ost

	Planfall B 198 OU Mirow ohne B 189n	Planfall B 198 OU Mirow mit B 189n	Planfall B 198 OU Mirow Südabschnitt	Planfall B 198 OU Mirow Westabschnitt
vorfahrtgeregelter Knotenpunkt	leistungsfähig	nicht leistungsfähig	leistungsfähig	-
mittlere Wartezeit	13,4 s	48,7 s	13,4 s	-
Qualitätsstufe	B	E	B	-
Kreisverkehr	-	leistungsfähig	-	-
mittlere Wartezeit	-	7,6 s	-	-
Qualitätsstufe	-	A	-	-

Tabelle 11: Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten Ost

Der Knoten Ost mit der Ortsumgehung ist in den untersuchten Planfällen ohne Verkehre der Straßenverbindung B 189n als vorfahrtgeregelter Knotenpunkt leistungsfähig. Mit Berücksichtigung der zusätzlichen Verkehre der B 189n kann die Leistungsfähigkeit erst ab einem Kreisverkehr wiederhergestellt werden. Eine LSA ist dann ebenfalls leistungsfähig. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen zu den einzelnen Planfällen sind in der Anlage 15 abgelegt.

4.2.5 OU B 198 - Knoten B 189n

	Planfall B 198 OU Mirow mit B 189n
vorfahrtgeregelter Knotenpunkt	nicht leistungsfähig
mittlere Wartezeit	747,1 s
Qualitätsstufe	F
Kreisverkehr	leistungsfähig
mittlere Wartezeit	8,8 s
Qualitätsstufe	A
LSA-Regelung	leistungsfähig
mittlere Wartezeit	48,8 s
Qualitätsstufe	C

Tabelle 12: Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten B 189n

Der Knoten der B 189n mit der Ortsumgehung existiert nur nach Fertigstellung der B 189n und wurde deshalb auch nur in dem Planfall mit Berücksichtigung der zusätzlichen Verkehre der B 189n untersucht. Als vorfahrtgeregelter Knotenpunkt ist der Knoten B 189n nicht leistungsfähig. Als Kreisverkehr kann eine Leistungsfähigkeit hergestellt werden. Auch als lichtsignalisierter Knotenpunkt mit einem 3-Phasensystem und einer Umlaufzeit von 70 s ist dieser Knoten leistungsfähig. Die einzelnen Leistungsfähigkeitsberechnungen sind in der Anlage 16 abgelegt.

4.2.6 Knoten B 198/L 25

	Planfall B 198 OU Mirow Südabschnitt
LSA-Regelung	leistungsfähig
mittlere Wartezeit	55,6 s
Qualitätsstufe	D

Tabelle 13: Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten B 198/L 25

Aufgrund der voraussichtlich zeitversetzten Realisierung der beiden Bauabschnitte der Ortsumgehung Mirow werden die Durchgangsverkehre, nach Fertigstellung des Südabschnitts bzw. Westabschnitts vom Knoten L 25 vorübergehend über die heutige Landesstraße zur B 198 Ortsdurchfahrt Mirow geleitet. Diese Verkehrsführung führt bis zur Fertigstellung der restlichen Ortsumgehung zu veränderten

Verkehrsverteilungen am derzeit lichtsignalgeregelten Knoten B 198/L 25 sowie an der benachbarten Einmündung L 25/K 3. Daher werden für den Zwischenzustand zwangsläufig Anpassungen am bestehenden Lichtsignalprogramm erforderlich.

Um im Zwischenzustand nach der Fertigstellung des Süd- bzw. Westabschnitts der OU Mirow einen leistungsfähigen Betrieb des Doppelknotens B 198/L 25/K 3 zu gewährleisten, wird daher eine verkehrstechnische Untersuchung des Doppelknotens erforderlich. Dazu wurde die „Verkehrstechnische Unterlage Knoten B 198/L 25“ des Straßenbauamtes Neustrelitz vom 07.05.2012 herangezogen. Aufgrund der veränderten Verkehrsbelastungen wurde eine Anpassung der Umlaufzeiten und Freigabezeiten vorgenommen. Bauliche Veränderungen werden an dem Knotenpunkt nicht vorgenommen.

In Anlage 9, Blatt 5 ist die künftige Knotenstrombelastung dargestellt. Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Knotens zeigt, dass der Knoten mit einer Wartezeit von 27,2 s die mindestens geforderte Qualitätsstufe D erreicht (Anlage 17). Der daraus entwickelte Signalzeitenplan besteht aus drei Phasen und hat eine Umlaufzeit von $t_u = 60$ s. In der Leistungsfähigkeitsberechnung wird für den Knotenarm L 25 eine maximale Rückstaulänge von 59 m errechnet. Damit ist sichergestellt, dass der Stauraum zwischen den Knoten L 25/K 3 und B 198/L 25 mit einer Länge von ca. 60 m ausgenutzt wird und keine Überstauung des Knotens L 25/K 3 eintritt.

5 Zusammenfassung und Planungsempfehlung

Für die Stadt Mirow ist eine Ortsumgehung der B 198 vorgesehen. In der vorliegenden Untersuchung wurde die Variante 3 / 3B der Umfahrung der Stadt in ihren verkehrlichen Wirkungen untersucht.

Die Ausgangsbasis zur Berechnung der Verkehrsbelastungen in der Analyse 2016 und zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens in der Prognose 2030 waren Verkehrszählungen aus dem Jahr 2010 und 2016 sowie die Verkehrsbelastungen aus der Verkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg für die Straßenbaumaßnahme B 189n Wittstock - Mirow. Der Verkehrsnachfrage im Untersuchungsraum wurden die Eckdaten der Verkehrsstruktur (Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr) zugrunde gelegt.

Dabei fanden die netzergänzenden Straßenbaumaßnahmen der Verbindung Wittstock - Mirow im Planfall *B 198 OU Mirow mit B 189n* Berücksichtigung.

Auf der Grundlage der durchgeführten

- Verkehrsnachfrageberechnung
- Netzmodellierung und
- Verkehrsumlegung

erfolgte die Darstellung der verkehrlichen Effekte der Variante 3 / 3B der Ortsumgehung.

Aus der Belastung von Strecken und Knotenpunkten der Ortsumgehung und den Leistungsfähigkeitsberechnungen der einzelnen Knotenpunkte mit der Ortsumgehung sind für die untersuchten Planfälle der B 198 Ortsumgehung Mirow folgende Schlussfolgerungen ableitbar:

5.1 Allgemeines

Unabhängig von den Untersuchungen der verschiedenen Planfälle mit und ohne B 189n wird anhand der Auswertungen der Jahre 2005 bis 2015 der Dauerzählstelle Vietzen deutlich, dass die Gesamtverkehrsbelastung geringfügig rückläufig ist, während der Schwerverkehrsanteil steigt (siehe Anlage 5, Blatt 2). Die Zunahme der Schwerverkehrsbelastung lässt die Schlussfolgerung zu, dass die B 198 an Attraktivität, insbesondere für den Schwer- und Güterverkehr, gewinnt. Die Realisierung einer Ortsumgehung zur Entlastung der ohnehin schon stark befahrenen Ortsdurchfahrt ist für Mirow auf lange Sicht gesehen ein Gewinn, da die Verkehrsbelastung zu ca. 50 % aus Durchgangsverkehr besteht, welcher nach Realisierung einer Ortsumgehung nahezu vollständig auf die Ortsumgehung verdrängt wird. In den folgenden Punkten wird auf die untersuchten Planfälle der Ortsumgehung mit ihren Entlastungswirkungen eingegangen.

5.2 Zusammenfassung der Planfälle

5.2.1 Prognose-Planfall B 198 OU Mirow ohne B 189n

Der Planfall *B 198 OU Mirow ohne B 189n* beschreibt die Realisierung der B 198 Ortsumgehung Mirow mit den Anschlussknotenpunkten Ost, L 25, MST 5 und Nord ohne zusätzliche Verkehre durch die Trasse der B 189n (Straßenverbindung Wittstock - Mirow). Die Querschnittsbelastung ohne Ortsumgehung liegt in der Prognose bei ca. 8.500 Kfz/24 h im durchschnittlichen täglichen Verkehr, der Schwerverkehrsanteil > 3,5 t bei ca. 10 %. Der Anteil des Durchgangsverkehrs beträgt ca. 51 %. Mit der Ortsumgehung werden im Querschnitt 4.750 Kfz/24 h im Südabschnitt und 3.340 Kfz/24 h im Westabschnitt aus dem Innenstadtbereich auf die Ortsumgehung verlagert, damit reduziert sich die Verkehrsbelastung um ca. 55 % in der OD Mirow.

Mit den angenommenen Verknüpfungen der Ortsumgehung mit der Bundesstraße und der Landesstraße werden folgende Aussagen gemacht:

- Der Nordanschluss ist als vorfahrtgeregelter Knotenpunkt leistungsfähig
- Die Verknüpfung mit der L 25 ist als vorfahrtgeregelter Knotenpunkt leistungsfähig
- Die Verknüpfung mit der MST 5 ist als vorfahrtgeregelter Knotenpunkt leistungsfähig
- Der Ostanschluss ist als vorfahrtgeregelter Knotenpunkt leistungsfähig

5.2.2 Prognose-Planfall B 198 OU Mirow mit B 189n

Der Planfall *B 198 OU Mirow mit B 189n* beschreibt die Realisierung der gesamten B 198 Ortsumgehung Mirow mit den Anschlussknotenpunkten Ost, mit der L 25, der MST 5 und Nord mit zusätzlichen Verkehren durch die Trasse der B 189n (Straßenverbindung Wittstock - Mirow). Es ist davon auszugehen, dass die B 189n nur dann errichtet wird, wenn auch die Ortsumgehung realisiert wird. Die Querschnittsbelastung im Stadtzentrum ohne Ortsumgehung und ohne B 189n liegt in der Prognose bei ca. 8.500 Kfz/24 h im durchschnittlichen täglichen Verkehr, der Schwerverkehrsanteil > 3,5 t bei ca. 10 %. Der Anteil des Durchgangsverkehrs beträgt ca. 51 %. Mit der Ortsumgehung und unter Berücksichtigung der zusätzlichen Verkehre der B 189n werden im Querschnitt ca. 4.200 Kfz/24 h aus dem Zentrum auf die Ortsumgehung verlagert, damit reduziert sich die Verkehrsbelastung um ca. 50 % in der OD Mirow.

Mit den angenommenen Verknüpfungen der Ortsumgehung mit der Bundesstraße und der Landesstraße werden folgende Aussagen gemacht:

- Der Nordanschluss ist als vorfahrt geregelter Knotenpunkt leistungsfähig
- Der Anschluss der B 189n ist sowohl als Kreisverkehr als auch als lichtsignalisierter Knotenpunkt leistungsfähig.
- Die Verknüpfung mit der L 25 ist sowohl als Kreisverkehr als auch als lichtsignalisierter Knotenpunkt leistungsfähig
- Die Verknüpfung mit der MST 5 ist sowohl als Kreisverkehr als auch als lichtsignalisierter Knotenpunkt leistungsfähig
- Der Ostanschluss ist sowohl als Kreisverkehr als auch als lichtsignalisierter Knotenpunkt leistungsfähig

5.2.3 Prognose-Planfall B 198 OU Mirow - Südabschnitt

Der Planfall *B 198 OU Mirow - Südabschnitt* beschreibt die Realisierung des Südabschnittes der B 198 Ortsumgehung Mirow mit den Anschlussknotenpunkten Ost, mit der MST 5 und mit der L 25. Die Querschnittsbelastung im Stadtzentrum ohne Ortsumgehung liegt in der Prognose bei ca. 8.500 Kfz/24 h im durchschnittlichen täglichen Verkehr, der Schwerverkehrsanteil > 3,5 t bei ca. 10 %. Der Anteil des Durchgangsverkehrs beträgt ca. 51 %. Mit der Ortsumgehung werden im Querschnitt ca. 4.510 Kfz/24 h aus dem Zentrum auf die Ortsumgehung verlagert, damit reduziert sich die Verkehrsbelastung um ca. 53 % in der OD Mirow zwischen dem Ostanschluss und der Einmündung L 25/Schwarz. Allerdings steigt die Belastung der südlichen L 25 im innerstädtischen Bereich bis zum Anschlussknoten mit der Ortsumgehung um ca. 2.710 Kfz/24 h, was in etwa 232 % entspricht.

Mit den angenommenen Verknüpfungen der Ortsumgehung mit der Bundesstraße am Knoten Ost, der Kreisstraße am Knoten MST 5 und der Landesstraße am Knoten L 25 werden folgende Aussagen gemacht:

- Die Verknüpfung mit der L 25 ist als vorfahrt geregelter Knotenpunkt leistungsfähig
- Die Verknüpfung mit der MST 5 ist als vorfahrt geregelter Knotenpunkt leistungsfähig
- Der Ostanschluss ist als vorfahrt geregelter Knotenpunkt leistungsfähig

5.2.4 Prognose-Planfall B 198 OU Mirow - Westabschnitt

Der Planfall *B 198 OU Mirow - Westabschnitt* beschreibt die Realisierung des Westabschnittes der B 198 Ortsumgehung Mirow mit den Anschlussknotenpunkten Nord und mit der L 25. Die Querschnittsbelastung im Stadtzentrum ohne Ortsumgehung liegt in der Prognose bei ca. 8.500 Kfz/24 h im durchschnittlichen täglichen Verkehr, der Schwerverkehrsanteil > 3,5 t bei ca. 10 %. Der Anteil des Durchgangsverkehrs beträgt ca. 51 %. Mit der Ortsumgehung werden im Querschnitt ca. 240 Kfz/24 h aus dem Zentrum auf die Ortsumgehung verlagert, damit reduziert sich die Verkehrsbelastung um ca. 4 % in der OD Mirow zwischen dem Nordanschluss und der Einmündung L 25/Schwarz.

Mit den angenommenen Verknüpfungen der Ortsumgehung mit der Bundesstraße am Knoten Nord und der Landesstraße am Knoten L 25 werden folgende Aussagen gemacht:

- Der Nordanschluss ist als vorfahrt geregelter Knotenpunkt leistungsfähig
- Die Verknüpfung mit der L 25 ist als vorfahrt geregelter Knotenpunkt leistungsfähig

5.3 Gesamtfazit

In den Punkten 5.2.1 bis 0 wird auf die einzelnen Planfälle im Detail eingegangen. Es kann aus den Ergebnissen folgende Chronologie für die Realisierung der Ortsumgehung abgeleitet werden:

1. Errichtung des Südabschnitts der Ortsumgehung Mirow
2. Errichtung des Westabschnitts der Ortsumgehung Mirow
3. Errichtung der Städteverbindung B 189n von Wittstock nach Mirow

Dabei sollten für den Endzustand ohne B 198n die Knotenpunkte mit der Ortsumgehung wie folgt ausgebildet werden:

- der Knoten Ost sollte als vorfahrt geregelter Knoten hergestellt werden
- der Knoten MST 5 sollte als vorfahrt geregelter Knoten hergestellt werden
- der Knoten L 25 sollte als vorfahrt geregelter Knoten hergestellt werden
- der Knoten Nord sollte als vorfahrt geregelter Knoten hergestellt werden

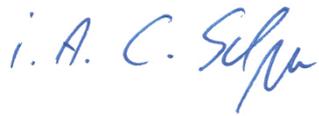
Für den Endzustand mit B 198n sollten die Knotenpunkte mit der Ortsumgehung folgendermaßen ausgebildet werden:

- der Knoten Ost sollte als Kreisverkehr oder als lichtsignalisierter Knotenpunkt hergestellt werden

- der Knoten MST 5 sollte als Kreisverkehr oder als lichtsignalisierter Knotenpunkt hergestellt werden
- der Knoten L 25 sollte als Kreisverkehr oder als lichtsignalisierter Knotenpunkt hergestellt werden
- der Knoten Nord sollte als vorfahrt geregelter Knoten hergestellt werden
- der Knoten mit der B 189n sollte als Kreisverkehr hergestellt werden

Wichtig ist dabei, dass die Realisierung von nur einem Abschnitt der Ortsumgehung (Süd- oder Westabschnitt) nicht den gewünschten Entlastungseffekt mit sich bringt, sondern teilweise sogar zusätzliche Verkehre erzeugt und sich damit gegenteilig auf die Verkehrsentwicklung der Stadt Mirow auswirken kann.

Berlin, den 07.06.2017



Christian Schneppe

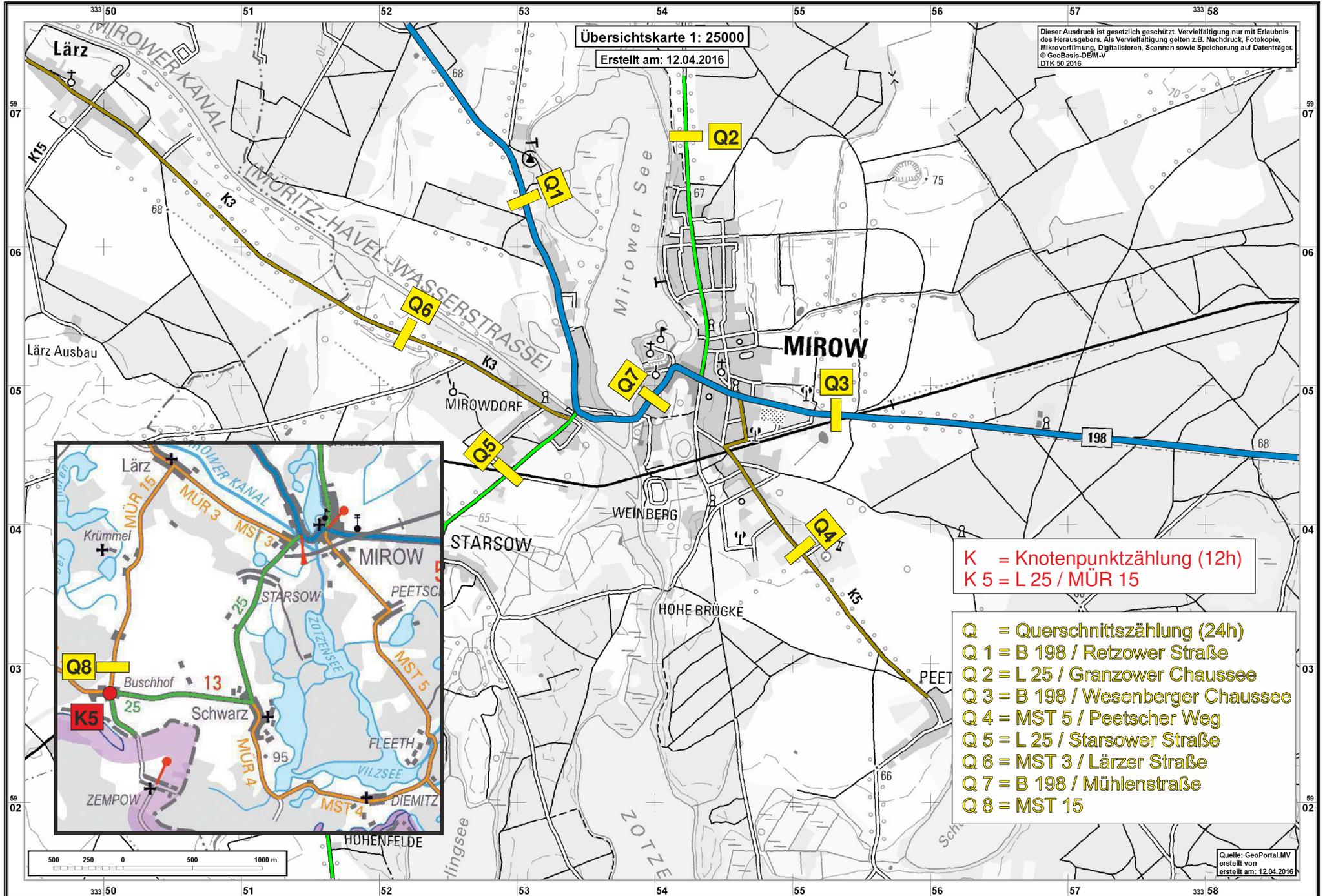
B 198 OU Mirow

Aktualisierung Prognose 2030

Anlage 1

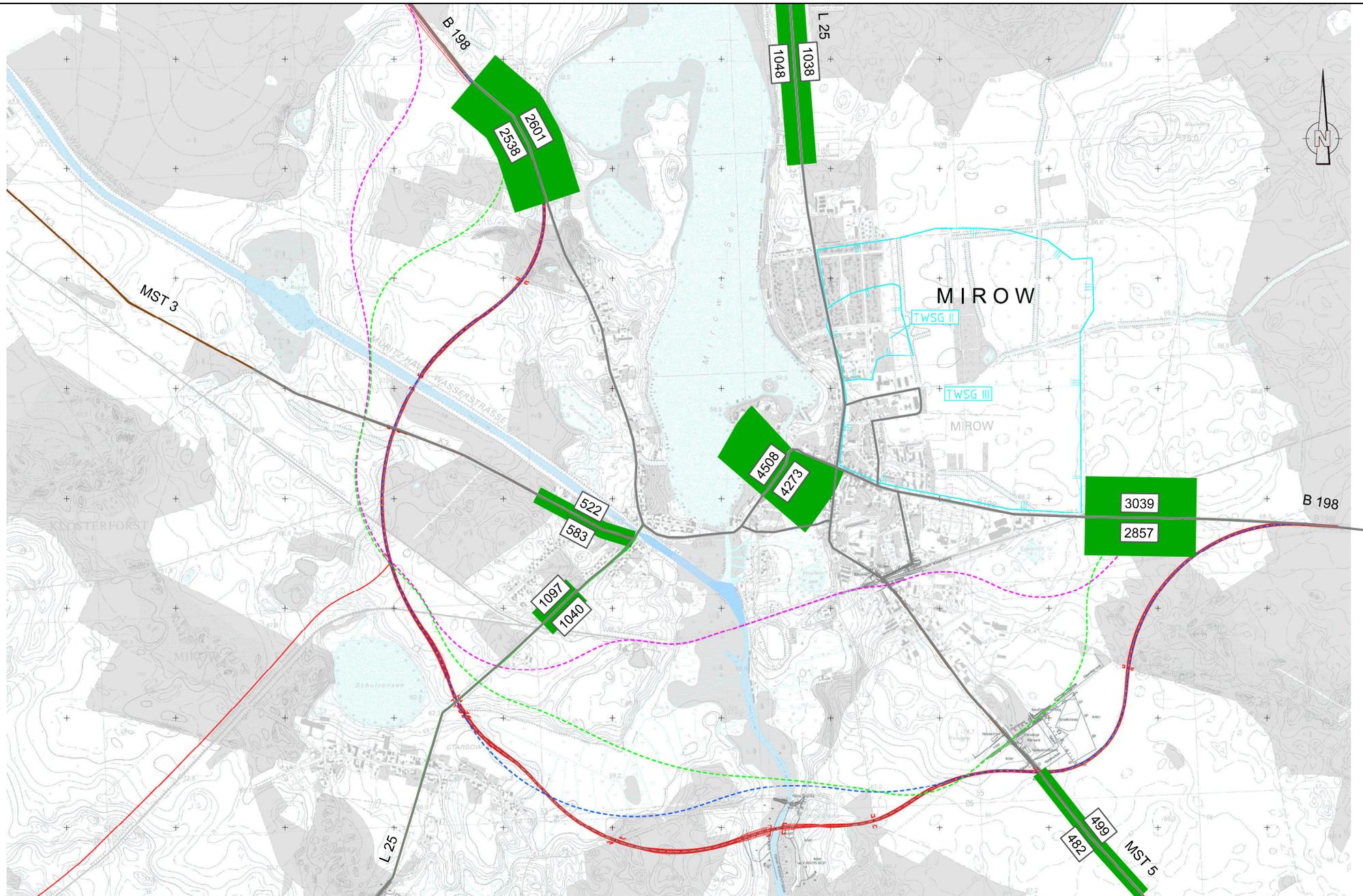
Verkehrszählung 02.06.2016 und 15.06.2010

Zählstellenplan (Zählung vom 02.06.2016)	Blatt 1.1
Zählstellenplan (Zählung vom 15.06.2010)	Blatt 1.2
Querschnittszählung (Zählung vom 15.06.2010)	Blatt 2
Fahrzeugkennzeichenmethode (FKM) (Zählung vom 15.06.2010)	Blatt 3
Knotenpunktzählung K1 (Zählung vom 15.06.2010)	Blatt 4
Knotenpunktzählung K2 (Zählung vom 15.06.2010)	Blatt 5
Knotenpunktzählung K3 (Zählung vom 15.06.2010)	Blatt 6
Knotenpunktzählung K4 (Zählung vom 15.06.2010)	Blatt 7

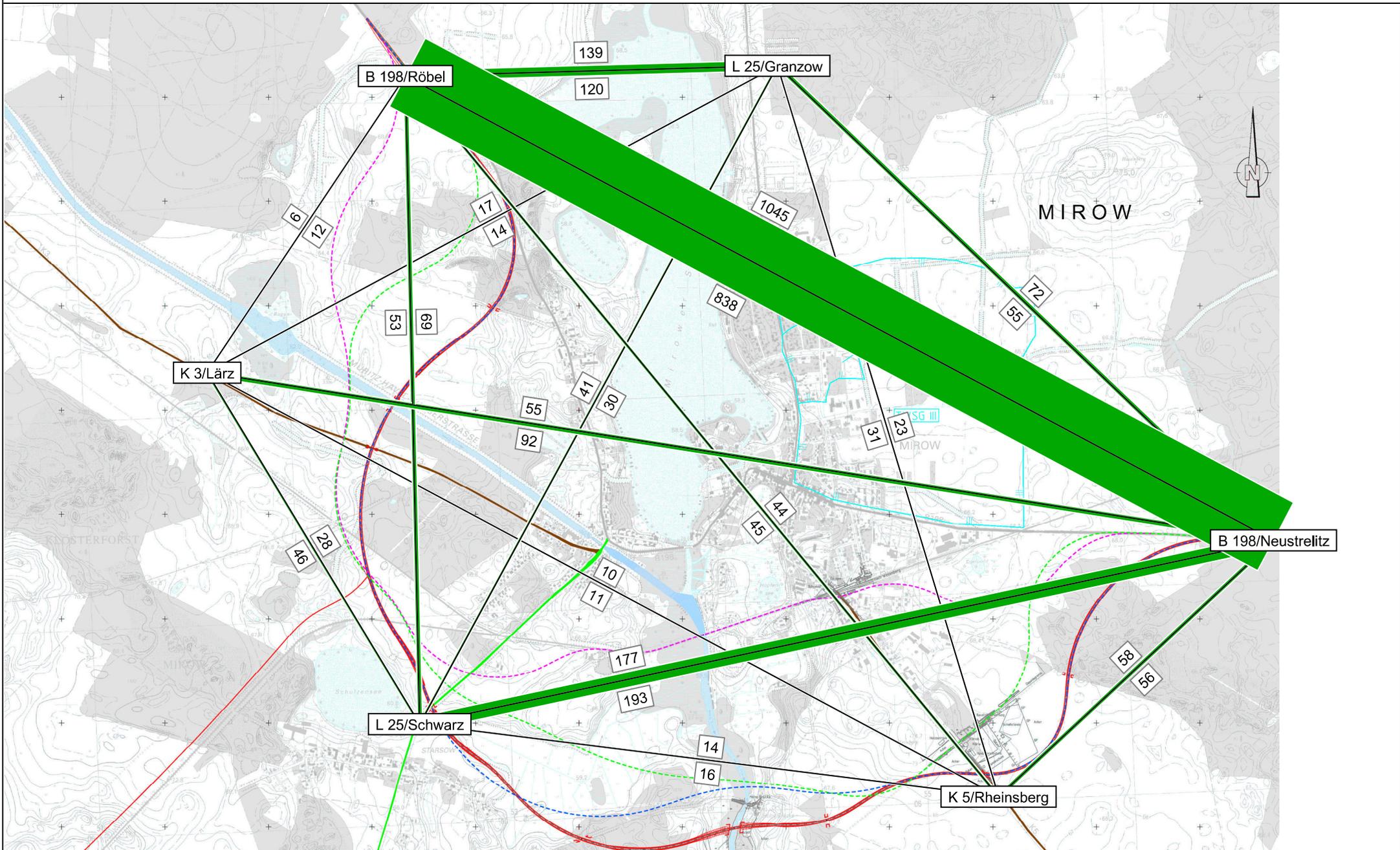




B 198 - OU Mirow - Aktualisierung Verkehrsprognose 2025



B 198 - OU Mirow - Aktualisierung Verkehrsprognose 2025



Projekt : B 198 OU Mirow
 ZST-Name : K 1 - B 198 / MST 5
 Kommentar :
 Stadt :
 Land :

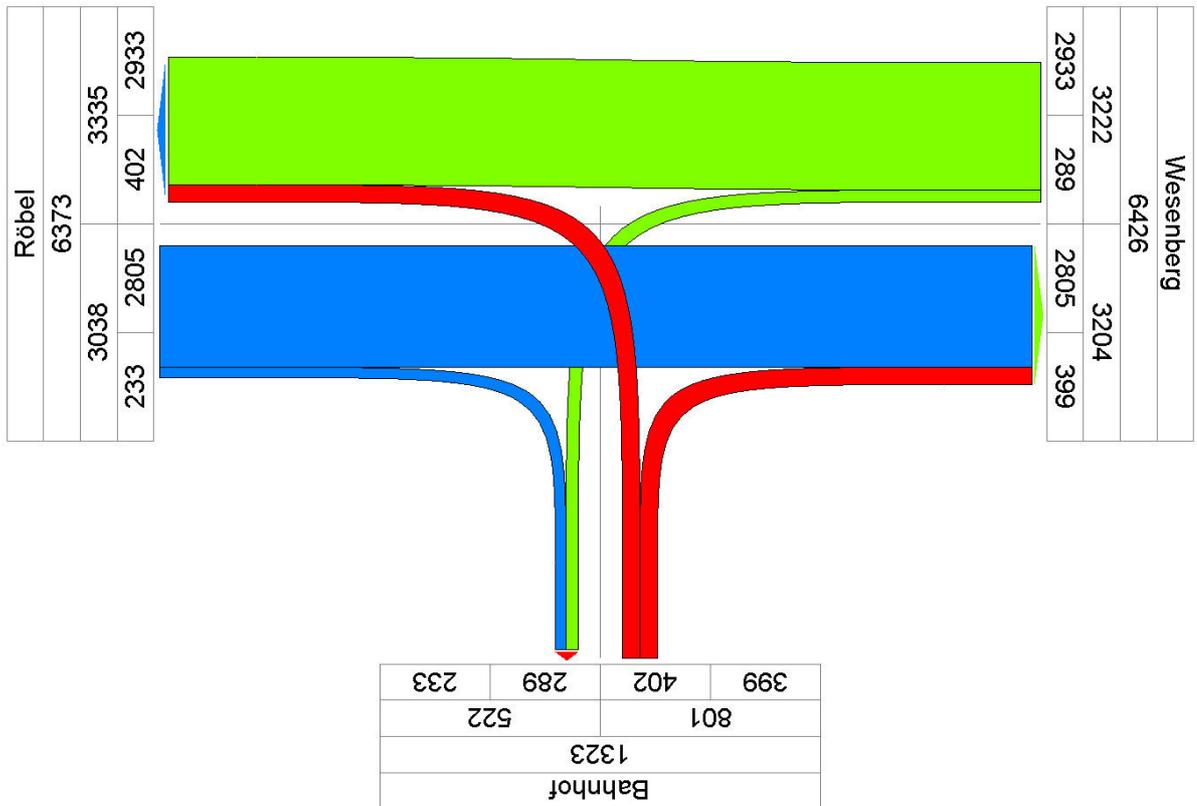
Bemerkung : K 1 - B 198 / MST 5
 Bemerkung :
 Zeitraum : 15.06.2010 / 06:00:00 - 15.06.2010 / 18:00:00
 Wetter :
 Staat :
 Intervall : 15
 Bearbeiter :

MVT-Traffic ©

Verkehrsfluß-Diagramm

Darstellungsbereiche

Zeitraum : 15.06.2010 06.00.00 - 15.06.2010 18.00.00 Längenklassen : Krad, Pkw, Ktp, Bus, Lkw, Lz
 Zeitbereich : 06.00.00 - 18.00.00



Projekt : B 198 OU Mirow
 ZST-Name : K 2 - B 198 / L 25 Ost
 Kommentar :
 Stadt :
 Land :

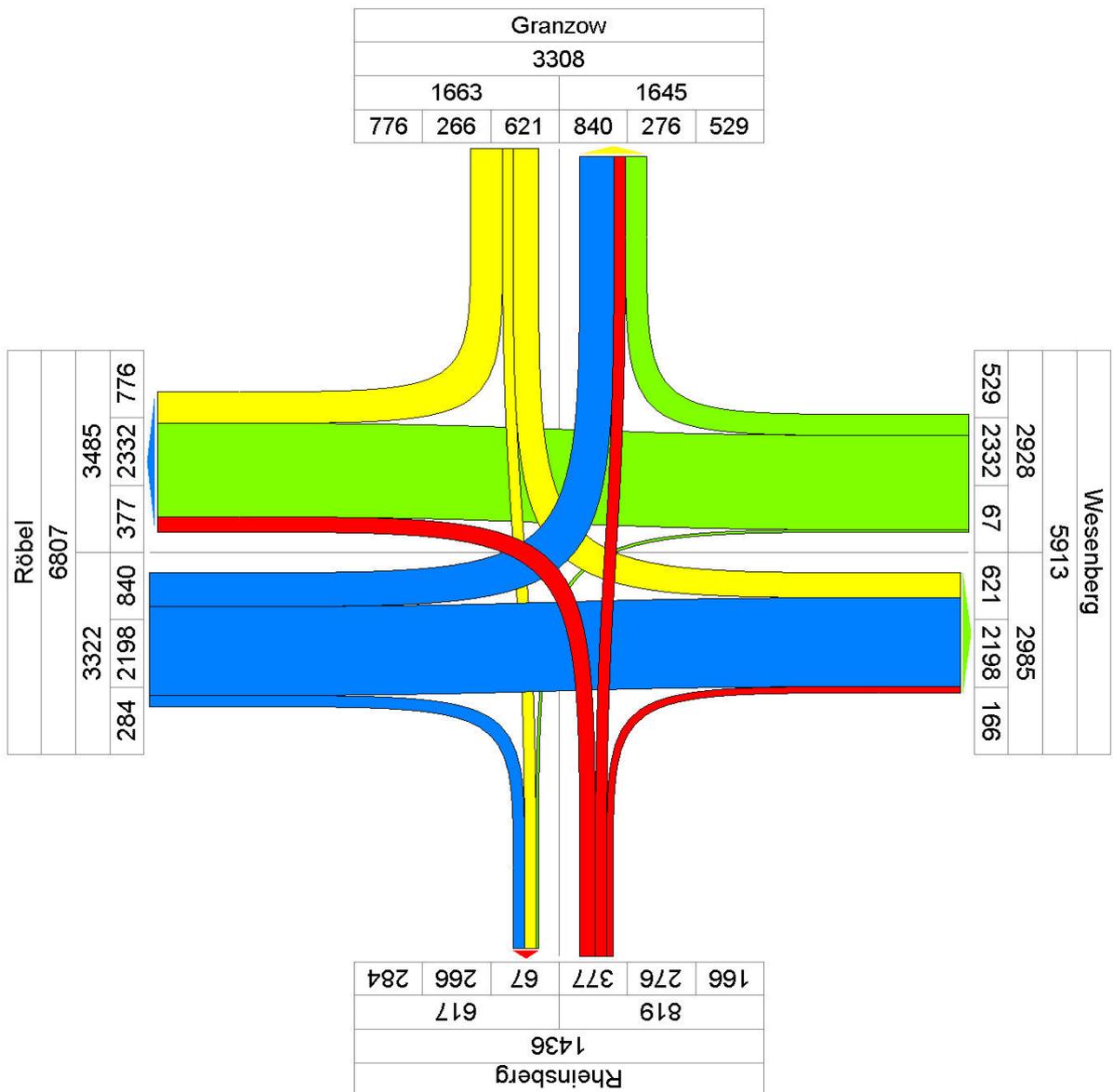
Bemerkung : K 2 - B 198 / L 25 Ost
 Bemerkung :
 Zeitraum : 15.06.2010 / 06:00:00 - 15.06.2010 / 18:00:00
 Wetter :
 Staat :
 Intervall : 15
 Bearbeiter :

MVT-Traffic ©

Verkehrsfluß-Diagramm

Darstellungsbereiche

Zeitraum : 15.06.2010 06.00.00 - 15.06.2010 18.00.00 Längenklassen : Krad, Pkw, Ktp, Bus, Lkw, Lz
 Zeitbereich : 06.00.00 - 18.00.00



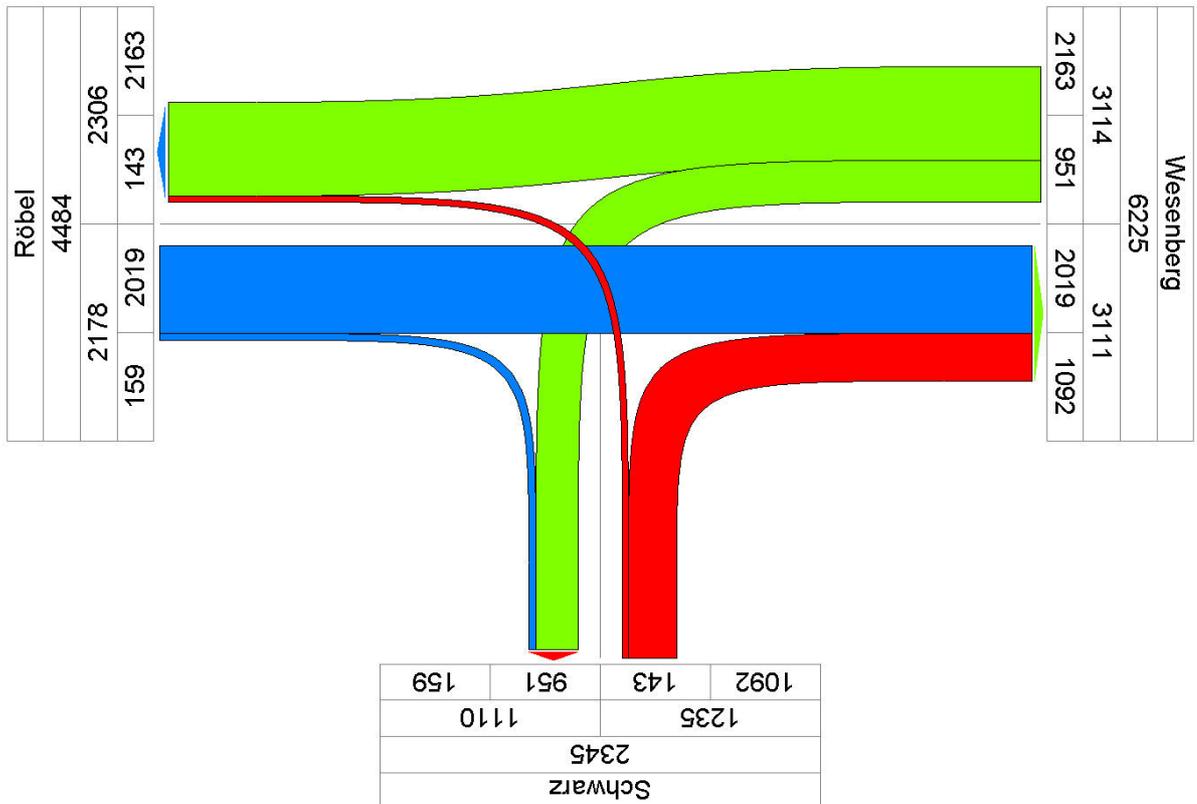
Projekt : B 198 OU Mirow Bemerkung : K 3 - B 198 / L 25 West
 ZST-Name : K 3 - B 198 / L 25 West Bemerkung :
 Kommentar : Zeitraum : 15.06.2010 / 06:00:00 - 15.06.2010 / 18:00:00
 Stadt : Wetter : Intervall : 15
 Land : Staat : Bearbeiter :

MVT-Traffic ©

Verkehrsfluß-Diagramm

Darstellungsbereiche

Zeitraum : 15.06.2010 06.00.00 - 15.06.2010 18.00.00 Längenklassen : Krad, Pkw, Ktp, Bus, Lkw, Lz
 Zeitbereich : 06.00.00 - 18.00.00



Projekt : B 198 OU Mirow
ZST-Name : K 4 - L 25 / MST 3
Kommentar :
Stadt :
Land :

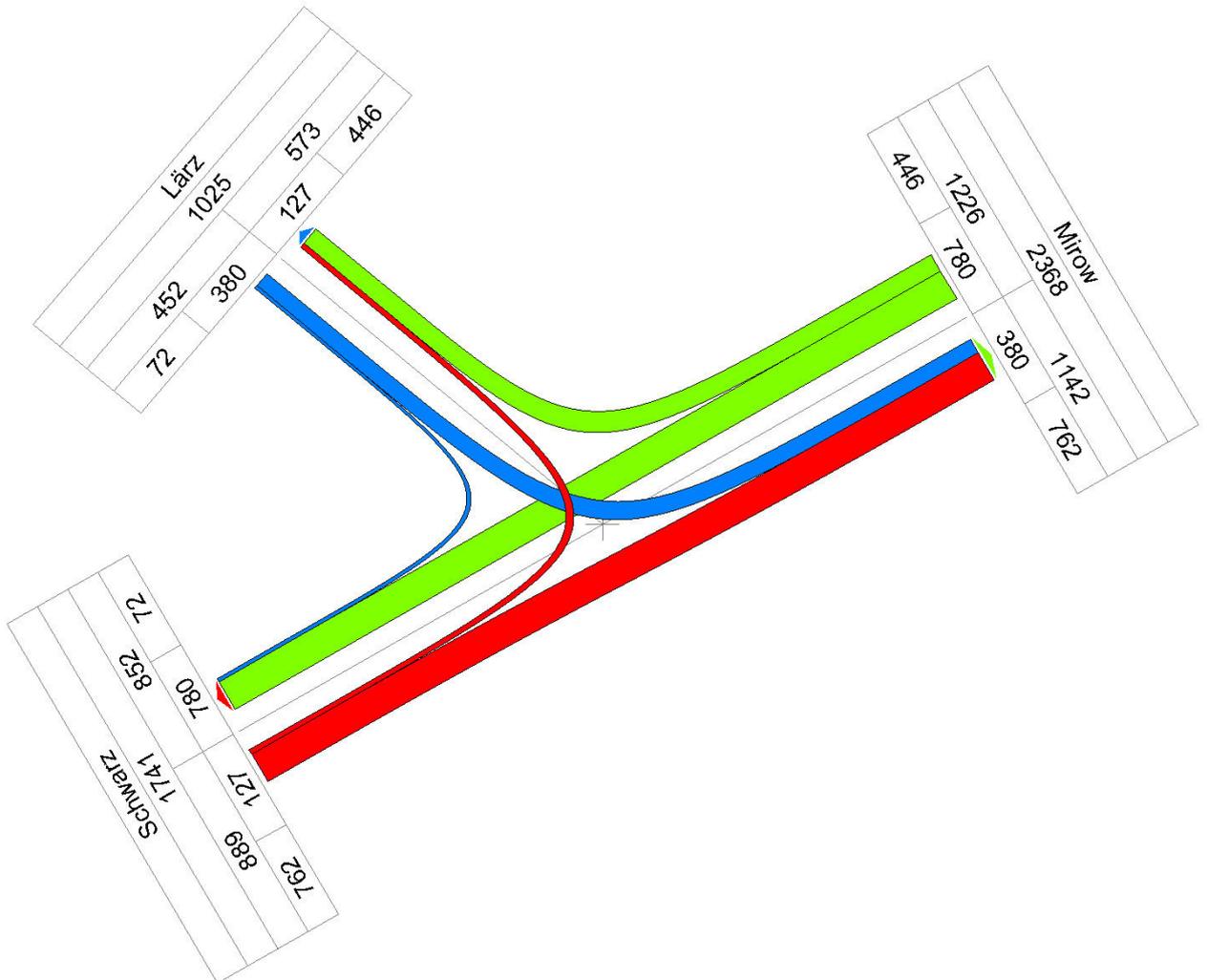
Bemerkung : K 4 - L 25 / MST 3
Bemerkung :
Zeitraum : 15.06.2010 / 06:00:00 - 15.06.2010 / 18:00:00
Wetter :
Intervall : 15
Staat :
Bearbeiter :

MVT-Traffic ©

Verkehrsfluß-Diagramm

Darstellungsbereiche

Zeitraum : 15.06.2010 06.00.00 - 15.06.2010 18.00.00 Längenklassen : Krad, Pkw, Ktp, Bus, Lkw, Lz
Zeitbereich : 06.00.00 - 18.00.00



B 198 OU Mirow

Aktualisierung Prognose 2030

Anlage 2

Ergebnisse der Dauerzählstelle B 198 - Vietzen

Auszug aus der Automatischen Straßenverkehrszählung Überblick zur Jahresentwicklung 2014/2015	Blatt 1 - 9
Auszug aus der Automatischen Straßenverkehrszählung Jahres- und Tagesganglinien der Kfz- und Sv-Verkehrsstärken	Blatt 10
Auszug aus der Automatischen Straßenverkehrszählung Geschwindigkeitganglinien der Pkw- und Lkw-Ähnlichen Fahrzeuge	Blatt 11
Auszug aus der Automatischen Straßenverkehrszählung Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV) sowie maximale Tageswerte, Spitzenstunden und mittlere stündliche Tag-/Nachtwerte	Blatt 12 - 19

Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern

Erich-Schlesinger-Straße 35
18059 Rostock



Automatische Straßenverkehrszählungen

- Überblick zur Jahresentwicklung 2014/2015
 - Durchschnittliche Tagesverkehre (Gesamt + nach Fahrzeugarten getrennt)
 - Mittlere stündliche Verkehrstärke und Spitzenstunden
- Jahres- und Tagesganglinien sowie Dauerlinien der Kfz- und SV-Verkehrsstärken 2015
- Geschwindigkeitsganglinien für die Pkw- und Lkw-ähnlichen Verkehre 2015

Verkehrsdatenbearbeitung:



Ingenieurplanungs GmbH

Bearbeitungsstand: 08.06.2016

Verkehrsdatenauswertung der Dauerzählstellen in Mecklenburg-Vorpommern

Verzeichnis der automatischen Dauerzählstellen

2015

Bundesstraßen

Straße	Zählstelle	TK./Zst.-Nr.	FS	Richtungsangaben			Darstellungen	Bemerkungen neu/wieder in Betrieb ab
				R		R		
B 5	Grabow	2735 / 1708	2	Perleberg	O Ludwigslust	W	M+V	-
B 96	Scharpitz-Dorf	1644 / 1773	2	Altefähr	S Samtens	N	M+V	-
B 96	Weisdin	2644 / 1727	2	Neubrandenburg	N Neustrelitz	S	M+V	-
B 96	Stralsund	1845 / 1744	4	Stralsund	N A20 / AS Stralsund	S	M+V	-
B 96	Scharpitz	1644 / 1730	3	Stralsund	S Bergen	N	M+V	-
B 103	Reutershagen	1938 / 1742	4	Warnemünde	N AS Rostock-West(A20)	S	M+V	-
B 103	Hoppenrade	2239 / 1715	2	Güstrow	N Pritzwalk	S	M+V	-
B 103	Sarmstorf	2139 / 1714	2	Rostock	N Güstrow	S	M+V	-
B 103	Lütten Klein	1838 / 1743	4	Warnemünde	N AS Rostock-West(A20)	S	M+V	-
B 104	Zerrenthin	2550 / 1739	2	Stettin (PL)	O Pasewalk	W	M+V	-
B 104	Selmsdorf	2131 / 1701	2	Schwerin	O Lübeck	W	M+V	-
B 104	Schönberg	2131 / 1702	2	Schwerin	O Lübeck	W	M+V	-
B 104	Brahlstorf	2235 / 1709	2	Sternberg	O Schwerin	W	M+V	-
B 104	Klueß	2239 / 1713	2	Teterow	O Güstrow	W	M+V	-
B 104	Rosenow	2344 / 1724	2	Teterow	W Neubrandenburg	O	M+V	-
B 104	Woldegk	2547 / 1719	2	Strasburg	O Neubrandenburg	W	M+V	-
B 105	Gelbensande	1739 / 1745	2	Stralsund	O Rostock	W	M+V	-
B 105	Bentwisch	1839 / 1746	2	Stralsund	O Rostock	W	M+V	-
B 105	Sülsdorf	2131 / 1740	2	Wismar	O Lübeck	W	M+V	-
B 105	Hornstorf	2135 / 1710	2	Bad Doberan	O Wismar	W	M+V	-
B 105	Bargeshagen	1838 / 1741	2	Rostock	O Wismar	W	M+V	-
B 105	Rövershagen	1839 / 1716	2	Ribnitz-Damgarten	O Rostock	W	M+V	-
B 105	Karnin	1642 / 1722	2	Rostock	W Stralsund	O	M+V	-
B 105	Reinberg	1845 / 1729	2	Greifswald	S Stralsund	N	M+V	-
B 106	Niendorf	2234 / 1707	2	Wismar	N Schwerin	S	M+V	-
B 108	Perow	2141 / 1718	2	Rostock	N Teterow	S	M+V	-
B 109	Gladrow	2047 / 1749	2	L 26	N B 111	S	M	-
B 109	Karlsburg	2047 / 1750	2	B 111	N Klein Bünzow	S	M	-
B 109	Ziethen	2148 / 1682	3	Klein Bünzow	N Redoute	S	M	-
B 109	Ferdinandshof	2248 / 1723	2	Anklam	N Pasewalk	S	M+V	-
B 109	Neu Kosenow	2148 / 1736	2	Pasewalk	S Anklam	N	M+V	-
B 110	Relzow	2148 / 1683	4	Zecherin	O Redoute	W	M	-
B 110	Hohenfelde	1939 / 1717	2	Demmin	O Rostock	W	M+V	-
B 110	Demmin	2044 / 1725	2	Anklam	O Demmin	W	M+V	-
B 110	Usedom	2149 / 1738	2	Anklam	W Zirchow	O	M	-
B 111	Züssow	2047 / 1747	2	B 109	O L 263	W	M	-
B 111	Lühmannsdorf	2047 / 1748	2	L 26	O B 109	W	M	-
B 111	Ückeritz	2050 / 1680	2	Schmollensee	O Koserow	W	M	-
B 111	Pudagla	2050 / 1681	2	B 110	O Schmollensee	W	M	-
B 111	Bannemin	1949 / 1737	2	Ahlbeck	O Wolgast	W	M	-
B 191	Dömitz	2833 / 1705	2	Ludwigslust	O Dannenberg	W	M+V	-
B 191	Rom	2537 / 1712	2	Parchim	W Lübz	O	M+V	-
B 192	Reinstorf	2135 / 1711	2	Brüel	O Wismar	W	M+V	-
B 192	Waren	2442 / 1720	2	Neubrandenburg	O Malchow	W	M+V	-
B 194	Poggendorf	1944 / 1726	2	Stralsund	N Demmin	S	M+V	-
B 195	Teldau	2630 / 1703	2	Boizenburg	N Dömitz	S	M+V	-
B 196	Kaiseritz	1546 / 1731	2	Göhren	O Bergen	W	M+V	-
B 197	Boldekow	2247 / 1735	2	Anklam	N Neubrandenburg	S	M+V	-
B 198	Vietzen	2642 / 1721	2	A19	W Neustrelitz	O	M+V	-
B 198	Hinrichshagen	2547 / 1733	2	Neustrelitz	W Prenzlau	O	M+V	-
B 321	Pampow	2434 / 1706	2	Schwerin	N Hagenow	S	M+V	-

FS = Anzahl Fahrstreifen, R = Richtungskennungen

N/S = Verkehr in Fahrtrichtung Norden/Süden, O/W = Verkehr in Fahrtrichtung Osten/Westen

Darstellungen M = Jahres-, Tagesganglinien und Dauerlinien der Mengendaten, V = zusätzlich Geschwindigkeitsganglinien

Verkehrsdatenauswertung der Dauerzählstellen in Mecklenburg-Vorpommern

1a-2

Durchschnittlicher und maximaler Tagesverkehr - Kraftfahrzeuge (Kfz)

2015

Straße Kl. Nr.	Zählstellenname	Zst.-Nr.	GT. 15/14	Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV)								Maximaler Tagesverkehr der höchstbelasteten Richtung					
				Mo-So 15/14		Mo-Fr 15/14		Sa 15/14		So+Fei 15/14		Mo-Fr		Sa		So+Fei	
				Kfz/24h	%	Kfz/24h	%	Kfz/24h	%	Kfz/24h	%	Kfz/24h	Datum R	Kfz/24h	Datum R	Kfz/24h	Datum R
Bundesstraßen																	
B 111	Pudagla	#	1681	290/ -	5222 -	5248 -	5440 -	4959 -	5170	24.07.O	5436	25.07.O	4829	23.08.O			
B 111	Bannemin		1737	365/ 258	12514 1,4	13036 1,4	11901 0,6	10895 2,1	9629	22.05.O	9649	01.08.O	8486	02.08.O			
B 191	Dömitz		1705	355/ 365	5989 1,6	6229 1,6	5226 2,3	5621 0,3	6331	22.05.O	4429	01.08.O	5300	17.05.W			
B 191	Rom		1712	352/ 364	5754 1,3	6494 0,9	4522 0,9	3740 3,3	4627	22.05.O	3052	07.11.O	3682	27.03.O			
B 192	Reinstorf		1711	362/ 357	6002 -1,4	6730 -1,4	5008 -1,7	3850 -1,9	5414	04.09.W	3788	22.08.O	3739	27.03.O			
B 192	Waren		1720	364/ 365	10109 1,0	11301 0,9	8521 -0,1	6556 1,6	6995	30.04.O	5442	16.05.W	6117	27.03.O			
B 194	Poggendorf		1726	331/ 365	3133 -1,1	3498 -1,5	2551 -2,4	2116 1,2	2185	13.05.N	1587	22.08.S	1894	27.03.N			
B 195	Teldau		1703	341/ 364	1043 1,4	1095 2,1	908 -2,3	938 -0,3	761	13.05.S	647	12.09.S	988	24.05.S			
B 196	Kaiseritz		1731	191/ 215	10311 -8,9	10644 -9,4	10393 -7,6	8912 -7,1	8765*	24.07.O	9341*	01.08.O	7602*	02.08.O			
B 197	Boldekow		1735	316/ 288	2755 2,6	2913 3,6	2666 0,3	2187 0,1	2343	14.08.N	2047	01.08.N	2127	09.08.S			
B 198	Vietzen		1721	364/ 365	3964 0,7	4200 1,3	3588 -0,8	3310 -1,2	5397	29.06.W	3386	08.08.W	6671	28.06.W			
B 198	Hinrichshagen		1733	349/ 365	1736 -2,4	1884 -2,9	1526 -1,8	1303 -0,8	1304	22.05.O	1067	15.08.O	1000	27.03.O			
B 321	Pampow		1706	365/ 365	10681 2,1	12067 2,6	8770 -0,5	6603 0,7	7523	30.04.N	5513	05.12.N	6792	27.03.N			
Landesstraßen																	
L 1	Klütz		1768	363/ 343	4277 7,1	4209 7,0	4585 7,3	4308 7,8	4182	24.07.W	4591	01.08.O	4582	02.08.W			
L 3	Rützing		1752	364/ 365	4878 1,8	5399 1,9	3856 -0,4	3580 1,8	3594	06.08.S	3103	04.07.N	3072	24.05.N			
L 5	Renzow		1751	358/ 171	3535 -0,2	3833 -0,1	2934 -2,2	2804 0,1	2502	22.05.N	2028	04.07.N	2269	09.08.S			
L 10	Anna Luisenhof		1761	364/ 356	4149 2,6	4758 2,9	3251 0,2	2399 1,4	3747	29.10.W	2164	19.09.O	2535	27.03.O			
L 11	Prüzen		1762	272/ 354	2390 0,2	2614 0,1	2062 -1,1	1744 1,2	1671	29.05.S	1246	22.08.S	1368	27.03.S			
L 12	Bad Doberan		1765	296/ 313	8763 2,6	9170 3,0	8361 1,8	7442 1,5	6808	17.07.W	7068*	08.08.W	6446*	09.08.O			
L 15	Zölkow		1753	361/ 365	2081 -2,3	2181 -3,1	1909 -1,9	1815 0,6	1658	22.05.O	1364	01.08.O	1617	30.08.W			
L 19	Dettmannsdorf		1756	365/ 326	3068 1,0	3404 0,3	2612 0,2	2074 5,4	4098	12.11.W	1714*	12.09.O	1943	27.03.O			
L 20	Nossentiner Hütte		1754	365/ 353	3289 2,2	3657 2,4	2911 1,5	2107 1,6	2592	17.07.S	2309	01.08.S	1839	27.03.S			
L 21	Dierhagen		1763	365/ 328	7564 1,2	7467 1,9	8027 -1,1	7597 0,8	7221	07.08.S	7303	08.08.S	7360	23.08.S			
L 21	Bresewitz	#	1755	357/ 223	7521 -10,8	7747 -10,1	7544 -12,5	6598 -12,3	7825	06.08.W	7720	04.07.O	7447*	09.08.W			
L 24	Gotthun		1757	365/ 365	6243 1,9	6891 1,8	5220 1,3	4436 1,9	4891	10.07.S	4525	18.07.S	4068	19.07.S			
L 28	Ganzkow		1772	361/ 365	3181 0,2	3498 -0,5	2680 1,3	2299 2,5	2969	14.08.W	1853	08.08.W	2087	27.03.W			
L 28	Hoppenwalde		1766	344/ 362	5308 -0,4	6041 -0,6	4243 -0,6	3192 0,7	3567	05.06.S	2725	25.07.S	3107	27.03.S			
L 29	Gustow		1758	283/ 311	4394 25,4	4521 29,4	4616 19,4	3708 14,2	4655	28.05.O	5405	18.07.O	4489	17.05.W			
L 30	Bobbin		1764	255/ 301	6663 -0,1	6906 -0,9	6789 1,9	5588 2,3	7348	05.08.O	7135	08.08.O	6108	09.08.O			
L 33	Bargensdorf		1767	249/ 364	3529 3,6	3897 3,5	3118 1,7	2370 6,1	2941	08.05.O	2200	05.09.O	2495	27.03.W			
L 35	Stresow Siedlung		1732	363/ 365	7731 3,5	8651 3,3	6293 2,5	5155 5,4	5814	13.05.N	3897*	18.07.N	4736	27.03.S			
L 101	Glasin		1771	192/ 357	699 0,1	781 4,6	567 -7,8	471 -17,8	792	25.06.S	423	03.01.N	415	27.03.N			
L 182	Groß Kussewitz		1770	242/ 356	3812 2,9	4367 2,7	3198 2,3	2059 4,5	3788*	17.08.W	2327	01.08.W	2388	27.03.W			
L 191	Kessin		1728	365/ 361	6574 8,0	7557 7,8	5262 6,4	3644 9,7	4483	05.06.S	3278	08.08.S	3942	27.03.S			
L 192	Müggenhall		1759	365/ 358	3128 8,2	3349 7,9	2669 7,1	2595 9,8	2914	02.04.N	1987	20.06.N	2199	27.03.N			
L 266	Schmollensee	#	1774	277/ -	10292 -	10577 -	10620 -	8933 -	8198	12.08.O	8298*	13.06.O	7385	26.07.W			
L 281	Schönbeck		1769	320/ 147	1320 1,4	1428 1,2	1163 1,7	1005 1,0	1238	14.08.S	842	15.08.S	1045*	09.08.S			

GT = Anzahl gültiger Tage des Auswertebereichs mit vollständiger und plausibler Erfassung, * = durch Schätzwertverfahren errechnete Werte, ½ = DTV einer Richtung (halber GQ)
= Zst. in der mittleren Verkehrsentwicklung nicht berücksichtigt, R: in Fahrtrichtung Norden=N, Süden=S, Westen=W, Osten=O, nv=nicht vergleichbar

Verkehrsdatenauswertung der Dauerzählstellen in Mecklenburg-Vorpommern

1b-2

Durchschnittlicher und maximaler Tagesverkehr - Schwerer Güterverkehr (SGV)

2015

Straße Kl. Nr.	Zählstellenname	Zst.-Nr.	GT. 15/14	Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV)								Maximaler Tagesverkehr der höchstbelasteten Richtung						
				Mo-So 15/14		Mo-Fr 15/14		Sa So+Fe		Anteil Fz		Mo-Fr		Sa		So+Fei		
				Fz/24h	%	Fz/24h	%	Fz/24h	F/24h	Mo-So	Mo-Fr	Fz/24h	Datum	R	Fz/24h	Datum	R	Fz/24h
Bundesstraßen																		
B 111	Pudagla	# 1681	290/ -	233 -	316 -	67 34	4,5 6,0	239	24.06.O	79	30.05.W	154	27.03.W					
B 111	Bannemin	1737	365/ 258	359 -36,7	483 -32,9	111 53	2,9 3,7	364	30.04.O	121	30.05.O	277	27.03.W					
B 191	Dömitz	1705	355/ 365	849 -1,0	1116 -1,3	316 194	14,2 17,9	836	30.11.W	252	18.07.O	536	27.03.O					
B 191	Rom	1712	352/ 364	640 -6,7	846 -7,2	230 130	11,1 13,0	572	05.10.W	202	08.08.O	496	27.03.O					
B 192	Reinstorf	1711	362/ 357	550 -3,2	728 -3,8	199 109	9,2 10,8	491	04.09.W	180	22.08.O	381	27.03.O					
B 192	Waren	1720	364/ 365	941 1,6	1258 1,2	304 167	9,3 11,1	850	01.06.W	208	30.05.O	614	27.03.O					
B 194	Poggendorf	1726	331/ 365	363 -6,4	488 -6,7	114 54	11,6 14,0	371	12.08.N	129	08.08.N	250	27.03.N					
B 195	Teldau	1703	341/ 364	76 8,6	99 7,6	29 19	7,3 9,0	75	24.08.S	26 *	01.08.S	50	27.03.S					
B 196	Kaiseritz	1731	191/ 215	413 -11,2	527 -10,2	207 118	4,0 5,0	481	11.11.W	183 *	18.07.W	525	22.11.O					
B 197	Boldekow	1735	316/ 288	315 7,5	425 7,3	107 38	11,4 14,6	411	30.10.S	153	18.07.S	159	27.03.S					
B 198	Vietzen	1721	364/ 365	588 -2,5	770 -3,1	259 112	14,8 18,3	674	26.05.W	208	21.11.O	451	27.03.O					
B 198	Hinrichshagen	1733	349/ 365	279 -11,4	364 -11,9	115 64	16,1 19,3	307	23.11.W	109	07.11.O	161	27.03.O					
B 321	Pampow	1706	365/ 365	850 4,3	1138 3,8	270 143	8,0 9,4	760	01.06.S	193	25.04.N	587	27.03.N					
Landesstraßen																		
L 1	Klütz	1768	363/ 343	136 9,7	169 9,0	74 52	3,2 4,0	148	24.08.W	80	15.08.W	134	27.03.W					
L 3	Rüting	1752	364/ 365	274 -2,5	351 -2,8	114 86	5,6 6,5	261	24.09.S	87	22.08.N	171	27.03.S					
L 5	Renzow	1751	358/ 171	329 -6,5	439 -7,4	100 64	9,3 11,5	345	12.10.S	83	22.08.N	207	27.03.N					
L 10	Anna Luisenhof	1761	364/ 356	251 0,4	338 0,0	79 33	6,0 7,1	394	29.10.W	96	28.03.W	207	27.03.W					
L 11	Prüzen	1762	272/ 354	181 -3,2	242 -3,6	61 32	7,6 9,3	209	03.06.N	85	06.06.S	133	27.03.N					
L 12	Bad Doberan	1765	296/ 313	189 3,3	245 3,4	86 45	2,2 2,7	186	10.07.W	94	21.03.O	153	27.03.W					
L 15	Zölkow	1753	361/ 365	266 -8,3	344 -9,5	112 72	12,8 15,8	257	12.01.W	114	14.03.O	204	27.03.O					
L 19	Dettmannsdorf	1756	365/ 326	386 -6,5	518 -7,3	136 49	12,6 15,2	573	12.11.W	127	19.12.O	313	27.03.O					
L 20	Nossentiner Hütte	1754	365/ 353	331 10,3	439 8,9	112 69	10,1 12,0	361	06.07.N	98	30.05.N	231	27.03.S					
L 21	Dierhagen	1763	365/ 328	176 -3,3	231 -4,1	72 36	2,3 3,1	176	03.12.S	81	25.07.S	119	27.03.S					
L 21	Bresewitz	# 1755	357/ 223	194 -5,8	244 -4,7	102 62	2,6 3,1	205	18.08.O	109	15.08.O	127	27.03.O					
L 24	Gotthun	1757	365/ 365	534 9,0	701 8,9	204 119	8,6 10,2	576	09.07.S	189	30.05.S	315	27.03.S					
L 28	Ganzkow	1772	361/ 365	255 -4,5	336 -5,9	97 54	8,0 9,6	246	02.07.W	73	22.08.O	171	27.03.W					
L 28	Hoppenwalde	1766	344/ 362	204 5,2	277 3,4	56 22	3,8 4,6	234	07.07.N	61	24.10.N	157	27.03.N					
L 29	Gustow	1758	283/ 311	107 30,5	145 30,6	36 12	2,4 3,2	268	11.05.O	100	11.04.W	64	27.03.O					
L 30	Bobbin	1764	255/ 301	201 -4,3	266 -2,6	83 35	3,0 3,9	270	23.07.W	133	15.08.W	100	27.03.W					
L 33	Bargensdorf	1767	249/ 364	119 -6,3	161 -5,8	38 15	3,4 4,1	133	02.12.O	42	09.05.O	113	27.03.W					
L 35	Stresow Siedlung	1732	363/ 365	547 2,1	734 1,1	184 74	7,1 8,5	476	23.11.N	141	08.08.S	379	27.03.S					
L 101	Glasin	1771	192/ 357	90 -15,1	121 -14,8	26 15	12,9 15,5	162	13.07.N	68	11.07.N	63	27.03.N					
L 182	Groß Kussewitz	1770	242/ 356	235 0,0	325 -0,6	46 17	6,2 7,4	366	11.06.W	123	01.08.W	194	27.03.W					
L 191	Kessin	1728	365/ 361	441 45,1	597 43,2	133 53	6,7 7,9	561	28.05.S	172	15.08.S	328	27.03.N					
L 192	Müggenthal	1759	365/ 358	296 13,0	391 12,4	99 71	9,5 11,7	348	18.06.N	103	25.07.N	189	27.03.N					
L 266	Schmollensee	# 1774	277/ -	258 -	341 -	108 41	2,5 3,2	263	11.06.O	92	13.06.W	166	27.03.O					
L 281	Schönbeck	1769	320/ 147	138 -0,7	188 -1,6	40 16	10,5 13,2	216	24.11.S	66	10.10.N	67 *	11.10.N					

GT = Anzahl gültiger Tage des Auswertebereichs mit vollständiger und plausibler Erfassung, * = durch Schätzwertverfahren errechnete Werte, ½ = DTV einer Richtung (halber GG)
 # = Zst. in der mittleren Verkehrsentwicklung nicht berücksichtigt, R: in Fahrtrichtung Norden=N, Süden=S, Westen=W, Osten=O, nv=nicht vergleichbar

Herausgeber
 Straßenbauverwaltung
 Mecklenburg-Vorpommern
 Bearbeitungsstand: 2016-06-09

Verkehrsdatenbearbeitung
 LOGOS Ingenieurplanungs GmbH
 Gerhart-Hauptmann-Str. 23
 18055 Rostock

Verkehrsdatenauswertung der Dauerzählstellen in Mecklenburg-Vorpommern

1c-2

Durchschnittlicher und maximaler Tagesverkehr - Schwerverkehr (SV)

2015

Straße Kl. Nr.	Zählstellenname	Zst.-Nr.	GT. 15/14	Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV)								Maximaler Tagesverkehr der höchstbelasteten Richtung					
				Mo-So 15/14		Mo-Fr 15/14		Sa So+Fe		Anteil Fz		Mo-Fr		Sa		So+Fei	
				Fz/24h	%	Fz/24h	%	Fz/24h	F/24h	Mo-So	Mo-Fr	Fz/24h	Datum R	Fz/24h	Datum R	Fz/24h	Datum R
Bundesstraßen																	
B 111	Pudagla	#	1681	290/ -	248 -	334 -	78 43	4,7 6,4	255 24.06.O	85 30.05.W	162 27.03.W						
B 111	Bannemin		1737	365/ 258	390 -33,4	519 -30,2	136 73	3,1 4,0	381 30.04.O	135 30.05.O	301 27.03.W						
B 191	Dömitz		1705	355/ 365	855 -1,0	1121 -1,3	322 200	14,3 18,0	841 30.11.W	259 18.07.O	536 27.03.O						
B 191	Rom		1712	352/ 364	685 -4,2	904 -5,0	249 148	11,9 13,9	603 05.10.W	213 08.08.O	528 27.03.O						
B 192	Reinstorf		1711	362/ 357	580 -2,8	764 -3,5	216 126	9,7 11,4	513 04.09.W	195 22.08.O	400 27.03.O						
B 192	Waren		1720	364/ 365	989 1,5	1320 1,1	322 180	9,8 11,7	883 01.06.W	219 30.05.O	652 27.03.O						
B 194	Poggendorf		1726	331/ 365	383 -7,0	514 -7,2	120 61	12,2 14,7	387 12.08.N	134 08.08.N	261 27.03.N						
B 195	Teldau		1703	341/ 364	81 8,0	106 7,1	30 20	7,8 9,7	78 01.07.N	27 21.11.S	55 27.03.S						
B 196	Kaiseritz		1731	191/ 215	472 -10,1	588 -10,0	260 169	4,6 5,5	519 11.11.W	223* 18.07.W	536 22.11.O						
B 197	Boldekow		1735	316/ 288	324 8,0	436 7,7	112 40	11,8 15,0	412 30.10.S	158 18.07.S	164 27.03.S						
B 198	Vietzen		1721	364/ 365	603 -2,3	788 -2,8	269 120	15,2 18,8	744 29.06.W	210 27.06.O	460 27.03.O						
B 198	Hinrichshagen		1733	349/ 365	286 -11,2	374 -11,6	117 65	16,5 19,9	312 23.11.W	109 07.11.O	169 27.03.O						
B 321	Pampow		1706	365/ 365	876 4,2	1171 3,7	282 155	8,2 9,7	778 01.06.S	201 25.04.N	601 27.03.N						
Landesstraßen																	
L 1	Klütz		1768	363/ 343	154 9,2	189 9,2	88 64	3,6 4,5	161 24.08.W	86 22.08.W	144 27.03.W						
L 3	Rützing		1752	364/ 365	287 -2,7	369 -2,9	118 89	5,9 6,8	272 24.09.S	91 22.08.N	181 27.03.S						
L 5	Renzow		1751	358/ 171	336 -6,4	449 -6,8	102 65	9,5 11,7	349 12.10.S	86 22.08.N	212 27.03.N						
L 10	Anna Luisenhof		1761	364/ 356	271 -0,4	366 -0,5	84 39	6,5 7,7	409 29.10.W	98 28.03.W	222 27.03.W						
L 11	Prüzen		1762	272/ 354	187 -2,6	249 -3,9	63 33	7,8 9,5	216 03.06.N	88 06.06.S	136 27.03.N						
L 12	Bad Doberan		1765	296/ 313	253 2,8	317 2,9	137 87	2,9 3,5	228 10.07.W	115* 08.08.W	181 27.03.W						
L 15	Zölkow		1753	361/ 365	274 -8,4	354 -9,2	116 76	13,2 16,2	261 12.01.W	116 14.03.O	209 27.03.O						
L 19	Dettmannsdorf		1756	365/ 326	391 -6,2	524 -7,1	139 51	12,7 15,4	576 12.11.W	129 19.12.O	314 27.03.W						
L 20	Nossentiner Hütte		1754	365/ 353	336 10,9	444 9,1	114 71	10,2 12,1	366 06.07.N	103 30.05.N	235 27.03.S						
L 21	Dierhagen		1763	365/ 328	210 -2,3	267 -3,3	105 65	2,8 3,6	191 13.05.N	111 25.07.N	138 27.03.S						
L 21	Bresewitz	#	1755	357/ 223	206 -5,1	258 -3,7	111 72	2,7 3,3	206 18.08.O	109 15.08.O	131 27.03.O						
L 24	Gotthun		1757	365/ 365	566 8,6	741 8,7	220 133	9,1 10,8	600 09.07.S	198 30.05.S	332 27.03.S						
L 28	Ganzkow		1772	361/ 365	289 -1,7	378 -2,8	116 68	9,1 10,8	272 02.07.W	87 22.08.O	195 27.03.W						
L 28	Hoppenwalde		1766	344/ 362	222 6,7	301 5,6	65 28	4,2 5,0	240 07.07.N	71 24.10.N	164 27.03.N						
L 29	Gustow		1758	283/ 311	128 26,7	169 26,1	50 24	2,9 3,7	280 11.05.O	110 11.04.W	79 27.03.O						
L 30	Bobbin		1764	255/ 301	253 -2,7	323 -2,1	120 75	3,8 4,7	306 23.07.W	160 15.08.W	123 27.03.W						
L 33	Bargensdorf		1767	249/ 364	143 -4,7	191 -4,5	48 22	4,1 4,9	151 02.12.O	54 09.05.O	132 27.03.W						
L 35	Stresow Siedlung		1732	363/ 365	589 3,3	787 2,1	202 96	7,6 9,1	503 23.11.N	155* 18.07.N	411 27.03.S						
L 101	Glasin		1771	192/ 357	97 -13,4	130 -13,9	28 17	13,9 16,6	172 13.07.N	69 11.07.S	69 27.03.N						
L 182	Groß Kussewitz		1770	242/ 356	249 0,4	344 -0,3	52 20	6,5 7,9	378 11.06.W	125 01.08.W	201 27.03.W						
L 191	Kessin		1728	365/ 361	472 40,9	637 39,7	145 65	7,2 8,4	583 28.05.S	180 08.08.S	347 27.03.N						
L 192	Müggenthal		1759	365/ 358	302 13,5	398 12,7	102 74	9,7 11,9	352 18.06.N	103 25.07.N	193 27.03.N						
L 266	Schmollensee	#	1774	277/ -	292 -	377 -	141 69	2,8 3,6	303 11.06.O	120 13.06.W	182 27.03.O						
L 281	Schönbeck		1769	320/ 147	149 0,0	203 -1,0	42 17	11,3 14,2	224 24.11.S	67 10.10.N	68 27.03.N						

GT = Anzahl gültiger Tage des Auswertebereichs mit vollständiger und plausibler Erfassung, * = durch Schätzwertverfahren errechnete Werte, ½ = DTV einer Richtung (halber GQ)
= Zst. in der mittleren Verkehrsentwicklung nicht berücksichtigt, R: in Fahrtrichtung Norden=N, Süden=S, Westen=W, Osten=O, nv=nicht vergleichbar

Herausgeber
Straßenbauverwaltung
Mecklenburg-Vorpommern
Bearbeitungsstand: 2016-06-09

Verkehrsdatenbearbeitung
LOGOS Ingenieurplanungs GmbH
Gerhart-Hauptmann-Str. 23
18055 Rostock

Verkehrsdatenauswertung der Dauerzählstellen in Mecklenburg-Vorpommern

1s-5

30. Spitzenstunde

2015

Straße Kl. Nr.	Zählstellenname	Zst. Nr.	GT. 15/14	Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV)				30. Spitzenstunde			
				Gesamtquerschnitt/Richtungen				Gesamtquerschnitt/Richtungen			
				Mo-So Kfz/24h	15/14 %			Mo-So Kfz/h	Stunde	R	
Bundesstraßen											
B 192	R.Neubrandenburg		364 / 365	5065	1,2			578	28.05.	16:00 O	
B 192	R.Malchow		364 / 365	5043	0,8			622	15.06.	07:00 W	
B 194	Poggendorf	1726	331 / 365	3133	-1,1			343	16.06.	16:00 -	
B 194	R.Stralsund		331 / 365	1567	-1,5			209	05.10.	16:00 N	
B 194	R.Demmin		331 / 365	1566	-0,8			182	15.04.	07:00 S	
B 195	Teldau	1703	341 / 364	1043	1,4			177	14.05.	12:00 -	
B 195	R.Boizenburg		341 / 364	515	1,8			95	07.06.	17:00 N	
B 195	R.Dömitz		341 / 364	527	0,8			89	14.05.	13:00 S	
B 196	Kaiseritz	1731	191 / 215	10311	-8,9			1331	18.07.	14:00 -	
B 196	R.Göhren		191 / 215	5212	-7,1			781	23.08.	11:00 O	
B 196	R.Bergen		191 / 215	5099	-10,6			743	19.07.	10:00 W	
B 197	Boldekow	1735	316 / 288	2755	2,6			330	26.06.	13:00 -	
B 197	R.Anklam		316 / 288	1380	2,4			194	08.08.	12:00 N	
B 197	R.Neubrandenburg		316 / 288	1374	2,8			177	04.10.	14:00 S	
B 198	Vietzen	1721	364 / 365	3964	0,7			573	28.06.	10:00 -	
B 198	R.A19		364 / 365	2002	-0,2			318	25.07.	10:00 W	
B 198	R.Neustrelitz		364 / 365	1962	1,7			285	26.07.	14:00 O	
B 198	Hinrichshagen	1733	349 / 365	1736	-2,4			194	21.08.	12:00 -	
B 198	R.Neustrelitz		349 / 365	851	-2,7			101	31.07.	13:00 W	
B 198	R.Prenzlau		349 / 365	886	-2,0			102	24.11.	16:00 O	
B 321	Pampow	1706	365 / 365	10681	2,1			1137	08.12.	16:00 -	
B 321	R.Schwerin		365 / 365	5347	2,0			614	05.11.	07:00 N	
B 321	R.Hagenow		365 / 365	5334	2,2			563	10.12.	16:00 S	
Landesstraßen											
L 1	Klütz	1768	363 / 343	4277	7,1			726	23.08.	15:00 -	
L 1	R.Wismar		363 / 343	2137	7,2			391	09.08.	15:00 O	
L 1	R.Dassow		363 / 343	2140	7,1			407	17.08.	11:00 W	
L 3	Rüting	1752	364 / 365	4878	1,8			557	05.06.	14:00 -	
L 3	R.Grevesmühlen		364 / 365	2435	1,8			309	14.07.	06:00 N	
L 3	R.Schwerin		364 / 365	2443	1,7			340	15.04.	16:00 S	
L 5	Renzow	1751	358 / 171	3535	-0,2			377	27.11.	14:00 -	
L 5	R.Wittenburg		358 / 171	1757	0,2			179	19.10.	05:00 S	
L 5	R.Schwerin		358 / 171	1779	-0,4			224	04.09.	15:00 N	
L 10	Anna Luisenhof	1761	364 / 356	4149	2,6			513	16.06.	16:00 -	
L 10	R.Wismar		364 / 356	2083	3,1			331	07.09.	16:00 W	
L 10	R.Rostock		364 / 356	2066	2,1			329	02.10.	07:00 O	
L 11	Prüzen	1762	272 / 354	2390	0,2			262	09.06.	16:00 -	
L 11	R.Bützow		272 / 354	1165	0,6			126	02.10.	15:00 N	
L 11	R.Krakow am See		272 / 354	1225	-0,2			145	14.07.	16:00 S	
L 12	Bad Doberan	1765	296 / 313	8763	2,6			1077	20.08.	16:00 -	
L 12	R.Rostock		296 / 313	4371	2,8			623	08.08.	16:00 O	
L 12	R.Kühlungsborn		296 / 313	4392	2,4			612	17.07.	15:00 W	
L 15	Zölchow	1753	361 / 365	2081	-2,3			247	09.10.	16:00 -	

GT = Anzahl gültiger Tage des Auswertebereichs mit vollständiger und plausibler Erfassung, * = durch Schätzwertverfahren errechnete Werte
= Zst. in der mittleren Verkehrsentwicklung nicht berücksichtigt, R: in Fahrtrichtung Norden=N, Süden=S, Westen=W, Osten=O, nv=nicht vergleichbar

Herausgeber
Straßenbauverwaltung
Mecklenburg-Vorpommern
Bearbeitungsstand: 2016-06-09

Verkehrsdatenbearbeitung
LOGOS Ingenieurplanungs GmbH
Gerhart-Hauptmann-Str. 23
18055 Rostock

Verkehrsdatenauswertung der Dauerzählstellen in Mecklenburg-Vorpommern

2a-3

Durchschnittlicher Kfz-Tagesverkehr und Anteile von 8+1 Fahrzeugarten Mo-So

2015

Straße	Zählstelle	Nummer	Alle Wochentage (Montag-Sonntag)													
			GT	Kfz	PkwG	Pkw	Lfw	Krad	PkwA	Bus	Lkw	LkwK	Sattel-Kfz	nk Kfz	SGV	SV
Bundesstraßen																
B 191	Rom	1712	352	5754	4959	4398	505	56	92	46	229	411	283	18	640	685
					86,2%	76,4%	8,8%	1,0%	1,6%	0,8%	4,0%	7,1%	4,9%	0,3%	11,1%	11,9%
B 192	Reinstorf	1711	362	6002	5314	4610	660	44	85	30	239	311	189	23	550	580
					88,5%	76,8%	11,0%	0,7%	1,4%	0,5%	4,0%	5,2%	3,1%	0,4%	9,2%	9,7%
B 192	Waren	1720	364	10109	8946	8150	715	82	160	48	369	573	375	13	941	989
					88,5%	80,6%	7,1%	0,8%	1,6%	0,5%	3,7%	5,7%	3,7%	0,1%	9,3%	9,8%
B 194	Poggendorf	1726	331	3133	2679	2399	249	31	62	20	171	192	131	9	363	383
					85,5%	76,6%	7,9%	1,0%	2,0%	0,6%	5,5%	6,1%	4,2%	0,3%	11,6%	12,2%
B 195	Teldau	1703	341	1043	936	762	114	60	21	5	44	32	23	4	76	81
					89,7%	73,1%	10,9%	5,8%	2,0%	0,5%	4,2%	3,1%	2,2%	0,4%	7,3%	7,8%
B 196	Kaiseritz	1731	191	10311	9713	8702	964	46	93	59	313	100	72	33	413	472
					94,2%	84,4%	9,3%	0,4%	0,9%	0,6%	3,0%	1,0%	0,7%	0,3%	4,0%	4,6%
B 197	Boldekow	1735	316	2755	2368	2133	204	31	57	9	116	200	150	6	315	324
					86,0%	77,4%	7,4%	1,1%	2,1%	0,3%	4,2%	7,3%	5,4%	0,2%	11,4%	11,8%
B 198	Vietzen	1721	364	3964	3265	2813	388	63	75	15	176	412	275	21	588	603
					82,4%	71,0%	9,8%	1,6%	1,9%	0,4%	4,4%	10,4%	6,9%	0,5%	14,8%	15,2%
B 198	Hinrichshagen	1733	349	1736	1396	1187	181	28	37	8	84	195	153	17	279	286
					80,4%	68,4%	10,4%	1,6%	2,1%	0,5%	4,8%	11,2%	8,8%	1,0%	16,1%	16,5%
B 321	Pampow	1706	365	10681	9661	8424	1181	56	115	26	372	478	324	29	850	876
					90,5%	78,9%	11,1%	0,5%	1,1%	0,2%	3,5%	4,5%	3,0%	0,3%	8,0%	8,2%
Landesstraßen																
L 1	Klütz	1768	363	4277	4078	3653	368	57	35	17	104	32	23	10	136	154
					95,3%	85,4%	8,6%	1,3%	0,8%	0,4%	2,4%	0,7%	0,5%	0,2%	3,2%	3,6%
L 3	Rüting	1752	364	4878	4522	3955	517	49	53	13	133	141	85	16	274	287
					92,7%	81,1%	10,6%	1,0%	1,1%	0,3%	2,7%	2,9%	1,7%	0,3%	5,6%	5,9%
L 5	Renzow	1751	358	3535	3120	2699	387	33	63	7	136	193	144	16	329	336
					88,3%	76,4%	10,9%	0,9%	1,8%	0,2%	3,8%	5,5%	4,1%	0,5%	9,3%	9,5%
L 10	Anna Luisenhof	1761	364	4149	3808	3291	462	55	58	21	136	114	76	12	251	271
					91,8%	79,3%	11,1%	1,3%	1,4%	0,5%	3,3%	2,7%	1,8%	0,3%	6,0%	6,5%
L 11	Prüzen	1762	272	2390	2144	1873	248	23	49	6	103	79	54	10	181	187
					89,7%	78,4%	10,4%	1,0%	2,1%	0,3%	4,3%	3,3%	2,3%	0,4%	7,6%	7,8%
L 12	Bad Doberan	1765	296	8763	8118	7595	461	62	289	64	110	80	15	104	189	253
					92,6%	86,7%	5,3%	0,7%	3,3%	0,7%	1,3%	0,9%	0,2%	1,2%	2,2%	2,9%
L 15	Zölkow	1753	361	2081	1758	1556	177	25	39	8	106	160	108	10	266	274
					84,5%	74,8%	8,5%	1,2%	1,9%	0,4%	5,1%	7,7%	5,2%	0,5%	12,8%	13,2%
L 19	Dettmannsdorf	1756	365	3068	2560	2338	202	20	53	5	99	287	161	65	386	391
					83,4%	76,2%	6,6%	0,7%	1,7%	0,2%	3,2%	9,4%	5,2%	2,1%	12,6%	12,7%
L 20	Nossentiner Hütte	1754	365	3289	2876	2481	348	47	51	4	153	178	113	27	331	336
					87,4%	75,4%	10,6%	1,4%	1,6%	0,1%	4,7%	5,4%	3,4%	0,8%	10,1%	10,2%
L 21	Dierhagen	1763	365	7564	7130	6762	332	36	145	34	107	69	10	79	176	210
					94,3%	89,4%	4,4%	0,5%	1,9%	0,4%	1,4%	0,9%	0,1%	1,0%	2,3%	2,8%
L 21	Bresewitz	1755	357	7521	7108	6628	431	49	136	13	124	69	21	71	194	206
					94,5%	88,1%	5,7%	0,7%	1,8%	0,2%	1,6%	0,9%	0,3%	0,9%	2,6%	2,7%
L 24	Gotthun	1757	365	6243	5561	5045	455	62	95	32	215	319	216	20	534	566
					89,1%	80,8%	7,3%	1,0%	1,5%	0,5%	3,4%	5,1%	3,5%	0,3%	8,6%	9,1%
L 28	Ganzkow	1772	361	3181	2708	2467	231	10	159	34	65	190	65	25	255	289
					85,1%	77,6%	7,3%	0,3%	5,0%	1,1%	2,0%	6,0%	2,0%	0,8%	8,0%	9,1%
L 28	Hoppenwalde	1766	344	5308	4946	4616	294	36	80	19	98	106	50	60	204	222
					93,2%	87,0%	5,5%	0,7%	1,5%	0,4%	1,8%	2,0%	0,9%	1,1%	3,8%	4,2%
L 29	Gustow	1758	283	4394	3986	3798	142	45	181	21	57	50	13	99	107	128
					90,7%	86,4%	3,2%	1,0%	4,1%	0,5%	1,3%	1,1%	0,3%	2,3%	2,4%	2,9%
L 30	Bobbin	1764	255	6663	5996	5601	377	18	302	52	105	96	28	112	201	253
					90,0%	84,1%	5,7%	0,3%	4,5%	0,8%	1,6%	1,4%	0,4%	1,7%	3,0%	3,8%
L 33	Bargensdorf	1767	249	3529	3252	3020	196	36	96	24	58	61	23	38	119	143
					92,2%	85,6%	5,6%	1,0%	2,7%	0,7%	1,6%	1,7%	0,7%	1,1%	3,4%	4,1%

GT = Anzahl gültiger Tage des Auswertebereichs mit vollständiger und plausibler Erfassung, 1/2 = DTW einer Richtung (halber GQ)

SGV = Schwerer Güterverkehr: Lkw+LkwA+Sattel-Kfz, PkwG = Pkw+Lfw+Krad, LkwK = lkwA + Sattel-Kfz, SV = Schwerverkehr: SGV + Bus

Herausgeber
Straßenbauverwaltung
Mecklenburg-Vorpommern
Bearbeitungsstand: 2016-06-09

Verkehrsdatenbearbeitung
LOGOS Ingenieurplanungs GmbH
Gerhart-Hauptmann-Str. 23
18055 Rostock

Verkehrsdatenauswertung der Dauerzählstellen in Mecklenburg-Vorpommern

2b-3

Durchschnittlicher Kfz-Tagesverkehr und Anteile von 8+1 Fahrzeugarten Mo-Fr

2015

Straße	Zählstelle	Nr.	Montag-Freitag												Sonn- und Feiertage						
			GT	Kfz	PkwG	Pkw	Lfw	Krad	PkwA	Bus	Lkw	LkwK	S-Kfz	nk Kfz	GT	Kfz	PkwG	Krad	PkwA	Bus	SGV
Bundesstraßen																					
B 191	Rom	1712	244	6494	5471	4819	605	48	99	57	299	548	378	20	61	3740	3517	80	63	18	130
					84,2%	74,2%	9,3%	0,7%	1,5%	0,9%	4,6%	8,4%	5,8%	0,3%			94,0%	2,1%	1,7%	0,5%	3,5%
B 192	Reinstorf	1711	250	6730	5846	5019	795	32	95	36	312	416	255	25	63	3850	3659	76	51	17	109
					86,9%	74,6%	11,8%	0,5%	1,4%	0,5%	4,6%	6,2%	3,8%	0,4%			95,0%	2,0%	1,3%	0,4%	2,8%
B 192	Waren	1720	253	11301	9789	8872	856	60	176	62	488	770	504	16	63	6556	6272	125	98	14	167
					86,6%	78,5%	7,6%	0,5%	1,6%	0,5%	4,3%	6,8%	4,5%	0,1%			95,7%	1,9%	1,5%	0,2%	2,5%
B 194	Poggendorf	1726	229	3498	2909	2583	304	22	66	25	228	260	174	9	58	2116	2005	54	43	7	54
					83,2%	73,8%	8,7%	0,6%	1,9%	0,7%	6,5%	7,4%	5,0%	0,3%			94,8%	2,6%	2,0%	0,3%	2,6%
B 195	Teldau	1703	235	1095	962	800	132	30	22	7	55	44	31	5	60	938	898	165	16	0	19
					87,9%	73,1%	12,1%	2,7%	2,0%	0,6%	5,0%	4,0%	2,8%	0,5%			95,7%	17,6%	1,7%	0,0%	2,0%
B 196	Kaiseritz	1731	133	10644	9912	8765	1109	39	106	62	397	130	92	37	33	8912	8666	57	55	51	118
					93,1%	82,3%	10,4%	0,4%	1,0%	0,6%	3,7%	1,2%	0,9%	0,3%			97,2%	0,6%	0,6%	0,6%	1,3%
B 197	Boldekow	1735	218	2913	2413	2151	239	24	57	11	155	270	202	7	56	2187	2101	54	43	3	38
					82,8%	73,8%	8,2%	0,8%	2,0%	0,4%	5,3%	9,3%	6,9%	0,2%			96,1%	2,5%	2,0%	0,1%	1,7%
B 198	Vietzen	1721	252	4200	3315	2828	439	48	74	18	223	547	366	23	63	3310	3105	103	67	8	112
					78,9%	67,3%	10,5%	1,1%	1,8%	0,4%	5,3%	13,0%	8,7%	0,5%			93,8%	3,1%	2,0%	0,2%	3,4%
B 198	Hinrichshagen	1733	241	1884	1452	1213	216	23	39	10	108	256	200	20	61	1303	1202	38	27	1	64
					77,1%	64,4%	11,5%	1,2%	2,1%	0,5%	5,7%	13,6%	10,6%	1,1%			92,2%	2,9%	2,1%	0,1%	4,9%
B 321	Pampow	1706	253	12067	10735	9242	1443	49	128	33	482	656	444	33	63	6603	6363	77	66	12	143
					89,0%	76,6%	12,0%	0,4%	1,1%	0,3%	4,0%	5,4%	3,7%	0,3%			96,4%	1,2%	1,0%	0,2%	2,2%
Landesstraßen																					
L 1	Klütz	1768	251	4209	3972	3530	402	40	37	19	127	42	30	11	63	4308	4213	113	24	12	52
					94,4%	83,9%	9,6%	1,0%	0,9%	0,5%	3,0%	1,0%	0,7%	0,3%			97,8%	2,6%	0,6%	0,3%	1,2%
L 3	Rüting	1752	252	5399	4955	4281	633	40	58	18	173	178	111	17	63	3580	3445	80	35	3	86
					91,8%	79,3%	11,7%	0,7%	1,1%	0,3%	3,2%	3,3%	2,1%	0,3%			96,2%	2,2%	1,0%	0,1%	2,4%
L 5	Renzow	1751	247	3833	3301	2813	462	27	66	10	176	263	197	17	63	2804	2680	54	47	2	64
					86,1%	73,4%	12,1%	0,7%	1,7%	0,3%	4,6%	6,9%	5,1%	0,4%			95,6%	1,9%	1,7%	0,1%	2,3%
L 10	Anna Luisenhof	1761	252	4758	4309	3699	568	42	68	28	180	157	106	15	63	2399	2334	94	23	6	33
					90,6%	77,7%	11,9%	0,9%	1,4%	0,6%	3,8%	3,3%	2,2%	0,3%			97,3%	3,9%	1,0%	0,3%	1,4%
L 11	Prüzen	1762	187	2614	2299	1988	296	15	53	8	135	107	74	12	49	1744	1677	47	29	1	32
					87,9%	76,1%	11,3%	0,6%	2,0%	0,3%	5,2%	4,1%	2,8%	0,5%			96,2%	2,7%	1,7%	0,1%	1,8%
L 12	Bad Doberan	1765	203	9170	8427	7843	537	47	326	72	141	104	20	100	53	7442	7067	103	180	42	45
					91,9%	85,5%	5,9%	0,5%	3,6%	0,8%	1,5%	1,1%	0,2%	1,1%			95,0%	1,4%	2,4%	0,6%	0,6%
L 15	Zölkow	1753	249	2181	1776	1550	207	19	40	10	135	209	141	11	63	1815	1697	42	34	4	72
					81,4%	71,1%	9,5%	0,9%	1,8%	0,5%	6,2%	9,6%	6,5%	0,5%			93,5%	2,3%	1,9%	0,2%	4,0%
L 19	Dettmannsdorf	1756	253	3404	2746	2483	249	14	58	6	127	391	219	75	63	2074	1955	36	32	2	49
					80,7%	72,9%	7,3%	0,4%	1,7%	0,2%	3,7%	11,5%	6,4%	2,2%			94,3%	1,7%	1,5%	0,1%	2,4%
L 20	Nossentiner Hütte	1754	253	3657	3122	2677	409	36	55	6	198	241	153	35	63	2107	2000	65	29	1	69
					85,4%	73,2%	11,2%	1,0%	1,5%	0,2%	5,4%	6,6%	4,2%	1,0%			94,9%	3,1%	1,4%	0,0%	3,3%
L 21	Dierhagen	1763	253	7467	6968	6558	383	26	153	36	143	88	14	79	63	7597	7335	64	119	30	36
					93,3%	87,8%	5,1%	0,3%	2,0%	0,5%	1,9%	1,2%	0,2%	1,1%			96,6%	0,8%	1,6%	0,4%	0,5%
L 21	Bresewitz	1755	246	7747	7262	6716	506	39	150	14	161	83	27	77	63	6598	6383	77	91	10	62
					93,7%	86,7%	6,5%	0,5%	1,9%	0,2%	2,1%	1,1%	0,3%	1,0%			96,7%	1,2%	1,4%	0,2%	0,9%
L 24	Gotthun	1757	253	6891	6025	5445	536	43	101	40	280	421	286	24	63	4436	4227	107	67	13	119
					87,4%	79,0%	7,8%	0,6%	1,5%	0,6%	4,1%	6,1%	4,2%	0,3%			95,3%	2,4%	1,5%	0,3%	2,7%
L 28	Ganzkow	1772	249	3498	2907	2616	282	8	188	42	87	248	85	25	63	2299	2131	16	79	14	54
					83,1%	74,8%	8,1%	0,2%	5,4%	1,2%	2,5%	7,1%	2,4%	0,7%			92,7%	0,7%	3,4%	0,6%	2,3%
L 28	Hoppenwalde	1766	238	6041	5574	5177	366	31	94	24	132	145	68	71	60	3192	3099	47	34	6	22
					92,3%	85,7%	6,1%	0,5%	1,6%	0,4%	2,2%	2,4%	1,1%	1,2%			97,1%	1,5%	1,1%	0,2%	0,7%
L 29	Gustow	1758	196	4521	4054	3848	171	35	208	24	77	67	17	91	48	3708	3478	70	100	12	12
					89,7%	85,1%	3,8%	0,8%	4,6%	0,5%	1,7%	1,5%	0,4%	2,0%			93,8%	1,9%	2,7%	0,3%	0,3%
L 30	Bobbin	1764	177	6906	6136	5688	432	16	338	57	138	127	38	110	45	5588	5220	22	184	40	35
					88,9%	82,4%	6,3%	0,2%	4,9%	0,8%	2,0%	1,8%	0,6%	1,6%			93,4%	0,4%	3,3%	0,7%	0,6%
L 33	Bargensdorf	1767	171	3897	3551	3282	239	31	114	30	79	81	31	41	42	2370	2280	46	37	7	15
					91,1%	84,2%	6,1%	0,8%	2,9%	0,8%	2,0%	2,1%	0,8%	1,1%			96,2%	1,9%	1,6%	0,3%	0,6%

GT = Anzahl gültiger Tage des Auswertebereichs mit vollständiger und plausibler Erfassung, 1/2 = DTW einer Richtung (halber GQ)
 SGV = Schwerer Güterverkehr: Lkw+LkwA+Sattel-Kfz, PkwG = Pkw+Lfw+Krad, LkwK = lkwA + Sattel-Kfz. SV = Schwerverkehr: SGV + Bus

Herausgeber
 Straßenbauverwaltung
 Mecklenburg-Vorpommern
 Bearbeitungsstand: 2016-06-09

Verkehrsdatenbearbeitung
 LOGOS Ingenieurplanungs GmbH
 Gerhart-Hauptmann-Str. 23
 18055 Rostock

Verkehrsdatenauswertung der Dauerzählstellen in Mecklenburg-Vorpommern

3-2

Mittlere stündliche Verkehrsstärken Tag(Mt)/Nacht(Mn), Anteil Lkw(>3,5t) und Spitzenstunden

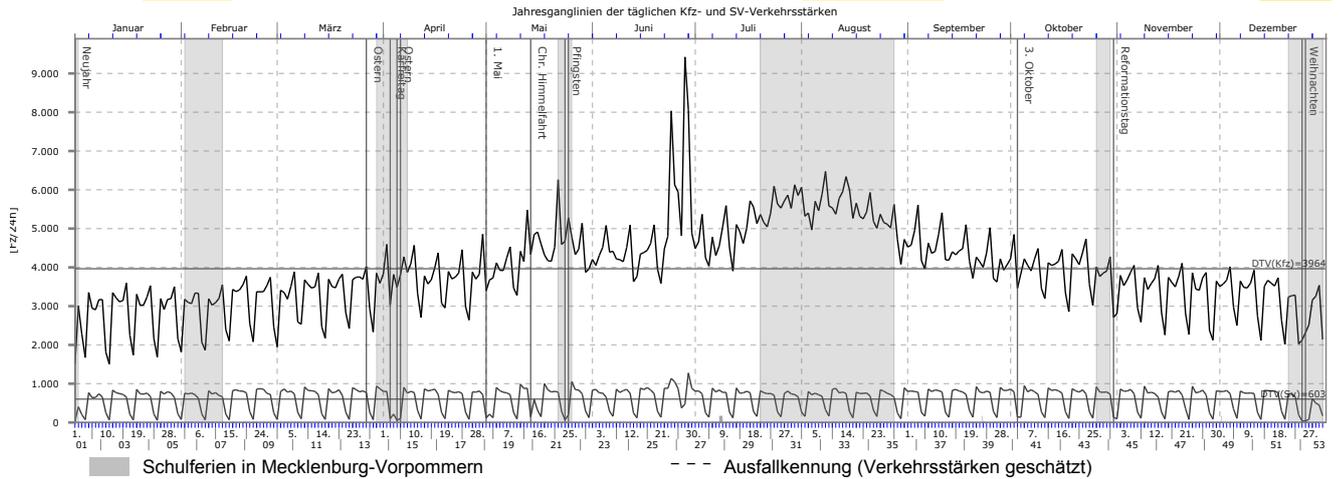
2015

Straße Kl. Nr.	Zählstellenname	Zst. Nr.	Tag		Nacht		Mittlere Spitzenstunde																	
			Mt		Mn		Montag - Freitag												Sonn- und Feiertag					
			Kfz/h	Pt	Kfz/h	Pn	GQ	Ant.	R1	Ant.	RA	R	R2	Ant.	RA	R	GQ	R1	RA	R	R2	RA	R	
				Kfz/h	SV	Kfz/h	SV	%	Kfz/h	SV	%	Kfz/h	SV	%	Kfz/h	Kfz/h	%	Kfz/h	%					
Bundesstraßen																								
B 111	Pudagla	1681	312	4.8	29	3.6	484	4,5	286	4,1	61	O	251	6,9	56	W	543	343	68	O	288	55	W	
B 111	Bannemin	1737	739	3.1	85	3.8	1103	2,7	594	2,1	56	O	569	3,4	54	W	1124	626	58	O	641	63	W	
B 191	Dömitz	1705	345	13.1	59	28.3	528	12,9	323	10,5	62	O	262	14,4	60	W	600	286	50	O	331	56	W	
B 191	Rom	1712	331	10.9	57	23.5	560	9,3	313	10,1	65	W	326	7,9	59	O	349	203	59	W	168	50	O	
B 192	Reinstorf	1711	346	9.1	59	16.0	608	8,4	377	7,9	62	O	335	11,3	65	W	374	185	51	O	208	57	W	
B 192	Waren	1720	585	8.9	93	21.0	958	7,9	531	6,5	56	O	549	10,0	64	W	623	324	53	O	326	54	W	
B 194	Poggendorf	1726	182	11.6	27	21.1	311	10,7	186	11,2	60	N	161	13,4	63	S	212	110	53	N	111	54	S	
B 195	Teldau	1703	59	7.9	13	6.9	94	7,6	50	8,4	74	N	61	6,4	66	S	116	69	62	N	65	63	S	
B 196	Kaiseritz	1731	612	4.5	66	5.5	935	4,3	469	3,7	53	O	506	5,3	55	W	891	523	60	O	512	62	W	
B 197	Boldekow	1735	162	11.0	20	24.2	258	10,7	129	10,9	52	N	138	12,2	54	S	229	117	54	N	135	64	S	
B 198	Vietzen	1721	230	13.7	35	35.2	359	13,5	182	15,2	53	W	193	13,7	56	O	334	191	59	W	160	50	O	
B 198	Hinrichshagen	1733	100	15.1	16	33.3	165	15,9	86	17,1	54	W	86	15,1	55	O	130	71	57	W	67	54	O	
B 321	Pampow	1706	601	7.8	134	12.2	1057	6,0	561	6,6	55	N	518	6,1	50	S	620	303	51	N	352	59	S	
Landesstraßen																								
L 1	Klütz	1768	256	3.5	22	5.1	394	3,3	205	2,6	54	O	216	4,0	57	W	526	278	54	O	282	59	W	
L 3	Rützing	1752	281	5.5	48	10.6	507	4,4	268	5,0	59	N	293	4,2	58	S	368	201	60	N	217	61	S	
L 5	Renzow	1751	199	9.4	44	10.6	335	8,5	159	10,4	53	S	191	7,4	58	N	269	149	58	S	141	56	N	
L 10	Anna Luisenhof	1761	245	6.4	28	9.1	452	5,2	294	5,1	66	W	287	6,0	74	O	245	133	56	W	128	54	O	
L 11	Prüzen	1762	140	7.5	19	13.2	237	6,3	113	7,2	49	N	129	6,4	54	S	180	95	54	N	93	54	S	
L 12	Bad Doberan	1765	519	2.8	58	5.0	812	2,2	425	3,3	57	O	457	1,8	57	W	802	436	60	O	444	57	W	
L 15	Zölkow	1753	119	11.5	21	32.1	191	11,0	98	13,8	63	W	116	10,6	62	O	187	115	64	W	88	51	O	
L 19	Dettmannsdorf	1756	177	11.9	29	22.3	332	10,0	182	9,3	55	O	169	10,2	59	W	218	109	55	O	136	64	W	
L 20	Nossentiner Hütte	1754	193	9.2	25	25.6	326	7,4	162	9,6	53	N	173	6,1	54	S	220	112	54	N	115	55	S	
L 21	Dierhagen	1763	453	2.7	39	4.5	687	2,9	352	3,0	56	N	392	2,8	58	S	823	449	57	N	487	64	S	
L 21	Bresewitz	1755	448	2.6	43	6.0	707	2,6	386	3,7	63	O	431	2,2	62	W	734	384	57	O	419	60	W	
L 24	Gotthun	1757	363	8.2	55	20.5	605	7,0	300	6,6	51	N	315	7,9	53	S	445	221	52	N	237	54	S	
L 28	Ganzkow	1772	185	8.3	28	19.9	315	7,9	157	8,3	53	O	173	6,1	56	W	227	123	57	O	117	53	W	
L 28	Hoppenwalde	1766	311	4.1	42	5.4	534	3,2	270	3,5	51	N	274	3,3	52	S	330	182	57	N	174	55	S	
L 29	Gustow	1758	268	2.9	14	3.3	461	3,0	216	4,0	55	W	289	2,3	64	O	454	271	66	W	235	55	O	
L 30	Bobbin	1764	400	3.7	32	7.4	654	3,3	357	3,5	56	O	337	2,8	53	W	617	342	57	O	311	53	W	
L 33	Bargensdorf	1767	210	4.0	21	5.8	378	3,1	210	3,2	56	O	180	4,1	53	W	246	129	54	O	130	55	W	
L 35	Stresow Siedlung	1732	453	7.4	61	10.9	784	6,5	441	9,2	67	N	502	5,9	64	S	505	261	54	N	256	52	S	
L 101	Glasin	1771	41	14.1	5	9.4	73	14,4	41	13,6	58	N	36	16,2	52	S	50	28	57	N	25	53	S	
L 182	Groß Kussewitz	1770	212	6.8	52	4.5	392	6,9	258	4,7	69	W	236	5,3	76	O	207	112	57	W	112	56	O	
L 191	Kessin	1728	379	7.1	63	8.7	705	6,0	366	5,9	53	S	346	6,5	49	N	356	200	57	S	166	49	N	
L 192	Müggenthal	1759	182	9.3	27	14.7	316	7,7	174	6,2	55	N	149	9,6	49	S	262	134	53	N	141	55	S	
L 266	Schmollensee	1774	613	2.8	60	4.3	973	3,0	504	3,4	53	O	505	2,5	54	W	949	496	54	O	517	57	W	
L 281	Schönbeck	1769	78	10.9	9	17.9	130	10,4	67	12,6	54	S	70	10,6	55	N	108	63	61	S	52	51	N	

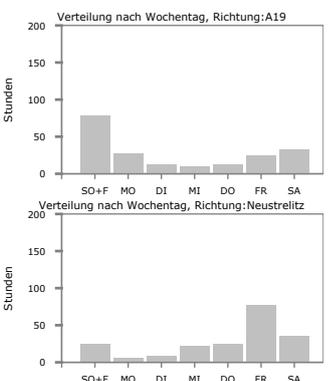
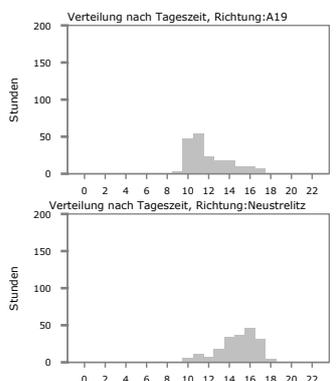
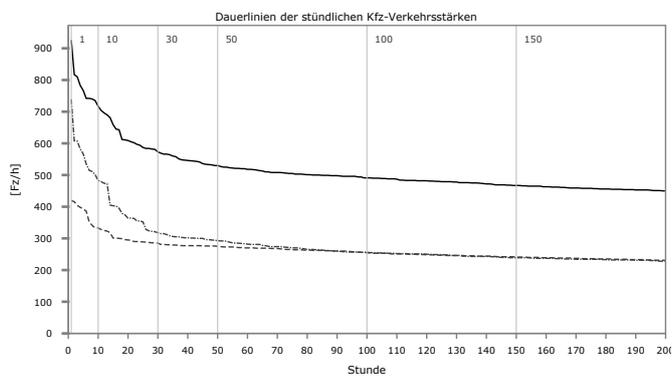
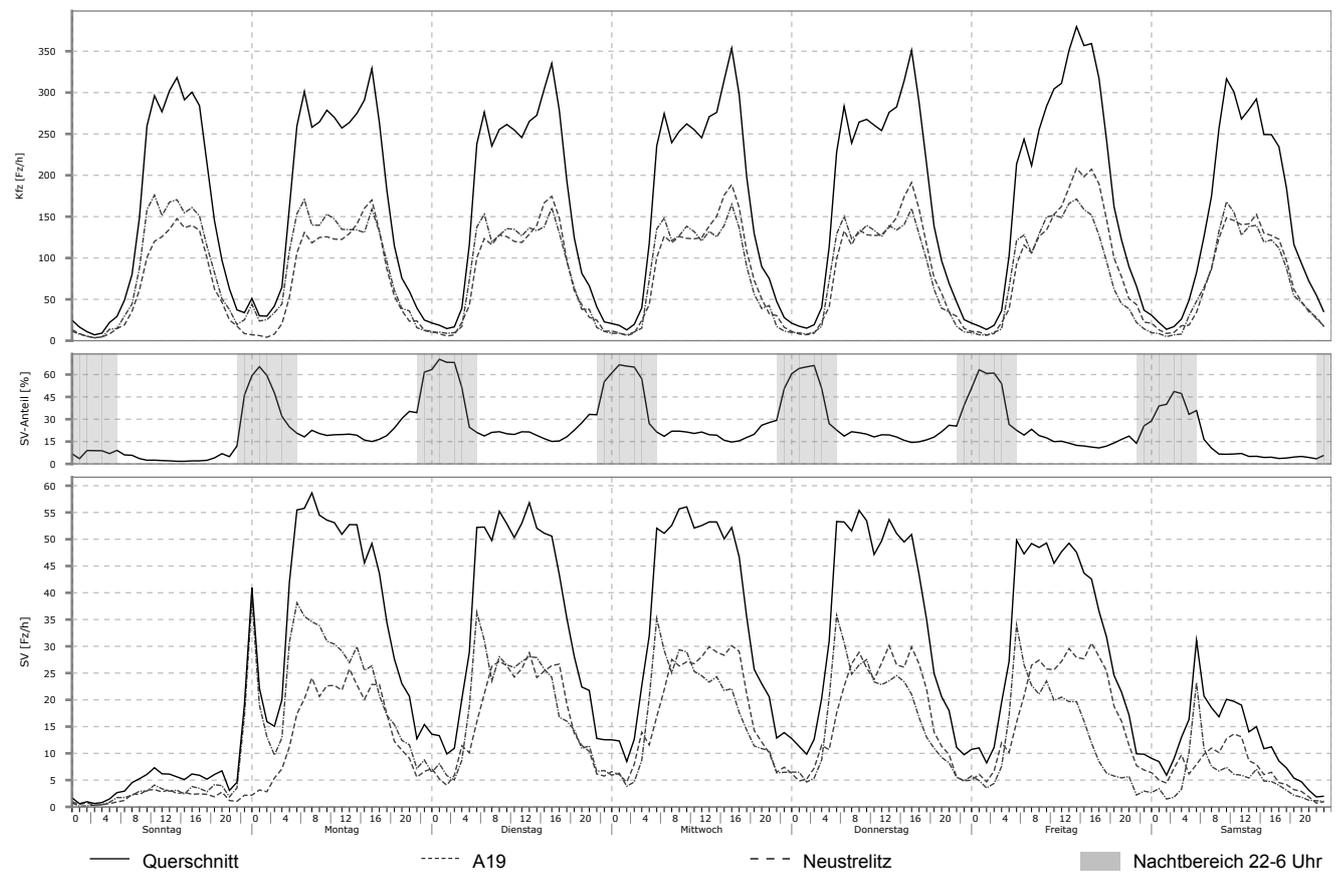
R1 = 1.Richtung, R2 = 2.Richtung, Q = Querschnitt, % = DTW einer Richtung (halber GQ), RA = Richtungsanteil, R: in Fahrtrichtung Norden=N, Süden=S, Westen=W, Osten=O, Tag: 6-22 Uhr / Nacht: 22-6 Uhr, Pt = Prozentualer Anteil des Schwerverkehrs >3,5t tags, Pn = Prozentualer Anteil des Schwerverkehrs >3,5t nachts

Herausgeber
Straßenbauverwaltung
Mecklenburg-Vorpommern
Bearbeitungsstand: 2016-06-09

Verkehrsdatenbearbeitung
LOGOS Ingenieurplanungs GmbH
Gerhart-Hauptmann-Str. 23
18055 Rostock



Mittlere Tagesganglinien der stündlichen Kfz- und Sv-Verkehrsstärken sowie Sv-Anteile (Normalwochen)



Geschwindigkeitsganglinien der Pkw- und Lkw-Ähnlichen Fahrzeuge

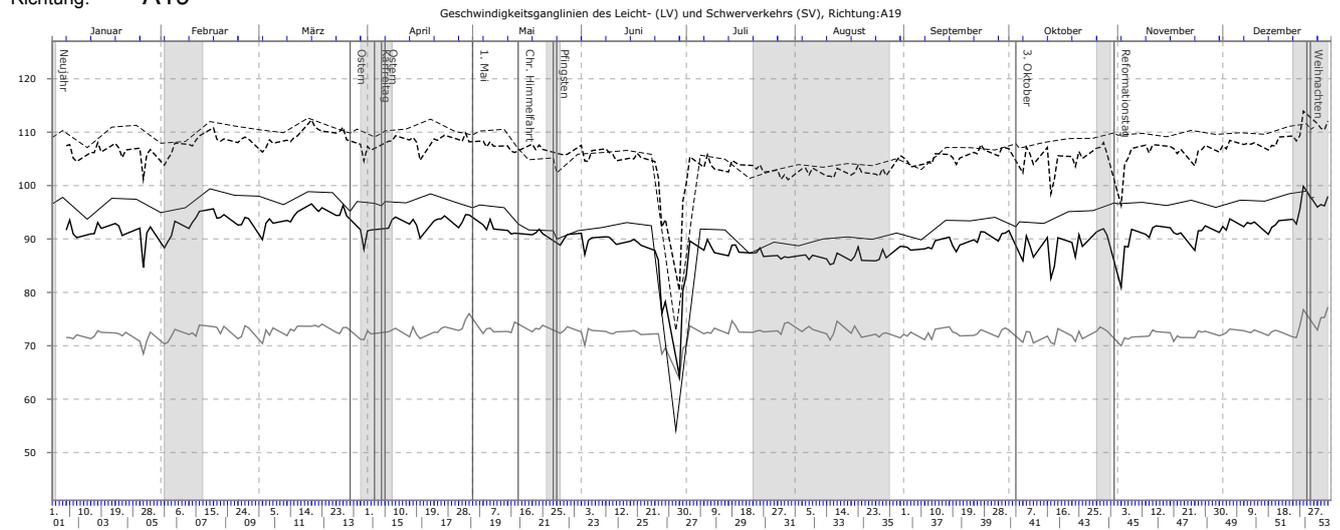
2015

Zählstelle: Vietzen

TK-/Zst.-Nr.: 26421721

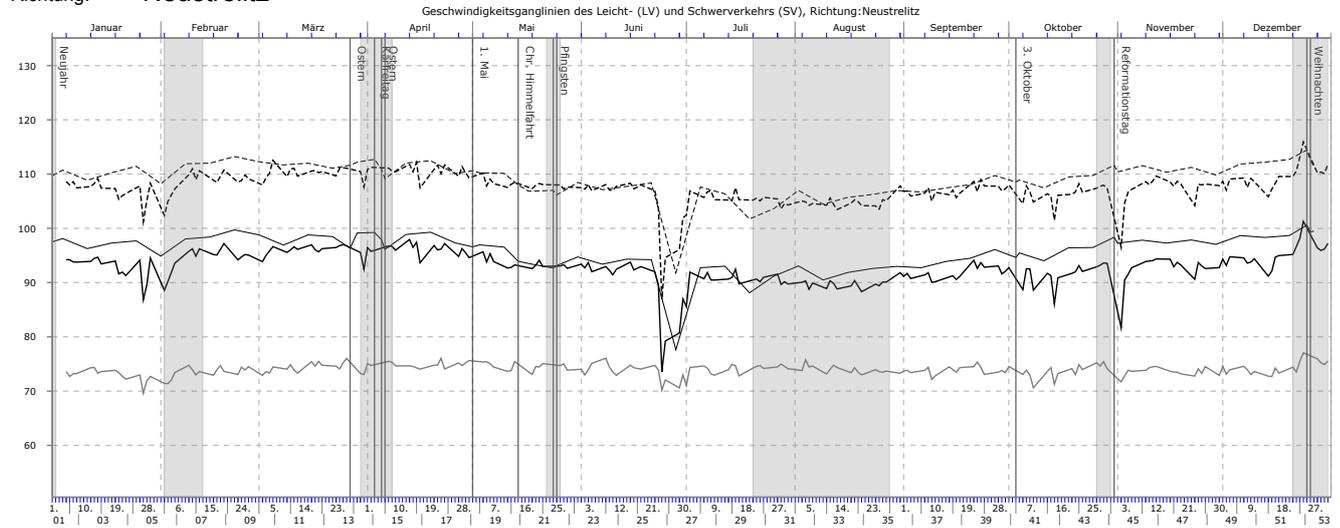
B 198

Richtung: A19



Uhr	Pkw-Ähnliche (PkwÄ)*					Lkw-Ähnliche**					Legend								
	Anzahl	V _m	V ₈₅ [km/h]	s	%Anteil >80 >100	Anzahl	V _m	V ₈₅ [km/h]	s	%Anteil >80 >100		Anzahl	V _m	V ₈₅ [km/h]	s	%Anteil >60 >80			
	Montag-Freitag (253 Tage)					Sonn- und Feiertage (62 Tage)					Montag-Freitag (253 Tage)								
0-4	20	91,8	109	16,6	80	31	25	88,1	106	17,0	73	23	33	73,4	84	8,8	98	24	*Pkw-Ähnliche: Motorräder, Pkw, Lieferwagen und sonstige Fahrzeuge **Lkw-Ähnliche: Lkw ohne und mit Anhänger, Sattel-Kfz, Pkw mit Anhänger und Busse
7-9	195	91,4	108	15,8	79	32	68	96,4	112	15,2	90	42	57	71,9	85	11,5	97	19	
10-14	482	87,3	105	16,3	70	23	620	90,8	107	15,1	83	26	107	71,7	84	11,1	96	20	
16-18	250	90,3	107	15,5	78	27	286	92,6	108	15,4	85	31	40	73,6	87	11,9	97	25	
0-24	1649	89,8	107	16,1	76	28	1707	91,6	108	16,3	84	31	435	72,5	85	11,2	97	21	

Richtung: Neustrelitz



Uhr	Pkw-Ähnliche (PkwÄ)*					Lkw-Ähnliche**					Legend								
	Anzahl	V _m	V ₈₅ [km/h]	s	%Anteil >80 >100	Anzahl	V _m	V ₈₅ [km/h]	s	%Anteil >80 >100		Anzahl	V _m	V ₈₅ [km/h]	s	%Anteil >60 >80			
	Montag-Freitag (253 Tage)					Sonn- und Feiertage (62 Tage)					Montag-Freitag (253 Tage)								
0-4	12	91,5	110	18,2	78	33	28	93,1	109	16,1	83	34	20	77,0	88	11,7	98	37	*Pkw-Ähnliche: Motorräder, Pkw, Lieferwagen und sonstige Fahrzeuge **Lkw-Ähnliche: Lkw ohne und mit Anhänger, Sattel-Kfz, Pkw mit Anhänger und Busse
7-9	177	92,5	108	14,7	83	32	52	99,4	116	14,5	93	49	48	71,9	84	10,9	97	19	
10-14	436	90,7	107	15,3	80	28	472	93,7	108	13,7	88	33	110	72,9	86	11,3	97	23	
16-18	293	92,1	108	15,1	82	31	259	95,0	109	13,2	91	36	57	74,2	87	11,5	98	25	
0-24	1673	92,3	108	15,2	82	32	1415	94,8	109	14,0	89	36	423	74,0	87	11,6	98	26	

Schulferien in Mecklenburg-Vorpommern



Automatische Straßenverkehrszählungen

Datenauswertung Juni 2016

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV) der Kfz, des SGV und des SV an Werk- und Sonntagen sowie maximale Tageswerte, Spitzenstunden und mittlere stündliche Tag-/Nachtwerte

Verkehrsdatenauswertung der Dauerzählstellen in Mecklenburg-Vorpommern

1a-2

Durchschnittlicher und maximaler Tagesverkehr - Kraftfahrzeuge (Kfz)

Juni 2016

Straße Kl. Nr.	Zählstellenname	Zst.-Nr.	GT. 16/15	Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV)								Maximaler Tagesverkehr der höchstbelasteten Richtung					
				Mo-So 16/15		Mo-Fr 16/15		Sa 16/15		So+Fei 16/15		Mo-Fr		Sa		So+Fei	
				Kfz/24h	%	Kfz/24h	%	Kfz/24h	%	Kfz/24h	%	Kfz/24h	Datum R	Kfz/24h	Datum R	Kfz/24h	Datum R
Bundesstraßen																	
B 111	Bannemin	1737	30/ 30	14923	10,7	15068	10,3	14840	11,9	14208	12,3	9225	24.06.O	8612	25.06.O	7796	26.06.W
B 191	Dömitz	1705	30/ 30	6628	1,8	6743	1,4	5921	6,1	6705	0,0	4654	03.06.O	3374	04.06.O	4026	05.06.W
B 191	Rom	1712	30/ 30	6235	2,2	6924	3,3	4704	-0,6	3974	-3,5	4089	10.06.O	2617	18.06.O	2321	05.06.W
B 192	Reinstorf	1711	29/ 30	6422	0,7	7022	0,6	5221	1,0	4322	0,6	3951	10.06.O	2931	11.06.W	2628	05.06.W
B 192	Waren	1720	20/ 30	11047	1,3	12066	0,9	9242	4,7	7251	1,2	6599	10.06.O	4996	11.06.O	3781	12.06.W
B 194	Poggendorf	1726	30/ 26	3471	4,3	3761	2,8	2861	9,4	2482	11,5	2082	03.06.S	1579	11.06.S	1382	26.06.N
B 195	Teldau	1703	30/ 30	931	-18,8	950	-18,1	930	-3,4	832	-33,9	678	10.06.S	598	11.06.S	606	05.06.N
B 196	Kaiseritz	1731	28/ 0	13707	28,2	13864	28,6	13921	26,4	12628	27,4	8814 *	24.06.O	8246	25.06.O	7090	26.06.W
B 197	Boldekow	1735	27/ 1	2776	-3,7	2857	-3,9	2750	-1,9	2355	-4,6	1819	24.06.N	1641	25.06.N	1399	05.06.S
B 198	Vietzen	1721	30/ 30	4834	-1,7	5008	0,6	4384	4,4	4328	-18,3	4716	29.06.O	2354	04.06.O	2621	05.06.W
B 198	Hinrichshagen	1733	30/ 30	1991	10,3	2122	10,9	1771	11,4	1491	5,1	1324	03.06.O	1017	25.06.O	845	05.06.W
B 321	Pampow	1706	30/ 30	11100	0,1	12301	-0,3	8762	2,3	6830	1,7	7029	10.06.N	4694	04.06.N	3909	05.06.S
B 392	Zölkow	1753	30/ 30	2297	-0,8	2371	-0,3	2096	-0,4	2088	-4,4	1497	03.06.O	1236	04.06.O	1472	05.06.W
Landesstraßen																	
L 1	Klütz	1768	29/ 28	5019	5,5	4922	5,2	5302	9,7	5268	3,0	2880	24.06.O	2943	25.06.O	3128	05.06.W
L 3	Rützing	1752	29/ 30	5315	0,9	5769	0,2	4188	7,3	3944	-0,1	3204	23.06.S	2517	04.06.N	2691	05.06.S
L 5	Renzow	1751	30/ 30	3773	0,6	3984	1,0	3181	2,0	3202	-3,6	2389	03.06.N	1852	11.06.N	1924	12.06.S
L 10	Anna Luisenhof	1761	30/ 30	4898	4,1	5463	3,3	3812	7,9	2877	7,7	4350	13.06.O	2107	18.06.O	1600	19.06.O
L 11	Prüzen	1762	30/ 28	2549	-1,7	2744	-1,8	2198	2,6	1827	-5,7	1536	03.06.S	1293	04.06.S	1026	05.06.S
L 12	Bad Doberan	1765	30/ 24	12017	23,3	12700	26,1	10728	18,5	9554	10,3	8383	17.06.W	6801	18.06.W	5787	19.06.O
L 19	Dettmannsdorf	1756	30/ 30	3418	2,9	3721	3,2	2878	4,8	2290	-1,5	2665 *	24.06.O	1595	11.06.O	1342	05.06.W
L 20	Nossentiner Hütte	1754	30/ 30	3869	6,3	4124	4,5	3498	11,4	2836	15,8	2371	10.06.S	1985	25.06.S	1611	12.06.N
L 21	Dierhagen	1763	24/ 30	9478	5,5	9136	4,4	10635	10,1	10197	6,2	5854	24.06.N	6153	25.06.N	5954	05.06.S
L 21	Bresewitz	1755	30/ 30	9592	7,1	9559	5,4	10255	13,2	9112	11,2	5843 *	24.06.W	6262 *	25.06.W	5694	05.06.W
L 24	Gotthun	1757	30/ 30	7281	1,9	7813	1,2	6077	6,5	5563	2,8	4619	10.06.S	3263	11.06.S	3005	12.06.N
L 28	Ganzkow	1772	30/ 30	3452	3,8	3726	3,8	2926	6,7	2471	0,4	2315 *	24.06.W	1736	11.06.W	1308	05.06.O
L 28	Hoppenwalde	1766	30/ 30	6085	7,6	6699	7,0	4992	8,3	3804	12,5	3823	03.06.S	2811	04.06.S	2507	05.06.N
L 29	Gustow	1758	26/ 30	3003	-40,7	3000	-44,2	3248	-26,8	2773	-30,3	1869	03.06.O	1860	25.06.W	1824	05.06.W
L 30	Bobbin	1764	0/ 0	6271	-13,9	6298	-12,6	7072	-12,8	5322	-22,4	3791 *	24.06.W	4146 *	25.06.O	3076 *	26.06.O
L 33	Bargensdorf	1767	30/ 30	3556	-0,7	3872	-0,6	3025	-0,8	2350	-1,7	2306	21.06.W	1601	04.06.O	1293	05.06.O
L 33	Kessin	1728	30/ 30	7272	4,9	8179	4,6	5630	9,0	3928	2,6	4567	01.06.S	3008	11.06.S	2320	05.06.S
L 35	Stresow Siedlung	1732	30/ 30	8507	4,1	9305	3,9	6834	5,6	5792	4,1	5320	24.06.N	3593	25.06.N	3049	12.06.N
L 37	Hoppenrade	1715	30/ 0	3328	3,5	3600	2,5	2756	6,7	2405	8,9	2043	03.06.S	1467	25.06.N	1331	05.06.N
L 101	Glasin	1771	29/ 30	704	-13,2	742	-17,6	645	12,2	558	2,2	458	10.06.N	356	04.06.N	311	05.06.N
L 182	Groß Kussewitz	1770	30/ 28	4678	12,0	5302	13,4	3550	4,3	2374	6,7	2979 *	10.06.W	1895	11.06.W	1307	12.06.O
L 192	Müggenthal	1759	30/ 30	3286	-8,0	3475	-7,7	2765	-9,3	2767	-8,7	2413	03.06.N	1527	11.06.N	1519	12.06.S
L 266	Schmollensee	1774	29/ 24	11777	3,9	12047	5,9	11362	-8,9	10703	7,3	7515	28.06.O	5839	25.06.O	6325	26.06.W
L 281	Schönbeck	1769	18/ 19	1426	0,1	1504	-0,8	1259	-0,9	1170	9,2	942	03.06.N	697	04.06.N	668 *	05.06.S

GT = Anzahl gültiger Tage des Auswertebereichs mit vollständiger und plausibler Erfassung, * = durch Schätzwertverfahren errechnete Werte, ½ = DTV einer Richtung (halber GQ)
= Zst. in der mittleren Verkehrsentwicklung nicht berücksichtigt, R: in Fahrtrichtung Norden=N, Süden=S, Westen=W, Osten=O, nv=nicht vergleichbar

Herausgeber
Straßenbauverwaltung
Mecklenburg-Vorpommern
Bearbeitungsstand: 2016-07-19

Verkehrsdatenbearbeitung
LOGOS Ingenieurplanungs GmbH
Gerhart-Hauptmann-Str. 23
18055 Rostock

Verkehrsdatenauswertung der Dauerzählstellen in Mecklenburg-Vorpommern

1b-2

Durchschnittlicher und maximaler Tagesverkehr - Schwerer Güterverkehr (SGV)

Juni 2016

Straße Kl. Nr.	Zählstellenname	Zst.-Nr.	GT. 16/15	Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV)								Maximaler Tagesverkehr der höchstbelasteten Richtung						
				Mo-So 16/15		Mo-Fr 16/15		Sa So+Fe		Anteil	Fz	Mo-Fr		Sa		So+Fei		
				Fz/24h	%	Fz/24h	%	Fz/24h	F/24h			Mo-So	Mo-Fr	Fz/24h	Datum	R	Fz/24h	Datum
Bundesstraßen																		
B 111	Bannemin	1737	30/ 30	396	-1,0	505	-1,0	135	58	2,7	3,4	318	27.06.O	100	25.06.W	45	26.06.W	
B 191	Dömitz	1705	30/ 30	902	-0,6	1128	-0,6	333	226	13,6	16,7	746	13.06.W	221	11.06.O	158	05.06.W	
B 191	Rom	1712	30/ 30	694	2,2	881	2,1	217	137	11,1	12,7	519	27.06.W	128	18.06.O	88	26.06.W	
B 192	Reinstorf	1711	29/ 30	635	0,0	806	0,0	218	109	9,9	11,5	460	17.06.O	137	04.06.W	70	05.06.W	
B 192	Waren	1720	20/ 30	1099	5,2	1405	5,4	322	195	9,9	11,6	871	13.06.W	195 *	25.06.O	122	19.06.W	
B 194	Poggendorf	1726	30/ 26	410	4,3	527	4,4	111	65	11,8	14,0	317	14.06.N	78	25.06.N	47	26.06.N	
B 195	Teldau	1703	30/ 30	81	-4,7	101	-5,6	32	20	8,7	10,6	123	27.06.S	24	04.06.S	19	19.06.N	
B 196	Kaiseritz	1731	28/ 0	633	34,4	755	29,9	348	248	4,6	5,4	487	22.06.O	251	25.06.O	171	26.06.W	
B 197	Boldekow	1735	27/ 1	233	-22,1	300	-22,9	63	31	8,4	10,5	212 *	30.06.S	39	04.06.S	22	26.06.S	
B 198	Vietzen	1721	30/ 30	655	-0,6	812	-0,5	285	160	13,5	16,2	563	06.06.W	160	25.06.W	116	05.06.W	
B 198	Hinrichshagen	1733	30/ 30	390	43,9	486	43,8	147	103	19,6	22,9	346	03.06.O	111	04.06.O	84	12.06.W	
B 321	Pampow	1706	30/ 30	853	-10,1	1088	-10,5	273	139	7,7	8,8	633	20.06.S	160	18.06.N	93	19.06.S	
B 392	Zölkow	1753	30/ 30	284	-7,5	353	-8,3	119	70	12,4	14,9	216	27.06.W	72	04.06.O	49	05.06.W	
Landesstraßen																		
L 1	Klütz	1768	29/ 28	173	7,5	205	7,3	93	75	3,4	4,2	136	08.06.W	56	11.06.W	44	12.06.W	
L 3	Rützing	1752	29/ 30	289	-3,3	356	-4,3	120	89	5,4	6,2	211	13.06.S	73	25.06.S	55	05.06.S	
L 5	Renzow	1751	30/ 30	354	-1,1	452	-0,4	100	72	9,4	11,3	290	09.06.N	54	04.06.N	49	05.06.S	
L 10	Anna Luisenhof	1761	30/ 30	337	7,0	435	6,1	105	30	6,9	8,0	478	13.06.O	85	18.06.W	22	05.06.O	
L 11	Prüzen	1762	30/ 28	205	-11,3	262	-10,9	62	31	8,0	9,5	189	27.06.S	39	04.06.S	22	05.06.S	
L 12	Bad Doberan	1765	30/ 24	318	47,2	397	49,2	114	89	2,6	3,1	303	16.06.W	73	18.06.W	59	19.06.W	
L 19	Dettmannsdorf	1756	30/ 30	425	-8,8	546	-9,3	143	44	12,4	14,7	355	01.06.W	96	11.06.O	29	12.06.W	
L 20	Nossentiner Hütte	1754	30/ 30	348	-11,9	440	-12,2	108	80	9,0	10,7	277	17.06.S	66	18.06.S	52	26.06.N	
L 21	Dierhagen	1763	24/ 30	214	-1,8	263	-3,0	101	57	2,3	2,9	163 *	07.06.S	69	25.06.N	39	26.06.S	
L 21	Bresewitz	1755	30/ 30	202	-15,1	249	-12,3	92	55	2,1	2,6	162	03.06.O	74	04.06.O	57	05.06.O	
L 24	Gotthun	1757	30/ 30	608	-10,7	761	-10,9	213	157	8,4	9,7	472	06.06.N	135	18.06.S	95	05.06.N	
L 28	Ganzkow	1772	30/ 30	270	-3,9	338	-4,8	107	60	7,8	9,1	212	06.06.W	65	25.06.O	37	26.06.O	
L 28	Hoppenwalde	1766	30/ 30	245	7,0	320	7,7	51	25	4,0	4,8	228	13.06.N	31	04.06.S	23	05.06.N	
L 29	Gustow	1758	26/ 30	80	-50,9	103	-51,6	19	16	2,7	3,4	94	23.06.W	15	04.06.W	13	05.06.O	
L 30	Bobbin	1764	0/ 0	189	-24,4	242	-25,1	70	17	3,0	3,8	155 *	29.06.W	40 *	25.06.W	12 *	26.06.O	
L 33	Bargensdorf	1767	30/ 30	111	-13,3	142	-13,9	37	13	3,1	3,7	96	01.06.O	32	04.06.O	8	05.06.W	
L 33	Kessin	1728	30/ 30	518	-1,0	683	-0,3	83	46	7,1	8,4	522	01.06.S	52	11.06.N	30	26.06.S	
L 35	Stresow Siedlung	1732	30/ 30	607	-0,8	780	-1,4	189	75	7,1	8,4	465	24.06.S	104	04.06.S	50	12.06.S	
L 37	Hoppenrade	1715	30/ 0	305	-4,4	387	-6,5	103	57	9,2	10,8	276	29.06.N	94	25.06.N	41	26.06.N	
L 101	Glasin	1771	29/ 30	85	-21,3	108	-26,0	32	13	12,1	14,6	93	10.06.N	45	18.06.N	8	12.06.N	
L 182	Groß Kussewitz	1770	30/ 28	346	2,7	465	4,3	29	12	7,4	8,8	345	15.06.O	25	18.06.W	12	26.06.O	
L 192	Müggenthal	1759	30/ 30	317	-16,1	404	-16,2	89	69	9,6	11,6	234	16.06.N	60	04.06.N	46	26.06.N	
L 266	Schmollensee	1774	29/ 24	278	1,8	353	3,2	102	37	2,4	2,9	206	16.06.O	59	11.06.O	24	12.06.W	
L 281	Schönbeck	1769	18/ 19	117	-27,8	155	-27,6	22	9	8,2	10,3	97	02.06.S	13	04.06.S	7 *	05.06.N	

GT = Anzahl gültiger Tage des Auswertebereichs mit vollständiger und plausibler Erfassung, * = durch Schätzwertverfahren errechnete Werte, ½ = DTV einer Richtung (halber GG)
= Zst. in der mittleren Verkehrsentwicklung nicht berücksichtigt, R: in Fahrtrichtung Norden=N, Süden=S, Westen=W, Osten=O, nv=nicht vergleichbar

Herausgeber
Straßenbauverwaltung
Mecklenburg-Vorpommern
Bearbeitungsstand: 2016-07-19

Verkehrsdatenbearbeitung
LOGOS Ingenieurplanungs GmbH
Gerhart-Hauptmann-Str. 23
18055 Rostock

Verkehrsdatenauswertung der Dauerzählstellen in Mecklenburg-Vorpommern

1c-2

Durchschnittlicher und maximaler Tagesverkehr - Schwerverkehr (SV)

Juni 2016

Straße Kl. Nr.	Zählstellenname	Zst.-Nr.	GT. 16/15	Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV)								Maximaler Tagesverkehr der höchstbelasteten Richtung					
				Mo-So 16/15		Mo-Fr 16/15		Sa So+Fe		Anteil Fz		Mo-Fr		Sa		So+Fei	
				Fz/24h	%	Fz/24h	%	Fz/24h	F/24h	Mo-So	Mo-Fr	Fz/24h	Datum R	Fz/24h	Datum R	Fz/24h	Datum R
Bundesstraßen																	
B 111	Bannemin	1737	30/ 30	456	1,3	572	0,9	179	92	3,1	3,8	349	27.06.O	128	25.06.W	64	26.06.W
B 191	Dömitz	1705	30/ 30	911	-0,4	1138	-0,4	341	233	13,7	16,9	750	13.06.W	226	04.06.O	163	12.06.W
B 191	Rom	1712	30/ 30	744	1,9	942	1,8	241	159	11,9	13,6	547	06.06.W	140	18.06.O	97	26.06.W
B 192	Reinstorf	1711	29/ 30	682	1,9	865	2,2	234	126	10,6	12,3	489	22.06.W	144	04.06.W	78	05.06.W
B 192	Waren	1720	20/ 30	1154	4,7	1474	5,0	341	212	10,4	12,2	906	13.06.W	198 *	25.06.O	132	12.06.W
B 194	Poggendorf	1726	30/ 26	433	3,6	555	3,5	119	75	12,5	14,8	332	14.06.N	81	25.06.N	52	26.06.N
B 195	Teldau	1703	30/ 30	87	-5,4	109	-6,8	33	20	9,3	11,5	126	27.06.S	25	18.06.N	19	19.06.N
B 196	Kaiseritz	1731	28/ 0	716	34,1	842	30,3	414	321	5,2	6,1	543	22.06.O	286	25.06.O	214	26.06.W
B 197	Boldekow	1735	27/ 1	242	-21,9	312	-22,4	71	32	8,7	10,9	217 *	30.06.S	40	04.06.S	24	26.06.S
B 198	Vietzen	1721	30/ 30	691	-2,3	856	-1,5	305	175	14,3	17,1	611	29.06.O	178	04.06.O	135	05.06.W
B 198	Hinrichshagen	1733	30/ 30	400	41,8	499	41,8	152	105	20,1	23,5	351	03.06.O	112	04.06.O	85	12.06.W
B 321	Pampow	1706	30/ 30	882	-9,9	1123	-10,2	285	156	7,9	9,1	650	20.06.S	166	18.06.N	108	19.06.S
B 392	Zölchow	1753	30/ 30	296	-6,6	368	-7,1	124	76	12,9	15,5	222	27.06.W	76	04.06.O	52	05.06.W
Landesstraßen																	
L 1	Klütz	1768	29/ 28	198	8,8	231	7,9	115	95	3,9	4,7	151	08.06.W	68	11.06.W	58	12.06.W
L 3	Rützing	1752	29/ 30	318	0,6	391	-0,5	134	101	6,0	6,8	226	13.06.S	81	25.06.S	62	05.06.S
L 5	Renzow	1751	30/ 30	363	-0,8	463	-0,2	103	73	9,6	11,6	295	09.06.N	57	25.06.N	49	05.06.S
L 10	Anna Luisenhof	1761	30/ 30	361	5,9	466	5,2	113	36	7,4	8,5	499	13.06.O	88	18.06.W	25	05.06.O
L 11	Prüzen	1762	30/ 28	216	-11,5	276	-10,7	67	34	8,5	10,1	195	27.06.S	39	04.06.S	22	05.06.S
L 12	Bad Doberan	1765	30/ 24	419	42,5	511	45,2	180	155	3,5	4,0	374	15.06.W	112	18.06.W	105	26.06.O
L 19	Dettmannsdorf	1756	30/ 30	431	-8,7	553	-9,3	145	46	12,6	14,9	359	01.06.W	97	11.06.O	32	12.06.W
L 20	Nossentiner Hütte	1754	30/ 30	354	-11,5	449	-11,4	110	81	9,1	10,9	282	17.06.S	66	18.06.S	53	26.06.N
L 21	Dierhagen	1763	24/ 30	254	-0,8	304	-2,3	138	94	2,7	3,3	180 *	07.06.S	100	25.06.N	53	26.06.S
L 21	Bresewitz	1755	30/ 30	243	-2,4	296	-0,3	114	80	2,5	3,1	174 *	16.06.W	75	04.06.O	63	05.06.O
L 24	Gotthun	1757	30/ 30	643	-10,4	804	-10,5	227	171	8,8	10,3	489	06.06.W	148	18.06.S	101	05.06.N
L 28	Ganzkow	1772	30/ 30	325	0,9	403	-0,2	140	81	9,4	10,8	241	06.06.W	78	11.06.O	50	26.06.O
L 28	Hoppenwalde	1766	30/ 30	265	8,2	346	8,5	56	30	4,4	5,2	242	13.06.N	32	04.06.S	24	05.06.N
L 29	Gustow	1758	26/ 30	104	-46,1	131	-47,2	29	24	3,5	4,4	105	23.06.O	20	18.06.O	19	05.06.O
L 30	Bobbin	1764	0/ 0	239	-23,2	296	-23,5	108	55	3,8	4,7	190 *	29.06.W	62 *	25.06.O	34 *	26.06.O
L 33	Bargensdorf	1767	30/ 30	137	-11,6	176	-11,6	43	16	3,9	4,5	120	01.06.O	34	04.06.O	11	19.06.W
L 33	Kessin	1728	30/ 30	559	0,2	734	0,8	101	59	7,7	9,0	554	01.06.S	60	25.06.N	38	26.06.S
L 35	Stresow Siedlung	1732	30/ 30	664	-0,7	848	-1,3	215	106	7,8	9,1	507	24.06.N	115	11.06.S	61	12.06.S
L 37	Hoppenrade	1715	30/ 0	339	-4,0	427	-5,9	121	73	10,2	11,9	296	29.06.N	103	25.06.N	50	26.06.N
L 101	Glasin	1771	29/ 30	88	-26,7	112	-30,0	32	13	12,5	15,1	96	10.06.N	45	18.06.N	8	05.06.N
L 182	Groß Kussewitz	1770	30/ 28	354	0,0	475	1,5	32	14	7,6	9,0	349	15.06.O	25	18.06.W	13	26.06.O
L 192	Müggenthal	1759	30/ 30	324	-15,4	412	-15,6	95	75	9,9	11,9	238	16.06.N	63	04.06.N	48	26.06.N
L 266	Schmollensee	1774	29/ 24	331	1,8	409	2,8	152	81	2,8	3,4	241	10.06.O	89	11.06.O	47	12.06.W
L 281	Schönbeck	1769	18/ 19	130	-26,6	172	-26,5	24	9	9,1	11,4	106	02.06.S	14	18.06.N	9 *	05.06.N

GT = Anzahl gültiger Tage des Auswertebereichs mit vollständiger und plausibler Erfassung, * = durch Schätzwertverfahren errechnete Werte, ½ = DTV einer Richtung (halber GQ)
= Zst. in der mittleren Verkehrsentwicklung nicht berücksichtigt, R: in Fahrtrichtung Norden=N, Süden=S, Westen=W, Osten=O, nv=nicht vergleichbar

Herausgeber
Straßenbauverwaltung
Mecklenburg-Vorpommern
Bearbeitungsstand: 2016-07-19

Verkehrsdatenbearbeitung
LOGOS Ingenieurplanungs GmbH
Gerhart-Hauptmann-Str. 23
18055 Rostock

Verkehrsdatenauswertung der Dauerzählstellen in Mecklenburg-Vorpommern

2a-3

Durchschnittlicher Kfz-Tagesverkehr und Anteile von 8+1 Fahrzeugarten Mo-So

Juni 2016

Straße	Zählstelle	Nummer	Alle Wochentage (Montag-Sonntag)													
			GT	Kfz	PkwG	Pkw	Lfw	Krad	PkwA	Bus	Lkw	LkwK	Sattel-Kfz	nk Kfz	SGV	SV
Bundesstraßen																
B 192	Reinstorf	1711	29	6422	5617	4805	739	73	99	48	282	353	247	24	635	682
					87,5%	74,8%	11,5%	1,1%	1,5%	0,7%	4,4%	5,5%	3,8%	0,4%	9,9%	10,6%
B 192	Waren	1720	20	11047	9684	8709	823	151	192	56	423	676	436	17	1099	1154
					87,7%	78,8%	7,4%	1,4%	1,7%	0,5%	3,8%	6,1%	3,9%	0,2%	9,9%	10,4%
B 194	Poggendorf	1726	30	3471	2953	2590	296	66	77	23	204	206	134	8	410	433
					85,1%	74,6%	8,5%	1,9%	2,2%	0,7%	5,9%	5,9%	3,9%	0,2%	11,8%	12,5%
B 195	Teldau	1703	30	931	814	633	110	71	23	6	39	41	29	8	81	87
					87,4%	68,0%	11,8%	7,6%	2,5%	0,6%	4,2%	4,4%	3,1%	0,9%	8,7%	9,3%
B 196	Kaiseritz	1731	28	13707	12746	11314	1291	141	159	83	463	170	116	87	633	716
					93,0%	82,5%	9,4%	1,0%	1,2%	0,6%	3,4%	1,2%	0,8%	0,6%	4,6%	5,2%
B 197	Boldekow	1735	27	2776	2464	2176	234	54	61	9	132	101	58	8	233	242
					88,8%	78,4%	8,4%	1,9%	2,2%	0,3%	4,8%	3,6%	2,1%	0,3%	8,4%	8,7%
B 198	Vietzen	1721	30	4834	4008	3378	519	111	108	36	228	427	289	27	655	691
					82,9%	69,9%	10,7%	2,3%	2,2%	0,7%	4,7%	8,8%	6,0%	0,6%	13,5%	14,3%
B 198	Hinrichshagen	1733	30	1991	1524	1275	204	45	47	10	106	284	229	20	390	400
					76,5%	64,0%	10,2%	2,3%	2,4%	0,5%	5,3%	14,3%	11,5%	1,0%	19,6%	20,1%
B 321	Pampow	1706	30	11100	10052	8693	1270	89	135	29	406	447	302	30	853	882
					90,6%	78,3%	11,4%	0,8%	1,2%	0,3%	3,7%	4,0%	2,7%	0,3%	7,7%	7,9%
B 392	Zölkow	1753	30	2297	1939	1697	197	45	48	12	117	167	108	14	284	296
					84,4%	73,9%	8,6%	2,0%	2,1%	0,5%	5,1%	7,3%	4,7%	0,6%	12,4%	12,9%
Landesstraßen																
L 1	Klütz	1768	29	5019	4763	4231	441	92	46	25	135	38	30	12	173	198
					94,9%	84,3%	8,8%	1,8%	0,9%	0,5%	2,7%	0,8%	0,6%	0,2%	3,4%	3,9%
L 3	Rützing	1752	29	5315	4911	4222	607	82	66	29	151	138	83	20	289	318
					92,4%	79,4%	11,4%	1,5%	1,2%	0,5%	2,8%	2,6%	1,6%	0,4%	5,4%	6,0%
L 5	Renzow	1751	30	3773	3321	2811	456	55	73	9	146	208	160	15	354	363
					88,0%	74,5%	12,1%	1,5%	1,9%	0,2%	3,9%	5,5%	4,2%	0,4%	9,4%	9,6%
L 10	Anna Luisenhof	1761	30	4898	4445	3780	562	103	72	25	170	167	120	19	337	361
					90,8%	77,2%	11,5%	2,1%	1,5%	0,5%	3,5%	3,4%	2,4%	0,4%	6,9%	7,4%
L 11	Prüzen	1762	30	2549	2266	1934	296	35	55	11	114	91	62	13	205	216
					88,9%	75,9%	11,6%	1,4%	2,2%	0,4%	4,5%	3,6%	2,4%	0,5%	8,0%	8,5%
L 12	Bad Doberan	1765	30	12017	11050	10251	671	128	418	101	184	134	32	130	318	419
					92,0%	85,3%	5,6%	1,1%	3,5%	0,8%	1,5%	1,1%	0,3%	1,1%	2,6%	3,5%
L 19	Dettmannsdorf	1756	30	3418	2864	2581	242	41	54	6	122	303	160	69	425	431
					83,8%	75,5%	7,1%	1,2%	1,6%	0,2%	3,6%	8,9%	4,7%	2,0%	12,4%	12,6%
L 20	Nossentiner Hütte	1754	30	3869	3421	2922	408	90	58	7	163	185	118	36	348	354
					88,4%	75,5%	10,5%	2,3%	1,5%	0,2%	4,2%	4,8%	3,0%	0,9%	9,0%	9,1%
L 21	Dierhagen	1763	24	9478	8917	8406	436	75	203	39	123	91	11	104	214	254
					94,1%	88,7%	4,6%	0,8%	2,1%	0,4%	1,3%	1,0%	0,1%	1,1%	2,3%	2,7%
L 21	Bresewitz	1755	30	9592	9159	8252	790	118	165	41	159	43	13	25	202	243
					95,5%	86,0%	8,2%	1,2%	1,7%	0,4%	1,7%	0,4%	0,1%	0,3%	2,1%	2,5%
L 24	Gotthun	1757	30	7281	6485	5794	560	131	126	35	243	364	239	28	608	643
					89,1%	79,6%	7,7%	1,8%	1,7%	0,5%	3,3%	5,0%	3,3%	0,4%	8,4%	8,8%
L 28	Ganzkow	1772	30	3452	2896	2632	242	23	195	54	67	203	68	36	270	325
					83,9%	76,2%	7,0%	0,7%	5,6%	1,6%	1,9%	5,9%	2,0%	1,0%	7,8%	9,4%
L 28	Hoppenwalde	1766	30	6085	5639	5182	384	73	95	20	119	126	58	86	245	265
					92,7%	85,2%	6,3%	1,2%	1,6%	0,3%	2,0%	2,1%	1,0%	1,4%	4,0%	4,4%
L 29	Gustow	1758	26	3003	2848	2472	271	104	51	23	59	21	15	0	80	104
					94,8%	82,3%	9,0%	3,5%	1,7%	0,8%	2,0%	0,7%	0,5%	0,0%	2,7%	3,5%
L 30	Bobbin	1764	0	6271	5673	5251	421	0	273	50	101	88	28	86	189	239
					90,5%	83,7%	6,7%	0,0%	4,4%	0,8%	1,6%	1,4%	0,4%	1,4%	3,0%	3,8%
L 33	Bargensdorf	1767	30	3556	3362	2968	323	71	58	26	71	40	27	0	111	137
					94,5%	83,5%	9,1%	2,0%	1,6%	0,7%	2,0%	1,1%	0,8%	0,0%	3,1%	3,9%
L 33	Kessin	1728	30	7272	6557	5864	588	105	91	41	176	342	269	65	518	559
					90,2%	80,6%	8,1%	1,4%	1,3%	0,6%	2,4%	4,7%	3,7%	0,9%	7,1%	7,7%

GT = Anzahl gültiger Tage des Auswertebereichs mit vollständiger und plausibler Erfassung, 1/2 = DTW einer Richtung (halber GQ)
 SGV = Schwerer Güterverkehr: Lkw+LkwA+Sattel-Kfz, PkwG = Pkw+Lfw+Krad, LkwK = lkwA + Sattel-Kfz. SV = Schwerverkehr: SGV + Bus

Herausgeber
 Straßenbauverwaltung
 Mecklenburg-Vorpommern
 Bearbeitungsstand: 2016-07-19

Verkehrsdatenbearbeitung
 LOGOS Ingenieurplanungs GmbH
 Gerhart-Hauptmann-Str. 23
 18055 Rostock

Verkehrsdatenauswertung der Dauerzählstellen in Mecklenburg-Vorpommern

2b-3

Durchschnittlicher Kfz-Tagesverkehr und Anteile von 8+1 Fahrzeugarten Mo-Fr

Juni 2016

Straße	Zählstelle	Nr.	Montag-Freitag												Sonn- und Feiertage						
			GT	Kfz	PkwG	Pkw	Lfw	Krad	PkwA	Bus	Lkw	LkwK	S-Kfz	nk Kfz	GT	Kfz	PkwG	Krad	PkwA	Bus	SGV
Bundesstraßen																					
B 192	Reinstorf	1711	21	7022	6025	5111	858	55	106	59	348	458	319	26	4	4322	4105	127	73	17	109
					85,8%	72,8%	12,2%	0,8%	1,5%	0,8%	5,0%	6,5%	4,5%	0,4%			95,0%	2,9%	1,7%	0,4%	2,5%
B 192	Waren	1720	14	12066	10367	9311	953	102	206	69	533	872	561	20	3	7251	6906	275	127	17	195
					85,9%	77,2%	7,9%	0,8%	1,7%	0,6%	4,4%	7,2%	4,6%	0,2%			95,2%	3,8%	1,8%	0,2%	2,7%
B 194	Poggendorf	1726	22	3761	3119	2721	349	49	79	28	258	269	173	8	4	2482	2331	122	68	10	65
					82,9%	72,3%	9,3%	1,3%	2,1%	0,7%	6,9%	7,2%	4,6%	0,2%			93,9%	4,9%	2,7%	0,4%	2,6%
B 195	Teldau	1703	22	950	809	650	124	35	23	8	46	54	39	10	4	832	789	166	20	0	20
					85,2%	68,4%	13,1%	3,7%	2,4%	0,8%	4,8%	5,7%	4,1%	1,1%			94,8%	20,0%	2,4%	0,0%	2,4%
B 196	Kaiseritz	1731	20	13864	12769	11217	1428	124	166	87	550	205	138	86	4	12628	12090	154	138	74	248
					92,1%	80,9%	10,3%	0,9%	1,2%	0,6%	4,0%	1,5%	1,0%	0,6%			95,7%	1,2%	1,1%	0,6%	2,0%
B 197	Boldekow	1735	19	2857	2475	2174	263	38	61	11	167	134	77	9	4	2355	2259	112	60	2	31
					86,6%	76,1%	9,2%	1,3%	2,1%	0,4%	5,8%	4,7%	2,7%	0,3%			95,9%	4,8%	2,5%	0,1%	1,3%
B 198	Vietzen	1721	22	5008	4018	3368	567	83	105	43	275	537	367	30	4	4328	4017	182	118	14	160
					80,2%	67,3%	11,3%	1,7%	2,1%	0,9%	5,5%	10,7%	7,3%	0,6%			92,8%	4,2%	2,7%	0,3%	3,7%
B 198	Hinrichshagen	1733	22	2122	1552	1282	234	36	48	13	129	358	287	24	4	1491	1335	67	42	2	103
					73,1%	60,4%	11,0%	1,7%	2,3%	0,6%	6,1%	16,9%	13,5%	1,1%			89,5%	4,5%	2,8%	0,1%	6,9%
B 321	Pampow	1706	22	12301	10998	9421	1500	77	146	35	502	586	397	33	4	6830	6566	130	88	18	139
					89,4%	76,6%	12,2%	0,6%	1,2%	0,3%	4,1%	4,8%	3,2%	0,3%			96,1%	1,9%	1,3%	0,3%	2,0%
B 392	Zölkow	1753	22	2371	1941	1682	225	35	47	14	141	212	136	16	4	2088	1952	85	52	6	70
					81,9%	70,9%	9,5%	1,5%	2,0%	0,6%	5,9%	8,9%	5,7%	0,7%			93,5%	4,1%	2,5%	0,3%	3,4%
Landesstraßen																					
L 1	Klütz	1768	21	4922	4631	4096	473	62	47	27	157	48	38	13	4	5268	5126	187	38	20	75
					94,1%	83,2%	9,6%	1,3%	1,0%	0,5%	3,2%	1,0%	0,8%	0,3%			97,3%	3,5%	0,7%	0,4%	1,4%
L 3	Rüting	1752	21	5769	5289	4505	717	67	71	35	188	168	104	18	4	3944	3766	144	45	12	89
					91,7%	78,1%	12,4%	1,2%	1,2%	0,6%	3,3%	2,9%	1,8%	0,3%			95,5%	3,7%	1,1%	0,3%	2,3%
L 5	Renzow	1751	22	3984	3435	2868	528	39	71	11	181	271	208	15	4	3202	3045	104	70	1	72
					86,2%	72,0%	13,3%	1,0%	1,8%	0,3%	4,5%	6,8%	5,2%	0,4%			95,1%	3,2%	2,2%	0,0%	2,2%
L 10	Anna Luisenhof	1761	22	5463	4890	4144	665	82	83	31	214	220	159	24	4	2877	2814	164	24	7	30
					89,5%	75,9%	12,2%	1,5%	1,5%	0,6%	3,9%	4,0%	2,9%	0,4%			97,8%	5,7%	0,8%	0,2%	1,0%
L 11	Prüzen	1762	22	2744	2395	2027	344	23	58	14	143	120	81	15	4	1827	1755	74	33	3	31
					87,3%	73,9%	12,5%	0,8%	2,1%	0,5%	5,2%	4,4%	3,0%	0,5%			96,1%	4,1%	1,8%	0,2%	1,7%
L 12	Bad Doberan	1765	22	12700	11600	10730	764	107	454	114	229	168	41	134	4	9554	8963	183	316	66	89
					91,3%	84,5%	6,0%	0,8%	3,6%	0,9%	1,8%	1,3%	0,3%	1,1%			93,8%	1,9%	3,3%	0,7%	0,9%
L 19	Dettmannsdorf	1756	22	3721	3030	2712	289	29	60	8	152	394	207	77	4	2290	2183	75	25	3	44
					81,4%	72,9%	7,8%	0,8%	1,6%	0,2%	4,1%	10,6%	5,6%	2,1%			95,3%	3,3%	1,1%	0,1%	1,9%
L 20	Nossentiner Hütte	1754	22	4124	3569	3036	456	76	61	9	202	238	154	46	4	2836	2713	119	35	2	80
					86,5%	73,6%	11,1%	1,8%	1,5%	0,2%	4,9%	5,8%	3,7%	1,1%			95,7%	4,2%	1,2%	0,1%	2,8%
L 21	Dierhagen	1763	17	9136	8530	7994	479	57	202	40	155	109	15	101	4	10197	9789	129	207	37	57
					93,4%	87,5%	5,2%	0,6%	2,2%	0,4%	1,7%	1,2%	0,2%	1,1%			96,0%	1,3%	2,0%	0,4%	0,6%
L 21	Bresewitz	1755	22	9559	9069	8091	885	93	171	47	198	51	17	23	4	9112	8866	182	137	26	55
					94,9%	84,6%	9,3%	1,0%	1,8%	0,5%	2,1%	0,5%	0,2%	0,2%			97,3%	2,0%	1,5%	0,3%	0,6%
L 24	Gotthun	1757	22	7813	6850	6112	637	102	126	43	304	458	301	33	4	5563	5254	202	125	15	157
					87,7%	78,2%	8,2%	1,3%	1,6%	0,6%	3,9%	5,9%	3,9%	0,4%			94,4%	3,6%	2,2%	0,3%	2,8%
L 28	Ganzkow	1772	22	3726	3066	2762	283	20	221	64	87	252	85	36	4	2471	2243	30	112	21	60
					82,3%	74,1%	7,6%	0,5%	5,9%	1,7%	2,3%	6,8%	2,3%	1,0%			90,8%	1,2%	4,5%	0,8%	2,4%
L 28	Hoppenwalde	1766	22	6699	6151	5634	458	59	107	26	155	165	77	96	4	3804	3680	104	49	5	25
					91,8%	84,1%	6,8%	0,9%	1,6%	0,4%	2,3%	2,5%	1,1%	1,4%			96,7%	2,7%	1,3%	0,1%	0,7%
L 29	Gustow	1758	19	3000	2819	2431	306	82	49	28	75	28	20	0	4	2773	2701	175	48	9	16
					94,0%	81,0%	10,2%	2,7%	1,6%	0,9%	2,5%	0,9%	0,7%	0,0%			97,4%	6,3%	1,7%	0,3%	0,6%
L 30	Bobbin	1764	0	6298	5622	5153	470	0	305	54	129	113	36	75	0	5322	5048	0	128	37	17
					89,3%	81,8%	7,5%	0,0%	4,8%	0,9%	2,0%	1,8%	0,6%	1,2%			94,9%	0,0%	2,4%	0,7%	0,3%
L 33	Bargensdorf	1767	22	3872	3633	3185	386	62	64	34	90	52	34	0	4	2350	2305	100	29	3	13
					93,8%	82,3%	10,0%	1,6%	1,7%	0,9%	2,3%	1,3%	0,9%	0,0%			98,1%	4,3%	1,2%	0,1%	0,6%
L 33	Kessin	1728	22	8179	7265	6477	691	98	103	51	227	456	359	76	4	3928	3795	126	45	13	46
					88,8%	79,2%	8,4%	1,2%	1,3%	0,6%	2,8%	5,6%	4,4%	0,9%			96,6%	3,2%	1,1%	0,3%	1,2%

GT = Anzahl gültiger Tage des Auswertzeitbereichs mit vollständiger und plausibler Erfassung, 1/2 = DTW einer Richtung (halber GQ)
 SGV = Schwere Güterverkehr: Lkw+LkwA+Sattel-Kfz, PkwG = Pkw+Lfw+Krad, LkwK = lkwA + Sattel-Kfz. SV = Schwerverkehr: SGV + Bus

Herausgeber
 Straßenbauverwaltung
 Mecklenburg-Vorpommern
 Bearbeitungsstand: 2016-07-19

Verkehrsdatenbearbeitung
 LOGOS Ingenieurplanungs GmbH
 Gerhart-Hauptmann-Str. 23
 18055 Rostock

Verkehrsdatenauswertung der Dauerzählstellen in Mecklenburg-Vorpommern

3-2

Mittlere stündliche Verkehrsstärken Tag(Mt)/Nacht(Mn), Anteil Lkw(>3,5t) und Spitzenstunden

Juni 2016

Straße Kl. Nr.	Zählstellenname	Zst. Nr.	Tag		Nacht		Mittlere Spitzenstunde																	
			Mt		Mn		Montag - Freitag												Sonn- und Feiertag					
			Kfz/h	Pt	Kfz/h	Pn	GQ	Ant.	R1	Ant.	RA	R	R2	Ant.	RA	R	GQ	R1	RA	R	R2	RA	R	
				Kfz/h	SV	Kfz/h	SV	%	Kfz/h	SV	%	Kfz/h	SV	%	Kfz/h	Kfz/h	%	Kfz/h	%	Kfz/h	%			
Bundesstraßen																								
B 111	Bannemin	1737	881	3.0	103	3.2	1275	2,3	698	2,6	56	O	649	3,4	53	W	1411	829	59	O	787	61	W	
B 191	Dömitz	1705	381	12.8	66	24.9	557	12,4	340	10,0	62	O	271	13,0	58	W	677	325	50	O	385	59	W	
B 191	Rom	1712	359	11.1	61	22.0	598	8,6	348	10,7	66	W	350	7,6	59	O	370	223	60	W	173	49	O	
B 192	Reinstorf	1711	369	10.2	64	15.5	616	9,0	386	8,8	63	O	348	11,3	66	W	424	191	49	O	256	61	W	
B 192	Waren	1720	638	9.5	104	22.1	1016	8,2	571	7,2	57	O	594	9,6	66	W	646	350	54	O	342	56	W	
B 194	Poggendorf	1726	201	11.9	32	19.2	335	10,5	202	10,9	60	N	169	13,7	65	S	261	142	54	N	126	51	S	
B 195	Teldau	1703	52	9.4	12	8.7	81	10,9	45	10,4	82	N	51	8,8	66	S	93	60	64	N	54	65	S	
B 196	Kaiseritz	1731	812	5.1	90	6.6	1224	4,9	609	4,4	53	O	680	5,7	56	W	1253	717	62	O	770	63	W	
B 197	Boldekow	1735	164	8.2	20	16.8	246	8,0	123	7,2	52	N	128	11,0	54	S	228	129	58	N	138	61	S	
B 198	Vietzen	1721	280	13.0	43	30.6	408	12,0	204	13,6	55	W	231	12,5	57	O	437	260	60	W	202	49	O	
B 198	Hinrichshagen	1733	114	18.5	20	38.1	182	18,2	92	19,1	52	W	96	18,0	55	O	140	75	54	W	72	57	O	
B 321	Pampow	1706	624	7.5	140	11.8	1084	5,8	578	6,0	56	N	535	5,6	50	S	655	304	48	N	387	62	S	
B 392	Zölchow	1753	132	11.4	23	29.6	206	10,6	103	14,2	63	W	127	10,4	62	O	215	139	67	W	89	47	O	
Landesstraßen																								
L 1	Klütz	1768	301	3.8	26	6.1	446	3,6	236	3,0	55	O	253	5,0	59	W	582	318	55	O	309	56	W	
L 3	Rützing	1752	308	5.8	49	8.3	544	4,1	280	5,2	58	N	313	4,6	58	S	396	201	56	N	248	63	S	
L 5	Renzow	1751	211	9.7	50	9.4	351	8,3	166	9,5	58	S	205	7,1	59	N	305	174	61	S	153	51	N	
L 10	Anna Luisenhof	1761	289	7.2	34	9.9	524	5,9	349	5,5	67	W	332	6,0	75	O	288	151	52	W	160	55	O	
L 11	Prüzen	1762	149	8.0	21	14.8	253	6,5	122	6,0	49	N	134	7,0	53	S	181	95	54	N	90	51	S	
L 12	Bad Doberan	1765	710	3.4	82	5.6	1082	2,7	563	4,0	58	O	618	2,5	58	W	932	522	59	O	534	57	W	
L 19	Dettmannsdorf	1756	198	12.3	31	17.0	366	9,8	205	8,5	56	O	177	11,1	57	W	249	103	50	O	160	64	W	
L 20	Nossentiner Hütte	1754	228	8.4	28	21.7	359	6,6	173	8,5	51	N	195	7,5	57	S	303	164	56	N	150	50	S	
L 21	Dierhagen	1763	569	2.6	47	4.6	819	3,3	423	2,9	55	N	466	2,9	58	S	1049	590	56	N	601	63	S	
L 21	Bresewitz	1755	547	2.3	105	5.1	859	2,7	499	2,6	61	O	455	2,6	56	W	986	489	62	O	617	63	W	
L 24	Gotthun	1757	422	7.8	67	21.3	676	6,3	335	6,1	51	N	351	7,3	52	S	565	285	51	N	285	51	S	
L 28	Ganzkow	1772	200	8.8	31	17.2	333	8,3	167	8,3	53	O	183	6,3	56	W	252	148	59	O	113	53	W	
L 28	Hoppenwalde	1766	356	4.3	48	5.8	580	3,5	295	3,6	51	N	295	3,6	52	S	377	225	61	N	190	51	S	
L 29	Gustow	1758	180	3.4	15	4.2	267	4,0	131	4,6	54	W	154	2,6	58	O	308	188	65	W	156	57	O	
L 30	Bobbin	1764	375	3.6	34	9.0	580	2,6	275	4,4	51	O	313	2,3	54	W	587	321	55	O	266	49	W	
L 33	Bargensdorf	1767	211	3.8	22	5.5	378	3,1	206	3,2	56	O	179	3,6	52	W	248	128	58	O	139	57	W	
L 33	Kessin	1728	420	7.6	69	8.8	779	6,2	408	6,2	52	S	371	6,3	48	N	381	222	59	S	176	47	N	
L 35	Stresow Siedlung	1732	498	7.7	68	9.6	855	6,3	481	8,4	66	N	549	6,0	65	S	571	297	55	N	296	53	S	
L 37	Hoppenrade	1715	195	9.5	25	20.7	328	8,7	177	10,3	65	N	187	6,8	57	S	260	156	63	N	134	55	S	
L 101	Glasin	1771	41	12.8	5	8.0	67	13,2	37	16,5	58	N	35	8,5	55	S	57	35	60	N	32	62	S	
L 182	Groß Kussewitz	1770	273	7.8	40	4.8	511	7,0	300	5,6	59	W	289	6,9	70	O	243	115	54	W	141	60	O	
L 192	Müggenthal	1759	190	9.5	30	15.1	328	7,9	185	6,5	56	N	152	10,4	51	S	275	148	58	N	144	55	S	
L 266	Schmollensee	1774	703	2.8	66	4.0	1115	3,1	549	3,3	50	O	591	2,8	53	W	1096	597	55	O	577	56	W	
L 281	Schönbeck	1769	85	9.1	9	9.7	138	9,7	69	13,3	54	S	74	8,8	55	N	113	63	59	S	60	55	N	

R1 = 1.Richtung, R2 = 2.Richtung, Q = Querschnitt, 1/2 = DTW einer Richtung (halber GQ), RA = Richtungsanteil, R: in Fahrtrichtung Norden=N, Süden=S, Westen=W, Osten=O, Tag: 6-22 Uhr / Nacht: 22-6 Uhr, Pt = Prozentualer Anteil des Schwerverkehrs >3,5t tags, Pn = Prozentualer Anteil des Schwerverkehrs >3,5t nachts

Herausgeber
Straßenbauverwaltung
Mecklenburg-Vorpommern
Bearbeitungsstand: 2016-07-19

Verkehrsdatenbearbeitung
LOGOS Ingenieurplanungs GmbH
Gerhart-Hauptmann-Str. 23
18055 Rostock

Verkehrsdatenauswertung der Dauerzählstellen in Mecklenburg-Vorpommern

4-6

Tagesmittelwerte von Geschwindigkeitskenngrößen je Richtung bzw. FS (PkwÄ/LkwÄ)

Juni 2016

Straße Kl. Nr.	Zählstelle Richtung 1 Richtung 2	Zst. Nr.	FS	Werktage Montag - Freitag												Sonn- und Feiertage							
				Pkw-Ähnliche (PkwÄ)						Lkw-Ähnliche (LkwÄ)						Pkw-Ähnliche (PkwÄ)							
				GT	Anz Fz/24h	Vm km/h	V85 km/h	S km/h	%-Ant. >80	%-Ant. >100	Anz Fz/24h	Vm km/h	V85 km/h	S km/h	%-Ant. >60	%-Ant. >80	GT	Anz Fz/24h	Vm km/h	V85 km/h	S km/h	%-Ant. >80	%-Ant. >100
Bundesstraßen																							
B 197	Boldekow	1735																					
	Anklam		GR	19	1250	89,8	101	14,1	80	17	178	73,1	85	11,7	93	24	4	1050	90,5	101	14,1	83	17
	Neubrandenburg		GR	19	1172	91,0	103	15,1	81	21	177	75,7	87	12,2	96	30	4	1211	93,6	105	14,5	88	25
B 198	Vietzen	1721																					
	A19		GR	22	1989	85,2	105	18,2	65	22	485	71,8	85	12,3	92	22	4	2257	91,6	107	13,8	84	26
	Neustrelitz		GR	22	2055	87,5	107	18,0	72	27	475	72,7	87	12,7	93	27	4	1778	93,1	108	13,5	87	30
B 198	Hinrichshagen	1733																					
	Neustrelitz		GR	22	757	87,6	104	15,4	73	20	270	69,4	80	10,6	91	15	4	665	91,7	106	14,0	86	25
	Prenzlau		GR	22	818	93,5	109	15,4	84	35	277	75,2	88	11,8	97	31	4	679	96,1	111	14,1	91	38
B 321	Pampow	1706																					
	Schwerin		GR	22	5550	82,0	98	14,6	60	10	617	72,6	86	11,5	96	24	4	3051	89,3	103	12,3	82	18
	Hagenow		GR	22	5480	85,0	99	13,2	68	13	653	74,3	88	11,9	97	28	4	3535	88,5	102	12,5	79	18
B 392	Zölkow	1753																					
	Crivitz		GR	22	975	99,2	115	14,6	93	51	209	76,9	91	13,9	97	37	4	1167	100,6	115	13,8	96	54
	Goldberg		GR	22	982	98,3	114	14,5	92	49	205	78,4	94	13,5	98	41	4	793	98,6	113	13,9	93	47

GT = Anzahl gültiger Tage im Auswertebereich, %-Ant. = Anteil der Kfz, die die angegebenen Geschwindigkeit überschritten, S = Standardabweichung der Geschwindigkeit
 Vm = mittlere Geschwindigkeit, Vzuz = zulässige Höchstgeschwindigkeit (km/h), V85 = Geschwindigkeit, die von 85% aller Fz unterschritten wurde,
 GR = Gesamte Richtung (aus allen für die Geschwindigkeit maßgeblichen FS), HFS = Hauptfahrstreifen, Ü1/Ü2 = 1./2. Überholfahrstreifen, S1/S2 = Sonstige Fahrstreifen

Herausgeber
 Straßenbauverwaltung
 Mecklenburg-Vorpommern
 Bearbeitungsstand: 2016-07-19

Verkehrsdatenbearbeitung
 LOGOS Ingenieurplanungs GmbH
 Gerhart-Hauptmann-Str. 23
 18055 Rostock

B 198 OU Mirow

Aktualisierung Prognose 2030

Anlage 3

Berechnungen des DTV 2016

Faktoren zur Hochrechnung auf den DTV 2016 und DTV-SV 2016	Blatt 1
Hochrechnung der Knotenpunktzählung am Knoten K5	
auf den Tagesverkehr am 02.06.2016	Blatt 2
Jahres- und Tagesganglinien der Kfz- und Sv-Verkehrsstärken 2015	Blatt 3

Hochrechnung einer Zählung auf den DTV 2016 und DTV-SV 2016

	<u>DTV</u>	<u>DTV-SV</u>	<u>DTV-GV</u>
DTV 2015	3964	603	1163
DTV Juni 2015	4917	707	1409
Verkehr 02.06.2016	4559	819	2087
DTV Juni 2016	4834	691	1382
$\frac{\text{DTV 2015}}{\text{DTV Juni 2015}} =$	0,8062	0,8529	0,8257
$\frac{\text{DTV Juni 2016}}{\text{Verkehr 02.06.2016}} =$	1,0603	0,8437	0,6620

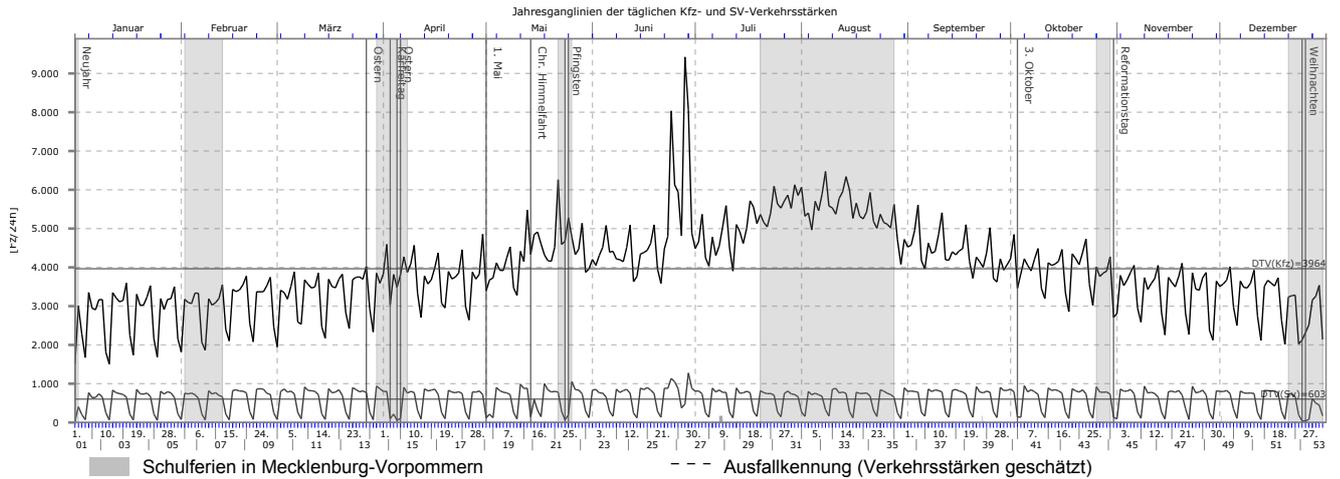
DTV 2016 = Zählquerschnitt x 0,8062 x 1,0603

<u>Querschnitt</u>	<u>Verkehr in 24h</u>	<u>DTV 2016</u>	<u>DTV-SV 2016</u>	<u>SV-Anteil</u>	<u>DTV-GV 2016</u>	<u>SV2,8 Anteil</u>
Q1 Röbel	4910	4197	642	15,3%	852	20,3%
Q2 Userin/Granzow	3357	2870	210	7,3%	438	15,3%
Q3 Wesenberg	5655	4834	742	15,3%	978	20,2%
Q4 Reinsberg	1466	1253	137	11,0%	220	17,5%
Q5 Schwarz	2276	1946	285	14,6%	388	19,9%
Q6 Lärz	834	713	68	9,5%	118	16,6%
Q7 Zentrum	8225	7031	917	13,0%	1328	18,9%
K5 Nord	168	143	25	17,6%	29	20,3%
K5 Ost	1316	1125	174	15,5%	204	18,1%
K5 Süd	828	708	51	7,1%	89	12,6%
K5 West	1512	1292	217	16,8%	241	18,7%

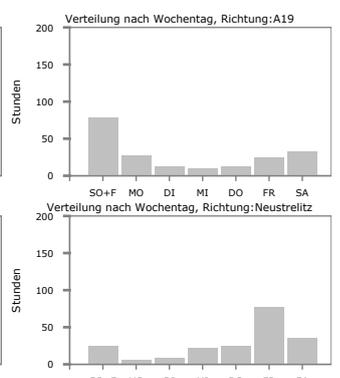
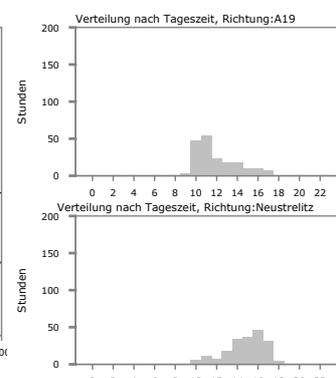
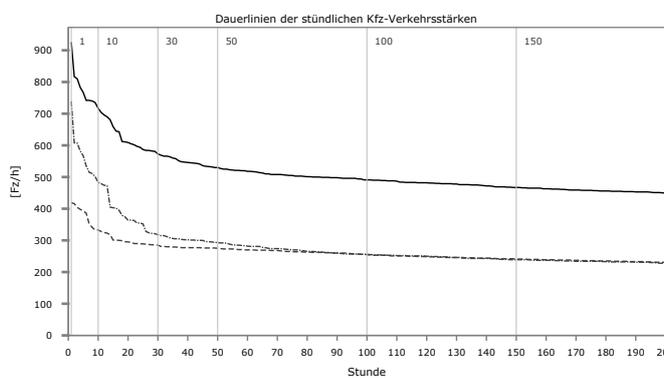
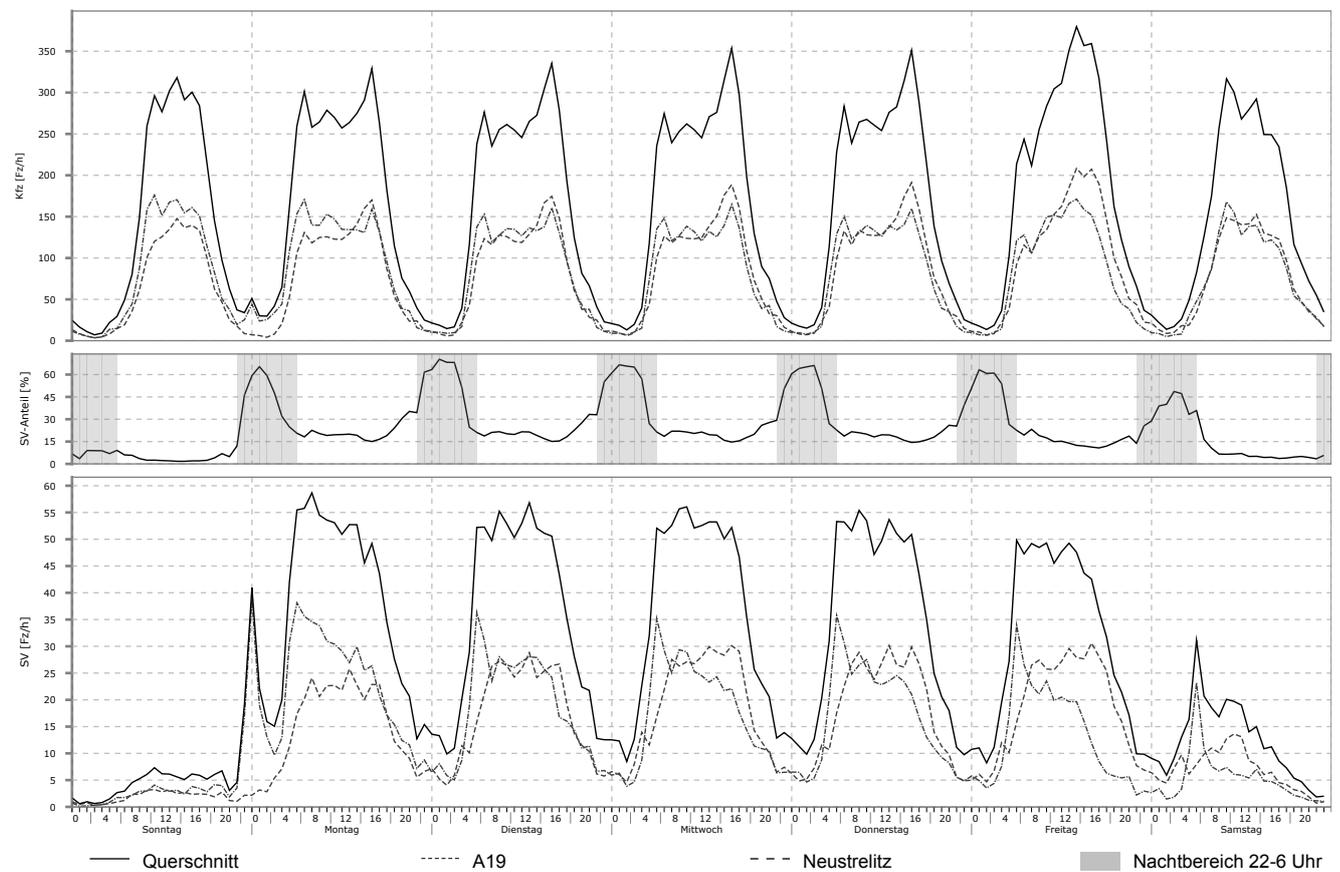
Hochrechnung der Knotenpunktzählung am Knoten K5 in Buschh

Hochrechnung der Knotenzählung mit Hilfe der 24h Zählung Q5
auf den Tagesverkehr vom 02.06.16

	L25 / Starsower Straße	MUR 15 / Richtung Lärz	L25 / Wittstocker Straße	L25 / Zempower Weg	MUR 15 / Wittstocker Straße
Gesamtverkehr					
	Zählplatte Q5	KP Arm Nord	KP Arm Ost	KP Arm Süd	KP Arm West
0-24h	2276	168	1316	828	1512
6-18h	1831	135	1059	666	1216
Schwerverkehr					
	Zählplatte Q5	KP Arm Nord	KP Arm Ost	KP Arm Süd	KP Arm West
0-24h	396	35	242	70	302
6-18h	226	20	138	40	172
Güterverkehr					
	Zählplatte Q5	KP Arm Nord	KP Arm Ost	KP Arm Süd	KP Arm West
0-24h	709	53	373	163	442
6-18h	493	37	259	113	307



Mittlere Tagesganglinien der stündlichen Kfz- und Sv-Verkehrsstärken sowie Sv-Anteile (Normalwochen)



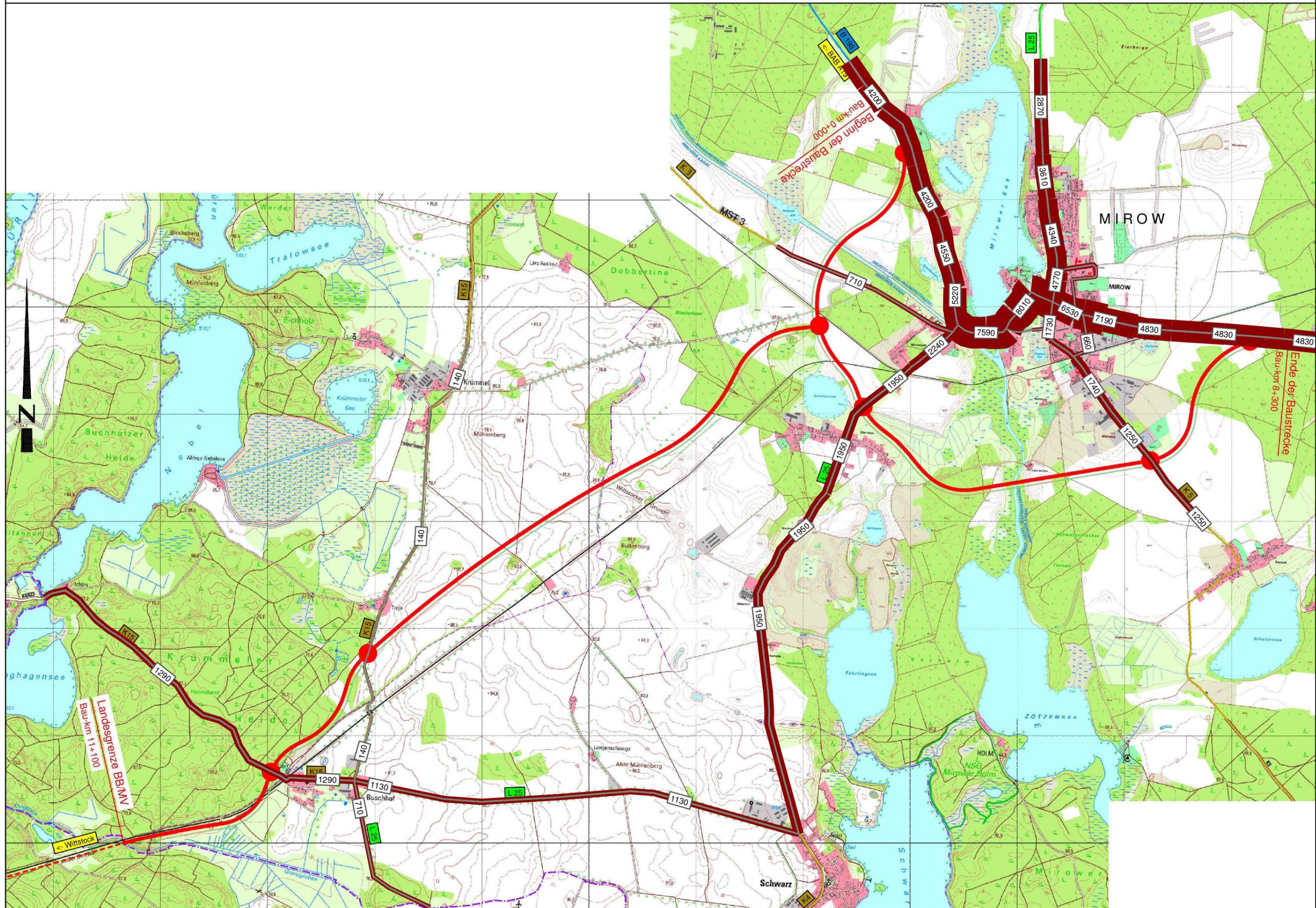
B 198 OU Mirow

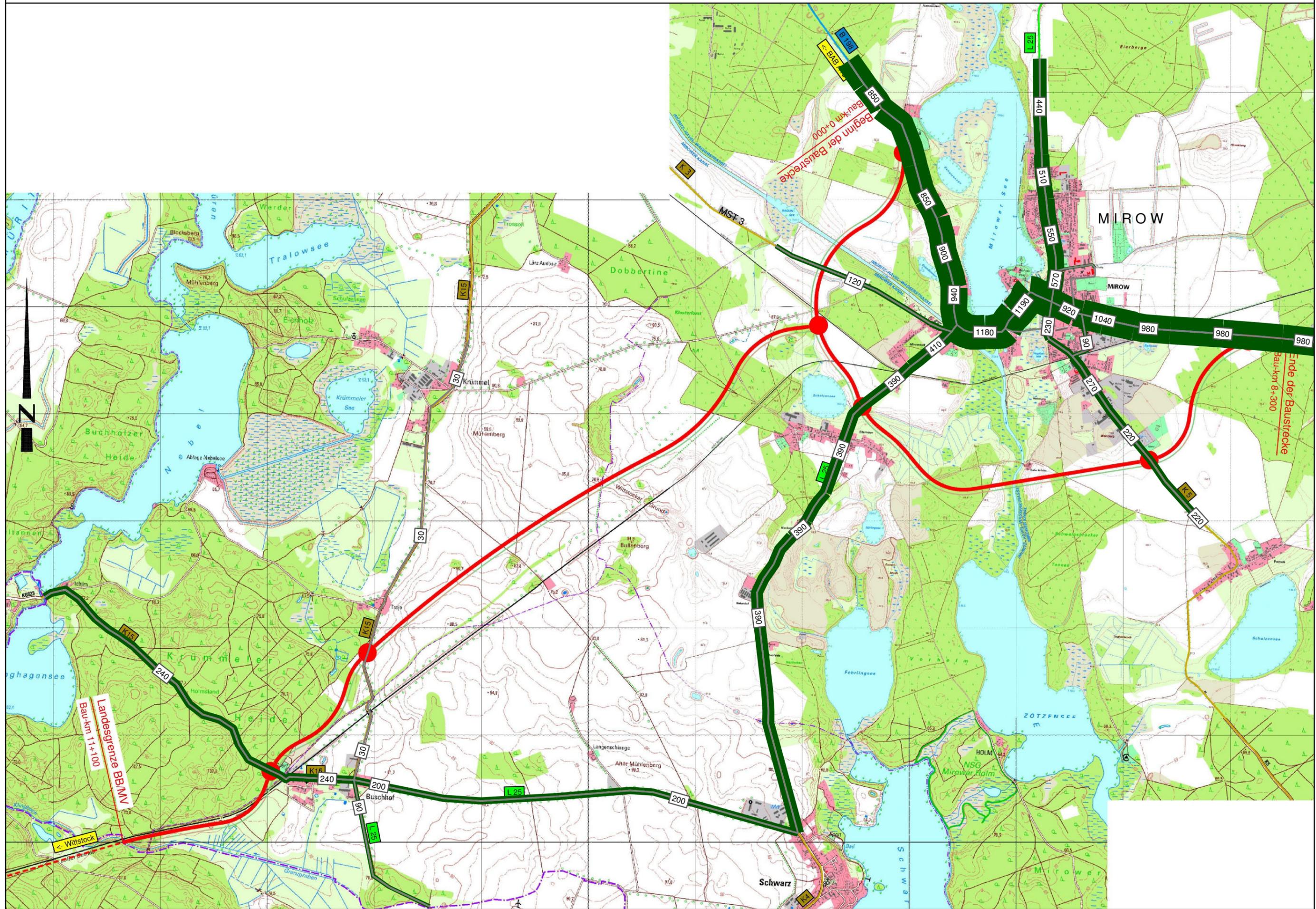
Aktualisierung Prognose 2030

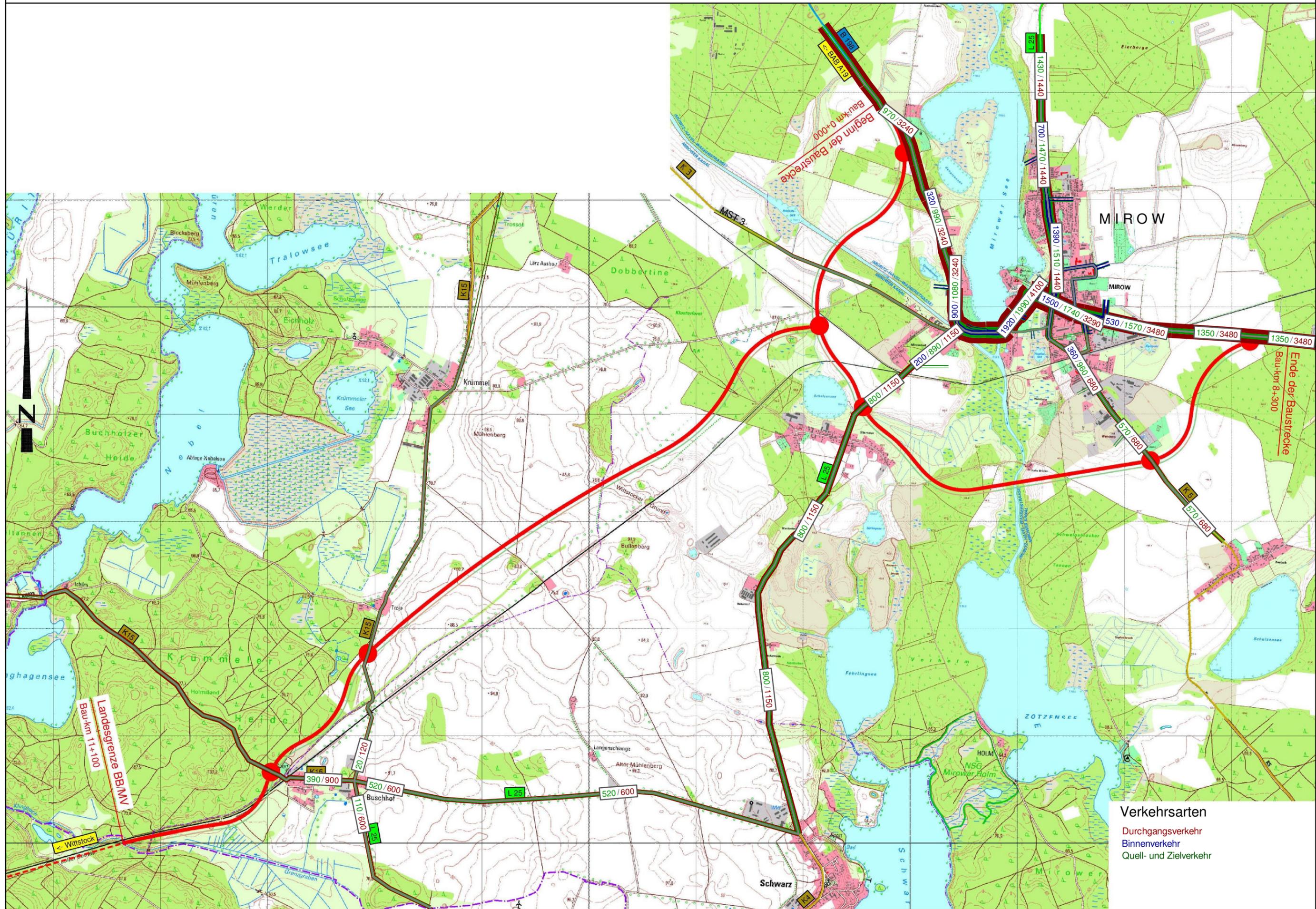
Anlage 4

Analysenetzbelastung 2016

Analyse - Nullfall 2016 - Gesamtverkehr	Blatt 1
Analyse - Nullfall 2016 - Schwerverkehr > 3,5 t	Blatt 2
Analyse - Nullfall 2016 - Güterverkehr > 2,8 t	Blatt 3
Analyse - Nullfall 2016 - Gesamtverkehr - Verkehrsarten	Blatt 4







Verkehrsarten
 Durchgangsverkehr
 Binnenverkehr
 Quell- und Zielverkehr

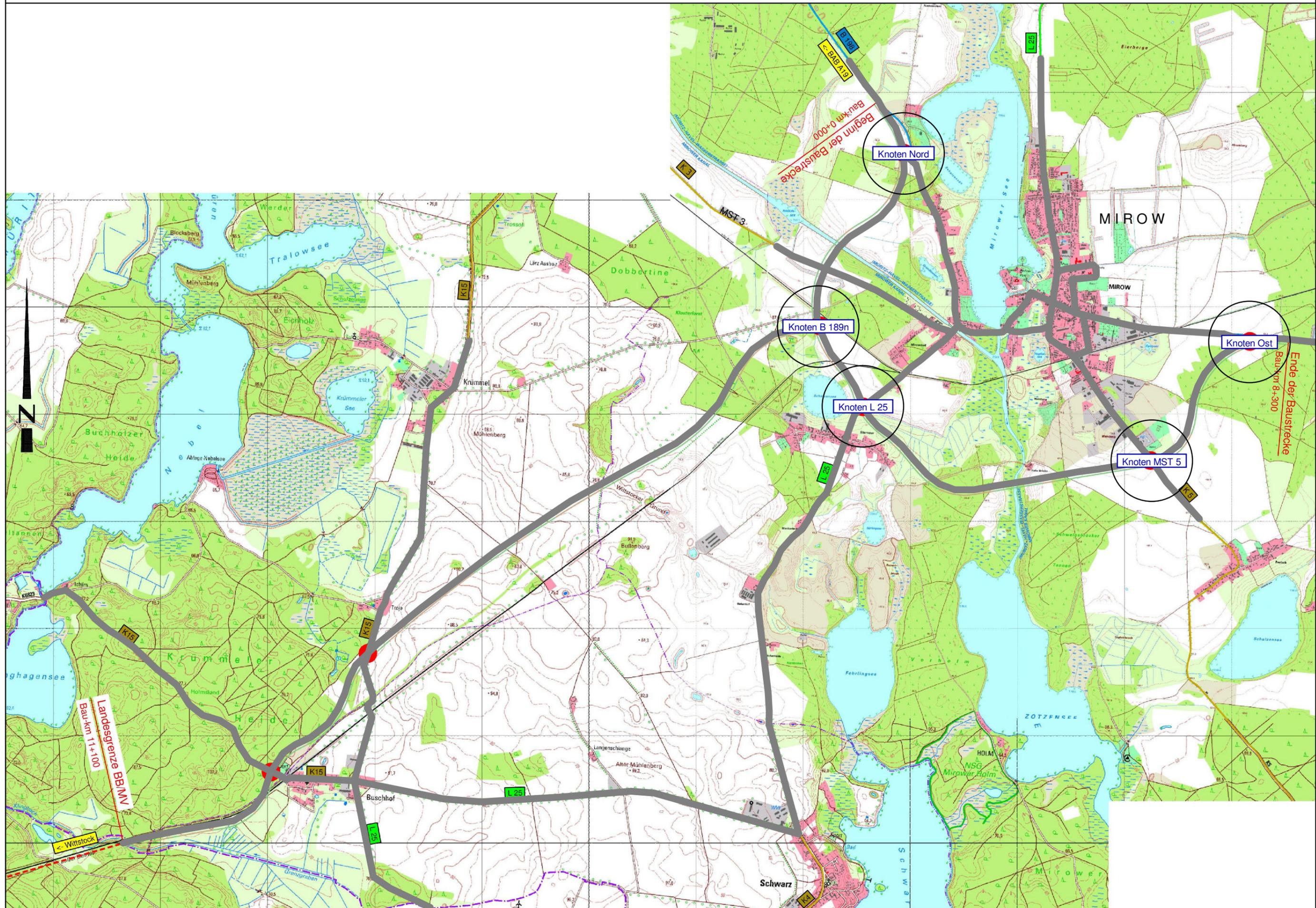
B 198 OU Mirow

Aktualisierung Prognose 2030

Anlage 5

Ermittlung der Prognosewerte 2030

Übersichtsplan des Untersuchungsnetzes	Blatt 1
Ermittlung der Prognosefaktoren für 2030	Blatt 2 - 3
Berechnung der Prognosebelastungen 2030	Blatt 4
Berechnung des Angleichungsfaktors f_{PE}	Blatt 5
Straßennetzmodell Landesprognose 2025 (Brandenburg)	Blatt 6

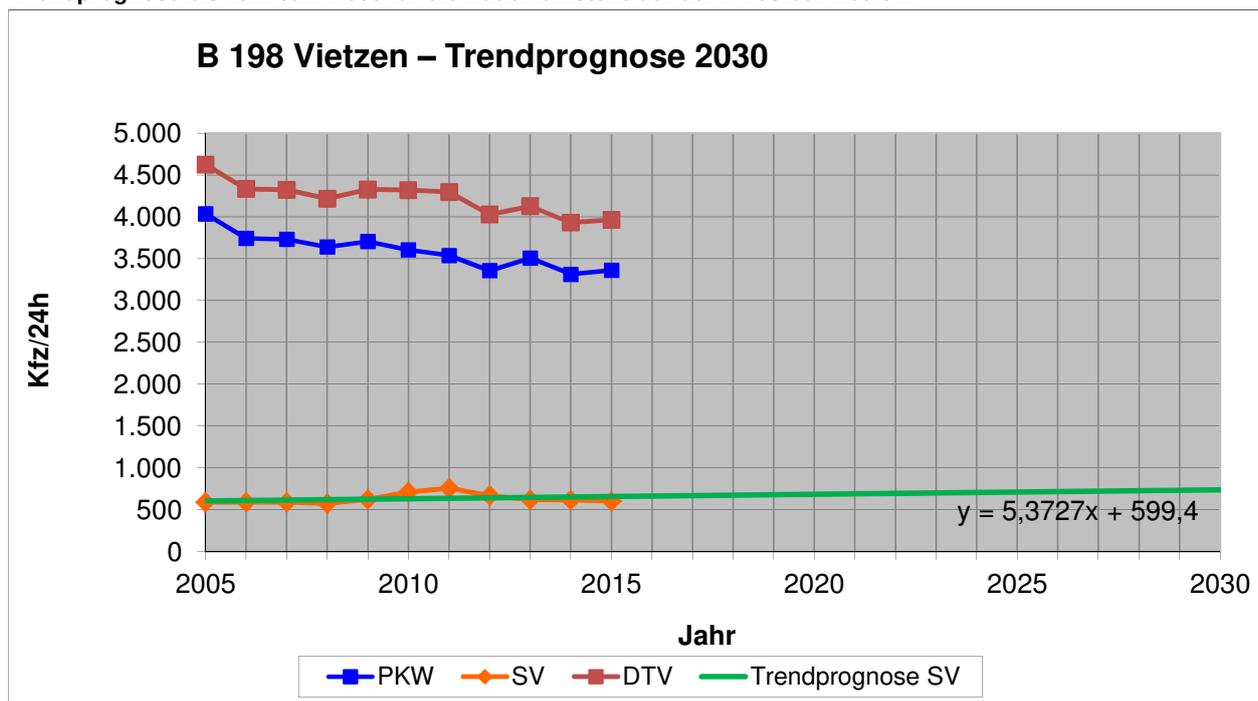


Ermittlung der Prognosefaktoren 2030

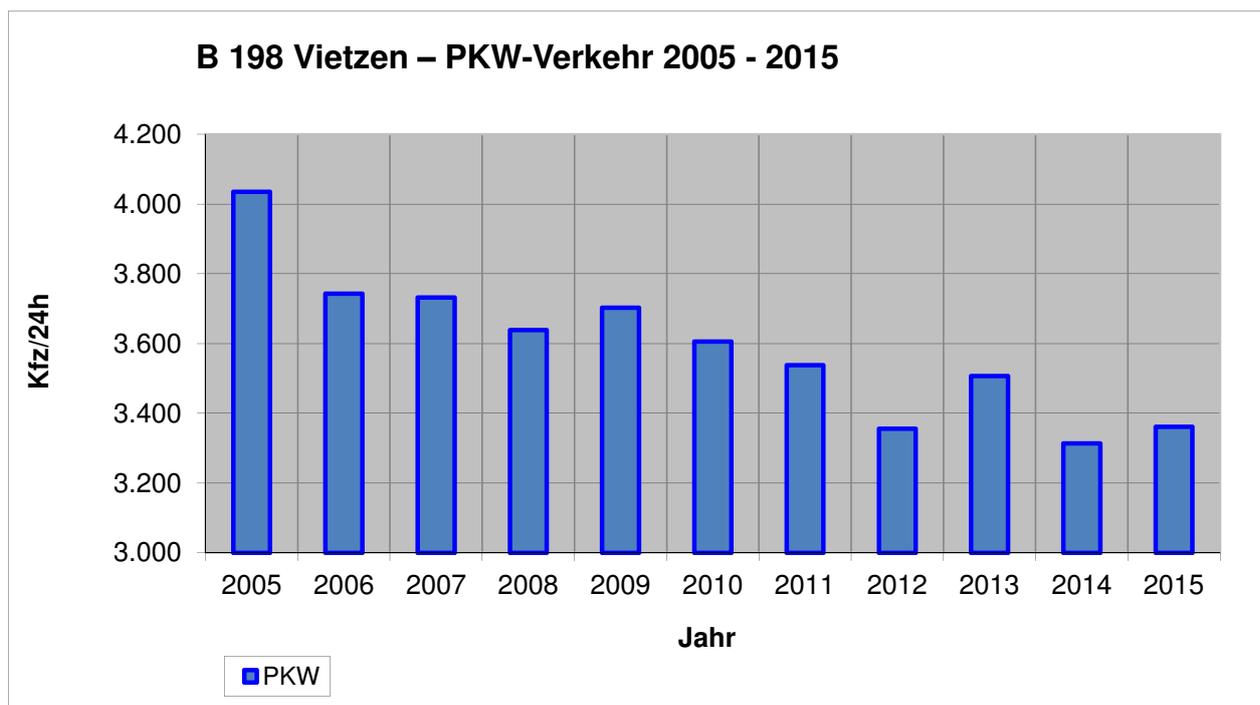
Auswertung der Dauerzählstelle auf der B 198 bei Vietzen (westl. von Mirow)

B 198 Vietzen				
Langzeitzählstelle 2642 / 1721				
	DTV [Kfz/24h]	PKW [Kfz/24h]	SV [Kfz/24h]	Differenz Jahr zu Folgejahr (PKW) [%]
2005	4.625	4.035	590	
2006	4.332	3.743	589	
2007	4.322	3.732	590	
2008	4.215	3.639	576	
2009	4.326	3.703	623	102%
2010	4.318	3.606	712	
2011	4.295	3.538	757	
2012	4.027	3.356	671	
2013	4.127	3.507	620	104%
2014	3.931	3.314	617	
2015	3.964	3.361	603	101%
Mittelwert	-	-	-	103%

Trendprognose bis zum Jahr 2030 für die Dauerzählstelle auf der B 198 bei Vietzen:



Ermittlung der Prognosefaktoren 2030



	DTV	PKW *	SV/GV
Verkehrsbelastung 2015 aus DZS B 198 Vietzen	3.964	3.361	603
Verkehrsbelastung 2030	4.192	3.462	730
Prognosefaktoren 2030	1,06	1,03	1,21

* Die Belastung des PKW-Verkehrs schwankte in den letzten Jahren, sodass das Verfahren der Trendprognose nicht anwendbar ist. Erkennbar ist dennoch eine rückläufige Tendenz. Um die Verkehrsanlage auch künftig leistungsfähig zu gestalten wurde angenommen, dass die Prognosebelastung der Analysebelastung zzgl. eines Sicherheitsfaktors entspricht. Die Höhe des Sicherheitsfaktors wurde aus den Anstiegen der Folgejahre (2009, 2013 und 2015) im Vergleich zu den vergangenen Jahren (2008, 2012 und 2014) ermittelt. Im Mittel betragen die Anstiege der Folgejahre im Vergleich der vergangenen Jahre 103 %.

Berechnung der Prognosebelastungen 2030

	DTV [Kfz/24h]	PKW [Kfz/24h]	SV/GV [Kfz/24h]
Prognosefaktoren 2030	1,06	1,03	1,21

Zählstandort / Richtung	DTV [Kfz/24h]	PKW [Kfz/24h]	SV [Lkw/24h]	GV [Lkw/24h]	SV-Anteil	GV-Anteil
Querschnitt Q1 - B 198/Nord - Retzower Straße						
Q1 - Gesamtquerschnitt	4.449	3.921	777	1.031	17,5%	23,2%
Querschnitt Q2 - L 25/Nord - Granzower Chaussee						
Q2 - Gesamtquerschnitt	3.042	2.917	142	530	4,7%	17,4%
Querschnitt Q3 - B 198/Ost - Wesenberger Chaussee						
Q3 - Gesamtquerschnitt	5.124	4.514	624	1.183	12,2%	23,1%
Querschnitt Q4 - MST 5/Süd - Peetscher Weg						
Q4 - Gesamtquerschnitt	1.328	1.227	97	266	7,3%	20,0%
Querschnitt Q5 - L 25/Süd - Starsower Straße						
Q5 - Gesamtquerschnitt	2.063	1.831	234	469	11,3%	22,8%
Querschnitt Q6 - MST 3/West - Lärzer Straße						
Q6 - Gesamtquerschnitt	756	708	53	143	7,0%	18,9%
Querschnitt Q7 - B 198 Mühlenstraße/Zentrum						
Q7 - Gesamtquerschnitt	7.453	6.732	742	1.607	10,0%	21,6%
Knotenpunkt MÜR 15 / L 25						
MÜR 15 - Zempower Weg (N)	152	130	30	35	20,0%	23,1%
L 25 - Wittstocker Straße (O)	1.193	1.049	211	247	17,7%	20,7%
L 25 - Zempower Weg (S)	750	720	62	108	8,2%	14,3%
MÜR 15 - Wittstocker Straße (W)	1.370	1.187	263	292	19,2%	21,3%

Berechnung des Angleichungsfaktors f_{PE}

Grundlage ist der Mittelwert der Querschnitte Q1 und Q3

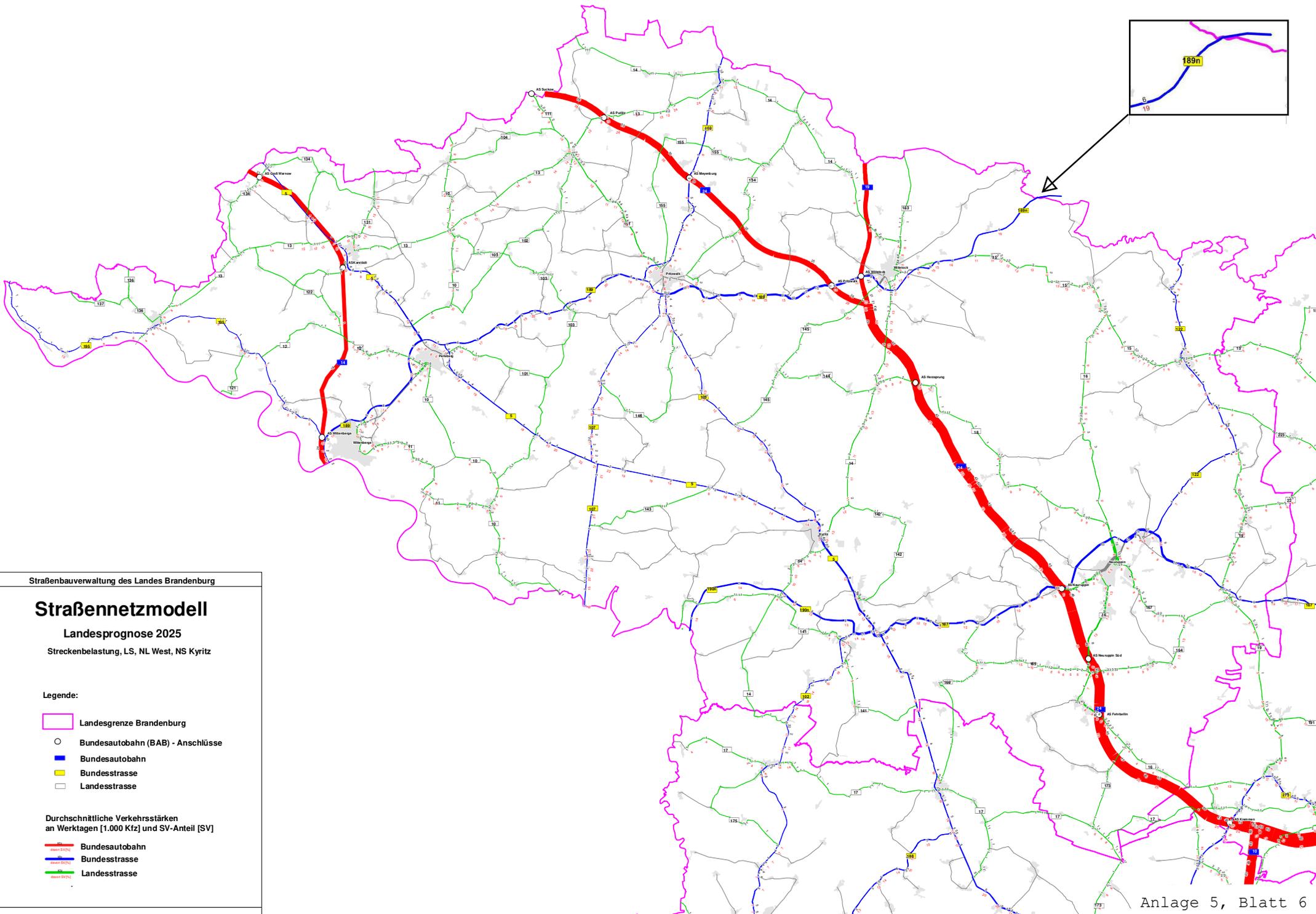
Querschnitt	PKW	SV
Q1	3.921	777
Q3	4.514	624
Mittelwert	4.217	701

$$f_{PE} = \frac{q_{LV} + 1,7 * q_{SV}}{q_{LV} + q_{SV}}$$

$$f_{PE} = \frac{4.217 + 1,7 * 701}{4.217 + 701}$$

$$f_{PE} = \frac{5.408,70}{4.918,00}$$

$$f_{PE} = 1,09978 \rightarrow 1,10$$



Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg

Straßennetzmodell

Landesprognose 2025

Streckenbelastung, LS, NL West, NS Kyritz

Legende:

- Landesgrenze Brandenburg
- Bundesautobahn (BAB) - Anschlüsse
- Bundesautobahn
- Bundesstrasse
- Landesstrasse

Durchschnittliche Verkehrsstärken
an Werktagen [1.000 Kfz] und SV-Anteil [SV]

- Bundesautobahn
- Bundesstrasse
- Landesstrasse

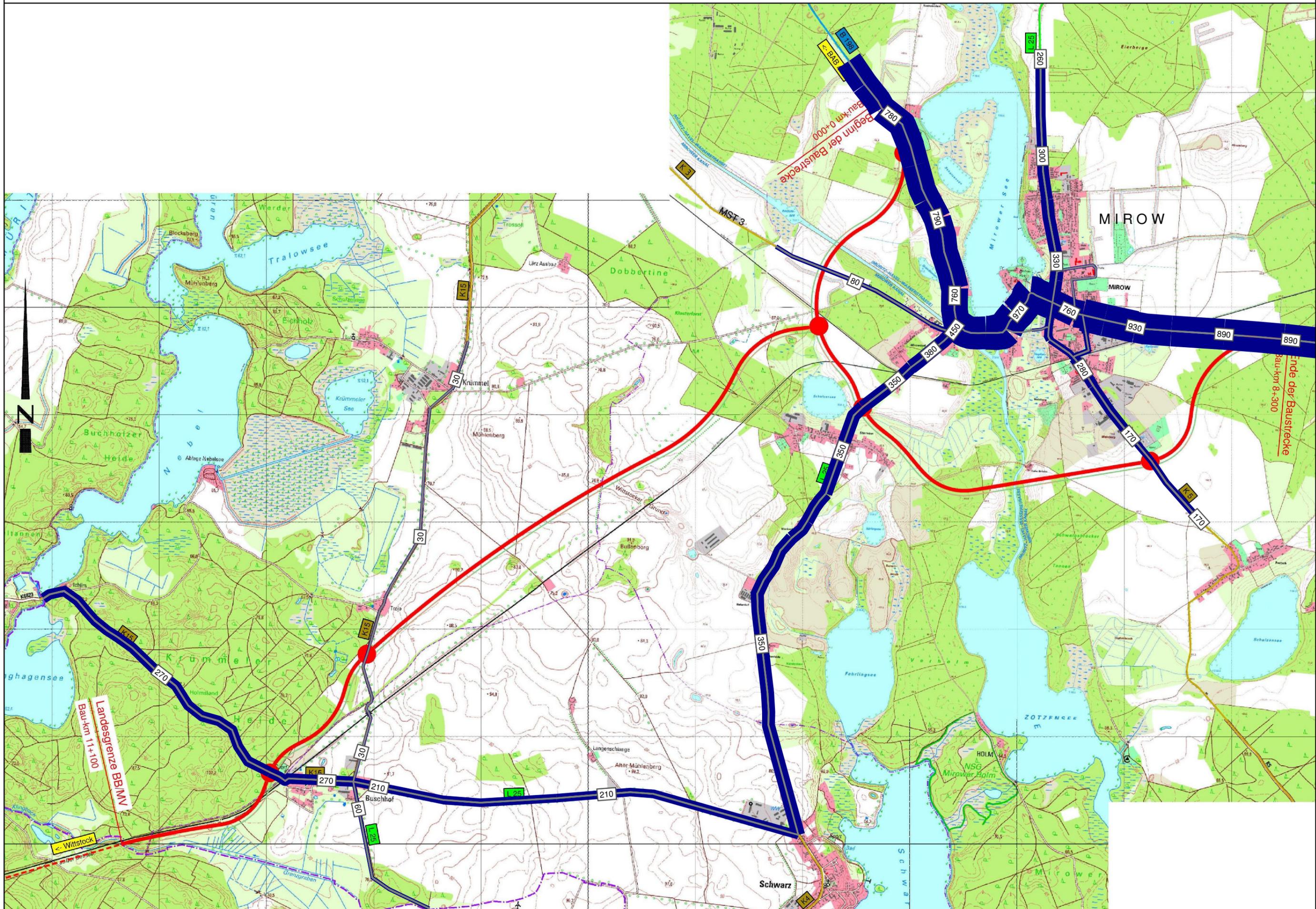
B 198 OU Mirow

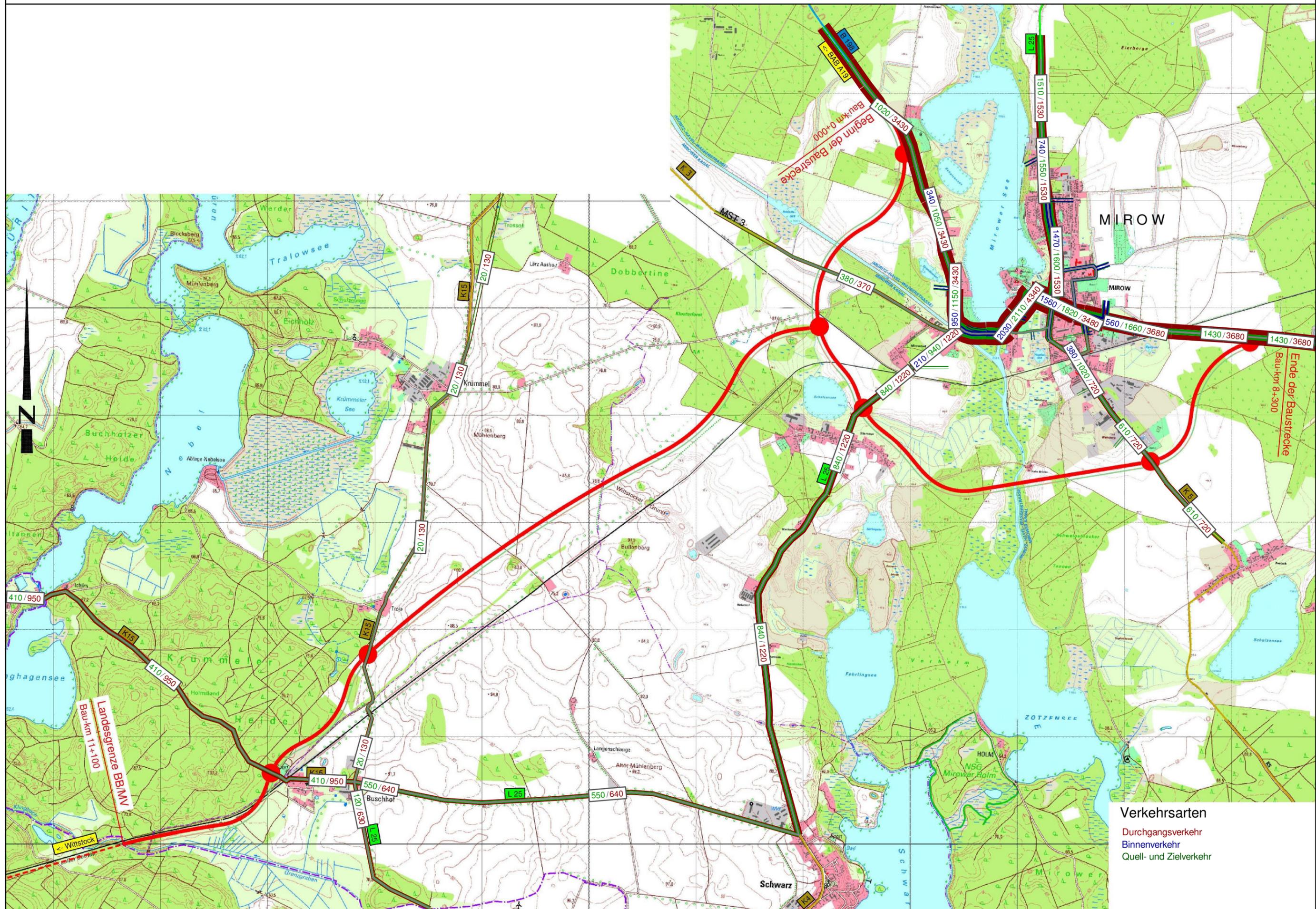
Aktualisierung Prognose 2030

Anlage 6

Prognosenetzbelastung 2030 - Nullfall

Prognose-Nullfall 2030 - Gesamtverkehr	Blatt 1
Prognose-Nullfall 2030 - Schwerverkehr > 3,5 t	Blatt 2
Prognose-Nullfall 2030 - Güterverkehr > 2,8 t	Blatt 3
Prognose-Nullfall 2030 - Gesamtverkehr - Verkehrsarten	Blatt 4





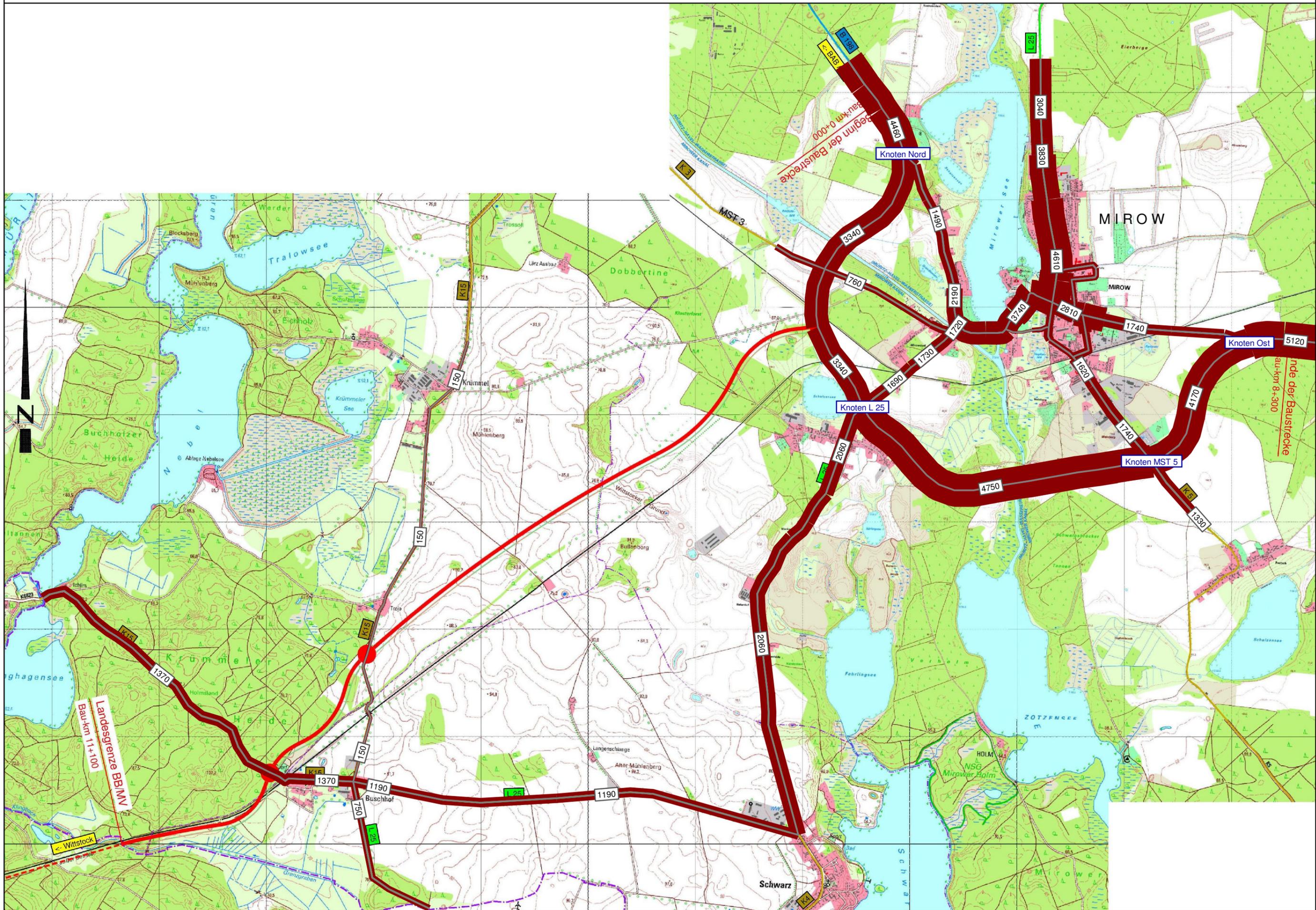
B 198 OU Mirow

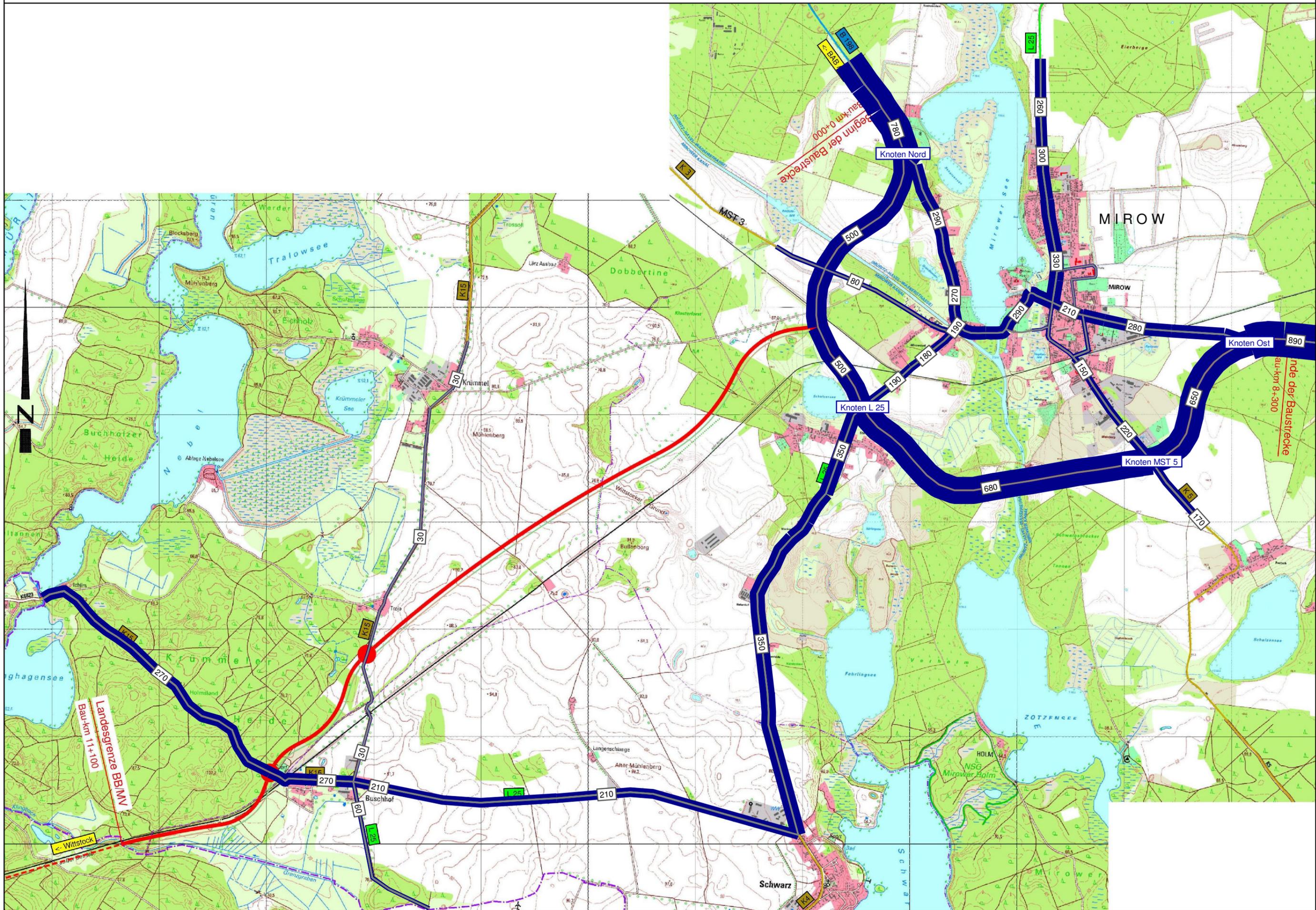
Aktualisierung Prognose 2030

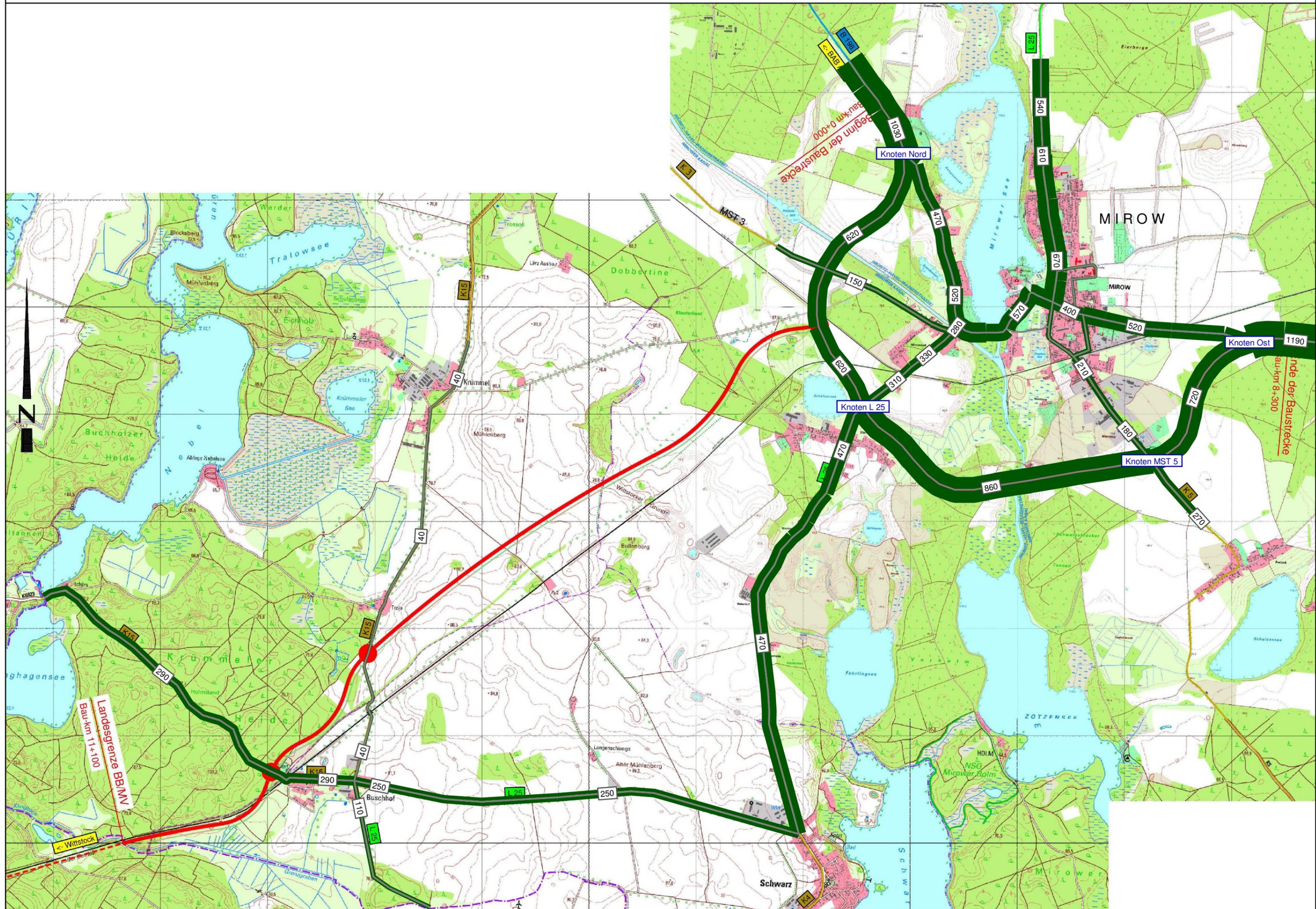
Anlage 7

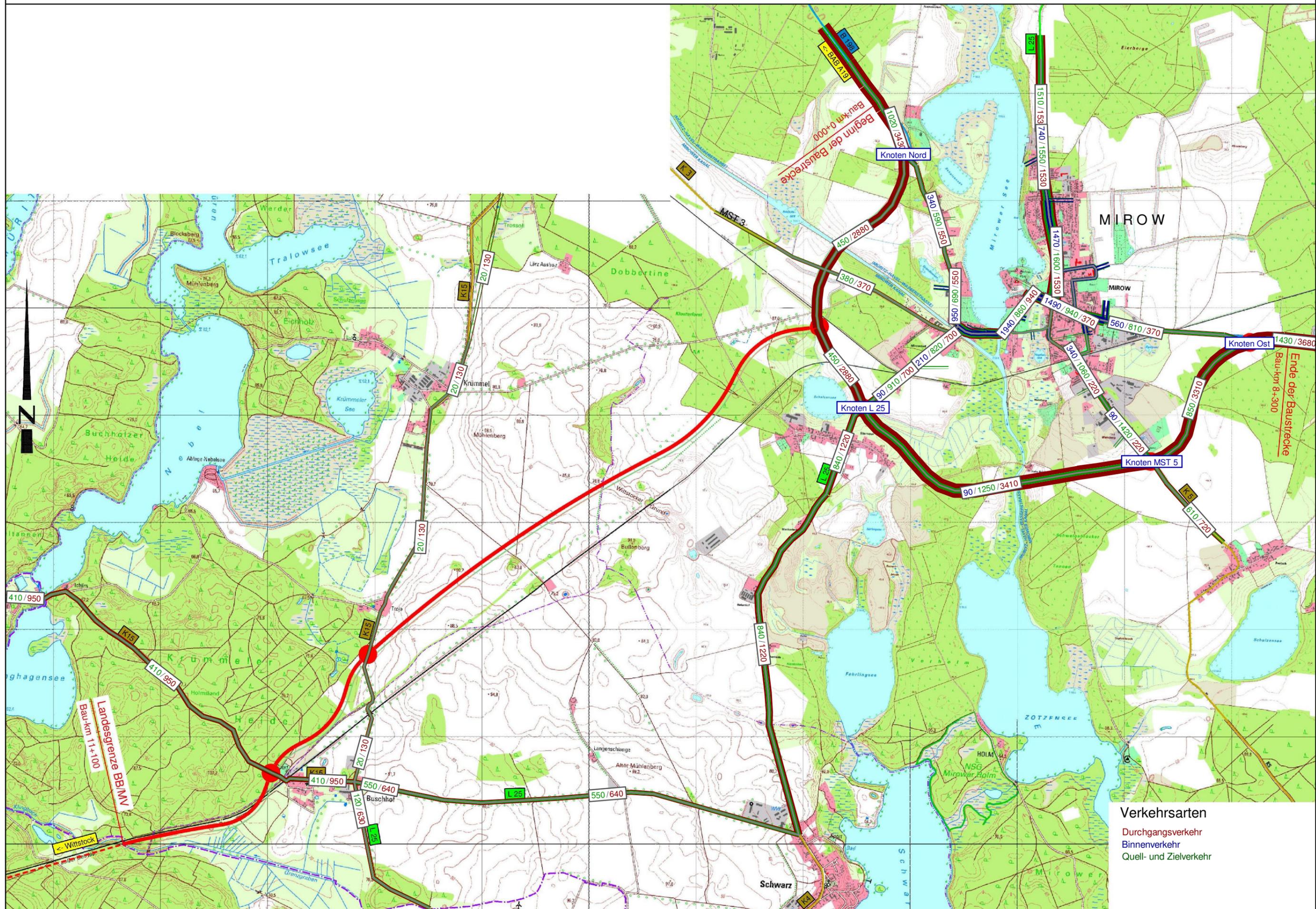
Prognosenetzbelastung 2030 Planfall B 198 OU Mirow ohne B 189n

Prognose-Planfall 2030 ohne B 189n - Gesamtverkehr	Blatt 1
Prognose-Planfall 2030 ohne B 189n - Schwerverkehr > 3,5 t	Blatt 2
Prognose-Planfall 2030 ohne B 189n - Güterverkehr > 2,8 t	Blatt 3
Prognose-Nullfall 2030 ohne B 189n - Gesamtverkehr - Verkehrsarten	Blatt 4
Prognose-Nullfall 2030 ohne B 189n - Knotenströme	Blatt 5
Prognose-Nullfall 2030 ohne B 189n - Differenznetz	Blatt 6

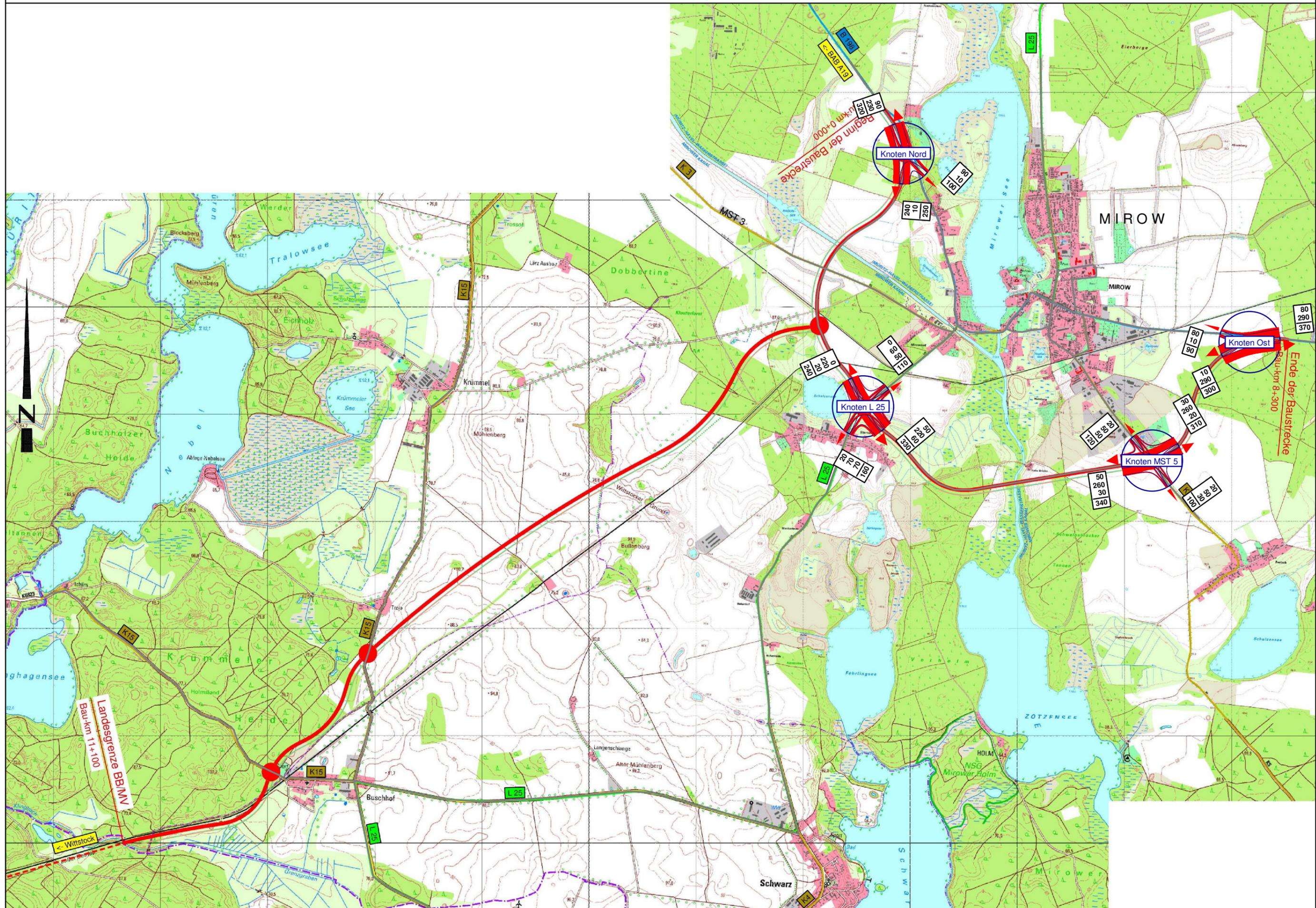


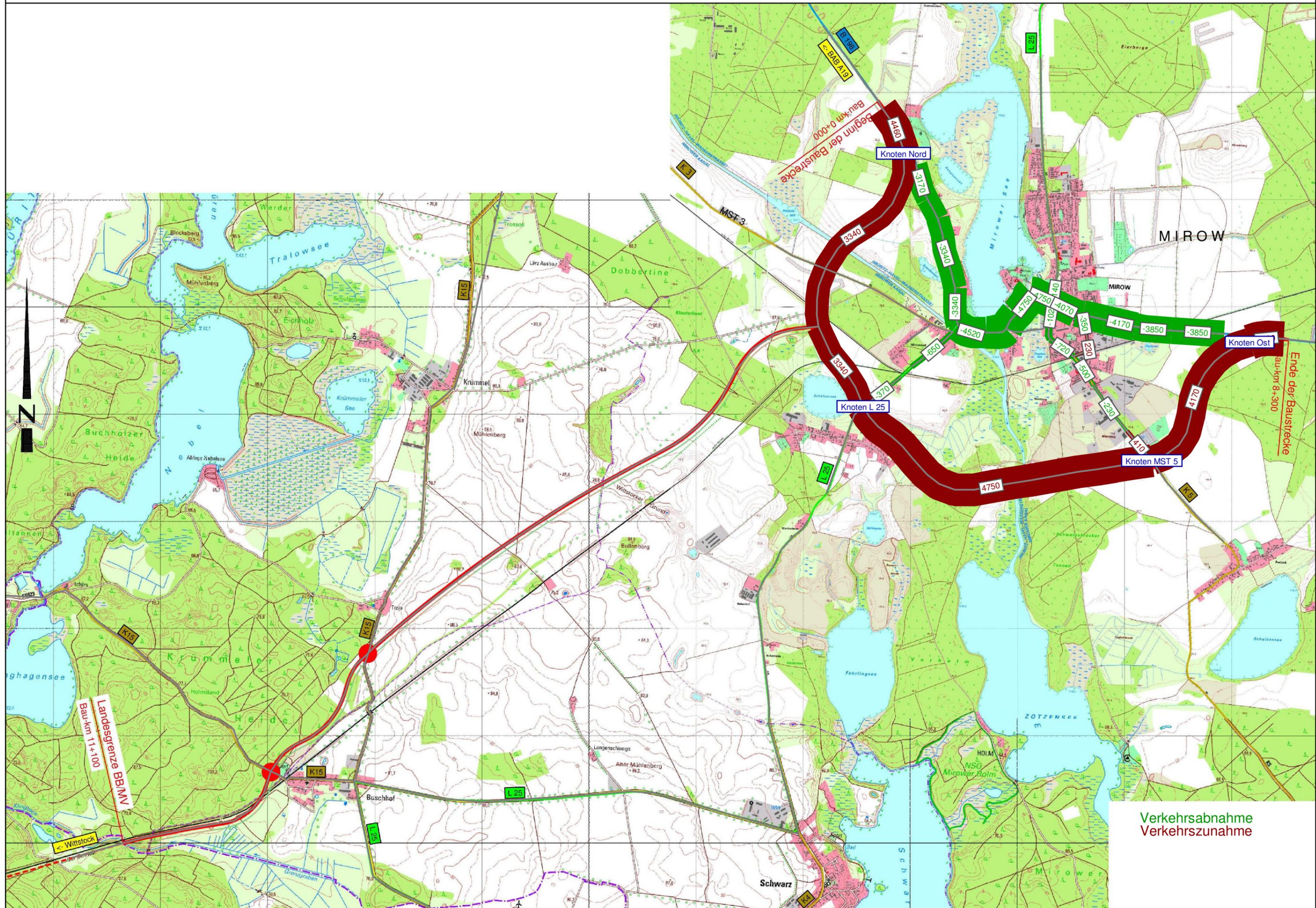






Verkehrsarten
 Durchgangsverkehr
 Binnenverkehr
 Quell- und Zielverkehr





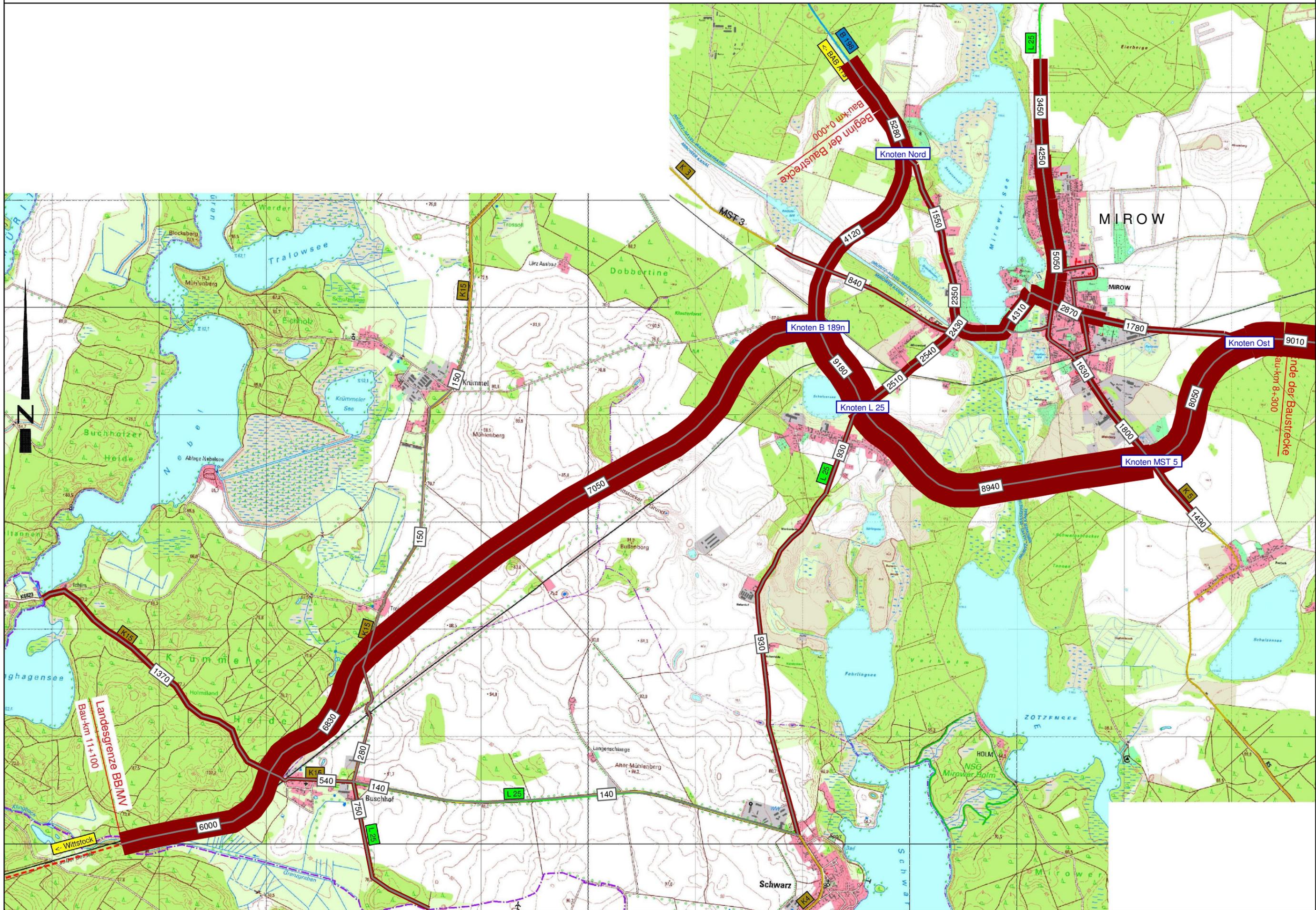
B 198 OU Mirow

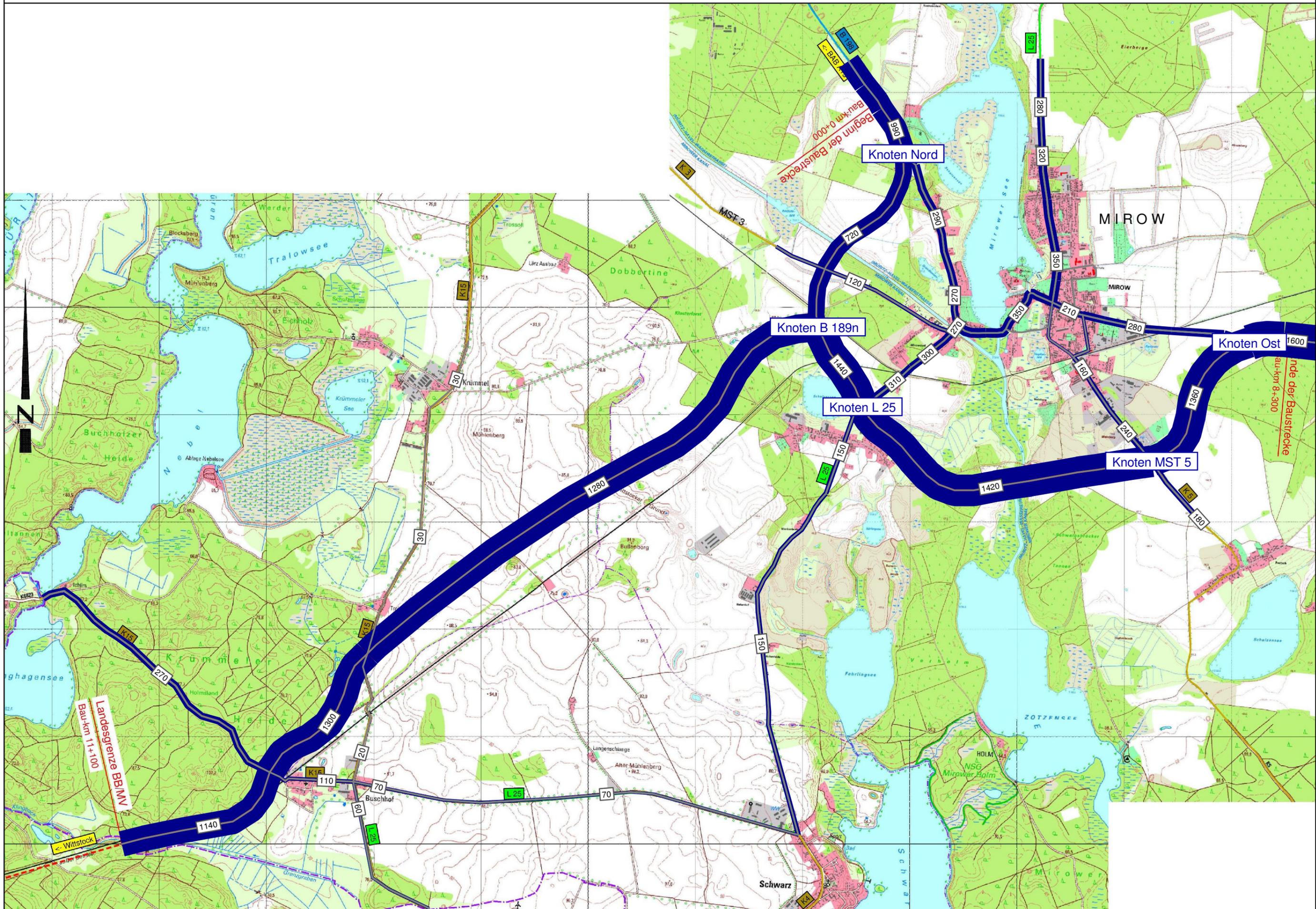
Aktualisierung Prognose 2030

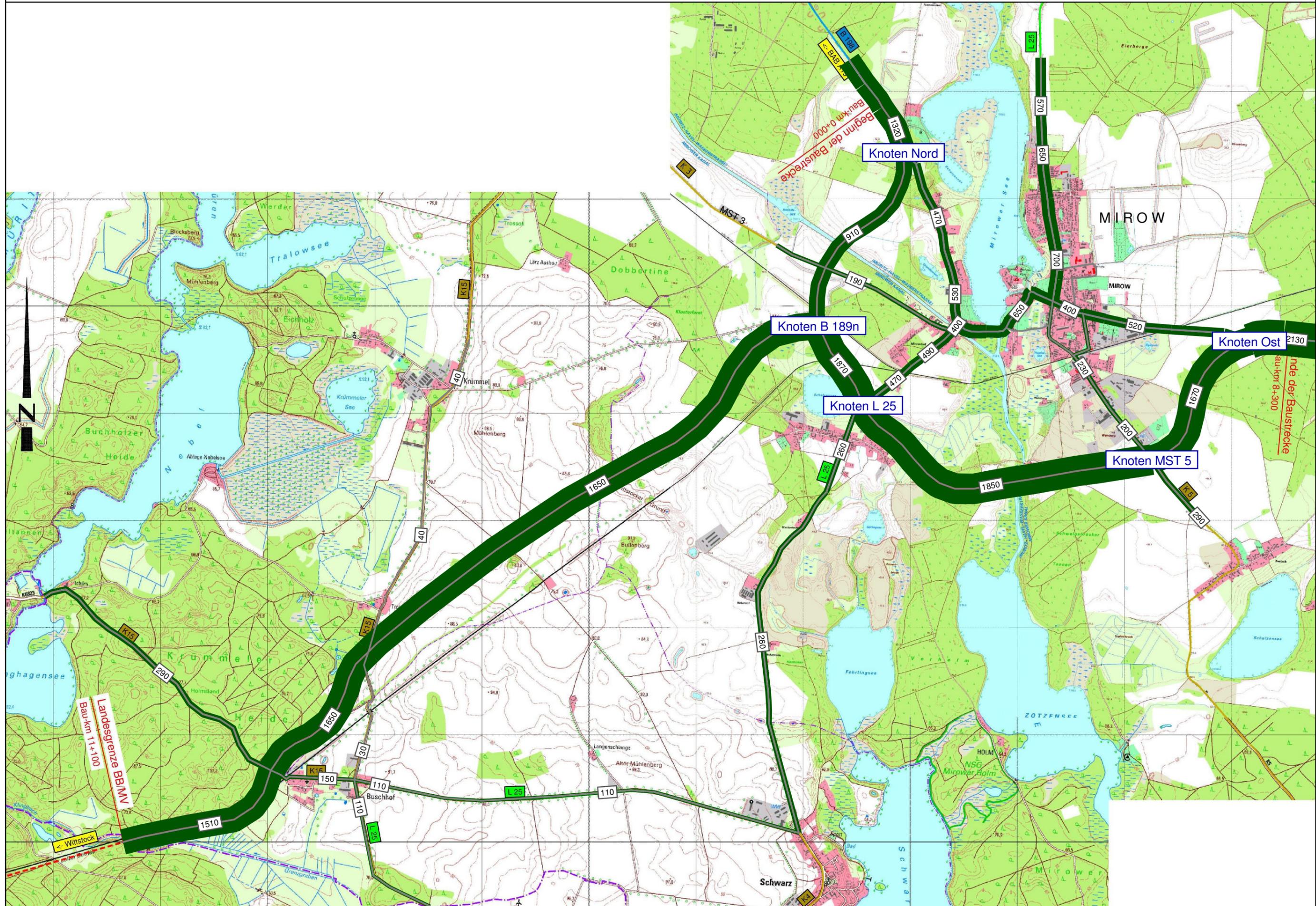
Anlage 8

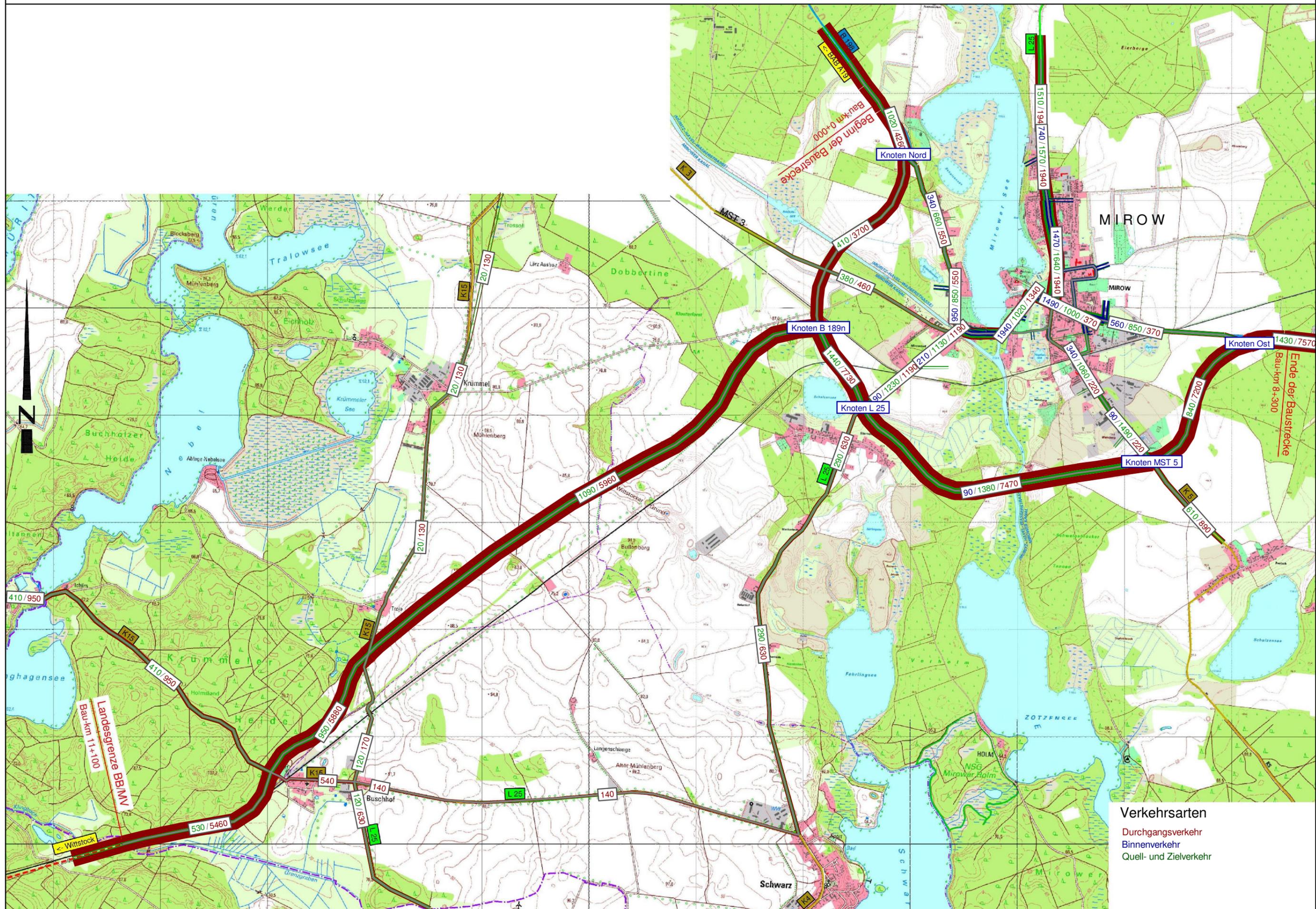
Prognosenetzbelastung 2030 Planfall B 198 OU Mirow mit B 189n

Prognose-Planfall 2030 mit B 189n - Gesamtverkehr	Blatt 1
Prognose-Planfall 2030 mit B 189n - Schwerverkehr > 3,5 t	Blatt 2
Prognose-Planfall 2030 mit B 189n - Güterverkehr > 2,8 t	Blatt 3
Prognose-Nullfall 2030 mit B 189n - Gesamtverkehr - Verkehrsarten	Blatt 4
Prognose-Nullfall 2030 mit B 189n - Knotenströme	Blatt 5
Prognose-Nullfall 2030 mit B 189n - Differenznetz	Blatt 6

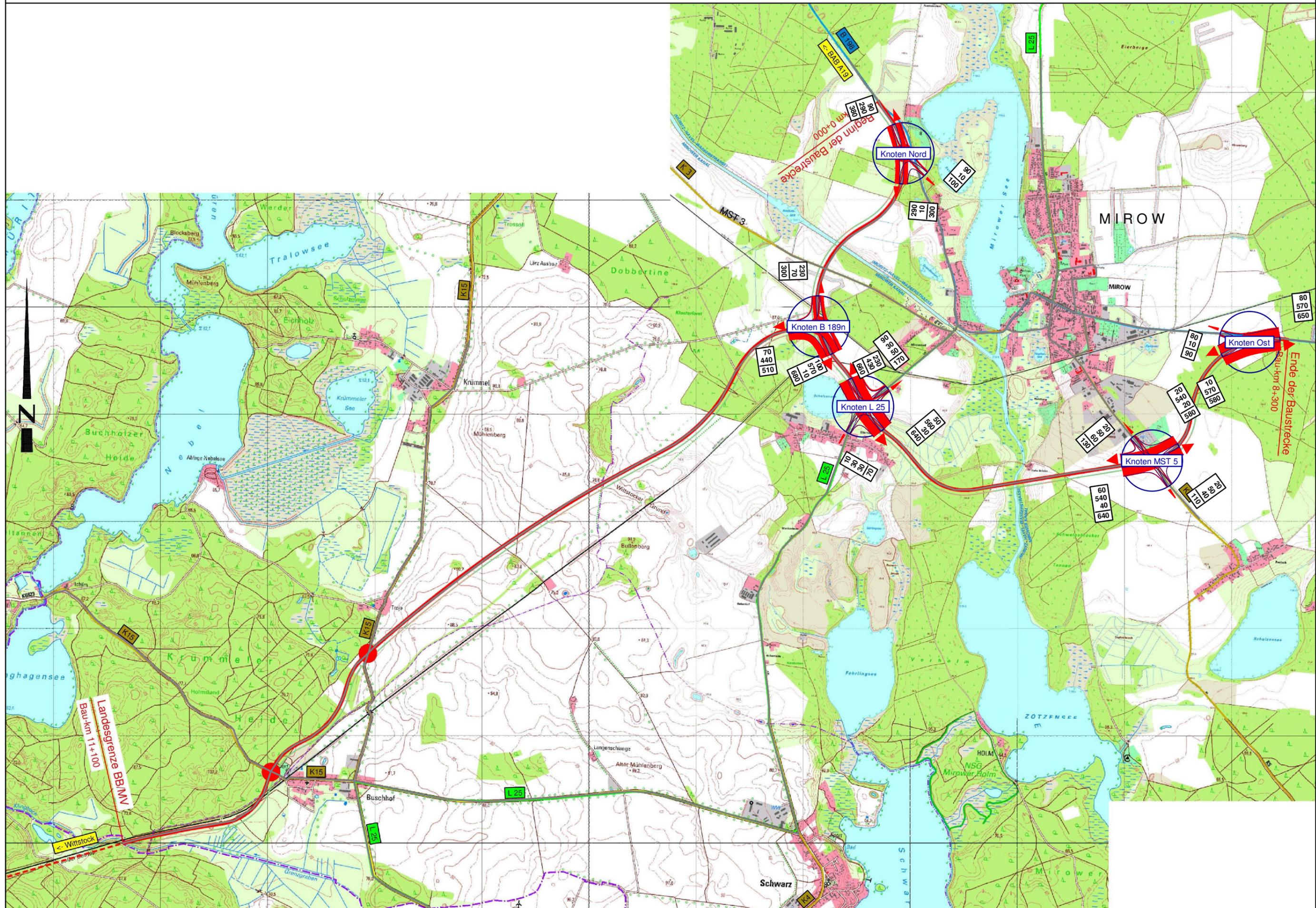


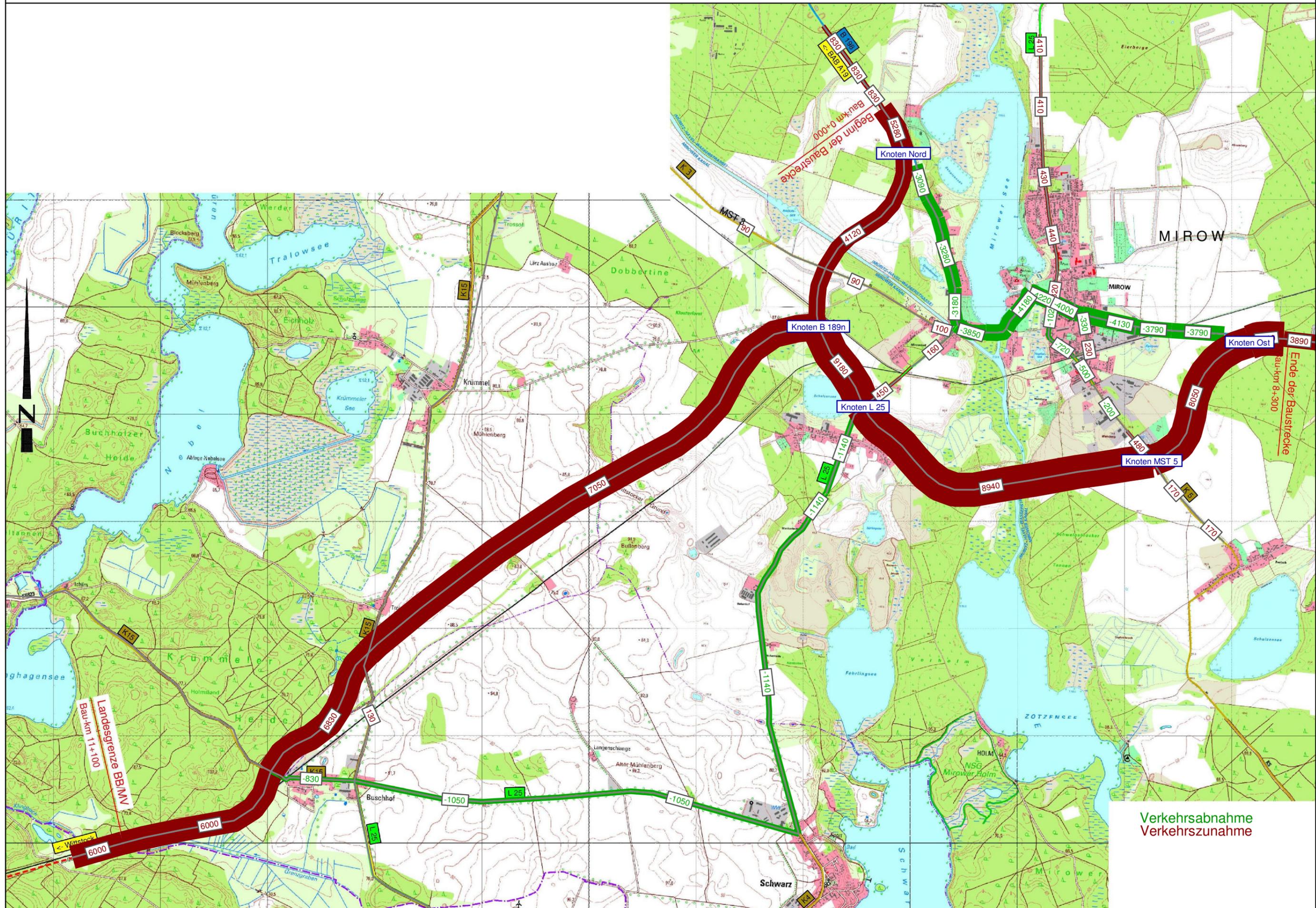






Verkehrsarten
 Durchgangsverkehr
 Binnenverkehr
 Quell- und Zielverkehr





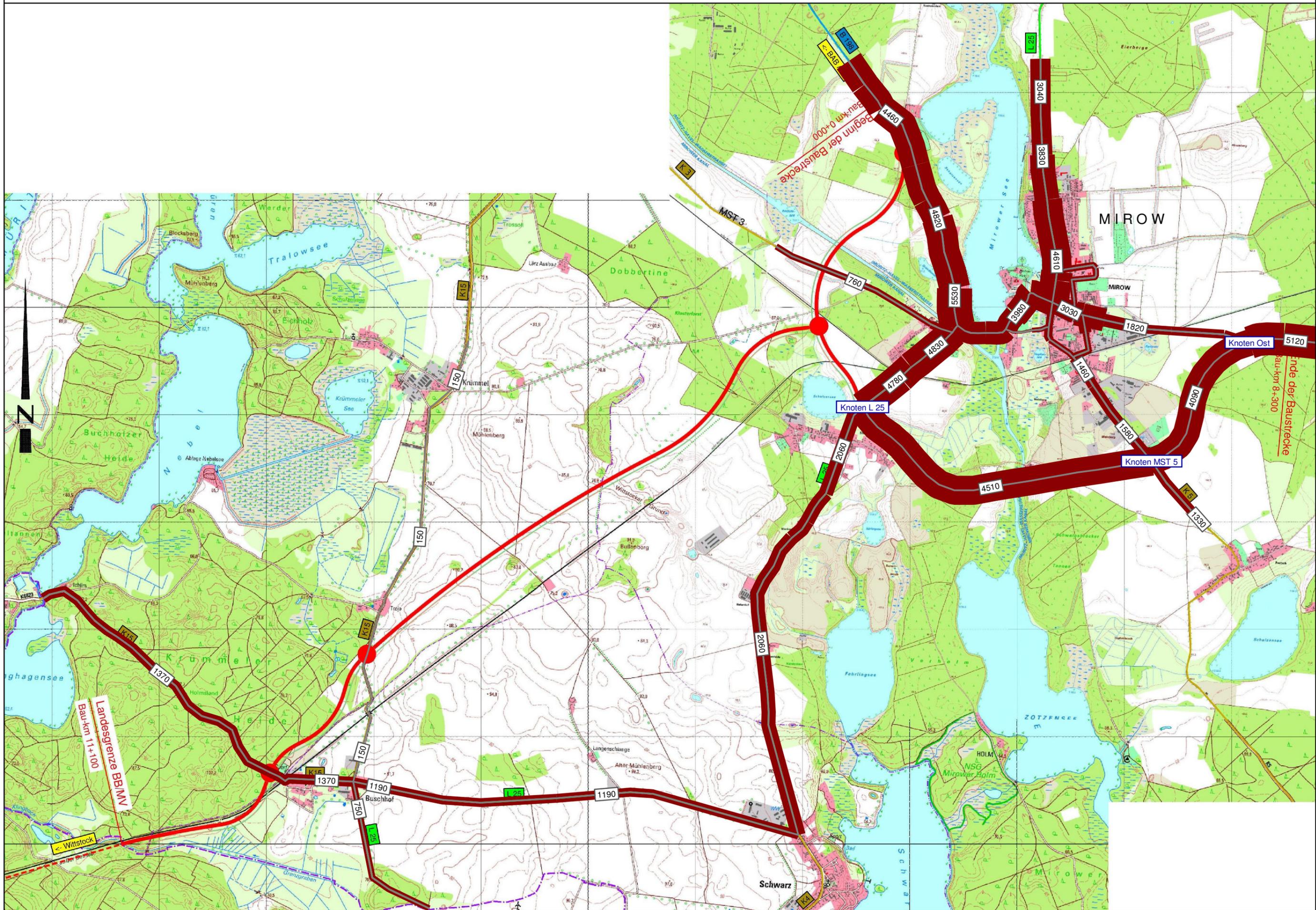
B 198 OU Mirow

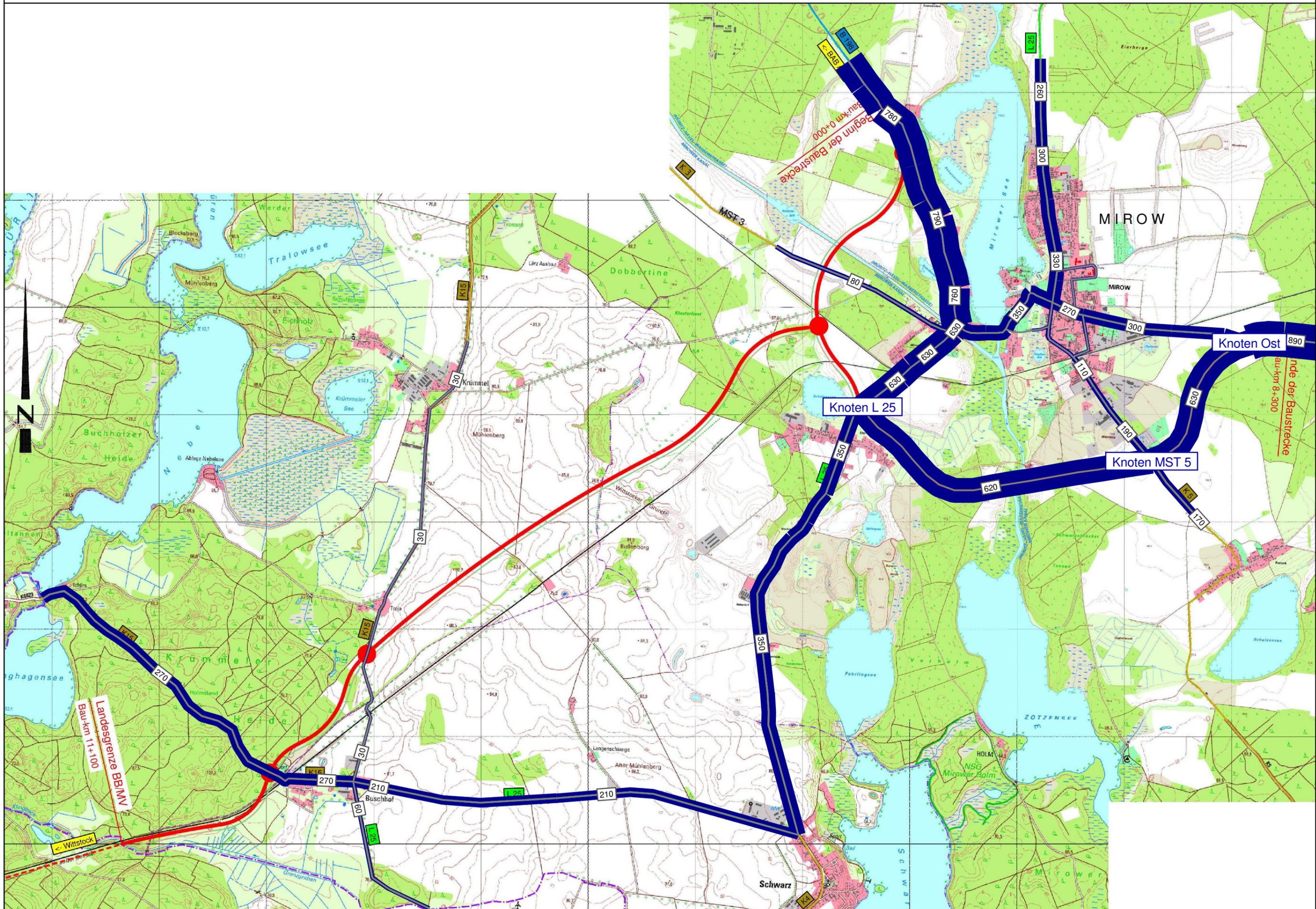
Aktualisierung Prognose 2030

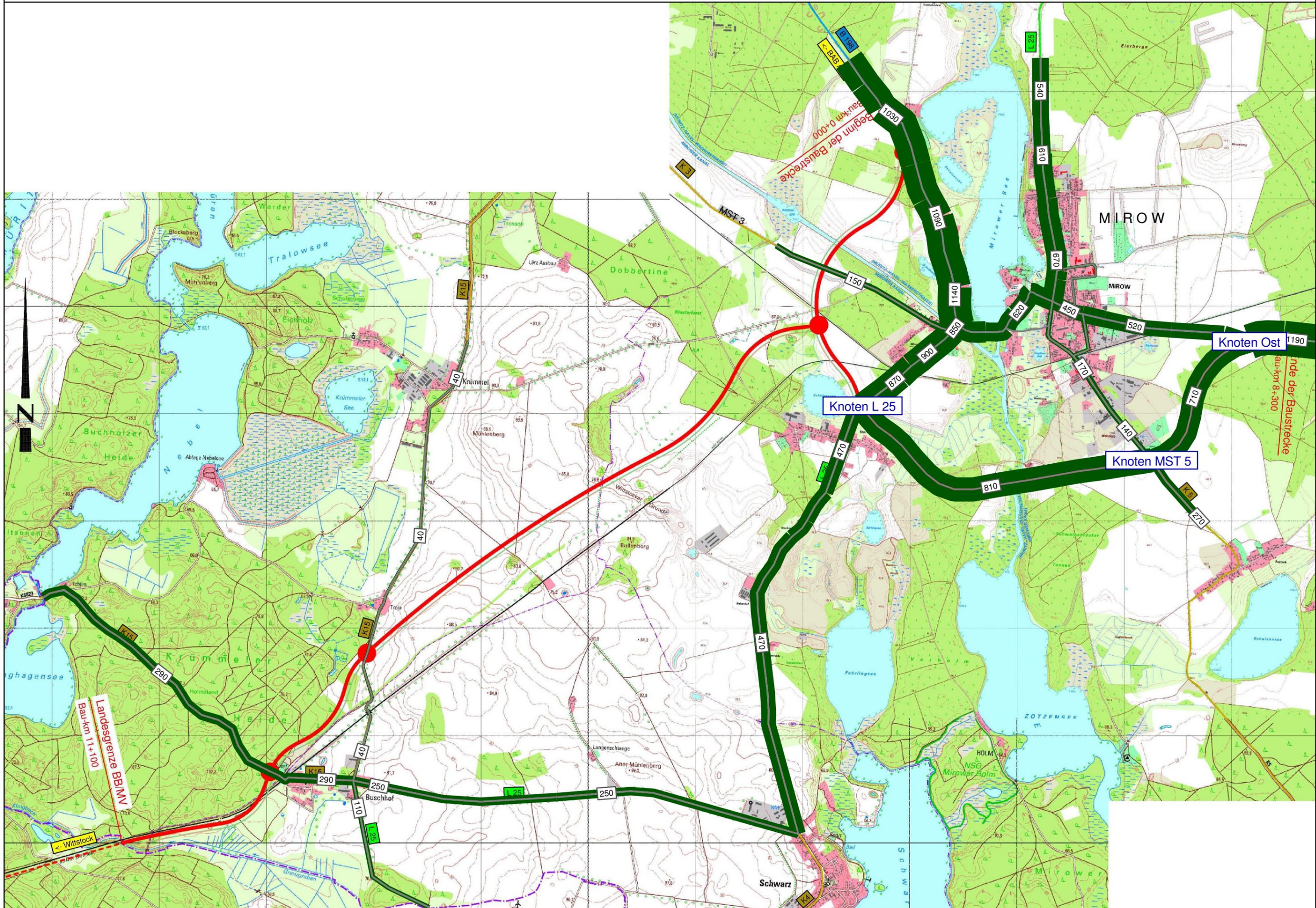
Anlage 9

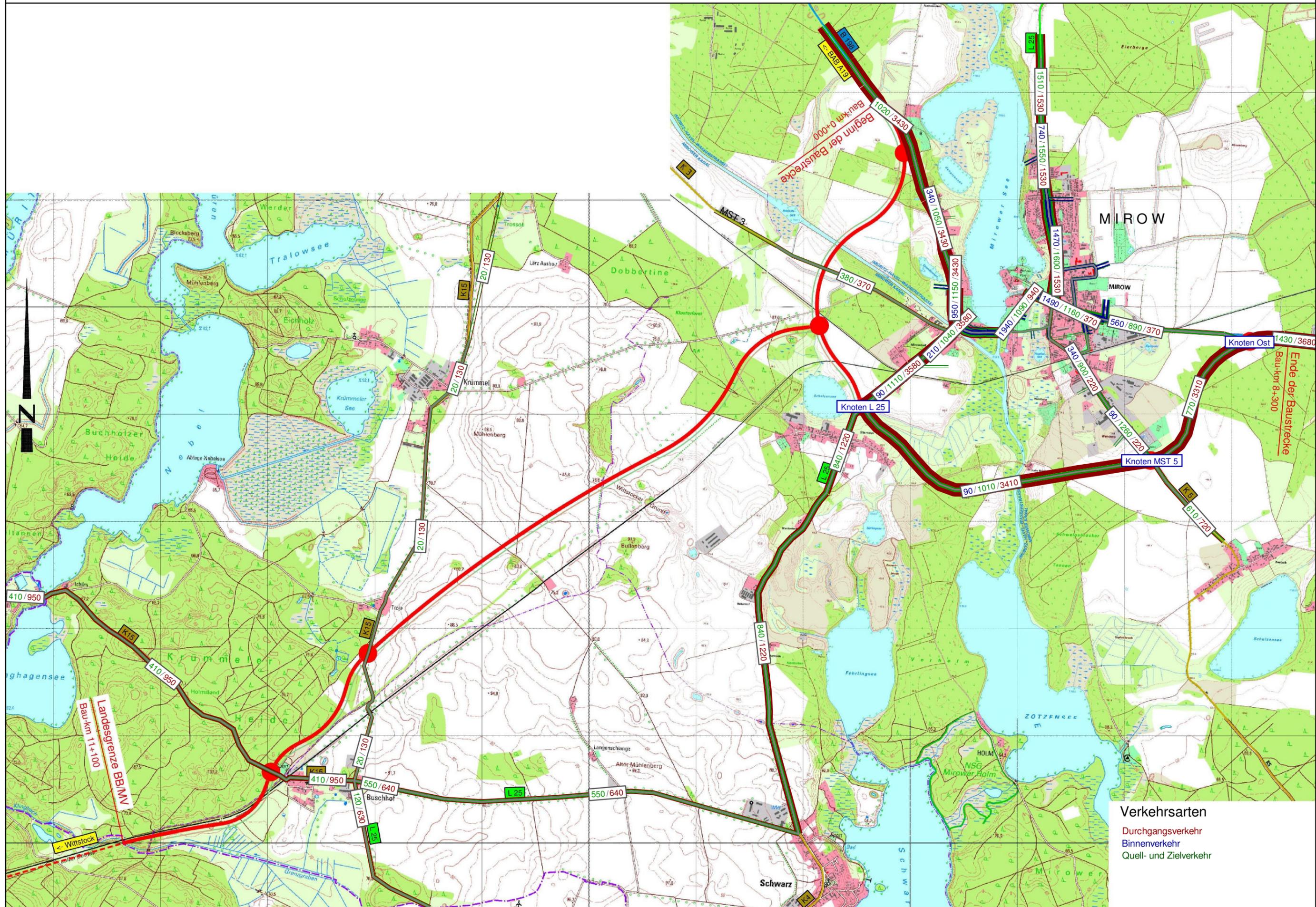
Prognosenetzbelastung 2030 Planfall B 198 OU Mirow - Südabschnitt

Prognose-Planfall 2030 - Südabschnitt ohne B 189n - Gesamtverkehr	Blatt 1
Prognose-Planfall 2030 - Südabschnitt ohne B 189n - Schwerverkehr > 3,5 t	Blatt 2
Prognose-Planfall 2030 - Südabschnitt ohne B 189n - Güterverkehr > 2,8 t	Blatt 3
Prognose-Nullfall 2030 - Südabschnitt ohne B 189n – Gesamtverkehr - Verkehrsarten	Blatt 4
Prognose-Nullfall 2030 - Südabschnitt ohne B 189n - Knotenströme	Blatt 5
Prognose-Nullfall 2030 - Südabschnitt ohne B 189n - Differenznetz	Blatt 6

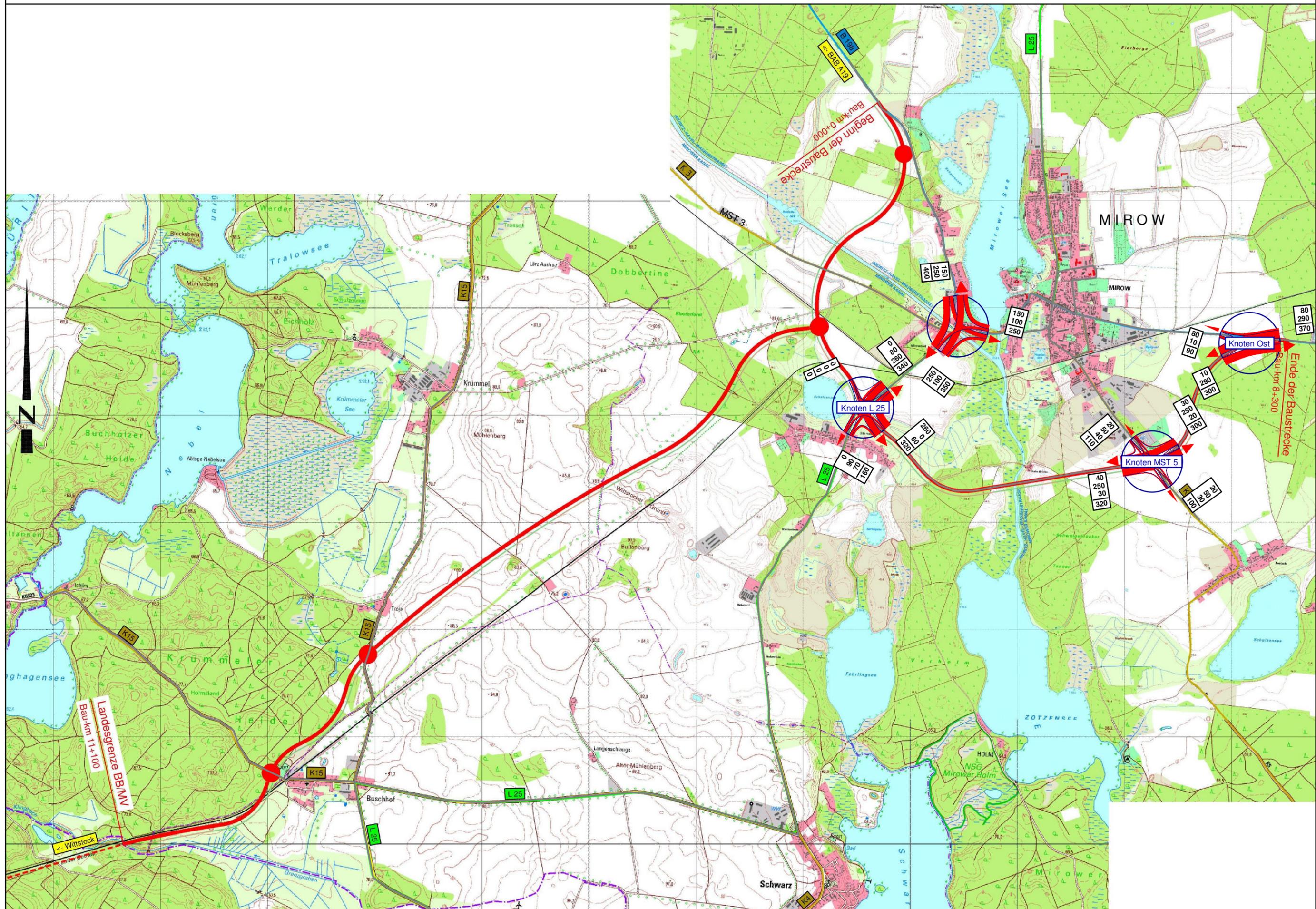


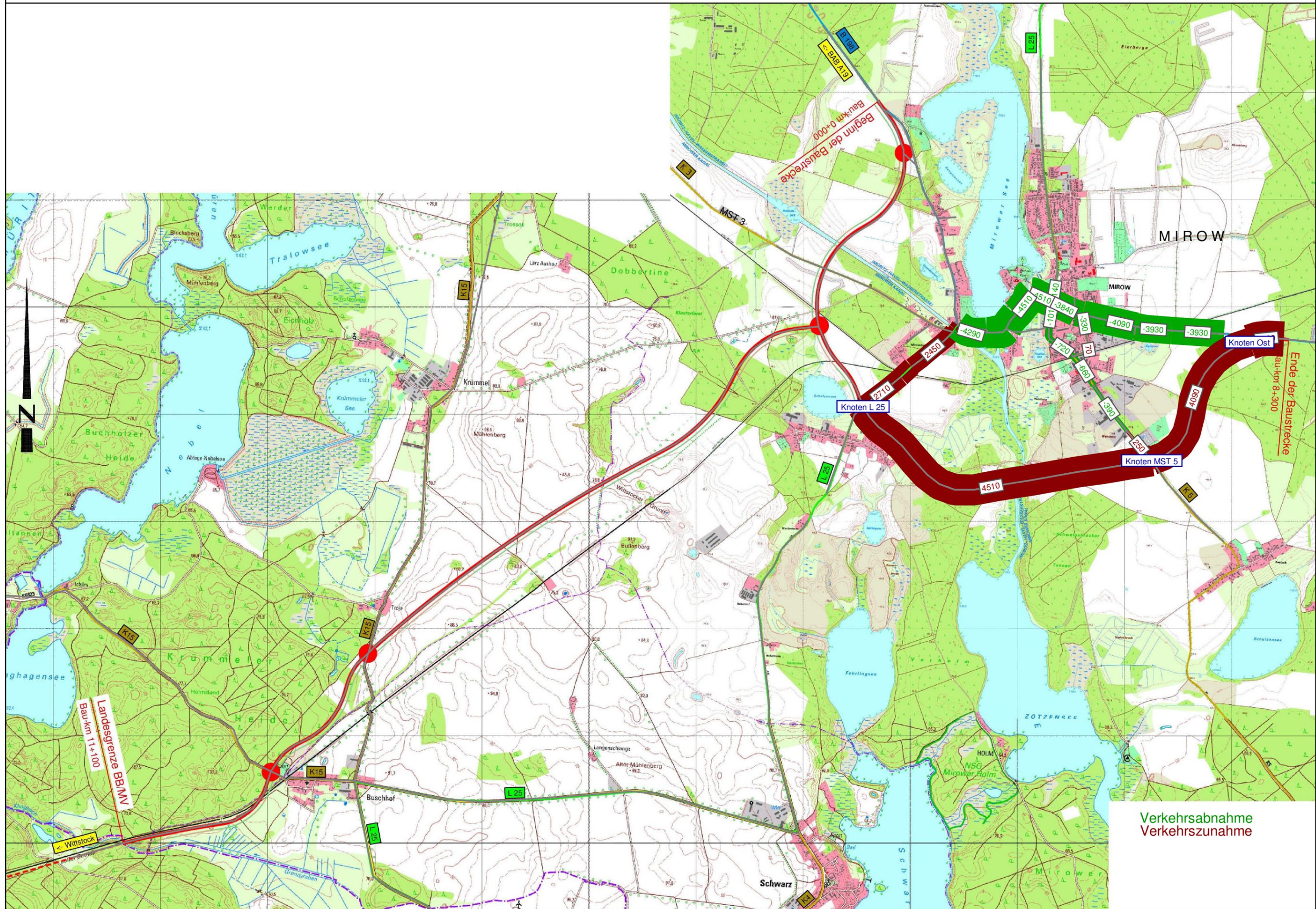






Verkehrsarten
 Durchgangsverkehr
 Binnenverkehr
 Quell- und Zielverkehr





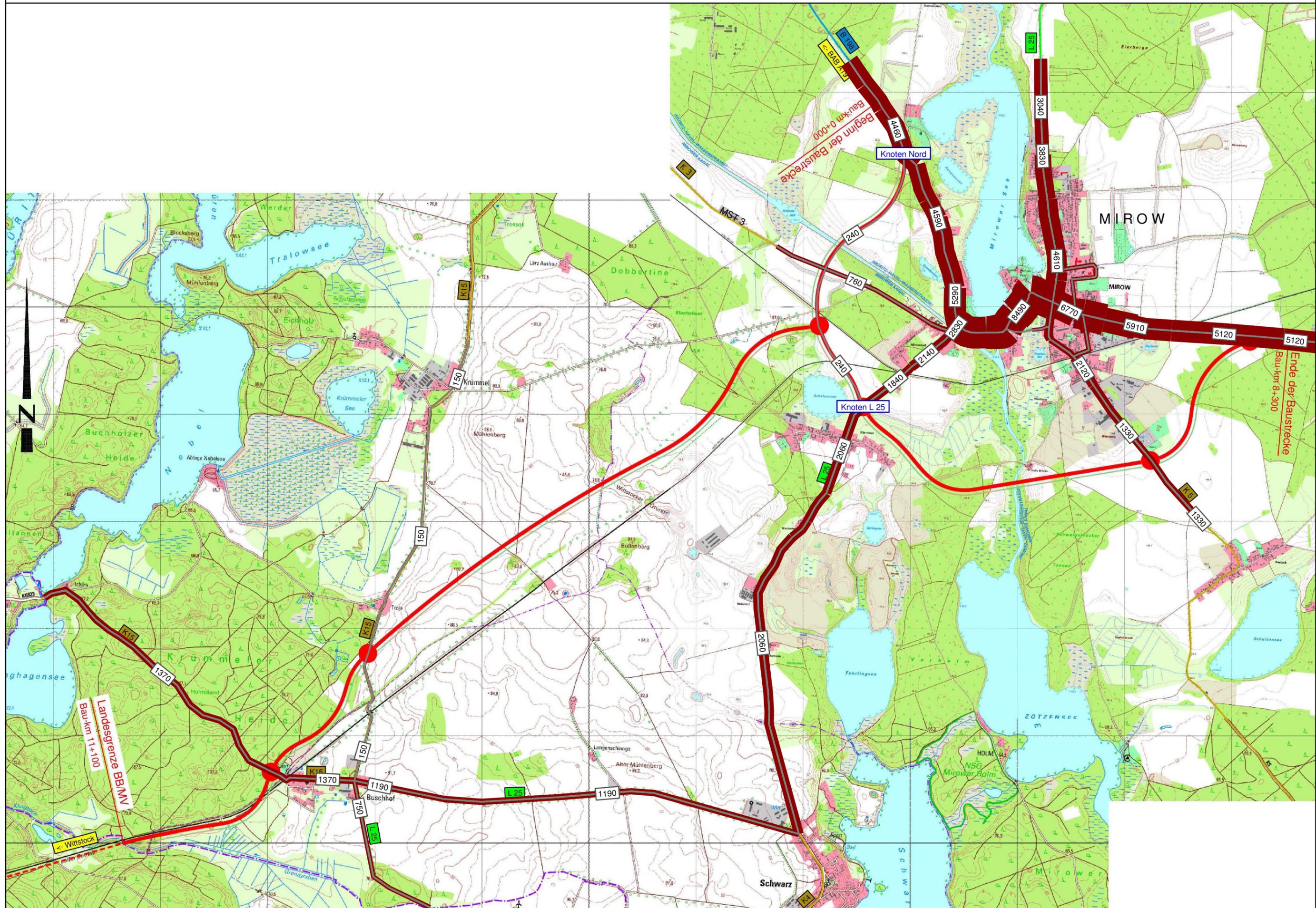
B 198 OU Mirow

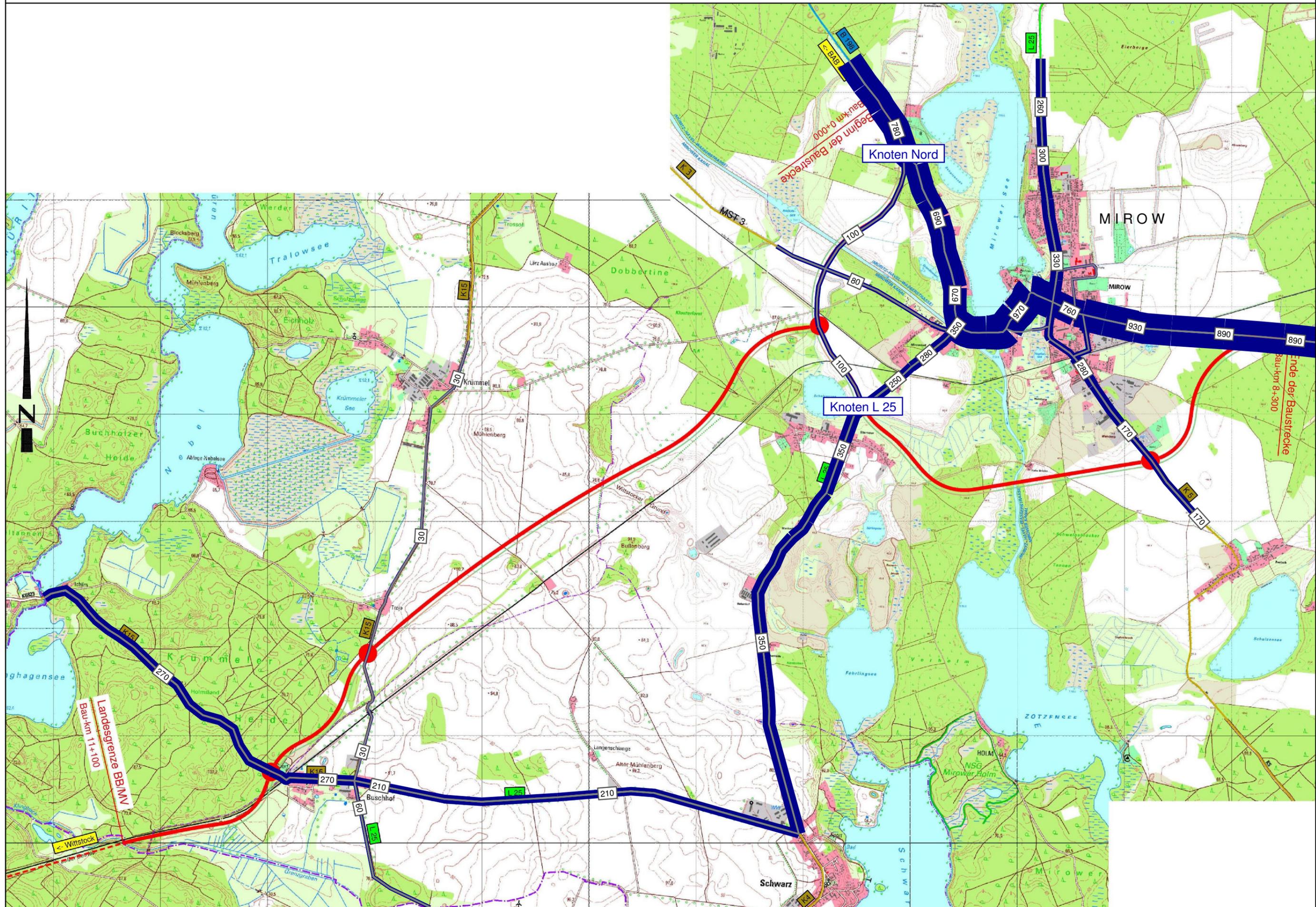
Aktualisierung Prognose 2030

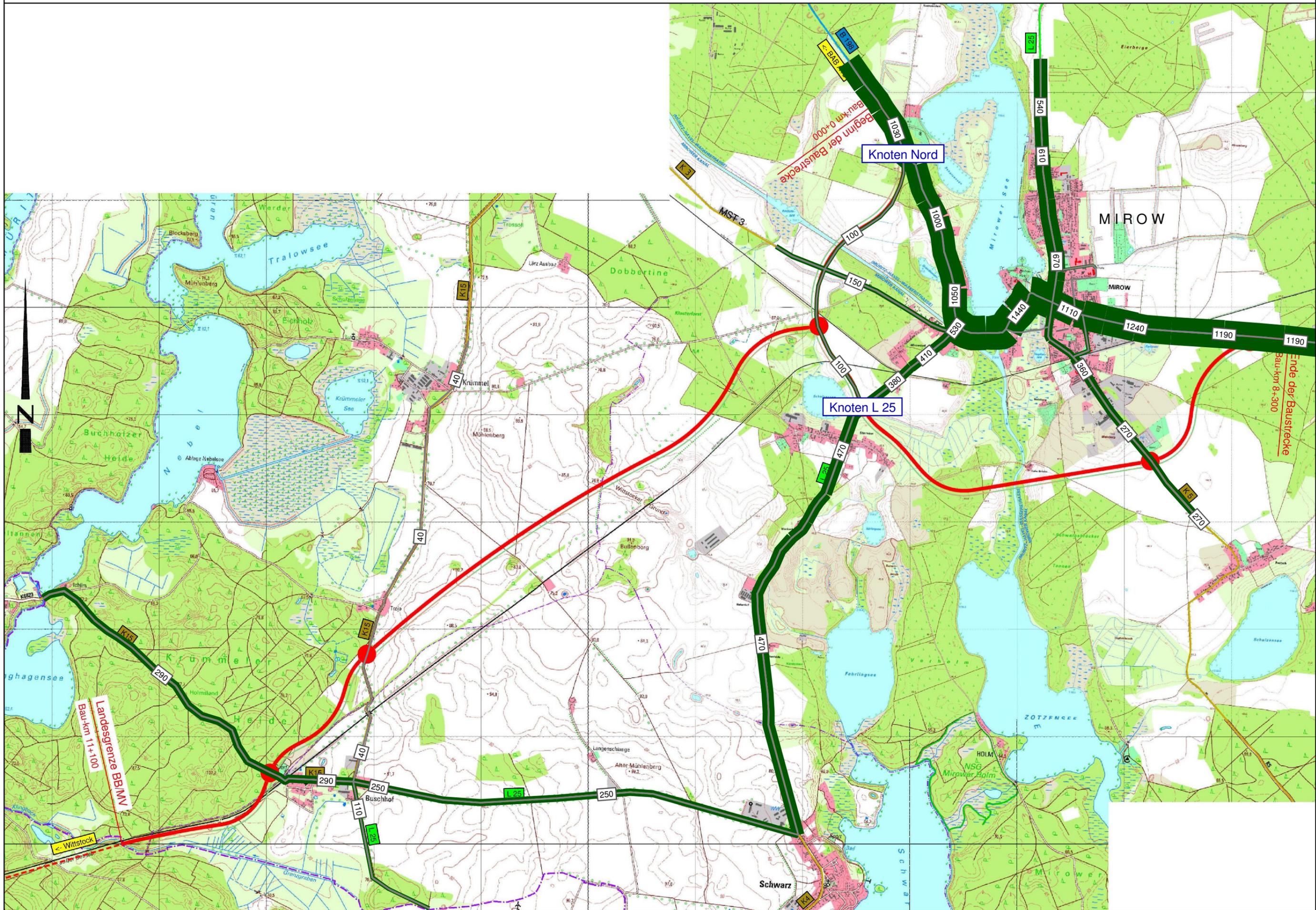
Anlage 10

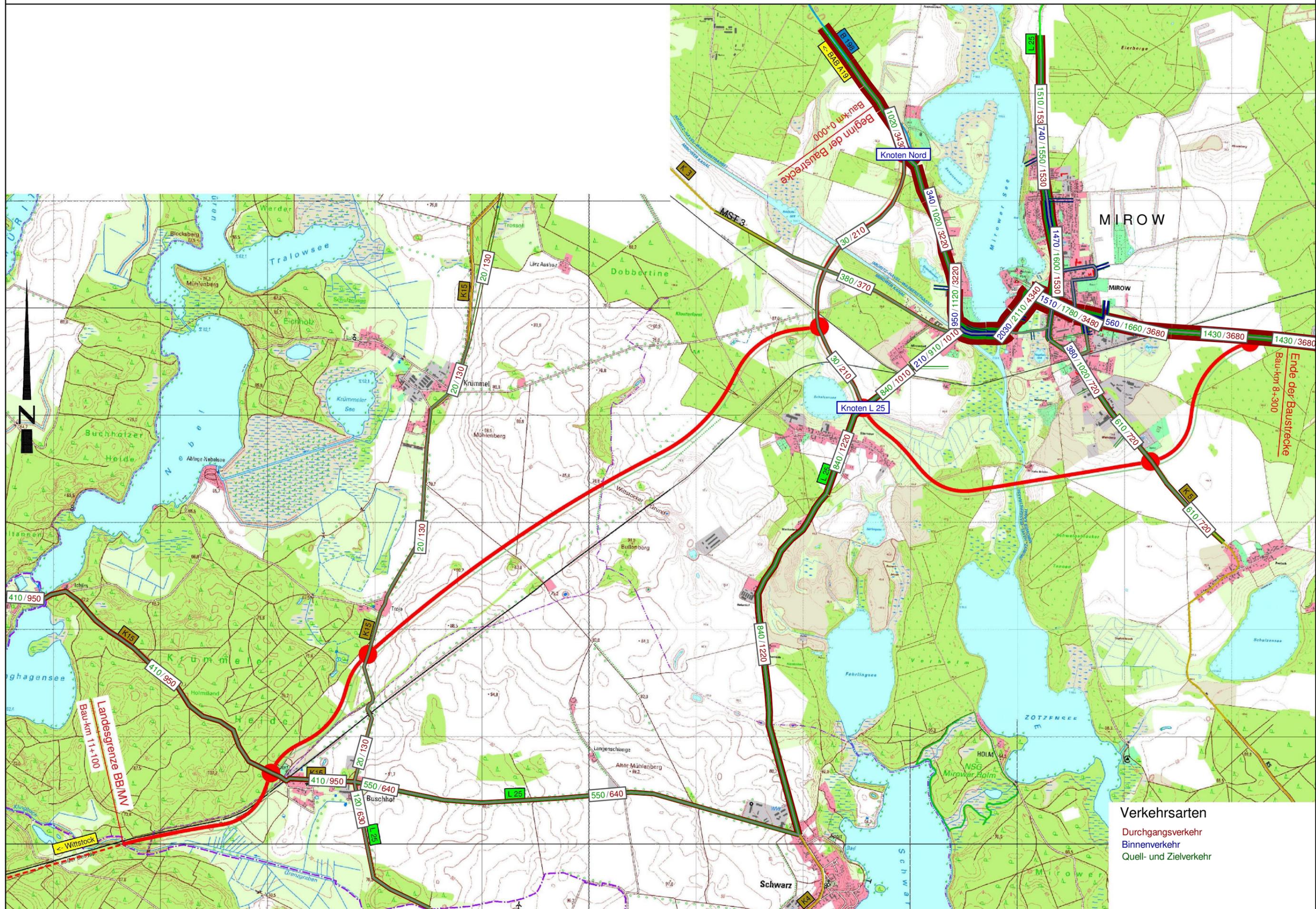
Prognosenetzbelastung 2030 Planfall B 198 OU Mirow - Westabschnitt

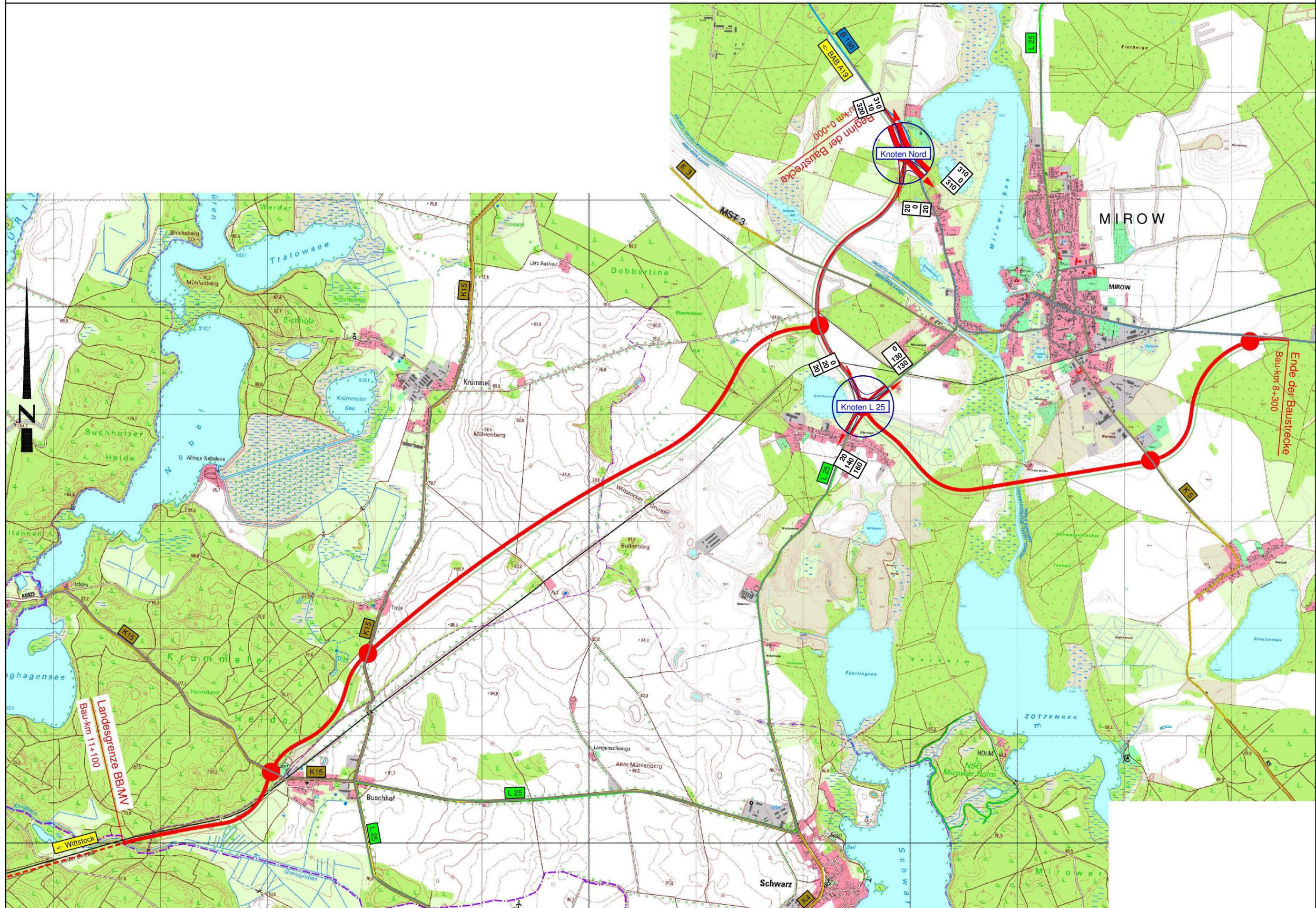
Prognose-Planfall 2030 - Westabschnitt ohne B 189n - Gesamtverkehr	Blatt 1
Prognose-Planfall 2030 - Westabschnitt ohne B 189n - Schwerverkehr > 3,5 t	Blatt 2
Prognose-Planfall 2030 - Westabschnitt ohne B 189n - Güterverkehr > 2,8 t	Blatt 3
Prognose-Nullfall 2030 - Westabschnitt ohne B 189n – Gesamtverkehr - Verkehrsarten	Blatt 4
Prognose-Nullfall 2030 - Westabschnitt ohne B 189n - Knotenströme	Blatt 5
Prognose-Nullfall 2030 - Westabschnitt ohne B 189n - Differenznetz	Blatt 6

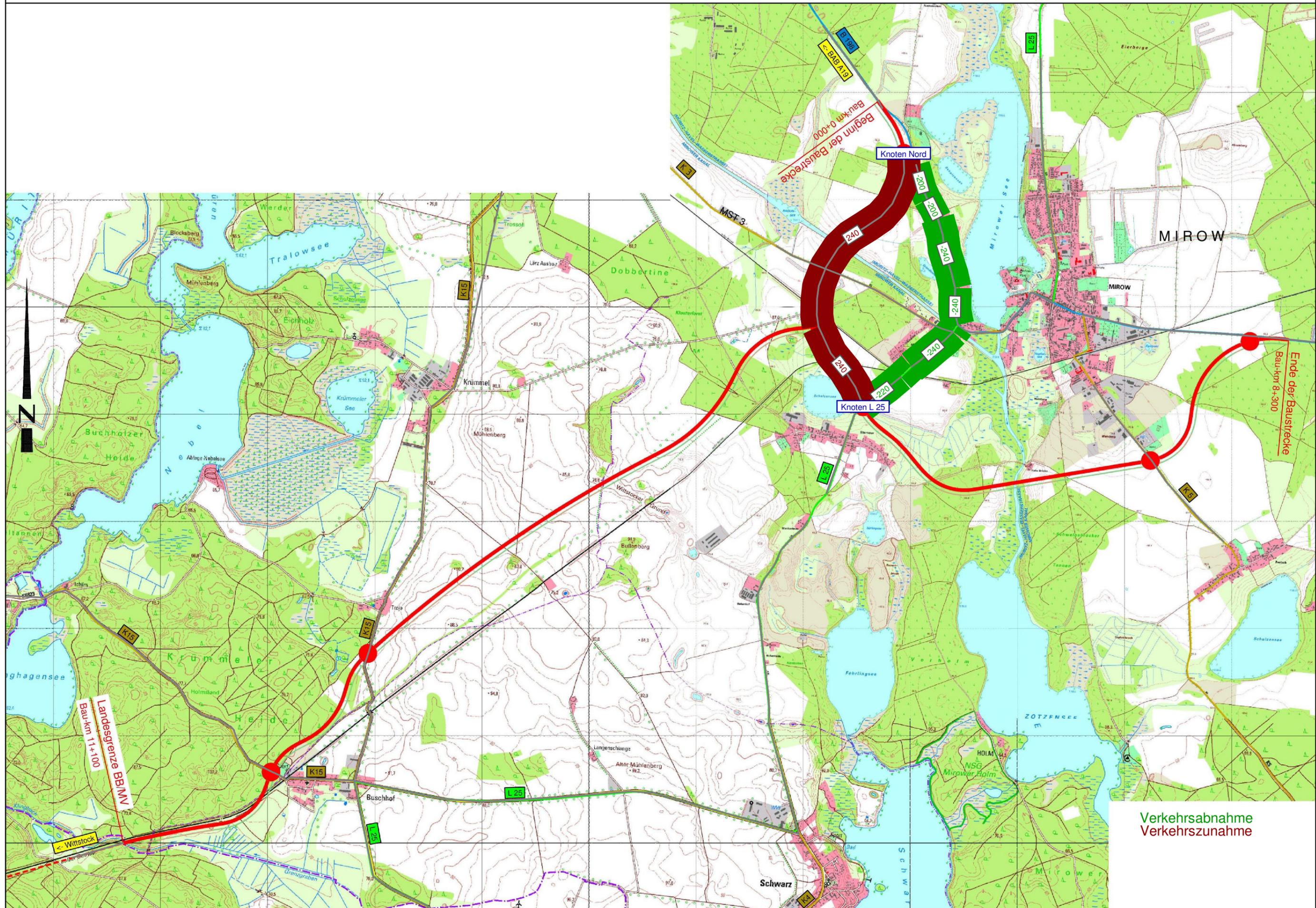












B 198 OU Mirow

Aktualisierung Prognose 2030

Anlage 11

Ermittlung der Verkehrsdaten für die schalltechnische Untersuchung

Werte aus den Querschnittszählungen vom 02.06.2016 getrennt nach Tag und Nacht	Blatt 1
Ermittlung der Tag-/Nachtanteile aus den Querschnittszählungen	Blatt 2
Ermittlung der Verkehrsdaten für die Schalltechnische Untersuchung Grunddaten	Blatt 3
Ermittlung der Verkehrsdaten für die Schalltechnische Untersuchung Prognose-Nullfall 2030	Blatt 4
Zusammenstellung der Verkehrsdaten für die Schalltechnische Untersuchung Prognose-Nullfall 2030	Blatt 5
Ermittlung der Verkehrsdaten für die Schalltechnische Untersuchung Prognose-Planfall 2030 ohne B 189n	Blatt 6
Zusammenstellung der Verkehrsdaten für die Schalltechnische Untersuchung Prognose-Planfall 2030 ohne B 189n	Blatt 7
Ermittlung der Verkehrsdaten für die Schalltechnische Untersuchung Prognose-Planfall 2030 mit B 189n	Blatt 8
Zusammenstellung der Verkehrsdaten für die Schalltechnische Untersuchung Prognose-Planfall 2030 mit B 189n	Blatt 9
Ermittlung der Verkehrsdaten für die Schalltechnische Untersuchung Prognose-Planfall 2030 - Südabschnitt ohne B 189n	Blatt 10
Zusammenstellung der Verkehrsdaten für die Schalltechnische Untersuchung Prognose-Planfall 2030 - Südabschnitt ohne B 189n	Blatt 11
Ermittlung der Verkehrsdaten für die Schalltechnische Untersuchung Prognose-Planfall 2030 - Westabschnitt ohne B 189n	Blatt 12
Zusammenstellung der Verkehrsdaten für die Schalltechnische Untersuchung Prognose-Planfall 2030 - Westabschnitt ohne B 189n	Blatt 13

Werte aus den Querschnittszählungen vom 02. Juni 2016 getrennt nach Tag und Nacht

Q 1	Kfz	Pkw	Lkw	Lz/Bus	Kfz	SV>2,8t	SV>3,5t
6 - 22 Uhr	4.575	3.780	474	302	4.575	1.406	776
22 - 6 Uhr	335	218	57	59	335	152	116
0 - 24 uhr	4.910	3.998	531	361	4.910	1.558	892

Q 2	Kfz	Pkw	Lkw	Lz/Bus	Kfz	SV>2,8t	SV>3,5t
6 - 22 Uhr	3.249	2.961	248	29	3.249	771	277
22 - 6 Uhr	108	93	11	4	108	31	15
0 - 24 uhr	3.357	3.054	259	33	3.357	801	292

Q 3	Kfz	Pkw	Lkw	Lz/Bus	Kfz	SV>2,8t	SV>3,5t
6 - 22 Uhr	5.271	4.302	566	342	5.271	1.625	908
22 - 6 Uhr	384	244	63	60	384	164	123
0 - 24 uhr	5.655	4.546	629	402	5.655	1.789	1.031

Q 4	Kfz	Pkw	Lkw	Lz/Bus	Kfz	SV>2,8t	SV>3,5t
6 - 22 Uhr	1.393	1.203	154	31	1.393	386	185
22 - 6 Uhr	73	63	6	0	73	17	6
0 - 24 uhr	1.466	1.266	160	31	1.466	402	191

Q 5	Kfz	Pkw	Lkw	Lz/Bus	Kfz	SV>2,8t	SV>3,5t
6 - 22 Uhr	2.185	1.811	241	133	2.185	676	374
22 - 6 Uhr	91	68	15	7	91	33	22
0 - 24 uhr	2.276	1.879	256	140	2.276	709	396

Q 6	Kfz	Pkw	Lkw	Lz/Bus	Kfz	SV>2,8t	SV>3,5t
6 - 22 Uhr	794	698	63	26	794	205	89
22 - 6 Uhr	40	35	3	2	40	11	5
0 - 24 uhr	834	733	66	28	834	216	94

Q 7	Kfz	Pkw	Lkw	Lz/Bus	Kfz	SV>2,8t	SV>3,5t
6 - 22 Uhr	7.805	6.639	783	361	7.805	2.251	1.144
22 - 6 Uhr	420	288	64	67	420	179	131
0 - 24 uhr	8.225	6.927	847	428	8.225	2.430	1.275

Ermittlung der Tag-/Nachtanteile aus den Querschnittszählungen

Zählwerte aus den 24h-Querschnittszählungen Q 1 bis Q 7 vom 02. Juni 2016

Querschnitt	Kfz			SV>2,8t		
	6 - 22 Uhr	22 - 6 Uhr	0 - 24 Uhr	6 - 22 Uhr	22 - 6 Uhr	0 - 24 Uhr
Q 1 - B 198 Ri. Röbel	4.575	335	4.910	1.406	152	1.558
Q 2 - L 25 Ri. Granzow	3.249	108	3.357	771	31	801
Q 3 - B 198 Ri. Neustrelitz	5.271	384	5.655	1.625	164	1.789
Q 4 - MST 5 Ri. Rheinsberg	1.393	73	1.466	386	17	402
Q 5 - L 25 Ri. Schwarz	2.185	91	2.276	676	33	709
Q 6 - MST 3 Ri. Lärz	794	40	834	205	11	216
Q 7 - B 198 Zentrum	7.805	420	8.225	2.251	179	2.430

Ermittlung der Tag-/Nacht-Anteile aus den Querschnittszählungen

Querschnitt	Kfz			SV>2,8t		
	6 - 22 Uhr	22 - 6 Uhr		6 - 22 Uhr	22 - 6 Uhr	
Q 1 - B 198 Ri. Röbel	93,2%	6,8%		90,2%	9,8%	
Q 2 - L 25 Ri. Granzow	96,8%	3,2%		96,2%	3,8%	
Q 3 - B 198 Ri. Neustrelitz	93,2%	6,8%		90,8%	9,2%	
Q 4 - MST 5 Ri. Rheinsberg	95,0%	5,0%		95,9%	4,1%	
Q 5 - L 25 Ri. Schwarz	96,0%	4,0%		95,3%	4,7%	
Q 6 - MST 3 Ri. Lärz	95,2%	4,8%		95,0%	5,0%	
Q 7 - B 198 Zentrum	94,9%	5,1%		92,6%	7,4%	

Ermittlung der Verkehrsdaten für die Schalltechnische Untersuchung

Zählwerte aus den 24h-Querschnittszählungen Q 1 bis Q 7 vom 02. Juni 2016

Querschnitt	DTV	Anteil		DTV _{SV>2,8t}	Anteil	
		Tag	Nacht		Tag	Nacht
Q 1 - B 198 Ri. Röbel	4.197	3.911	286	852	769	83
Q 2 - L 25 Ri. Granzow	2.870	2.778	92	438	421	17
Q 3 - B 198 Ri. Neustrelitz	4.834	4.506	328	978	889	89
Q 4 - MST 5 Ri. Rheinsberg	1.253	1.191	62	220	211	9
Q 5 - L 25 Ri. Schwarz	1.946	1.868	78	388	370	18
Q 6 - MST 3 Ri. Lärz	713	679	34	118	112	6
Q 7 - B 198 Zentrum	7.031	6.672	359	1.328	1.230	98

Zusammenstellung der Verkehrsdaten für die Schalltechnische Untersuchung

Querschnitt	DTV	DTV _{SV>2,8t}	M _{Tag}	M _{Nacht}	P _{Tag}	P _{Nacht}
Q 1 - B 198 Ri. Röbel	4.197	852	244	36	19,7%	29,0%
Q 2 - L 25 Ri. Granzow	2.870	438	174	12	15,2%	18,5%
Q 3 - B 198 Ri. Neustrelitz	4.834	978	282	41	19,7%	27,1%
Q 4 - MST 5 Ri. Rheinsberg	1.253	220	74	8	17,7%	14,5%
Q 5 - L 25 Ri. Schwarz	1.946	388	117	10	19,8%	23,1%
Q 6 - MST 3 Ri. Lärz	713	118	42	4	16,5%	17,6%
Q 7 - B 198 Zentrum	7.031	1.328	417	45	18,4%	27,3%

Ermittlung der Verkehrsdaten für die Schalltechnische Untersuchung

Prognose-Nullfall 2030

Querschnitt	DTV	Anteil		DTV _{SV>2,8t}	Anteil	
		Tag	Nacht		Tag	Nacht
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für L 25 zw. KP B198 und KP MST 3	3.070	2.861	209	620	561	59
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für L 25 zw. KP MST 3 und KP L 25	2.370	2.209	161	500	453	47
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für L 25 hinter KP L 25	2.060	1.920	140	470	426	44
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 hinter KP Nord	4.460	4.156	304	1.030	933	97
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 Nord bis KP Nord	4.820	4.492	328	1.090	987	103
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 Süd ab KP L 25	5.530	5.154	376	1.140	1.032	108
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 innerorts	8.490	7.912	578	1.440	1.304	136
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für MST 3	760	708	52	150	136	14
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für MST 5 Nord	2.120	1.976	144	360	326	34
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für MST 5 Süd	1.330	1.239	91	270	244	26
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Südabschnitt zw. KP Ost und KP MST 5	-	-	-	-	-	-
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Südabschnitt zw. KP MST 5 und KP L 25	-	-	-	-	-	-
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Westabschnitt zw. KP B189n und KP L25	-	-	-	-	-	-
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Westabschnitt	-	-	-	-	-	-

Zusammenstellung der Verkehrsdaten für die Schalltechnische Untersuchung

Querschnitt	DTV	DTV _{SV>2,8t}	M _{Tag}	M _{Nacht}	p _{Tag}	p _{Nacht}
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für L 25 zw. KP B198 und KP MST 3	3.070	620	179	26	19,6%	28,2%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für L 25 zw. KP MST 3 und KP L 25	2.370	500	138	20	20,5%	29,2%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für L 25 hinter KP L 25	2.060	470	120	18	22,2%	31,4%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 hinter KP Nord	4.460	1.030	260	38	22,4%	31,9%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 Nord bis KP Nord	4.820	1.090	281	41	22,0%	31,4%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 Süd ab KP L 25	5.530	1.140	322	47	20,0%	28,7%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 innerorts	8.490	1.440	495	72	16,5%	23,5%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für MST 3	760	150	44	7	19,2%	26,9%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für MST 5 Nord	2.120	360	124	18	16,5%	23,6%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für MST 5 Süd	1.330	270	77	11	19,7%	28,6%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Südabschnitt zw. KP Ost und KP MST 5	-	-	-	-	-	-
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Südabschnitt zw. KP MST 5 und KP L 25	-	-	-	-	-	-
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Westabschnitt zw. KP B189n und KP L25	-	-	-	-	-	-
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Westabschnitt	-	-	-	-	-	-

Ermittlung der Verkehrsdaten für die Schalltechnische Untersuchung

Prognose-Planfall 2030 ohne B 189n

Querschnitt	DTV	Anteil		DTV _{SV>2,8t}	Anteil	
		Tag	Nacht		Tag	Nacht
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für L 25 zw. KP B198 und KP MST 3	1.720	1.603	117	280	254	26
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für L 25 zw. KP MST 3 und KP L 25	1.730	1.612	118	330	299	31
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für L 25 hinter KP L 25	2.060	1.920	140	470	426	44
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 hinter KP Nord	4.460	4.156	304	1.030	933	97
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 Nord bis KP Nord	1.490	1.389	101	470	426	44
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 Süd ab KP L 25	2.190	2.041	149	520	471	49
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 innerorts	3.740	3.485	255	570	516	54
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für MST 3	760	708	52	150	136	14
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für MST 5 Nord	1.740	1.622	118	210	190	20
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für MST 5 Süd	1.330	1.239	91	270	244	26
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Südabschnitt zw. KP Ost und KP MST 5	4.170	3.886	284	720	652	68
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Südabschnitt zw. KP MST 5 und KP L 25	4.750	4.427	323	860	779	81
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Westabschnitt zw. KP B189n und KP L25	3.340	3.113	227	620	561	59
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Westabschnitt	3.340	3.113	227	620	561	59

Zusammenstellung der Verkehrsdaten für die Schalltechnische Untersuchung

Querschnitt	DTV	DTV _{SV>2,8t}	M _{Tag}	M _{Nacht}	p _{Tag}	p _{Nacht}
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für L 25 zw. KP B198 und KP MST 3	1.720	280	100	15	15,8%	22,2%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für L 25 zw. KP MST 3 und KP L 25	1.730	330	101	15	18,5%	26,3%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für L 25 hinter KP L 25	2.060	470	120	18	22,2%	31,4%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 hinter KP Nord	4.460	1.030	260	38	22,4%	31,9%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 Nord bis KP Nord	1.490	470	87	13	30,7%	43,6%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 Süd ab KP L 25	2.190	520	128	19	23,1%	32,9%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 innerorts	3.740	570	218	32	14,8%	21,2%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für MST 3	760	150	44	7	19,2%	26,9%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für MST 5 Nord	1.740	210	101	15	11,7%	16,9%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für MST 5 Süd	1.330	270	77	11	19,7%	28,6%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Südabschnitt zw. KP Ost und KP MST 5	4.170	720	243	36	16,8%	23,9%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Südabschnitt zw. KP MST 5 und KP L 25	4.750	860	277	40	17,6%	25,1%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Westabschnitt zw. KP B189n und KP L25	3.340	620	195	28	18,0%	26,0%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Westabschnitt	3.340	620	195	28	18,0%	26,0%

Ermittlung der Verkehrsdaten für die Schalltechnische Untersuchung

Prognose-Planfall 2030 mit B 189n

Querschnitt	DTV	Anteil		DTV _{SV>2,8t}	Anteil	
		Tag	Nacht		Tag	Nacht
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für L 25 zw. KP B198 und KP MST 3	2.430	2.265	165	400	362	38
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für L 25 zw. KP MST 3 und KP L 25	2.540	2.367	173	490	444	46
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für L 25 hinter KP L 25	930	867	63	260	235	25
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 hinter KP Nord	5.280	4.921	359	1.320	1.195	125
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 Nord bis KP Nord	1.550	1.444	106	470	426	44
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 Süd ab KP L 25	2.350	2.190	160	530	480	50
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 innerorts	4.310	4.017	293	650	588	62
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für MST 3	840	783	57	190	172	18
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für MST 5 Nord	1.800	1.677	123	230	208	22
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für MST 5 Süd	1.490	1.389	101	290	263	27
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Südabschnitt zw. KP Ost und KP MST 5	8.050	7.502	548	1.670	1.512	158
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Südabschnitt zw. KP MST 5 und KP L 25	8.940	8.331	609	1.850	1.675	175
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Westabschnitt zw. KP B189n und KP L25	9.180	8.555	625	1.870	1.693	177
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Westabschnitt	4.120	3.840	280	910	824	86

Zusammenstellung der Verkehrsdaten für die Schalltechnische Untersuchung

Querschnitt	DTV	DTV _{SV>2,8t}	M _{Tag}	M _{Nacht}	P _{Tag}	P _{Nacht}
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für L 25 zw. KP B198 und KP MST 3	2.430	400	142	21	16,0%	23,0%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für L 25 zw. KP MST 3 und KP L 25	2.540	490	148	22	18,8%	26,6%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für L 25 hinter KP L 25	930	260	54	8	27,1%	39,7%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 hinter KP Nord	5.280	1.320	308	45	24,3%	34,8%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 Nord bis KP Nord	1.550	470	90	13	29,5%	41,5%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 Süd ab KP L 25	2.350	530	137	20	21,9%	31,3%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 innerorts	4.310	650	251	37	14,6%	21,2%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für MST 3	840	190	49	7	22,0%	31,6%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für MST 5 Nord	1.800	230	105	15	12,4%	17,9%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für MST 5 Süd	1.490	290	87	13	18,9%	26,7%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Südabschnitt zw. KP Ost und KP MST 5	8.050	1.670	469	69	20,2%	28,8%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Südabschnitt zw. KP MST 5 und KP L 25	8.940	1.850	521	76	20,1%	28,7%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Westabschnitt zw. KP B189n und KP L25	9.180	1.870	535	78	19,8%	28,3%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Westabschnitt	4.120	910	240	35	21,5%	30,7%

Ermittlung der Verkehrsdaten für die Schalltechnische Untersuchung

Prognose-Planfall 2030 - Südabschnitt ohne B 189n

Querschnitt	DTV	Anteil		DTV _{SV>2,8t}	Anteil	
		Tag	Nacht		Tag	Nacht
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für L 25 zw. KP B198 und KP MST 3	4.820	4.492	328	850	770	80
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für L 25 zw. KP MST 3 und KP L 25	4.830	4.501	329	890	806	84
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für L 25 hinter KP L 25	2.060	1.920	140	470	426	44
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 hinter KP Nord	-	-	-	-	-	-
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 Nord bis KP Nord	-	-	-	-	-	-
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 Süd ab KP L 25	-	-	-	-	-	-
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 innerorts	3.980	3.709	271	620	561	59
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für MST 3	760	708	52	150	136	14
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für MST 5 Nord	1.580	1.472	108	170	154	16
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für MST 5 Süd	1.330	1.239	91	270	244	26
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Südabschnitt zw. KP Ost und KP MST 5	4.090	3.812	278	710	643	67
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Südabschnitt zw. KP MST 5 und KP L 25	4.510	4.203	307	810	733	77
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Westabschnitt zw. KP B189n und KP L25	-	-	-	-	-	-
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Westabschnitt	-	-	-	-	-	-

Zusammenstellung der Verkehrsdaten für die Schalltechnische Untersuchung

Querschnitt	DTV	DTV _{SV>2,8t}	M _{Tag}	M _{Nacht}	p _{Tag}	p _{Nacht}
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für L 25 zw. KP B198 und KP MST 3	4.820	850	281	41	17,1%	24,4%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für L 25 zw. KP MST 3 und KP L 25	4.830	890	281	41	17,9%	25,5%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für L 25 hinter KP L 25	2.060	470	120	18	22,2%	31,4%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 hinter KP Nord	-	-	-	-	-	-
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 Nord bis KP Nord	-	-	-	-	-	-
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 Süd ab KP L 25	-	-	-	-	-	-
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 innerorts	3.980	620	232	34	15,1%	21,8%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für MST 3	760	150	44	7	19,2%	26,9%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für MST 5 Nord	1.580	170	92	14	10,5%	14,8%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für MST 5 Süd	1.330	270	77	11	19,7%	28,6%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Südabschnitt zw. KP Ost und KP MST 5	4.090	710	238	35	16,9%	24,1%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Südabschnitt zw. KP MST 5 und KP L 25	4.510	810	263	38	17,4%	25,1%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Westabschnitt zw. KP B189n und KP L25	-	-	-	-	-	-
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Westabschnitt	-	-	-	-	-	-

Ermittlung der Verkehrsdaten für die Schalltechnische Untersuchung

Prognose-Planfall 2030 - Westabschnitt ohne B 189n

Querschnitt	DTV	Anteil		DTV _{SV>2,8t}	Anteil	
		Tag	Nacht		Tag	Nacht
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für L 25 zw. KP B198 und KP MST 3	2.830	2.637	193	530	480	50
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für L 25 zw. KP MST 3 und KP L 25	2.140	1.994	146	410	371	39
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für L 25 hinter KP L 25	2.060	1.920	140	470	426	44
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 hinter KP Nord	4.460	4.156	304	1.030	933	97
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 Nord bis KP Nord	4.590	4.278	312	1.000	905	95
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 Süd ab KP L 25	5.290	4.930	360	1.050	951	99
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 innerorts	8.490	7.912	578	1.440	1.304	136
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für MST 3	760	708	52	150	136	14
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für MST 5 Nord	2.120	1.976	144	360	326	34
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für MST 5 Süd	1.330	1.239	91	270	244	26
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Südabschnitt zw. KP Ost und KP MST 5	-	-	-	-	-	-
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Südabschnitt zw. KP MST 5 und KP L 25	-	-	-	-	-	-
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Westabschnitt zw. KP B189n und KP L25	240	224	16	100	91	9
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Westabschnitt	240	224	16	100	91	9

Zusammenstellung der Verkehrsdaten für die Schalltechnische Untersuchung

Querschnitt	DTV	DTV _{SV>2,8t}	M _{Tag}	M _{Nacht}	p _{Tag}	p _{Nacht}
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für L 25 zw. KP B198 und KP MST 3	2.830	530	165	24	18,2%	25,9%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für L 25 zw. KP MST 3 und KP L 25	2.140	410	125	18	18,6%	26,7%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für L 25 hinter KP L 25	2.060	470	120	18	22,2%	31,4%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 hinter KP Nord	4.460	1.030	260	38	22,4%	31,9%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 Nord bis KP Nord	4.590	1.000	267	39	21,2%	30,4%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 Süd ab KP L 25	5.290	1.050	308	45	19,3%	27,5%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für B 198 innerorts	8.490	1.440	495	72	16,5%	23,5%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für MST 3	760	150	44	7	19,2%	26,9%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für MST 5 Nord	2.120	360	124	18	16,5%	23,6%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für MST 5 Süd	1.330	270	77	11	19,7%	28,6%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Südabschnitt zw. KP Ost und KP MST 5	-	-	-	-	-	-
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Südabschnitt zw. KP MST 5 und KP L 25	-	-	-	-	-	-
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Westabschnitt zw. KP B189n und KP L25	240	100	14	2	40,6%	56,3%
Q 1/Q 3 - B 198 - Mittelwert für OU Westabschnitt	240	100	14	2	40,6%	56,3%

B 198 OU Mirow

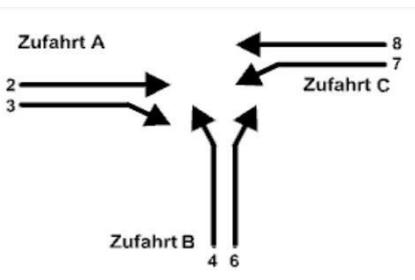
Aktualisierung Prognose 2030

Anlage 12

Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten Nord

Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten - OU Mirow ohne B 189n	Blatt 1
Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten - OU Mirow mit B 189n	Blatt 2
Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten - OU Mirow - Westabschnitt ohne B 189n	Blatt 3

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung

 <p style="text-align: center;">Knotenverkehrsstärke: 670 Fz/h</p>	<p style="text-align: center;">außerorts, außerhalb von Ballungsräumen</p> <p style="text-align: center;">A-C / B Knotenpunkt: OU Wesenberg - A19 / Mirow</p> <p>Verkehrsdaten: Datum: PF o. B189n / Planung Uhrzeit: Prognose 2030</p> <p>Verkehrsregelung: Zufahrt B: </p> <p>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D</p>
--	--

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	staufreier Zustand P_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,147	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,007	---
B	4 (3)	565	433	1,000	383	0,029	---
	6 (2)	245	785	1,000	785	0,126	---
C	7 (2)	250	1006	1,000	1006	0,098	0,885
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,141	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
A	2	240	1,100	1800	1636	0,147	1396	0,0	A
	3	10	1,100	1600	1455	0,007	1445	0,0	A
B	4	10	1,100	383	348	0,029	338	10,6	B
	6	90	1,100	785	714	0,126	624	5,8	A
C	7	90	1,100	1006	915	0,098	825	4,4	A
	8	230	1,100	1800	1636	0,141	1406	0,0	A
A	2+3	250	1,100	1791	1628	0,154	1378	0,0	A
B	4+6	100	1,100	711	646	0,155	546	6,6	A
C	7+8	320	1,100	1800	1636	0,196	1316	2,7	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									B

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung

<p style="text-align: center;">Knotenverkehrsstärke: 780 Fz/h</p>	<p style="text-align: center;">außerorts, außerhalb von Ballungsräumen</p> <p style="text-align: center;">A-C / B Knotenpunkt: OU Wesenberg - A19 / Mirow</p> <p style="text-align: center;">Verkehrsdaten: Datum: PF m. B189n / Planung Uhrzeit: Prognose 2030</p> <p style="text-align: center;">Verkehrsregelung: Zufahrt B: </p> <p style="text-align: center;">Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D</p>
---	---

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

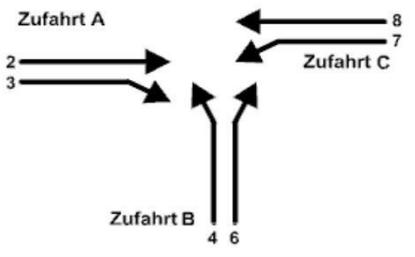
Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	staufreier Zustand P_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,177	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,007	---
B	4 (3)	675	364	1,000	317	0,035	---
	6 (2)	295	725	1,000	725	0,137	---
C	7 (2)	300	944	1,000	944	0,105	0,873
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,177	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	2	290	1,100	1800	1636	0,177	1346	0,0	A
	3	10	1,100	1600	1455	0,007	1445	0,0	A
B	4	10	1,100	317	288	0,035	278	12,9	B
	6	90	1,100	725	659	0,137	569	6,3	A
C	7	90	1,100	944	858	0,105	768	4,7	A
	8	290	1,100	1800	1636	0,177	1346	0,0	A
A	2+3	300	1,100	1793	1630	0,184	1330	0,0	A
B	4+6	100	1,100	642	584	0,171	484	7,4	A
C	7+8	380	1,100	1800	1636	0,232	1256	2,9	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									B

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung

 <p style="text-align: center;">Knotenverkehrsstärke: 643 Fz/h</p>	<p style="text-align: center;">außerorts, außerhalb von Ballungsräumen</p> <p style="text-align: center;">A-C / B Knotenpunkt: OU Wesenberg - A19 / Mirow</p> <p style="text-align: center;">Verkehrsdaten: Datum: PF West / Planung Uhrzeit: Prognose 2030</p> <p style="text-align: center;">Verkehrsregelung: Zufahrt B: </p> <p style="text-align: center;">Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D</p>
--	---

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	staufreier Zustand P_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,012	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,001	---
B	4 (3)	332	626	1,000	468	0,002	---
	6 (2)	21	1124	1,000	1124	0,303	---
C	7 (2)	21	1348	1,000	1348	0,253	0,747
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,001	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	2	20	1,100	1800	1636	0,012	1616	0,0	A
	3	1	1,100	1600	1455	0,001	1454	0,0	A
B	4	1	1,100	468	425	0,002	424	8,5	A
	6	310	1,100	1124	1022	0,303	712	5,1	A
C	7	310	1,100	1348	1225	0,253	915	3,9	A
	8	1	1,100	1800	1636	0,001	1635	0,0	A
A	2+3	21	1,100	1789	1627	0,013	1606	0,0	A
B	4+6	311	1,100	1119	1017	0,306	706	5,1	A
C	7+8	311	1,100	1351	1229	0,253	918	3,9	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

B 198 OU Mirow

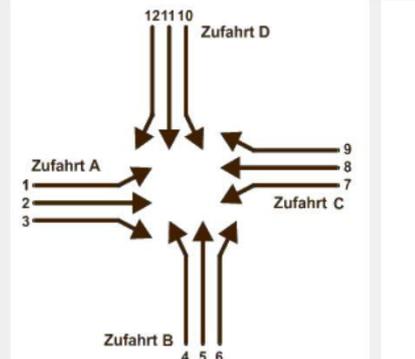
Aktualisierung Prognose 2030

Anlage 13

Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten L 25

Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten - OU Mirow ohne B 189n	Blatt 1
Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten - OU Mirow mit B 189n	Blatt 2 - 3
Leistungsfähigkeitsberechnung Kriesele - OU Mirow mit B 189n	Blatt 4
Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten - OU Mirow - Südabschnitt ohne B 189n	Blatt 5
Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten - OU Mirow - Westabschnitt ohne B 189n	Blatt 6

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung

 <p>Knotenverkehrsstärke: 842 Fz/h</p>	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen
	A-C /B-D Knotenpunkt: OU A19 Wesenberg / Schwarz - Mirow Verkehrsdaten: Datum: PF o. B189n Planung Uhrzeit: Prognose 2030 Verkehrsregelung: Zufahrt B:  Zufahrt D:  Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

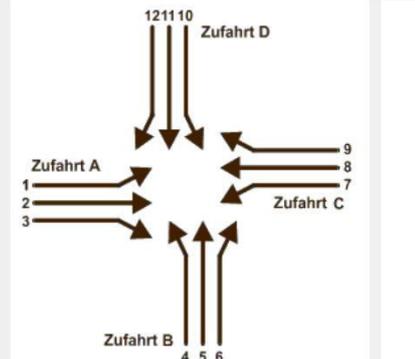
Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	270	981	1,000	981	0,001	0,999	0,921
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,134	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,014	1,000	---
B	4 (4)	597	411	1,000	324	0,068	---	---
	5 (3)	561	454	1,000	418	0,184	0,816	0,762
	6 (2)	230	804	1,000	804	0,096	0,904	---
C	7 (2)	240	1019	1,000	1019	0,065	0,922	0,921
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,134	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,034	1,000	---
D	10 (4)	676	363	1,000	250	0,220	---	---
	11 (3)	546	464	1,000	427	0,154	0,846	0,788
	12 (2)	245	785	1,000	785	0,001	0,999	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	1	1,100	981	891	0,001	890	4,0	A
	2	220	1,100	1800	1636	0,134	1416	0,0	A
	3	20	1,100	1600	1455	0,014	1435	0,0	A
B	4	20	1,100	324	294	0,068	274	13,1	B
	5	70	1,100	418	380	0,184	310	11,6	B
	6	70	1,100	804	731	0,096	661	5,4	A
C	7	60	1,100	1019	926	0,065	866	4,2	A
	8	220	1,100	1800	1636	0,134	1416	0,0	A
	9	50	1,100	1600	1455	0,034	1405	0,0	A
D	10	50	1,100	250	228	0,220	178	20,3	C
	11	60	1,100	427	388	0,154	328	11,0	B
	12	1	1,100	785	714	0,001	713	5,1	A
A	1+2+3	241	1,100	1800	1636	0,147	1395	2,6	A
B	4+5+6	160	1,100	506	460	0,348	300	12,0	B
C	7+8+9	330	1,100	1800	1636	0,202	1306	2,8	A
D	10+11+12	111	1,100	325	295	0,376	184	19,5	B
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									C

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung

 <p>Knotenverkehrsstärke: 1560 Fz/h</p>	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen
	A-C /B-D Knotenpunkt: OU A19 Wesenberg / Schwarz - Mirow Verkehrsdaten: Datum: PF m. B189n Planung Uhrzeit: Prognose 2030 Verkehrsregelung: Zufahrt B:  Zufahrt D:  Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

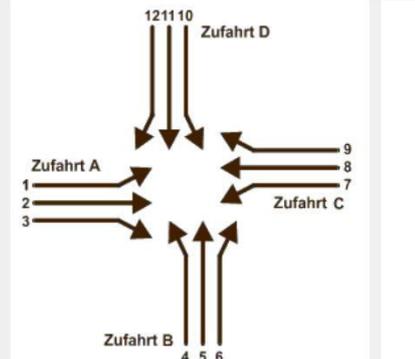
Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	610	635	1,000	635	0,173	0,731	0,673
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,348	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,007	1,000	---
B	4 (4)	1410	114	1,000	46	0,241	---	---
	5 (3)	1315	151	1,000	102	0,325	0,675	0,508
	6 (2)	575	464	1,000	464	0,071	0,929	---
C	7 (2)	580	660	1,000	660	0,050	0,920	0,673
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,342	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,034	1,000	---
D	10 (4)	1350	125	1,000	59	0,933	---	---
	11 (3)	1295	156	1,000	105	0,315	0,685	0,514
	12 (2)	585	456	1,000	456	0,217	0,783	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
A	1	100	1,100	635	577	0,173	477	7,5	A
	2	570	1,100	1800	1636	0,348	1066	0,0	A
	3	10	1,100	1600	1455	0,007	1445	0,0	A
B	4	10	1,100	46	42	0,241	32	113,7	E
	5	30	1,100	102	92	0,325	62	57,4	E
	6	30	1,100	464	421	0,071	391	9,2	A
C	7	30	1,100	660	600	0,050	570	6,3	A
	8	560	1,100	1800	1636	0,342	1076	0,0	A
	9	50	1,100	1600	1455	0,034	1405	0,0	A
D	10	50	1,100	59	54	0,933	4	347,8	E
	11	30	1,100	105	95	0,315	65	55,0	E
	12	90	1,100	456	415	0,217	325	11,1	B
A	1+2+3	680	1,100	1800	1636	0,416	956	3,8	A
B	4+5+6	70	1,100	121	110	0,637	40	85,8	E
C	7+8+9	640	1,100	1800	1636	0,391	996	3,6	A
D	10+11+12	170	1,100	128	116	1,465	-54	956,3	F
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									F

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung

 <p style="text-align: center;">Knotenverkehrsstärke: 1560 Fz/h</p>	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen
	A-C /B-D Knotenpunkt: <i>OU A19 Wesenberg</i> / <i>Schwarz - Mirow</i> Verkehrsdaten: Datum: <i>PF m. B189n</i> Planung Uhrzeit: <i>Prognose 2030</i> Verkehrsregelung: Zufahrt B:  Zufahrt D:  Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: <i>D</i>

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	560	575	1,000	575	0,191	0,809	0,762
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,348	1,000	---
	3 (1)	60	1055	1,000	1055	0,010	1,000	---
B	4 (4)	1380	119	1,000	56	0,195	---	---
	5 (3)	1260	164	1,000	125	0,265	0,735	0,598
	6 (2)	570	467	1,000	467	0,071	0,929	---
C	7 (2)	570	567	1,000	567	0,058	0,942	0,762
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,342	1,000	---
	9 (1)	130	944	1,000	944	0,058	1,000	---
D	10 (4)	1320	131	1,000	73	0,756	---	---
	11 (3)	1260	164	1,000	125	0,265	0,735	0,598
	12 (2)	560	475	1,000	475	0,209	0,791	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
A	1	100	1,100	575	523	0,191	423	8,5	A
	2	570	1,100	1800	1636	0,348	1066	0,0	A
	3	10	1,100	1055	959	0,010	949	3,8	A
B	4	10	1,100	56	51	0,195	41	87,1	E
	5	30	1,100	125	113	0,265	83	43,1	D
	6	30	1,100	467	425	0,071	395	9,1	A
C	7	30	1,100	567	515	0,058	485	7,4	A
	8	560	1,100	1800	1636	0,342	1076	0,0	A
	9	50	1,100	944	858	0,058	808	4,5	A
D	10	50	1,100	73	66	0,756	16	184,5	E
	11	30	1,100	125	113	0,265	83	43,1	D
	12	90	1,100	475	432	0,209	342	10,5	B
A	2+3	580	1,100	1778	1617	0,359	1037	3,5	A
B	4+5+6	70	1,100	189	172	0,407	102	35,1	D
C	8+9	610	1,100	1675	1523	0,401	913	3,9	A
D	10+11+12	170	1,100	220	200	0,850	30	97,1	E
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									E

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 Arme

Knotenpunkt: *OU Knoten L25*

Verkehrsdaten: Datum: *PF m. B189n* Planung
Uhrzeit: *Prognose 2030*

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s
Qualitätsstufe: *D*

Knotenverkehrsstärke: *1560 Fz/h*
1716 Pkw-E/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,1

Kapazitäten der Zufahrten

Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	680	1,100	748	121	1137	1,000	1137
2	70	1,100	77	792	604	1,000	604
3	640	1,100	704	154	1108	1,000	1108
4	170	1,100	187	660	701	1,000	701

Beurteilung der Verkehrsqualität

Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1034	354	10,1	B
2	549	479	7,5	A
3	1008	368	9,7	A
4	637	467	7,7	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				B

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	726	nicht ausgelastet
2	77	nicht ausgelastet
3	715	nicht ausgelastet
4	198	nicht ausgelastet

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung

<p style="text-align: center;">Knotenverkehrsstärke: 820 Fz/h</p>	<p style="text-align: center;">außerorts, außerhalb von Ballungsräumen</p> <p style="text-align: center;">A-C / B Knotenpunkt: OU Mirow - Wesenberg L25 Schwarz</p> <p style="text-align: center;">Verkehrsdaten: Datum: PF Süd Planung Uhrzeit: Prognose 2030</p> <p style="text-align: center;">Verkehrsregelung: Zufahrt B: </p> <p style="text-align: center;">Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D</p>
--	--

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

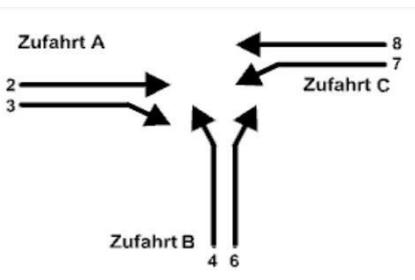
Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	staufreier Zustand P_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,159	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,055	---
B	4 (3)	620	397	1,000	362	0,273	---
	6 (2)	300	719	1,000	719	0,107	---
C	7 (2)	340	897	1,000	897	0,074	0,912
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,159	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
A	2	260	1,100	1800	1636	0,159	1376	0,0	A
	3	80	1,100	1600	1455	0,055	1375	0,0	A
B	4	90	1,100	362	329	0,273	239	15,0	B
	6	70	1,100	719	654	0,107	584	6,2	A
C	7	60	1,100	897	815	0,074	755	4,8	A
	8	260	1,100	1800	1636	0,159	1376	0,0	A
A	2+3	340	1,100	1749	1590	0,214	1250	0,0	A
B	4+6	160	1,100	463	420	0,381	260	13,8	B
C	7+8	320	1,100	1800	1636	0,196	1316	2,7	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									B

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung

 <p style="text-align: center;">Knotenverkehrsstärke: 312 Fz/h</p>	<p style="text-align: center;">außerorts, außerhalb von Ballungsräumen</p> <p style="text-align: center;">A-C / B Knotenpunkt: L25 Mirow - Schwarz OU A19</p> <p style="text-align: center;">Verkehrsdaten: Datum: PF West Planung Uhrzeit: Prognose 2030</p> <p style="text-align: center;">Verkehrsregelung: Zufahrt B: </p> <p style="text-align: center;">Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D</p>
--	---

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	staufreier Zustand P_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,079	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,001	---
B	4 (3)	291	668	1,000	655	0,002	---
	6 (2)	131	943	1,000	943	0,023	---
C	7 (2)	131	1171	1,000	1171	0,019	0,979
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,086	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	2	130	1,100	1800	1636	0,079	1506	0,0	A
	3	1	1,100	1600	1455	0,001	1454	0,0	A
B	4	1	1,100	655	595	0,002	594	6,1	A
	6	20	1,100	943	857	0,023	837	4,3	A
C	7	20	1,100	1171	1065	0,019	1045	3,4	A
	8	140	1,100	1800	1636	0,086	1496	0,0	A
A	2+3	131	1,100	1798	1635	0,080	1504	0,0	A
B	4+6	21	1,100	923	839	0,025	818	4,4	A
C	7+8	160	1,100	1800	1636	0,098	1476	2,4	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

B 198 OU Mirow

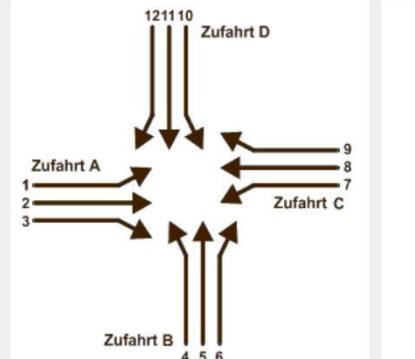
Aktualisierung Prognose 2030

Anlage 14

Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten MST 5

Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten - OU Mirow ohne B 189n	Blatt 1
Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten - OU Mirow mit B 189n	Blatt 2 - 3
Leistungsfähigkeitsberechnung Kriesele - OU Mirow mit B 189n	Blatt 4
Leistungsfähigkeitsberechnung LSA - OU Mirow - Südabschnitt ohne B 189n	Blatt 5

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung

 <p style="text-align: center;">Knotenverkehrsstärke: 870 Fz/h</p>	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen
	A-C /B-D Knotenpunkt: OU A19 Wesenberg / Reinsberg - Mirow Verkehrsdaten: Datum: PF o. B189n Planung Uhrzeit: Prognose 2030 Verkehrsregelung: Zufahrt B:  Zufahrt D:  Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

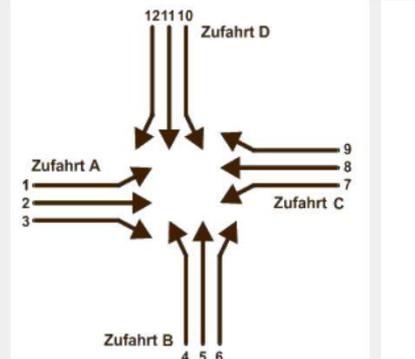
Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	290	956	1,000	956	0,058	0,930	0,904
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,159	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,021	1,000	---
B	4 (4)	720	339	1,000	245	0,135	---	---
	5 (3)	635	407	1,000	368	0,149	0,851	0,780
	6 (2)	275	748	1,000	748	0,029	0,971	---
C	7 (2)	290	956	1,000	956	0,023	0,972	0,904
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,159	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,021	1,000	---
D	10 (4)	690	355	1,000	269	0,082	---	---
	11 (3)	635	407	1,000	368	0,149	0,851	0,780
	12 (2)	275	748	1,000	748	0,073	0,927	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
A	1	50	1,100	956	869	0,058	819	4,4	A
	2	260	1,100	1800	1636	0,159	1376	0,0	A
	3	30	1,100	1600	1455	0,021	1425	0,0	A
B	4	30	1,100	245	222	0,135	192	18,7	B
	5	50	1,100	368	335	0,149	285	12,6	B
	6	20	1,100	748	680	0,029	660	5,5	A
C	7	20	1,100	956	869	0,023	849	4,2	A
	8	260	1,100	1800	1636	0,159	1376	0,0	A
	9	30	1,100	1600	1455	0,021	1425	0,0	A
D	10	20	1,100	269	244	0,082	224	16,0	B
	11	50	1,100	368	335	0,149	285	12,6	B
	12	50	1,100	748	680	0,073	630	5,7	A
A	1+2+3	340	1,100	1800	1636	0,208	1296	2,8	A
B	4+5+6	100	1,100	351	319	0,314	219	16,4	B
C	7+8+9	310	1,100	1800	1636	0,189	1326	2,7	A
D	10+11+12	120	1,100	433	394	0,305	274	13,1	B
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									B

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung

 <p style="text-align: center;">Knotenverkehrsstärke: 1460 Fz/h</p>	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen
	A-C /B-D Knotenpunkt: <i>OU A19 Wesenberg</i> / <i>Reinsberg - Mirow</i> Verkehrsdaten: Datum: <i>PF m. B189n</i> Planung Uhrzeit: <i>Prognose 2030</i> Verkehrsregelung: Zufahrt B:  Zufahrt D:  Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s Qualitätsstufe: <i>D</i>

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

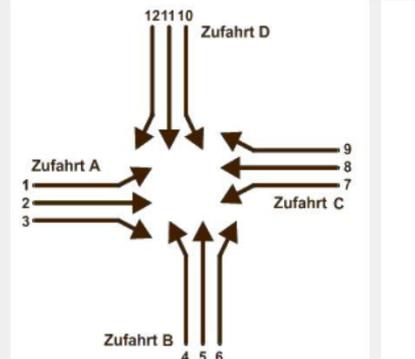
Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	560	677	1,000	677	0,097	0,848	0,805
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,330	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,028	1,000	---
B	4 (4)	1300	135	1,000	62	0,707	---	---
	5 (3)	1200	179	1,000	144	0,382	0,618	0,537
	6 (2)	560	475	1,000	475	0,046	0,954	---
C	7 (2)	580	660	1,000	660	0,033	0,949	0,805
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,330	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,014	1,000	---
D	10 (4)	1260	144	1,000	74	0,298	---	---
	11 (3)	1210	176	1,000	142	0,388	0,612	0,533
	12 (2)	550	482	1,000	482	0,137	0,863	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
A	1	60	1,100	677	615	0,097	555	6,5	A
	2	540	1,100	1800	1636	0,330	1096	0,0	A
	3	40	1,100	1600	1455	0,028	1415	0,0	A
B	4	40	1,100	62	57	0,707	17	188,0	E
	5	50	1,100	144	131	0,382	81	44,3	D
	6	20	1,100	475	432	0,046	412	8,7	A
C	7	20	1,100	660	600	0,033	580	6,2	A
	8	540	1,100	1800	1636	0,330	1096	0,0	A
	9	20	1,100	1600	1455	0,014	1435	0,0	A
D	10	20	1,100	74	67	0,298	47	76,0	E
	11	50	1,100	142	129	0,388	79	45,3	E
	12	60	1,100	482	439	0,137	379	9,5	A
A	1+2+3	640	1,100	1800	1636	0,391	996	3,6	A
B	4+5+6	110	1,100	107	97	1,136	-13	460,8	F
C	7+8+9	580	1,100	1800	1636	0,354	1056	3,4	A
D	10+11+12	130	1,100	174	158	0,823	28	106,5	E
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									F

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung

 <p>Knotenverkehrsstärke: 1460 Fz/h</p>	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen
	A-C /B-D Knotenpunkt: OU A19 Wesenberg /Reinsberg - Mirow Verkehrsdaten: Datum: PF m. B189n Planung Uhrzeit: Prognose 2030 Verkehrsregelung: Zufahrt B:  Zufahrt D:  Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

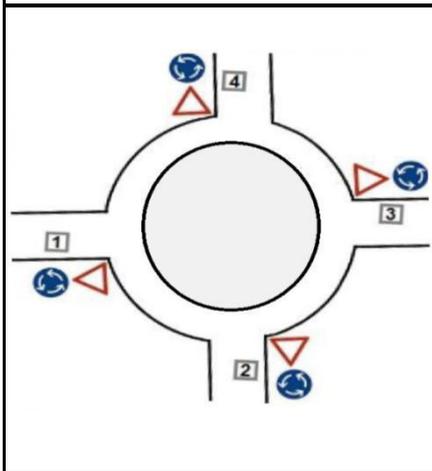
Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	560	677	1,000	677	0,097	0,903	0,872
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,330	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,028	1,000	---
B	4 (4)	1300	135	1,000	68	0,642	---	---
	5 (3)	1200	179	1,000	156	0,353	0,647	0,591
	6 (2)	560	475	1,000	475	0,046	0,954	---
C	7 (2)	580	660	1,000	660	0,033	0,967	0,872
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,330	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,014	1,000	---
D	10 (4)	1260	144	1,000	81	0,271	---	---
	11 (3)	1210	176	1,000	154	0,358	0,642	0,587
	12 (2)	550	482	1,000	482	0,137	0,863	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
A	1	60	1,100	677	615	0,097	555	6,5	A
	2	540	1,100	1800	1636	0,330	1096	0,0	A
	3	40	1,100	1600	1455	0,028	1415	0,0	A
B	4	40	1,100	68	62	0,642	22	148,8	E
	5	50	1,100	156	142	0,353	92	39,1	D
	6	20	1,100	475	432	0,046	412	8,7	A
C	7	20	1,100	660	600	0,033	580	6,2	A
	8	540	1,100	1800	1636	0,330	1096	0,0	A
	9	20	1,100	1600	1455	0,014	1435	0,0	A
D	10	20	1,100	81	74	0,271	54	66,6	E
	11	50	1,100	154	140	0,358	90	40,0	D
	12	60	1,100	482	439	0,137	379	9,5	A
A	2+3	580	1,100	1785	1622	0,358	1042	0,0	A
B	4+5+6	110	1,100	161	146	0,753	36	90,0	E
C	8+9	560	1,100	1792	1629	0,344	1069	0,0	A
D	10+11+12	130	1,100	248	226	0,576	96	37,0	D
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									E

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 Arme



Knotenpunkt: *OU Knoten MST 5*

Verkehrsdaten: Datum: *PF m. B189n* Planung
Uhrzeit: *Prognose 2030*

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s
Qualitätsstufe: *D*

Knotenverkehrsstärke: 1460 Fz/h
1606 Pkw-E/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,1

Kapazitäten der Zufahrten

Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	640	1,100	704	99	1156	1,000	1156
2	110	1,100	121	682	685	1,000	685
3	580	1,100	638	165	1099	1,000	1099
4	130	1,100	143	660	701	1,000	701

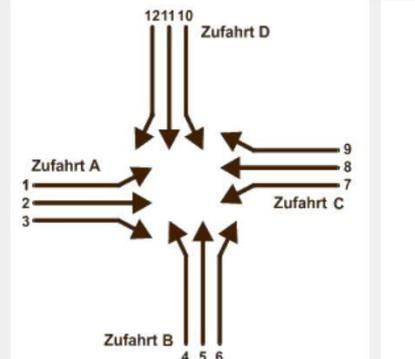
Beurteilung der Verkehrsqualität

Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1051	411	8,7	A
2	622	512	7,0	A
3	999	419	8,6	A
4	637	507	7,1	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				A

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	704	nicht ausgelastet
2	121	nicht ausgelastet
3	638	nicht ausgelastet
4	143	nicht ausgelastet

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung

 <p style="text-align: center;">Knotenverkehrsstärke: 830 Fz/h</p>	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen
	A-C /B-D Knotenpunkt: OU A19 Wesenberg /Reinsberg - Mirow Verkehrsdaten: Datum: PF West Planung Uhrzeit: Prognose 2030 Verkehrsregelung: Zufahrt B:  Zufahrt D:  Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	280	968	1,000	968	0,045	0,945	0,919
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,153	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,021	1,000	---
B	4 (4)	680	361	1,000	272	0,122	---	---
	5 (3)	605	426	1,000	391	0,141	0,859	0,799
	6 (2)	265	761	1,000	761	0,029	0,971	---
C	7 (2)	280	968	1,000	968	0,023	0,973	0,919
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,153	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,021	1,000	---
D	10 (4)	660	372	1,000	289	0,076	---	---
	11 (3)	605	426	1,000	391	0,141	0,859	0,799
	12 (2)	265	761	1,000	761	0,058	0,942	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
A	1	40	1,100	968	880	0,045	840	4,3	A
	2	250	1,100	1800	1636	0,153	1386	0,0	A
	3	30	1,100	1600	1455	0,021	1425	0,0	A
B	4	30	1,100	272	247	0,122	217	16,6	B
	5	50	1,100	391	356	0,141	306	11,8	B
	6	20	1,100	761	691	0,029	671	5,4	A
C	7	20	1,100	968	880	0,023	860	4,2	A
	8	250	1,100	1800	1636	0,153	1386	0,0	A
	9	30	1,100	1600	1455	0,021	1425	0,0	A
D	10	20	1,100	289	263	0,076	243	14,8	B
	11	50	1,100	391	356	0,141	306	11,8	B
	12	40	1,100	761	691	0,058	651	5,5	A
A	1+2+3	320	1,100	1800	1636	0,196	1316	2,7	A
B	4+5+6	100	1,100	378	344	0,291	244	14,8	B
C	7+8+9	300	1,100	1800	1636	0,183	1336	2,7	A
D	10+11+12	110	1,100	441	401	0,275	291	12,4	B
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									B

B 198 OU Mirow

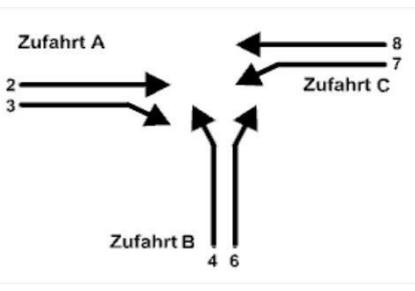
Aktualisierung Prognose 2030

Anlage 15

Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten Ost

Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten - OU Mirow ohne B 189n	Blatt 1
Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten - OU Mirow mit B 189n	Blatt 2 - 3
Leistungsfähigkeitsberechnung Kriesele - OU Mirow mit B 189n	Blatt 4
Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten - OU Mirow - Südabschnitt	Blatt 5

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung

 <p style="text-align: center;">Knotenverkehrsstärke: 760 Fz/h</p>	<p style="text-align: center;">außerorts, außerhalb von Ballungsräumen</p> <p style="text-align: center;">A-C / B Knotenpunkt: OU A19 - Wesenberg / Mirow</p> <p>Verkehrsdaten: Datum: PF o. B189n Planung Uhrzeit: Prognose 2030</p> <p>Verkehrsregelung: Zufahrt B: </p> <p>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D</p>
--	---

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	staufreier Zustand P_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,177	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,055	---
B	4 (3)	630	390	1,000	384	0,229	---
	6 (2)	330	686	1,000	686	0,016	---
C	7 (2)	370	863	1,000	863	0,013	0,985
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,177	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	2	290	1,100	1800	1636	0,177	1346	0,0	A
	3	80	1,100	1600	1455	0,055	1375	0,0	A
B	4	80	1,100	384	349	0,229	269	13,4	B
	6	10	1,100	686	623	0,016	613	5,9	A
C	7	10	1,100	863	785	0,013	775	4,6	A
	8	290	1,100	1800	1636	0,177	1346	0,0	A
A	2+3	370	1,100	1753	1593	0,232	1223	0,0	A
B	4+6	90	1,100	404	367	0,245	277	13,0	B
C	7+8	300	1,100	1800	1636	0,183	1336	2,7	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									B

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung

<p style="text-align: center;">Knotenverkehrsstärke: 1320 Fz/h</p>	<p style="text-align: center;">außerorts, außerhalb von Ballungsräumen</p> <p style="text-align: center;">A-C / B Knotenpunkt: OU A19 - Wesenberg / Mirow</p> <p>Verkehrsdaten: Datum: PF m. B189n Planung Uhrzeit: Prognose 2030</p> <p>Verkehrsregelung: Zufahrt B: </p> <p>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D</p>
---	---

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

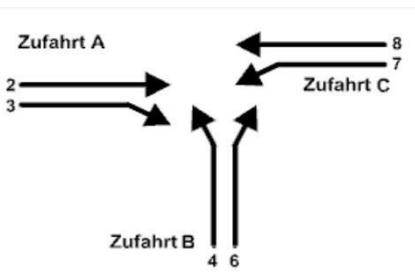
Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	staufreier Zustand P_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,348	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,055	---
B	4 (3)	1190	161	1,000	156	0,563	---
	6 (2)	610	438	1,000	438	0,025	---
C	7 (2)	650	603	1,000	603	0,018	0,972
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,348	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
A	2	570	1,100	1800	1636	0,348	1066	0,0	A
	3	80	1,100	1600	1455	0,055	1375	0,0	A
B	4	80	1,100	156	142	0,563	62	56,7	E
	6	10	1,100	438	398	0,025	388	9,3	A
C	7	10	1,100	603	549	0,018	539	6,7	A
	8	570	1,100	1800	1636	0,348	1066	0,0	A
A	2+3	650	1,100	1773	1612	0,403	962	0,0	A
B	4+6	90	1,100	168	153	0,588	63	55,6	E
C	7+8	580	1,100	1800	1636	0,354	1056	3,4	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									E

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung

 <p style="text-align: center;">Knotenverkehrsstärke: 1320 Fz/h</p>	<p style="text-align: center;">außerorts, außerhalb von Ballungsräumen</p> <p style="text-align: center;">A-C / B Knotenpunkt: OU A19 - Wesenberg / Mirow</p> <p>Verkehrsdaten: Datum: PF m. B189n / Planung Uhrzeit: Prognose 2030</p> <p>Verkehrsregelung: Zufahrt B: </p> <p>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D</p>
---	---

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	staufreier Zustand P_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,348	---
	3 (1)	10	1143	1,000	1143	0,077	---
B	4 (3)	1150	171	1,000	168	0,524	---
	6 (2)	570	467	1,000	467	0,024	---
C	7 (2)	570	567	1,000	567	0,019	0,981
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,348	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	2	570	1,100	1800	1636	0,348	1066	0,0	A
	3	80	1,100	1143	1039	0,077	959	3,8	A
B	4	80	1,100	168	153	0,524	73	48,7	E
	6	10	1,100	467	425	0,024	415	8,7	A
C	7	10	1,100	567	515	0,019	505	7,1	A
	8	570	1,100	1800	1636	0,348	1066	0,0	A
A	2+3	650	1,100	1681	1528	0,425	878	4,1	A
B	4+6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									E

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 3 Arme

	<p style="text-align: center;">Knotenpunkt: <i>Knoten Ost</i></p> <p>Verkehrsdaten: Datum: <i>PF m. B189n</i> Planung Uhrzeit: <i>Prognose 2030</i></p> <p>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: <i>D</i></p> <p>Knotenverkehrsstärke: 1320 Fz/h 1452 Pkw-E/h</p>
--	--

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,1

Kapazitäten der Zufahrten

Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	580	1,100	638	88	1166	1,000	1166
2	650	1,100	715	11	1235	1,000	1235
3	90	1,100	99	627	726	1,000	726

Beurteilung der Verkehrsqualität

Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1060	480	7,5	A
2	1123	473	7,6	A
3	660	570	6,3	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				A

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	Auslastung
1	638	nicht ausgelastet
2	715	nicht ausgelastet
3	99	nicht ausgelastet

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung

<p style="text-align: center;">Knotenverkehrsstärke: 760 Fz/h</p>	<p style="text-align: center;">außerorts, außerhalb von Ballungsräumen</p> <p style="text-align: center;">A-C / B Knotenpunkt: OU A19 - Wesenberg / Mirow</p> <p style="text-align: center;">Verkehrsdaten: Datum: PF Süd / Planung Uhrzeit: Prognose 2030</p> <p style="text-align: center;">Verkehrsregelung: Zufahrt B: </p> <p style="text-align: center;">Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D</p>
--	--

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	staufreier Zustand P_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,177	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,055	---
B	4 (3)	630	390	1,000	384	0,229	---
	6 (2)	330	686	1,000	686	0,016	---
C	7 (2)	370	863	1,000	863	0,013	0,985
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,177	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	2	290	1,100	1800	1636	0,177	1346	0,0	A
	3	80	1,100	1600	1455	0,055	1375	0,0	A
B	4	80	1,100	384	349	0,229	269	13,4	B
	6	10	1,100	686	623	0,016	613	5,9	A
C	7	10	1,100	863	785	0,013	775	4,6	A
	8	290	1,100	1800	1636	0,177	1346	0,0	A
A	2+3	370	1,100	1753	1593	0,232	1223	0,0	A
B	4+6	90	1,100	404	367	0,245	277	13,0	B
C	7+8	300	1,100	1800	1636	0,183	1336	2,7	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									B

B 198 OU Mirow

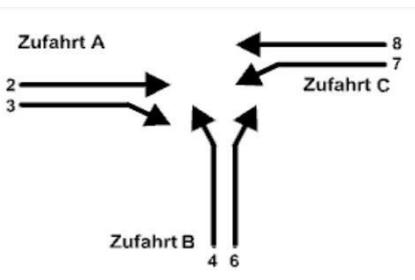
Aktualisierung Prognose 2030

Anlage 16

Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten B 189n

Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten - OU Mirow mit B 189n	Blatt 1
Leistungsfähigkeitsberechnung Kreisel - OU Mirow mit B 189n	Blatt 2
Leistungsfähigkeitsberechnung LSA - OU Mirow mit B 189n	Blatt 3

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung

 <p style="text-align: center;">Knotenverkehrsstärke: 1470 Fz/h</p>	<p style="text-align: center;">außerorts, außerhalb von Ballungsräumen</p> <p style="text-align: center;">A-C / B Knotenpunkt: OU A19 - Wesenberg B189n</p> <p>Verkehrsdaten: Datum: PF m. B189n Planung Uhrzeit: Prognose 2030</p> <p>Verkehrsregelung: Zufahrt B: </p> <p>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D</p>
---	---

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	staufreier Zustand P_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,141	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,048	---
B	4 (3)	925	245	1,000	102	0,755	---
	6 (2)	265	761	1,000	761	0,636	---
C	7 (2)	300	944	1,000	944	0,501	0,417
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,141	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
A	2	230	1,100	1800	1636	0,141	1406	0,0	A
	3	70	1,100	1600	1455	0,048	1385	0,0	A
B	4	70	1,100	102	93	0,755	23	136,6	E
	6	440	1,100	761	691	0,636	251	14,2	B
C	7	430	1,100	944	858	0,501	428	8,4	A
	8	230	1,100	1800	1636	0,141	1406	0,0	A
A	2+3	300	1,100	1749	1590	0,189	1290	0,0	A
B	4+6	510	1,100	403	367	1,391	-143	747,1	F
C	7+8	660	1,100	1245	1132	0,583	472	7,6	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									F

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 3 Arme

	<p style="text-align: center;">Knotenpunkt: Knoten B189n</p> <p>Verkehrsdaten: Datum: <i>PF m. B189n</i> Planung Uhrzeit: <i>Prognose 2030</i></p> <p>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: <i>D</i></p> <p>Knotenverkehrsstärke: 1470 Fz/h 1617 Pkw-E/h</p>
--	---

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,1

Kapazitäten der Zufahrten

Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	660	1,100	726	77	1176	1,000	1176
2	300	1,100	330	473	844	1,000	844
3	510	1,100	561	253	1024	1,000	1024

Beurteilung der Verkehrsqualität

Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1069	409	8,8	A
2	768	468	7,7	A
3	931	421	8,5	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				A

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	Auslastung
1	737	nicht ausgelastet
2	330	nicht ausgelastet
3	550	nicht ausgelastet

Formblatt S4-1a: Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage - Verkehrsströme (Übersicht)												
Projekt: VTU Mirow, Prognose 2030			Stadt: Mirow									
Knotenpunkt: B189n			Datum: 20.10.16									
Zeitabschnitt: Prognose 2030			Bearbeiter: Schneppe									
Z.	Kenngröße			Daten der Fahrstreifen bzw. Verkehrsströme								
1	Umlaufzeit	t_U	[s]	70								
2	Zufahrt	Nr.		1	1	2	2	3	3			
Fahrstreifen												
3	Nummer	j	[-]	11	12	21	22	31	32			
4	Länge Fahrstreifen	L_j	[m]									
5	Fahrstreifenbreite	b_j	[m]	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50			
6	Abbiegeradius	R_j	[m]									
7	Fahrbahnlängsneigung	s_j	[%]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
Verkehrsstärke												
8	Verkehrsstrom	i	[-]	3 (RA)	2 (GF)	6 (RA)	4 (LA)	8 (GF)	7 (LA)			
9	Leichtverkehr	$q_{LV,i}$	[Kfz/h]	60	196	374	60	85	485			
10	Lkw und Busse	$q_{Lkw+Bus,i}$	[Kfz/h]									
11	LkwA und Sattel-Kfz	$q_{LkwK,i}$	[Kfz/h]									
12	Schwerverkehr	$q_{SV,i}$	[Kfz/h]	10	34	66	10	15	85			
13	alle Kraftfahrzeuge	q_i	[Kfz/h]	70	230	440	70	100	570			
Anpassungsfaktoren												
14	Schwerverkehr	$f_{SV,i}$	[-]	1,129	1,133	1,135	1,129	1,135	1,134			
15	Fahrstreifenbreite	$f_{b,j}$	[-]	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000			
16	Abbiegeradius	$f_{R,j}$	[-]									
17	Fahrbahnlängsneigung	$f_{s,j}$	[-]	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000			
18	Rechengröße	$f_{1,j}$	[-]	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000			
19	Rechengröße	$f_{2,j}$	[-]	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000			
Kapazität bei unbehindertem Abfluss												
20	Zeitbedarfswert	$t_{b,j}$	[s]	2,031	2,039	2,043	2,031	2,043	2,042			
21	Sättigungsverkehrsstärke	$q_{S,j}$	[Kfz/h]	1772	1765	1762	1772	1762	1763			
22	geschaltete Freigabezeit	$t_{F,i}$	[s]	20	20	20	20	20	20			
23	Abflusszeit	$t_{A,i}$	[s]	21	21	21	21	21	21			
24	Abflusszeitanteil	$f_{A,i}$	[-]	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300			
25	Kapazität bei unbehindertem Abfluss	$C_{0,i}$	[Kfz/h]	531,6	529,5	528,6	531,6	528,6	529,0			

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																			
Ausgangsdaten																			
Projekt:		VTU Mirow, Prognose 2030																	
Stadt:		Mirow																	
Knotenpunkt:		B189n																	
Zeitraum:		Prognose 2030																	
Bearbeiter:		Schnepper																	
T _z =		20	[s]	f _{in} =				1,100	[-]	T =			1,0	[h]					
lfd. Nr.	Bez.	q _{LV}	q _{Lkw+Bus}	q _{LkwK}	q _{SV}	q _{Kfz}	SV	q _{Kfz}	b	R	s	t _B	q _S	t _{F,min}	t _{F,const}	nicht maßg.	Bemerkungen		
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}		
Phase 1																			
1	1 (11)					70	14,9	70	3,50				1835	10			B198 A19 > B189n		
2	1 (12)					230	14,9	230	3,50				1835	10			B198 A19 > Wesenber		
3	3 (31)					100	14,9	100	3,50				1835	10			B198 Wesenberg > A1		
4																			
5																			
6																			
7																			
Phase 2																			
8	3 (32)					570	14,9	570	3,50				1835	10			B198 Wesenberg > B1		
9	2 (21)					440	14,9	440	3,50				1835	10			B 189n > Wesenberg		
10																			
11																			
12																			
13																			
14																			
Phase 3																			
15	2 (21)					440	14,9	440	3,50				1835	10		Y	B 189n > Wesenberg		
16	2 (22)					70	14,9	70	3,50				1835	10			B 189n > A19		
17																			
18																			
19																			
Phase 4																			
20																			
21																			
22																			
23																			
24																			
Phase 5																			
25																			
26																			
27																			
28																			
29																			
Phase 6																			
30																			
31																			
32																			
33																			
34																			

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage													
Berechnung der Sättigungsverkehrsstärken und Ermittlung der maßgebenden Ströme													
Projekt:		VTU Mirow, Prognose 2030											
Stadt:		Mirow											
Knotenpunkt:		B189n											
Zeitabschnitt:		Prognose 2030											
Bearbeiter:		Schnepppe											
B =		[-]											
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz}	f _{SV}	f _b	f _R	f _s	f ₁	f ₂	t _B	q _s	q _{Kfz} /q _s	maßg.	Bemerkungen
		[Kfz/h]	[-]	[-]	[-]	[-]	[-]	[-]	[s]	[Kfz/h]	[-]	[-]	
{1}		{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}
Phase 1													
1	1 (11)	70	1,134	1,000			1,000			1835	0,0381		
2	1 (12)	230	1,134	1,000			1,000			1835	0,1253	X	
3	3 (31)	100	1,134	1,000			1,000			1835	0,0545		
4													
5													
6													
7													
Phase 2													
8	3 (32)	570	1,134	1,000			1,000			1835	0,3106	X	
9	2 (21)	440	1,134	1,000			1,000			1835	0,2398		
10													
11													
12													
13													
14													
Phase 3													
15	2 (21)	440	1,134	1,000			1,000			1835	0,2398		
16	2 (22)	70	1,134	1,000			1,000			1835	0,0381	X	
17													
18													
19													
Phase 4													
20													
21													
22													
23													
24													
Phase 5													
25													
26													
27													
28													
29													
Phase 6													
30													
31													
32													
33													
34													

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage															
Berechnung der Umlaufzeit und Ermittlung der Freigabezeiten															
Projekt:		VTU Mirow, Prognose 2030													
Stadt:		Mirow								t _{U,gew} =		70	[s]		
Knotenpunkt:		B189n								t _{U,res} =		70	[s]		
Zeitabschnitt:		Prognose 2030													
Bearbeiter:		Schneppa													
T _Z =		20	[s]												
Phase	Zeile	Bez.	q _{Kfz}	t _{F,const}	q _S	q _{Kfz} /q _S	t _F	t _{F,min}	q _{Kfz} /q _S	t _F	t _F	t _{F,gew.}	C	x	Bemerkungen
			[Kfz/h]	[s]	[Kfz/h]	[-]	[s]	[s]	[-]	[s]	[s]	[s]	[Kfz/h]	[-]	
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}
1	2	1 (12)	230		1835	0,1253	12,3		0,1253	16,9	11,5	11	315	0,731	
2	1	3 (32)	570		1835	0,3106	30,5		0,3106	41,8	28,5	25	682	0,836	
3	2	2 (22)	70		1835	0,0381	3,7	10				14	393	0,178	
4															
5															
6															
					Summe	0,4741	[-]	Summe	0,4360	[-]					
					t _{U,rech} =	66,6	[s]	t _{U,rech} =	88,6	[s]					

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		VTU Mirow, Prognose 2030															
Stadt:		Mirow															
Knotenpunkt:		B189n															
Zeitabschnitt:		Prognose 2030															
Bearbeiter:		Schneppa															
t _u =		70	[s]	f _{in} =		1,100	[-]	T =		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz}	q _S	t _F	t _F	C	x	f _A	N _{GE}	N _{MS}	S	N _{MS,S}	f _{SV}	L _S	t _w	QSV	Bemerkungen
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}
Phase 1																	
1	1 (11)	70	1835	11		315	0,223	0,171	0,162	1,334	95	3,288	1,134	22	26,8	B	
2	1 (12)	230	1835	11		315	0,731	0,171	1,861	6,097	95	10,273	1,134	70	48,8	C	
3	3 (31)	100	1835	11		315	0,318	0,171	0,268	1,972	95	4,346	1,134	30	28,5	B	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	3 (32)	570	1835	25		682	0,836	0,371	4,478	14,584	95	21,042	1,134	143	43,7	C	
9	2 (21)	440	1835	25	38	1022	0,430	0,557	0,448	5,432	95	9,374	1,134	64	10,6	A	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	2 (21)	440	1835	14	38	1022	0,430	0,557	0,448	5,432	95	9,374	1,134	64	10,6	A	
16	2 (22)	70	1835	14		393	0,178	0,214	0,122	1,233	95	3,112	1,134	21	23,6	B	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		1920				4063											
gew. Mittelwert:							0,564								27,0		
Maximum:							0,836							143	48,8	C	

B 198 OU Mirow

Aktualisierung Prognose 2030

Anlage 17

Leistungsfähigkeitsberechnungen Knoten B 198/L 25

Leistungsfähigkeitsberechnung LSA - OU Mirow - Südabschnitt ohne B 189n

Blatt 1 - 4

Formblatt S4-1a: Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage - Verkehrsströme (Übersicht)													
Projekt:		VTU Mirow, Prognose 2030				Stadt:		Mirow					
Knotenpunkt:		B198 - L25				Datum:		20.10.16					
Zeitabschnitt:		Prognose 2030				Bearbeiter:		Schnepppe					
Z.	Kenngröße			Daten der Fahrstreifen bzw. Verkehrsströme									
1	Umlaufzeit	t_U	[s]	70									
2	Zufahrt	Nr.		1	1	2	2	3	3				
Fahrstreifen													
3	Nummer	j	[-]	11	12	21	22	31	32				
4	Länge Fahrstreifen	L_j	[m]				78,0	45,0	45,0				
5	Fahrstreifenbreite	b_j	[m]	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50				
6	Abbiegeradius	R_j	[m]										
7	Fahrbahnlängsneigung	s_j	[%]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0				
Verkehrsstärke													
8	Verkehrsstrom	i	[-]	3 (RA)	2 (GF)	6 (RA)	4 (LA)	8 (GF)	7 (LA)				
9	Leichtverkehr	$q_{LV,j}$	[Kfz/h]	225	135	90	225	135	90				
10	Lkw und Busse	$q_{Lkw+Bus,j}$	[Kfz/h]										
11	LkwA und Sattel-Kfz	$q_{LkwK,j}$	[Kfz/h]										
12	Schwerverkehr	$q_{SV,j}$	[Kfz/h]	25	15	10	25	15	10				
13	alle Kraftfahrzeuge	q_i	[Kfz/h]	250	150	100	250	150	100				
Anpassungsfaktoren													
14	Schwerverkehr	$f_{SV,j}$	[-]	1,090	1,090	1,090	1,090	1,090	1,090				
15	Fahrstreifenbreite	$f_{b,j}$	[-]	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000				
16	Abbiegeradius	$f_{R,j}$	[-]										
17	Fahrbahnlängsneigung	$f_{s,j}$	[-]	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000				
18	Rechengröße	$f_{1,j}$	[-]	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000				
19	Rechengröße	$f_{2,j}$	[-]	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000				
Kapazität bei unbehindertem Abfluss													
20	Zeitbedarfswert	$t_{b,j}$	[s]	1,962	1,962	1,962	1,962	1,962	1,962				
21	Sättigungsverkehrsstärke	$q_{S,j}$	[Kfz/h]	1835	1835	1835	1835	1835	1835				
22	geschaltete Freigabezeit	$t_{F,j}$	[s]	20	20	20	20	20	10				
23	Abflusszeit	$t_{A,j}$	[s]	21	21	21	21	21	11				
24	Abflusszeitanteil	$f_{A,j}$	[-]	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,157				
25	Kapazität bei unbehindertem Abfluss	$C_{0,j}$	[Kfz/h]	550,5	550,5	550,5	550,5	550,5	288,3				

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage													
Berechnung der Sättigungsverkehrsstärken und Ermittlung der maßgebenden Ströme													
Projekt:		VTU Mirow, Prognose 2030											
Stadt:		Mirow											
Knotenpunkt:		B198 - L25											
Zeitabschnitt:		Prognose 2030											
Bearbeiter:		Schnepppe											
B =		[-]											
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz}	f _{SV}	f _b	f _R	f _s	f ₁	f ₂	t _B	q _S	q _{Kfz} /q _S	maßg.	Bemerkungen
		[Kfz/h]	[-]	[-]	[-]	[-]	[-]	[-]	[s]	[Kfz/h]	[-]	[-]	
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}
Phase 1													
1	1 (11,12)	400	1,090	1,000			1,000			1835	0,2180	X	
2	3 (31)	150	1,090	1,000			1,000			1835	0,0817		
3													
4													
5													
6													
7													
Phase 2													
8	3 (32)	100	1,090	1,000			1,000			1835	0,0545	X	
9													
10													
11													
12													
13													
14													
Phase 3													
15	2 (21, 22)	350	1,090	1,000			1,000			1745	0,2006	X	
16													
17													
18													
19													
Phase 4													
20													
21													
22													
23													
24													
Phase 5													
25													
26													
27													
28													
29													
Phase 6													
30													
31													
32													
33													
34													

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage															
Berechnung der Umlaufzeit und Ermittlung der Freigabezeiten															
Projekt:		VTU Mirow, Prognose 2030													
Stadt:		Mirow								t _{U,gew} =		60	[s]		
Knotenpunkt:		B198 - L25								t _{U,res} =		60	[s]		
Zeitabschnitt:		Prognose 2030													
Bearbeiter:		Schneppa													
T _Z =		12	[s]												
Phase	Zeile	Bez.	q _{Kfz}	t _{F,const}	q _S	q _{Kfz} /q _S	t _F	t _{F,min}	q _{Kfz} /q _S	t _F	t _F	t _{F,gew.}	C	x	Bemerkungen
			[Kfz/h]	[s]	[Kfz/h]	[-]	[s]	[s]	[-]	[s]	[s]	[s]	[Kfz/h]	[-]	
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}
1	1	1 (11,12)	400		1835	0,2180	14,6		0,2180	18,5	22,4	18	581	0,688	
2	1	3 (32)	100		1835	0,0545	3,6	5				8	275	0,363	
3	1	2 (21, 22)	350		1745	0,2006	13,4		0,2006	17,0	20,6	22	669	0,523	
4															
5															
6															
					Summe	0,4731	[-]	Summe	0,4186	[-]					
					t _{U,rech} =	43,6	[s]	t _{U,rech} =	52,5	[s]					

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		VTU Mirow, Prognose 2030															
Stadt:		Mirow															
Knotenpunkt:		B198 - L25															
Zeitabschnitt:		Prognose 2030															
Bearbeiter:		Schnepper															
t _u =		60	[s]	f _{in} =		1,100	[-]	T =		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz}	q _S	t _F	t _F	C	x	f _A	N _{GE}	N _{MS}	S	N _{MS,S}	f _{SV}	L _S	t _w	QSV	Bemerkungen
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}
Phase 1																	
1	1 (11,12)	400	1835	18		581	0,688	0,317	1,504	7,329	95	11,908	1,090	78	27,2	B	
2	3 (31)	150	1835	18		581	0,258	0,317	0,198	2,058	95	4,485	1,090	29	16,5	A	
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	3 (32)	100	1835	8		275	0,363	0,150	0,331	1,829	95	4,116	1,090	27	27,2	B	
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	2 (21, 22)	350	1745	22		669	0,523	0,383	0,673	5,172	95	9,019	1,090	59	17,9	A	
16																	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		1000				2106											
gew. Mittelwert:							0,534								22,4		
Maximum:							0,688							78	27,2	B	

B 198 OU Mirow

Aktualisierung Prognose 2030

Anlage 18

Vergleich der Varianten 1 und 2 mit der Vorzugsvariante 3/3B

Prognosebelastungen aus der Verkehrsuntersuchung zur B 198 OU Mirow, Stand 2007	Blatt 1 - 2
Prognose-Planfall - OU Mirow mit B 189n Variantenvergleich - Gesamtverkehr	Blatt 3
Prognose-Planfall - OU Mirow mit B 189n Variantenvergleich - Schwerverkehr > 3,5 t	Blatt 4
Prognose-Planfall - OU Mirow mit B 189n Variantenvergleich - Güterverkehr > 2,8 t	Blatt 5

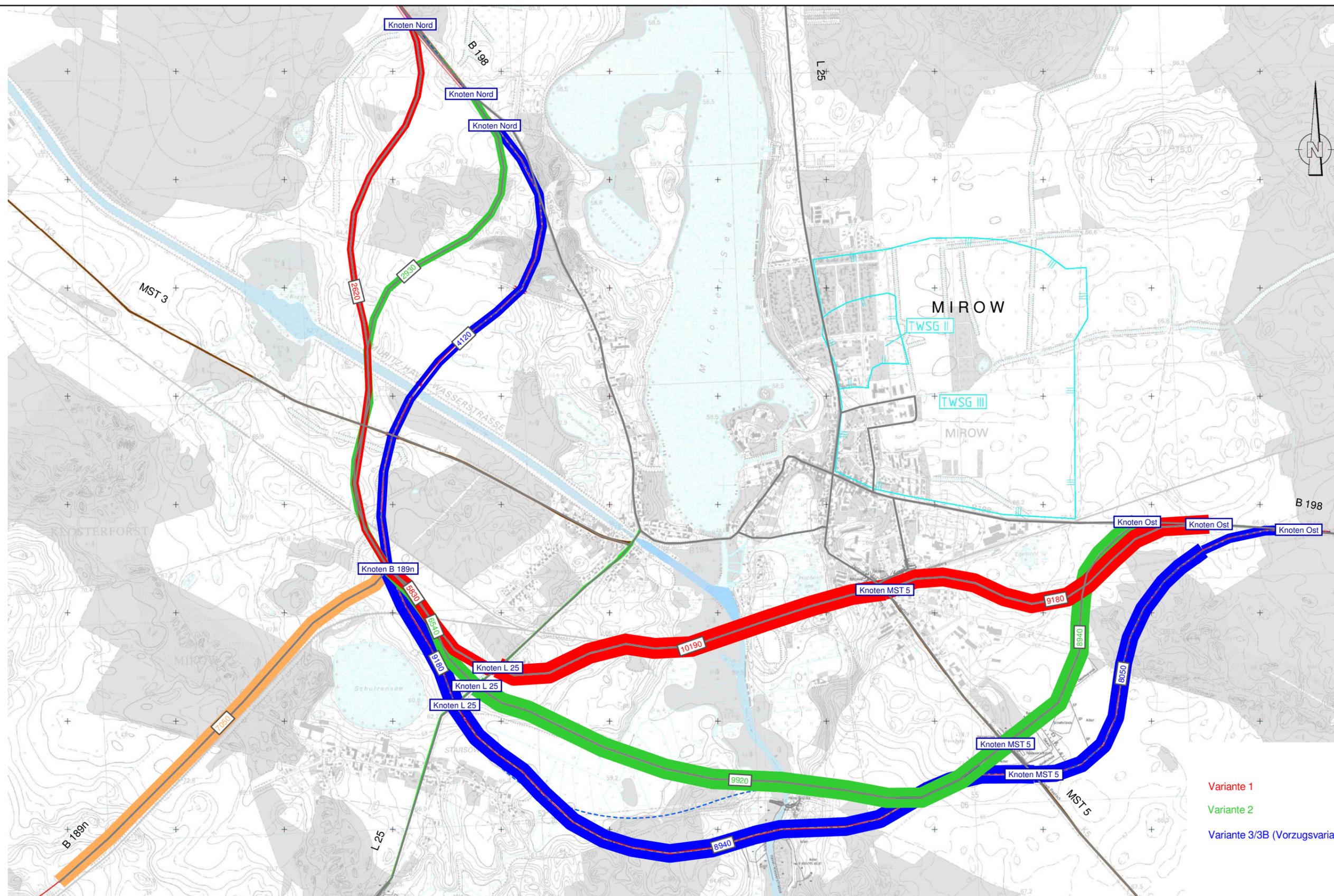
Prognosebelastungen aus der Verkehrsuntersuchung zur B 198 OU Mirow, Stand 2007

		DTV		SV >3,5t		SV >2,8t	
Variante 1	Westabschnitt	3300	63,5%	320	60,4%	440	61,1%
	Südabschnitt	11400	114,0%	1920	109,7%	2610	109,7%
Variante 2	Westabschnitt	3700	71,2%	350	66,0%	470	65,3%
	Südabschnitt	11100	111,0%	1900	108,6%	2580	108,4%
Variante 3A/3B (Referenzvariante)	Westabschnitt	5200	100,0%	530	100,0%	720	100,0%
	Südabschnitt	10000	100,0%	1750	100,0%	2380	100,0%

Planfall B 198 OU Mirow mit B 189n

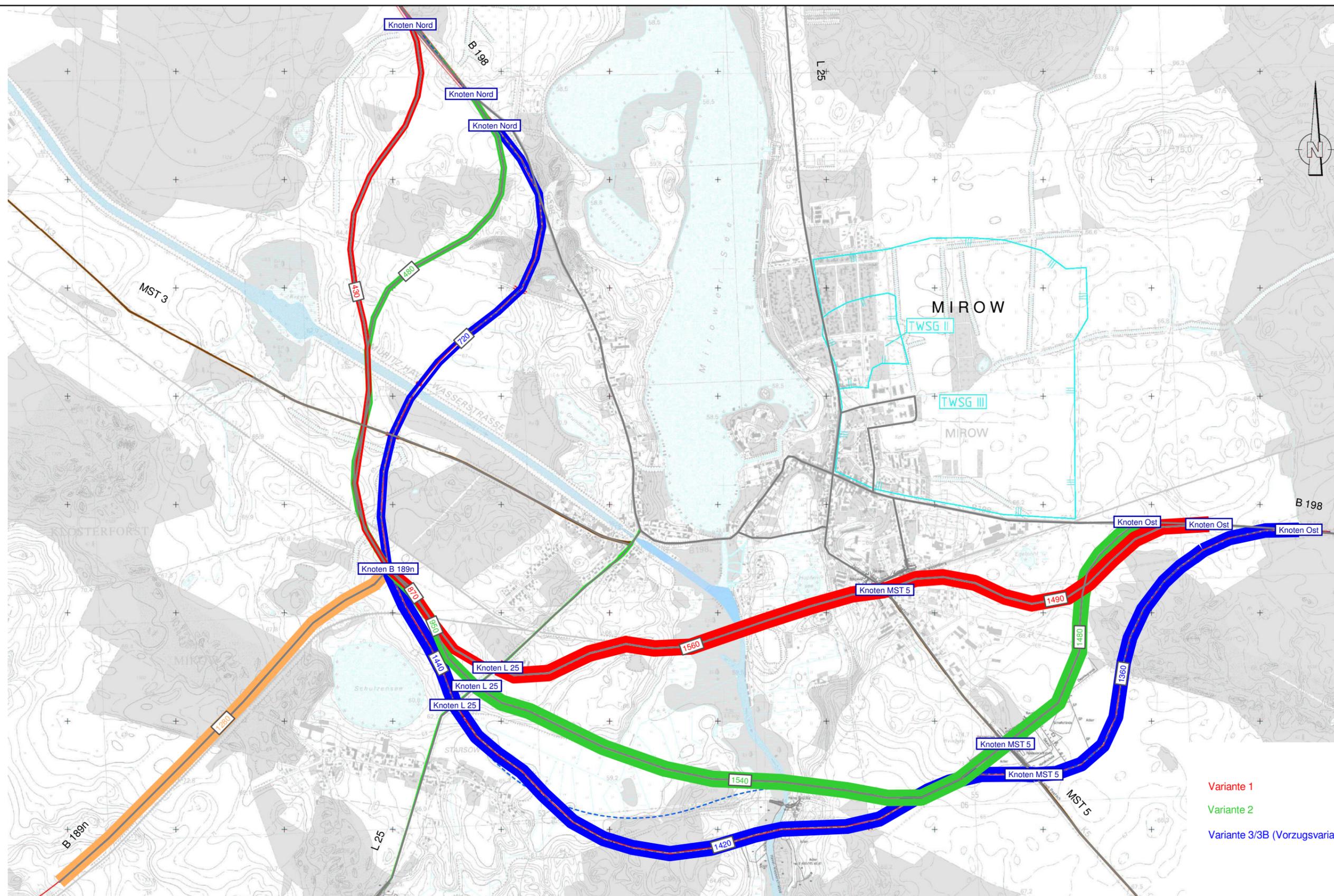
	Variante 3A/3B Planfall B198 OU Mirow	Variante 1 (berechnet)	Variante 2 (berechnet)
	DTV	DTV	DTV
Westabschnitt B198 - B189n	4120	2620	2930
Westabschnitt B189n - L25	9180	5830	6540
Südabschnitt L25 - K5	8940	10190	9920
Südabschnitt K5 - B198	8050	9180	8940
	SV >3,5t	SV >3,5t	SV >3,5t
Westabschnitt B198 - B189n	720	430	480
Westabschnitt B189n - L25	1440	870	950
Südabschnitt L25 - K5	1420	1560	1540
Südabschnitt K5 - B198	1360	1490	1480
	SV >2,8t	SV >2,8t	SV >2,8t
Westabschnitt B198 - B189n	910	560	590
Westabschnitt B189n - L25	1870	1140	1220
Südabschnitt L25 - K5	1850	2030	2010
Südabschnitt K5 - B198	1670	1830	1810

B 198 - OU Mirow - Aktualisierung Verkehrsprognose 2030



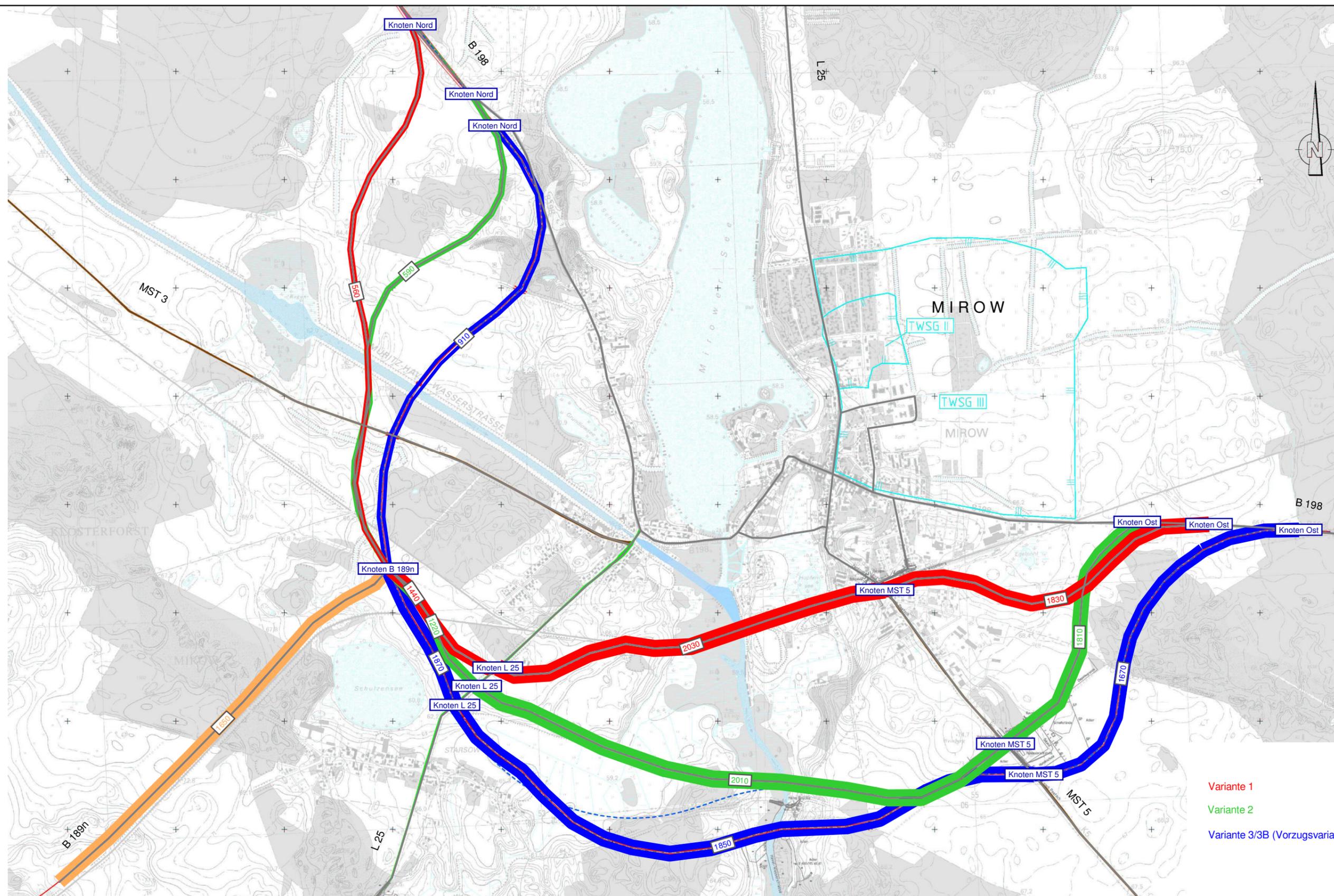
- Variante 1
- Variante 2
- Variante 3/3B (Vorzugsvariante)

B 198 - OU Mirow - Aktualisierung Verkehrsprognose 2030



- Variante 1
- Variante 2
- Variante 3/3B (Vorzugsvariante)

B 198 - OU Mirow - Aktualisierung Verkehrsprognose 2030



- Variante 1
- Variante 2
- Variante 3/3B (Vorzugsvariante)