

Emissionspegel Prognose 2030

Neubau der B 198 Ortsumgehung Mirow Westabschnitt

Emissionspegel nach RLS-90

Legende

Zeichen	Einheit	Bedeutung
Fahstreifenteilstück	-	Bezeichnung der Straße, die Nummer vor dem Komma entspricht der laufenden Nummer in den Tabellen 3 und 4 der Unterlage 11.1
DTV	Kfz/24 h	Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke
$P_{T/N}$	%	maßgebender Lkw-Anteil (über 2,8 t zul. Gesamtgewicht) Tag / Nacht
v	km/h	zulässige Höchstgeschwindigkeit
Str.-Gattung	-	Straßengattung (A: Autobahn; B: Bundesstraße; L: Landes-, Kreis-, Gemeindeverbindungsstraßen; G: Gemeindestraßen)
$M_{T/N}$	Kfz/h	maßgebende stündliche Verkehrsstärke Tag/Nacht
g	%	Längsneigung
D_{Stg}	dB(A)	Korrektur für Steigungen und Gefälle
D_{StrO}	dB(A)	Korrektur für unterschiedliche Straßenoberflächen
D_V	dB(A)	Korrektur für unterschiedliche zulässige Höchstgeschwindigkeiten Tag/Nacht
L_m	dB(A)	A-bewerteter Mittelungspegel Tag/Nacht
$L_{m,E}$	dB(A)	Emissionspegel Tag/Nacht

Emissionspegel Prognose 2030

Neubau der B 198 Ortsumgebung Mirow Westabschnitt

Fahrestreifenteilstück (Ifd-Nr. entsprechend Tabellen 3-4)	DTV Kfz/d	Lkw-Anteil		Geschwind.		Str.-Gattung (A / B / L / K / V / G)	stdl. Verkehrsst. M _{tags} M _{nachts} Kfz/h Kfz/h	Str.-Steigung		Str.-Oberfläche		v-Korrektur		Mittelungspegel		Emissionspegel			
		P _{tags} %	P _{nachts} %	V _{Pkw} km/h	V _{Lkw} km/h			g	D _{Stg} dB(A)	Mate- rial	D _{StrO} dB(A)	D _{v,tags} dB(A)	D _{v,nachts} dB(A)	L _m ⁽²⁵⁾ _T dB(A)	L _m ⁽²⁵⁾ _N dB(A)	L _{m,E;tags} dB(A)	L _{m,E;nachts} dB(A)		
Planfall ohne B 189n																			
S1a, B 198n, BA - KP Nord	4460	22,4	31,9	100	80	B	0,011	260,0	38,0	<5%	0,0	-	-2,0	-0,1	-0,1	66,0	58,7	63,9	56,6
S1, B 198n, KP N - KP L25	3340	18,0	26,0	100	80	B	0,011	195,0	28,0	<5%	0,0	-	-2,0	-0,1	-0,1	64,1	56,7	62,1	54,7
S2, B 198n, KP N-L25, Brücke	3340	18,0	26,0	100	80	B	0,011	195,0	28,0	<5%	0,0	-	0,0	-0,1	-0,1	64,1	56,7	64,1	56,7
S3, B 198n, KP L25 - KP MST5	4750	17,6	25,1	100	80	B	0,011	277,0	40,0	<5%	0,0	-	-2,0	-0,1	-0,1	65,6	58,2	63,5	56,1
S4, B 198a, Retz. Str. (Ausbauab	1490	30,7	43,6	100	80	B	0,011	87,0	13,0	<5%	0,0	-	-2,0	-0,1	-0,1	62,2	55,0	60,1	53,0
S012, B 198a, innerorts	3740	14,8	21,2	50	50	B	0,011	218,0	32,0	<5%	0,0	-	0,0	-3,8	-3,4	64,1	56,7	60,4	53,3
S007, MST 5, Süd	1330	19,7	28,6	100	80	B	0,011	77,0	11,0	<5%	0,0	-	0,0	-0,1	-0,1	60,3	53,0	60,3	52,9
S008, MST 5, Nord	1740	11,7	16,9	100	80	B	0,011	101,0	15,0	<5%	0,0	-	0,0	-0,1	-0,1	60,3	52,8	60,2	52,8
S071, MST 5, Süd, OL	1330	19,7	28,6	50	50	B	0,011	77,0	11,0	<5%	0,0	-	0,0	-3,5	-3,2	60,3	53,0	56,8	49,8
S021, L 25, südl. OU, OL	2060	22,2	31,4	50	50	B	0,011	120,0	18,0	<5%	0,0	-	0,0	-3,4	-3,1	62,6	55,4	59,2	52,2
S022, L 25, MST 3 - OU	1730	18,5	26,3	80	80	B	0,011	101,0	15,0	<5%	0,0	-	0,0	-0,7	-0,5	61,4	54,1	60,6	53,5

Emissionspegel Prognose 2030

Neubau der B 198 Ortsumgebung Mirow Westabschnitt

Fahrstreifenstück (Ifd-Nr. entsprechend Tabellen 3-4)	DTV Kfz/d	Lkw-Anteil		Geschwind.		Str.-Gattung (A / B / L / K / V / G)	stdl. Verkehrsst. M _{tags} M _{nachts} Kfz/h Kfz/h	Str.-Steigung		Str.-Oberfläche		v-Korrektur		Mittelungspegel		Emissionspegel			
		P _{tags} %	P _{nachts} %	V _{Pkw} km/h	V _{Lkw} km/h			g	D _{Stg} dB(A)	Mate- rial	D _{StrO} dB(A)	D _{v,tags} dB(A)	D _{v,nachts} dB(A)	L _m ⁽²⁵⁾ _T dB(A)	L _m ⁽²⁵⁾ _N dB(A)	L _{m,E;tags} dB(A)	L _{m,E;nachts} dB(A)		
S023, L 25, MST 3 - OU, OL	1730	18,5	26,3	50	50	B	0,011	101,0	15,0	<5%	0,0	-	0,0	-3,6	-3,3	61,4	54,1	57,8	50,8
S024, L 25, B 198a - MST 3	1720	15,8	22,2	50	50	B	0,011	100,0	15,0	<5%	0,0	-	0,0	-3,7	-3,4	60,9	53,6	57,2	50,2
S031, MST 3	760	19,2	26,9	50	50	B	0,011	44,0	7,0	<5%	0,0	-	0,0	-3,5	-3,3	57,8	50,8	54,3	47,6
Planfall ohne B 189n, nur Westabschnitt																			
S1a, B 198n, BA - KP Nord	4460	22,4	31,9	100	80	B	0,011	260,0	38,0	<5%	0,0	-	-2,0	-0,1	-0,1	66,0	58,7	63,9	56,6
S1, B 198n, KP N - KP L25	240	40,6	56,3	100	80	B	0,011	14,0	2,0	<5%	0,0	-	-2,0	-0,1	-0,1	55,1	47,8	53,1	45,7
S2, B 198n, KP N-L25, Brücke	240	40,6	56,3	100	80	B	0,011	14,0	2,0	<5%	0,0	-	0,0	-0,1	-0,1	55,1	47,8	55,1	47,7
S3, B 198n, KP L25 - KP MST5	240	40,6	56,3	100	80	B	0,011	14,0	2,0	<5%	0,0	-	-2,0	-0,1	-0,1	55,1	47,8	53,1	45,7
S4, B 198a Retz. Str. (Ausbauab:	4590	21,2	30,4	100	80	B	0,011	267,0	39,0	<5%	0,0	-	-2,0	-0,1	-0,1	65,9	58,6	63,9	56,6
S012, B 198a innerorts	8490	16,5	23,5	50	50	B	0,011	495,0	72,0	<5%	0,0	-	0,0	-3,7	-3,4	68,0	60,5	64,3	57,2
S007, MST 5, Süd	1330	19,7	28,6	100	80	B	0,011	77,0	11,0	<5%	0,0	-	0,0	-0,1	-0,1	60,3	53,0	60,3	52,9
S071, MST 5, Süd, OL	2120	16,5	23,6	50	50	B	0,011	124,0	18,0	<5%	0,0	-	0,0	-3,7	-3,3	62,0	54,5	58,3	51,2

Emissionspegel Prognose 2030

Neubau der B 198 Ortsumgehung Mirow Westabschnitt

Fahrstreifenstück (Ifd-Nr. entsprechend Tabellen 3-4)	DTV Kfz/d	Lkw-Anteil		Geschwind.		Str.-Gattung (A / B / L / K / V / G)	stdl. Verkehrsst. M _{tags} M _{nachts} Kfz/h Kfz/h	Str.-Steigung		Str.-Oberfläche		v-Korrektur		Mittelungspegel		Emissionspegel			
		P _{tags} %	P _{nachts} %	V _{Pkw} km/h	V _{Lkw} km/h			g	D _{Stg} dB(A)	Mate- rial	D _{StrO} dB(A)	D _{v,tags} dB(A)	D _{v,nachts} dB(A)	L _m ⁽²⁵⁾ _T dB(A)	L _m ⁽²⁵⁾ _N dB(A)	L _{m,E;tags} dB(A)	L _{m,E;nachts} dB(A)		
S008, MST 5, Nord	2120	16,5	23,6	100	80	B	0,011	124,0	18,0	<5%	0,0	-	0,0	-0,1	-0,1	62,0	54,5	61,9	54,5
S021, L 25, südl. OU, OL	2060	22,2	31,4	50	50	B	0,011	120,0	18,0	<5%	0,0	-	0,0	-3,4	-3,1	62,6	55,4	59,2	52,2
S022, L 25, MST 3 - OU	2140	18,6	26,7	80	80	B	0,011	125,0	18,0	<5%	0,0	-	0,0	-0,7	-0,5	62,3	54,9	61,6	54,4
S023, L 25, MST 3 - OU, OL	2140	18,6	26,7	50	50	B	0,011	125,0	18,0	<5%	0,0	-	0,0	-3,5	-3,3	62,3	54,9	58,7	51,6
S024, L 25, B 198a - MST 3	2830	18,2	25,9	50	50	B	0,011	165,0	24,0	<5%	0,0	-	0,0	-3,6	-3,3	63,4	56,0	59,9	52,8
S031, MST 3	760	19,2	26,9	50	50	B	0,011	44,0	7,0	<5%	0,0	-	0,0	-3,5	-3,3	57,8	50,8	54,3	47,6

Emissionspegel Prognose 2030

Neubau der B 198 Ortsumgebung Mirow Westabschnitt

Fahrstreifenstück (Ifd-Nr. entsprechend Tabellen 3-4)	DTV Kfz/d	Lkw-Anteil		Geschwind.		Str.-Gattung (A / B / L / K / V / G)	stdl. Verkehrsst. M _{tags} M _{nachts} Kfz/h Kfz/h	Str.-Steigung		Str.-Oberfläche		v-Korrektur		Mittelungspegel		Emissionspegel			
		P _{tags} %	P _{nachts} %	V _{Pkw} km/h	V _{Lkw} km/h			g	D _{Stg} dB(A)	Material	D _{StrO} dB(A)	D _{v,tags} dB(A)	D _{v,nachts} dB(A)	L _m ⁽²⁵⁾ _T dB(A)	L _m ⁽²⁵⁾ _N dB(A)	L _{m,E;tags} dB(A)	L _{m,E;nachts} dB(A)		
Planfall mit B 189n																			
S1a, B 198n, BA - KP Nord	5280	24,3	34,8	100	80	B	0,011	308,0	45,0	<5%	0,0	-	-2,0	-0,1	-0,1	66,9	59,7	64,9	57,6
S1, B 198n, KP N - KP 189n	4120	21,5	30,7	100	80	B	0,011	240,0	35,0	<5%	0,0	-	-2,0	-0,1	-0,1	65,5	58,2	63,5	56,1
S2, B 198n, KP N-189n, Brücke	4120	21,5	30,7	100	80	B	0,011	240,0	35,0	<5%	0,0	-	0,0	-0,1	-0,1	65,5	58,2	65,5	58,1
S5, B 198n, KP 189n-KPL25	9180	19,8	28,3	100	80	B	0,011	535,0	78,0	<5%	0,0	-	-2,0	-0,1	-0,1	68,8	61,4	66,7	59,4
S3, B 198n, KP L25 - KP MST5	8940	20,1	28,7	100	80	B	0,011	521,0	76,0	<5%	0,0	-	-2,0	-0,1	-0,1	68,7	61,4	66,6	59,3
S4, B 198a, Retz. Str. (Ausbauab	1550	29,5	41,5	100	80	B	0,011	90,0	13,0	<5%	0,0	-	-2,0	-0,1	-0,1	62,2	54,9	60,1	52,8
S012, B 198a, innerorts	4310	14,6	21,2	50	50	B	0,011	251,0	37,0	<5%	0,0	-	0,0	-3,8	-3,4	64,7	57,4	61,0	53,9
S007, MST 5, Süd	1490	18,9	26,7	100	80	B	0,011	87,0	13,0	<5%	0,0	-	0,0	-0,1	-0,1	60,8	53,5	60,7	53,4
S008, MST 5, Nord	1800	12,4	17,9	100	80	B	0,011	105,0	15,0	<5%	0,0	-	0,0	-0,1	-0,1	60,6	53,0	60,5	52,9
S0071, MST 5, Süd, OL	1490	18,9	26,7	50	50	B	0,011	87,0	13,0	<5%	0,0	-	0,0	-3,5	-3,3	60,8	53,5	57,2	50,2
S021, L 25, südl. OU, OL	930	27,1	39,7	50	50	B	0,011	54,0	8,0	<5%	0,0	-	0,0	-3,2	-3,0	59,7	52,6	56,5	49,6
S022, L 25, MST 3 - OU	2540	18,8	26,6	80	80	B	0,011	148,0	22,0	<5%	0,0	-	0,0	-0,7	-0,5	63,1	55,8	62,3	55,2

Emissionspegel Prognose 2030

Neubau der B 198 Ortsumgehung Mirow Westabschnitt

Fahrstreifenstück (Ifd-Nr. entsprechend Tabellen 3-4)	DTV Kfz/d	Lkw-Anteil		Geschwind.		Str.-Gattung (A / B / L / K / V / G)	stdl. Verkehrsst. M _{tags} M _{nachts} Kfz/h Kfz/h	Str.-Steigung		Str.-Oberfläche		v-Korrektur		Mittelungspegel		Emissionspegel			
		P _{tags} %	P _{nachts} %	V _{Pkw} km/h	V _{Lkw} km/h			g	D _{Stg} dB(A)	Mate- rial	D _{StrO} dB(A)	D _{v,tags} dB(A)	D _{v,nachts} dB(A)	L _m ⁽²⁵⁾ _T dB(A)	L _m ⁽²⁵⁾ _N dB(A)	L _{m,E;tags} dB(A)	L _{m,E;nachts} dB(A)		
S023, L 25, MST 3 - OU, OL	2540	18,8	26,6	50	50	B	0,011	148,0	22,0	<5%	0,0	-	0,0	-3,5	-3,3	63,1	55,8	59,5	52,5
S024, L 25, B 198a - MST 3	2430	16,0	23,0	50	50	B	0,011	142,0	21,0	<5%	0,0	-	0,0	-3,7	-3,4	62,5	55,1	58,8	51,8
S031, MST 3	840	22,0	31,6	50	50	B	0,011	49,0	7,0	<5%	0,0	-	0,0	-3,4	-3,1	58,7	51,3	55,3	48,2

Emissionspegel Prognose 2030

Neubau der B 198 Ortsumgebung Mirow Westabschnitt

Fahrestreifenteilstück (Ifd-Nr. entsprechend Tabellen 3-4)	DTV Kfz/d	Lkw-Anteil		Geschwind.		Str.-Gattung (A / B / L / K / V / G)	stdl. Verkehrsst. M _{tags} M _{nachts} Kfz/h Kfz/h	Str.-Steigung		Str.-Oberfläche		v-Korrektur		Mittelungspegel		Emissionspegel			
		P _{tags} %	P _{nachts} %	V _{Pkw} km/h	V _{Lkw} km/h			g	D _{Stg} dB(A)	Material	D _{StrO} dB(A)	D _{v,tags} dB(A)	D _{v,nachts} dB(A)	L _m ⁽²⁵⁾ _T dB(A)	L _m ⁽²⁵⁾ _N dB(A)	L _{m,E;tags} dB(A)	L _{m,E;nachts} dB(A)		
Prognose-Null-Fall																			
S4, B 198a Retzower Str.	4820	22,0	31,4	100	80	B	0,011	281,0	41,0	<5%	0,0	-	0,0	-0,1	-0,1	66,3	59,0	66,2	58,9
S012, B 198a innerorts	8490	16,5	23,5	50	50	B	0,011	495,0	72,0	<5%	0,0	-	0,0	-3,7	-3,4	68,0	60,5	64,3	57,2
S007, MST 5, Süd	1330	19,7	28,6	100	80	B	0,011	77,0	11,0	<5%	0,0	-	0,0	-0,1	-0,1	60,3	53,0	60,3	52,9
S008, MST 5, Nord	2120	16,5	23,6	100	80	B	0,011	124,0	18,0	<5%	0,0	-	0,0	-0,1	-0,1	62,0	54,5	61,9	54,5
S071, MST 5, Süd, OL	1330	19,7	28,6	50	50	B	0,011	77,0	11,0	<5%	0,0	-	0,0	-3,5	-3,2	60,3	53,0	56,8	49,8
S024, L 25, B 198a - MST 3	3070	19,6	28,2	50	50	B	0,011	179,0	26,0	<5%	0,0	-	0,0	-3,5	-3,2	64,0	56,7	60,5	53,4
S023, L 25, MST 3 - OU OL	2370	20,5	29,2	50	50	B	0,011	138,0	20,0	<5%	0,0	-	0,0	-3,5	-3,2	63,0	55,6	59,5	52,4
S022, L 25, MST 3 - OU	2370	20,5	29,2	80	80	B	0,011	138,0	20,0	<5%	0,0	-	0,0	-0,7	-0,5	63,0	55,6	62,3	55,1
S021, L 25, südl. OU, OL Starsov	2060	22,2	31,4	50	50	B	0,011	120,0	18,0	<5%	0,0	-	0,0	-3,4	-3,1	62,6	55,4	59,2	52,2
S031, MST 3	760	19,2	26,9	50	50	B	0,011	44,0	7,0	<5%	0,0	-	0,0	-3,5	-3,3	57,8	50,8	54,3	47,6