

Emissionspegel Prognose 2030

Neubau der B 198 Ortsumgehung Mirow Südabschnitt

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 Ortsumgehung Mirow Südabschnitt

Fahrestreifenteilstück (Ifd-Nr. entsprechend Tabellen 3-4)	DTV Kfz/d	Lkw-Anteil		Geschwind.		Str.-Gattung		stdl. Verkehrsst.		Str.-Steigung		Str.-Oberfläche		v-Korrektur		Mittelungspegel		Emissionspegel	
		P _{tags} %	P _{nachts} %	V _{Pkw} km/h	V _{Lkw} km/h	(A / B / L / K / V / G)	M _{tags} Kfz/h	M _{nachts} Kfz/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																			
S001, B 198n, Ost - MST 5	4170	16,8	23,9	100	80	B	0,011	243,0	36,0	<5%	0,0	-	-2,0	-0,1	-0,1	64,9	57,6	62,9	55,5
S002, B 198n, MST 5 - L 25	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
S003, B 198n, MST5-L25, Brücke	4750	17,6	25,1	100	80	B	0,011	277,0	40,0	<5%	0,0	-	0,0	-0,1	-0,1	65,6	58,2	65,5	58,1
S004, B 198n, L 25 - KP West	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
S011, B 198a , Ber. KP Ost	3740	14,8	21,2	100	80	B	0,011	218,0	32,0	<5%	0,0	-	0,0	-0,1	-0,1	64,1	56,7	64,1	56,7
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
S009, L 25, südl. OU	2060	22,2	31,4	100	80	B	0,011	120,0	18,0	<5%	0,0	-	-2,0	-0,1	-0,1	62,6	55,4	60,5	53,3
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

Emissionspegel Prognose 2030

Neubau der B 198 Ortsumgebung Mirow Südabschnitt

Fahstreifenstück (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 _{Stig} 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)		
S010, L 25, MST 3 - OU	1730	18,5	26,3	100	80	B	0,011	101,0	15,0	<5%	0,0	-	-2,0	-0,1	-0,1	61,4	54,1	59,3	52,0
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
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

Emissionspegel Prognose 2030

Neubau der B 198 Ortsumgehung Mirow Südabschnitt

Fahrstreifenstück (Ifd-Nr. entsprechend Tabellen 3-4)	DTV Kfz/d	Lkw-Anteil		Geschwind.		Str.-Gattung (A / B / L / K / V / G)	stdl. Verkehrsst.		Str.-Steigung		Str.-Oberfläche		v-Korrektur		Mittelungspegel		Emissionspegel		
		P _{tags} %	P _{nachts} %	V _{Pkw} km/h	V _{Lkw} km/h		M _{tags} Kfz/h	M _{nachts} Kfz/h	g %	D _{Stig} 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, nur Südabschnitt																			
S001, B 198n, Ost - MST 5	4090	16,9	24,1	100	80	B	0,011	238,0	35,0	<5%	0,0	-	-2,0	-0,1	-0,1	64,8	57,5	62,8	55,4
B002, B 198n, MST 5 - L 25	4510	17,4	25,1	100	80	B	0,011	263,0	38,0	<5%	0,0	-	-2,0	-0,1	-0,1	65,3	58,0	63,3	55,9
B003, B 198n, MST5-L25, Brücke	4510	17,4	25,1	100	80	B	0,011	263,0	38,0	<5%	0,0	-	0,0	-0,1	-0,1	65,3	58,0	65,3	57,9
S004, B 198n, L 25 - KP West		0,0	0,0	100	80	B	0,011	12,0	78,0	<5%	0,0	-	-2,0						
S011, B 198a, Ber. KP Ost	3980	15,1	21,8	50	50	B	0,011	232,0	34,0	<5%	0,0	-	0,0	-3,7	-3,4	64,5	57,1	60,7	53,7
S012, B 198a innerorts	3980	15,1	21,8	50	50	B	0,011	232,0	34,0	<5%	0,0	-	0,0	-3,7	-3,4	64,5	57,1	60,7	53,7
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	1580	10,5	14,8	100	80	B	0,011	92,0	14,0	<5%	0,0	-	0,0	-0,1	-0,1	59,6	52,2	59,6	52,2
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
S009, L 25, südl. OU	2060	22,2	31,4	70	70	B	0,011	120,0	18,0	<5%	0,0	-	0,0	-1,4	-1,2	62,6	55,4	61,2	54,2
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
S010, L 25, MST 3 - OU	4830	17,9	25,5	70	70	B	0,011	281,0	41,0	<5%	0,0	-	0,0	-1,6	-1,4	65,7	58,3	64,1	57,0

Emissionspegel Prognose 2030

Neubau der B 198 Ortsumgebung Mirow Südabschnitt

Fahstreifenstück (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)		
S022, L 25, MST 3 - OU	4830	17,9	25,5	80	80	B	0,011	281,0	41,0	<5%	0,0	-	0,0	-0,7	-0,5	65,7	58,3	65,0	57,8
S023, L 25, MST 3 - OU, OL	4830	17,9	25,5	50	50	B	0,011	281,0	41,0	<5%	0,0	-	0,0	-3,6	-3,3	65,7	58,3	62,1	55,0
S024, L 25, B 198a - MST 3	4820	17,1	24,4	50	50	B	0,011	281,0	41,0	<5%	0,0	-	0,0	-3,6	-3,3	65,6	58,2	62,0	54,9
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 Ortsumgehung Mirow Südabschnitt

Fahrestreifenteilstück (Ifd-Nr. entsprechend Tabellen 3-4)	DTV Kfz/d	Lkw-Anteil		Geschwind.		Str.-Gattung (A / B / L / K / V / G)	stdl. Verkehrsst.		Str.-Steigung		Str.-Oberfläche		v-Korrektur		Mittelungspegel		Emissionspegel		
		P _{tags} %	P _{nachts} %	V _{Pkw} km/h	V _{Lkw} km/h		M _{tags} Kfz/h	M _{nachts} Kfz/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 mit B 189n																			
S001, B 198n, Ost - MST 5	8050	20,2	28,8	100	80	B	0,011	469,0	69,0	<5%	0,0	-	-2,0	-0,1	-0,1	68,3	61,0	66,2	58,9
S002, B 198n, MST 5 - L 25	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
S003, B 198n, MST5-L25, Brücke	8940	20,1	28,7	100	80	B	0,011	521,0	76,0	<5%	0,0	-		-0,1	-0,1	68,7	61,4	68,6	61,3
S004, B 198n, L 25 - KP 189n	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
S011, B 198a Ber. KP Ost	4310	14,6	21,2	70	70	B	0,011	251,0	37,0	<5%	0,0	-	0,0	-1,7	-1,5	64,7	57,4	63,0	55,9
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
S009, L 25, südl. OU	930	27,1	39,7	70	70	B	0,011	54,0	8,0	<5%	0,0	-	0,0	-1,3	-1,1	59,7	52,6	58,4	51,5
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
S010, L 25, MST 3 - OU	2540	18,8	26,6	70	70	B	0,011	148,0	22,0	<5%	0,0	-	0,0	-1,6	-1,3	63,1	55,8	61,5	54,4

Emissionspegel Prognose 2030

Neubau der B 198 Ortsumgehung Mirow Südabschnitt

Fahstreifenstück (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 _{Stig} 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)		
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
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 Ortsumgehung Mirow Südabschnitt

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)		
Prognose-Null-Fall																			
S011, 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