



Bearbeitet durch:

SCHWEIGER + SCHOLZ Ingenieurpartnerschaft mbB - Beratende Ingenieure  
Goethestraße 11  
64625 Bensheim

## **Inhaltsverzeichnis**

<u>1</u>	<u>Einleitung</u>	<u>4</u>
1.1	Anlass der verkehrstechnischen Untersuchung	4
1.2	Ziel der verkehrstechnischen Untersuchung	6
<u>2</u>	<u>Vorhandenes Verkehrsaufkommen</u>	<u>6</u>
<u>3</u>	<u>Schätzung der Verkehrserzeugung und Verteilung</u>	<u>8</u>
<u>4</u>	<u>Verkehrssituation im Prognosejahr 2040</u>	<u>10</u>
4.1	Verkehrsaufkommen im Prognosejahr	10
4.2	Sichtfelder	11
<u>5</u>	<u>Verkehrsqualitäten im Prognosejahr</u>	<u>12</u>
<u>6</u>	<u>Zusammenfassung und Empfehlung</u>	<u>14</u>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Auszug aus dem Entwurf des Bebauungsplanes „Gewerbegebiet Lörzenbach – Östlich Mitlechterner Straße“ (unmaßstäblich, Bildquelle: SCHWEIGER + SCHOLZ Ingenieurpartnerschaft mbB, Mai 2024; Datengrundlage Liegenschaftskarte: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation, Stand vom 30.10.2018)	5
Abbildung 2:	Strombild der der auf das Jahr 2029 hochgerechneten Verkehrsmenge in der Spitzenstunde [Kfz/h]	7
Abbildung 3:	Strombild <sup>2</sup> Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde (Kfz/h) im Prognosejahr 2040	11
Abbildung 6:	Ausschnitt des Bildes 41 „Freizuhaltendes Sichtfeld für Anfahrtsicht in untergeordneten Knotenpunktzufahrten“ aus der „RAL“	11
Abbildung 7:	Daten zum Verkehrsablauf an vorfahrtsregelten Knotenpunkten	12
Abbildung 8:	Beurteilung des Knotenpunktes im Prognosejahr 2040	14

# 1 Einleitung

## 1.1 Anlass der verkehrstechnischen Untersuchung

Die Gemeinde Fürth hat im Jahr 2007 im Ortsteil Lörzenbach, im Bereich zwischen dem damaligen Siedlungsrand und der Bundesstraße B460, das Bebauungsplanverfahren „Gewerbegebiet Lörzenbach“ zur Ausweisung von Gewerbebauland westlich der Mitlechterner Straße (rechtskräftig seit Februar 2009) durchgeführt. Es folgten daraufhin verschiedene Änderungen und Erweiterungen, durch die das Gewerbegebiet an die jeweilige Nachfrage und die entsprechenden Erschließungsanforderungen der Kauf- und Bauinteressenten angepasst wurde.

Die verkehrlich sehr günstig, unmittelbar an der B460 gelegenen Flächen bieten wegen der für den vorderen Odenwald untypisch flachen Topografie gute Voraussetzungen für die Ansiedlung von Gewerbebetrieben, weshalb die Nachfrage zur dortigen Ansiedlung von Unternehmen unverändert besteht.

Es gibt innerhalb der in Zusammenhang bebauten Ortslagen der Kerngemeinde und der Ortsteile keine für Gewerbeflächenausweisungen geeigneten Flächen. Ebenso wenig bestehen nach Kenntnisstand der Gemeinde untergenutzte oder brachgefallene Gewerbegrundstücke, die seitens der bisherigen Eigentümer für eine Folgenutzung bereitgestellt werden könnten. Eine Innenentwicklung würde in den meisten Fällen wohl auch an der Immissionsthematik scheitern, da die Siedlungsflächen der Gemeinde überwiegend durch Wohnnutzungen und in Teilbereichen Gemengelage geprägt sind.

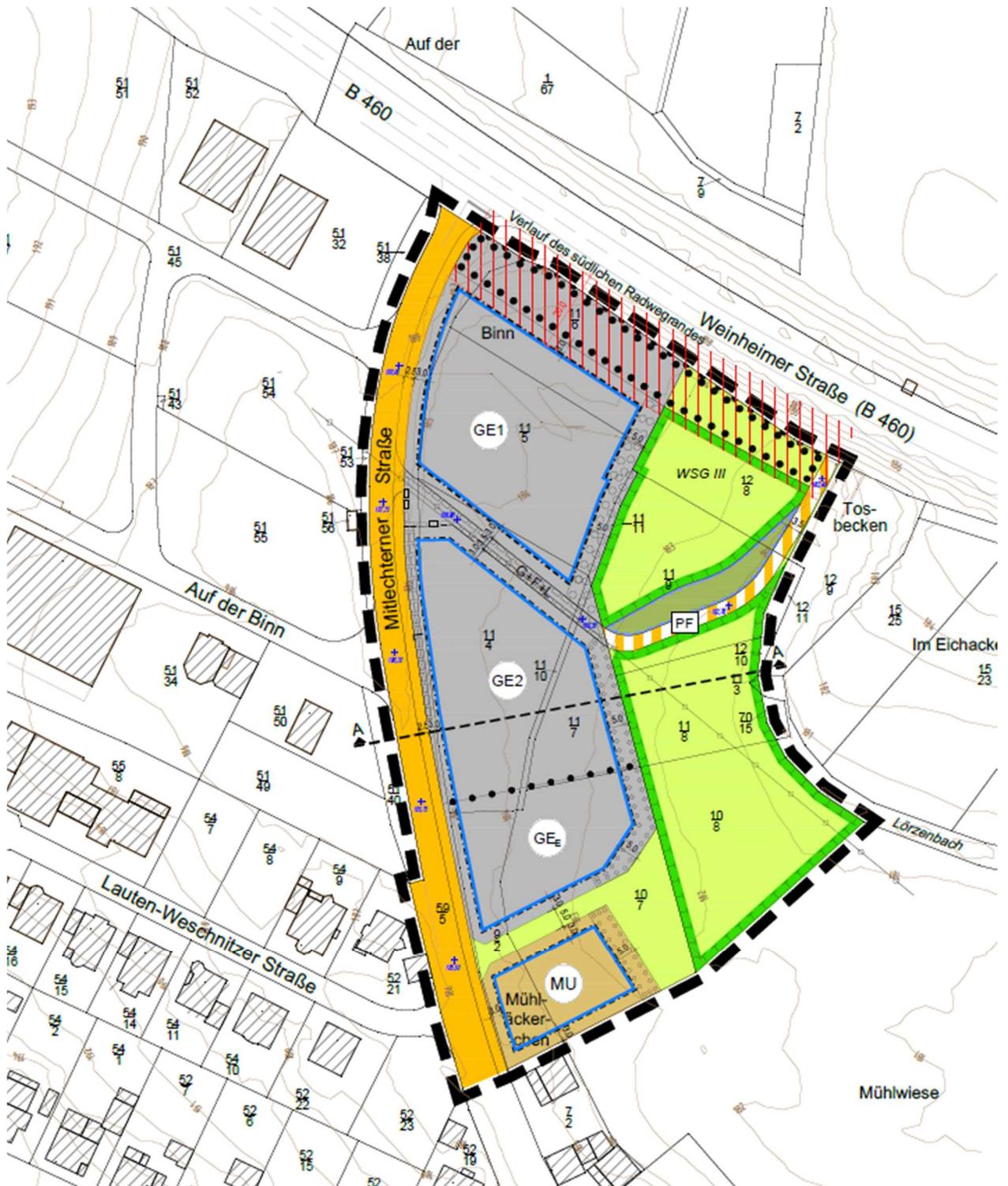


Abbildung 1: Auszug aus dem Entwurf des Bebauungsplanes „Gewerbegebiet Lörzenbach – Östlich Mitlechterner Straße“ (unmaßstäblich, Bildquelle: SCHWEIGER + SCHOLZ Ingenieurpartnerschaft mbB, Juni 2024; Datengrundlage Liegenschaftskarte: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation, Stand vom 30.10.2018)

## 1.2 Ziel der verkehrstechnischen Untersuchung

Im Rahmen der vorliegenden Planung der Gewerbefläche (~9.290 m<sup>2</sup>) soll nun die verkehrliche Auswirkung des durch das Plangebiet entstehenden Verkehrsaufkommens auf die B 460 untersucht werden.

Durch das Plangebiet kommt es zu einem zusätzlichen Kraftfahrzeugverkehr, der mit der vorliegenden Abschätzung der Verkehrserzeugung ermittelt werden soll. Hierzu wird die Verkehrserzeugung nach den „Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“<sup>1</sup> berechnet, um die zukünftige Mehrbelastung auf das Straßennetz durch das Plangebiet abschätzen zu können.

Die Verkehrsverteilung am untersuchten Knotenpunkt wird anschließend abgeschätzt, um nicht nur die Leistungsfähigkeit im Bestand, sondern auch die Leistungsfähigkeit unter Berücksichtigung der durch das Plangebiet erzeugten Verkehrsmengen berechnen zu können.

Mit der Untersuchung soll der Nachweis einer verkehrsgerechten Anbindung an das Netz der klassifizierten Straßen erfolgen.

## 2 Vorhandenes Verkehrsaufkommen

Am Mittwoch, den 24.09.2014, wurde eine Verkehrszählung am Knotenpunkt B 460 / Mitlechterner Straße durchgeführt. Diese Werte wurden bereits auf das Prognosejahr 2029 hochgerechnet sowie die zusätzliche Verkehrsmenge für das damalig geplante Gewerbegebiet addiert und dient den weiteren Berechnungen.

---

<sup>1</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln - Arbeitsgruppe Verkehrsplanung; Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstyp; Ausgabe 2006

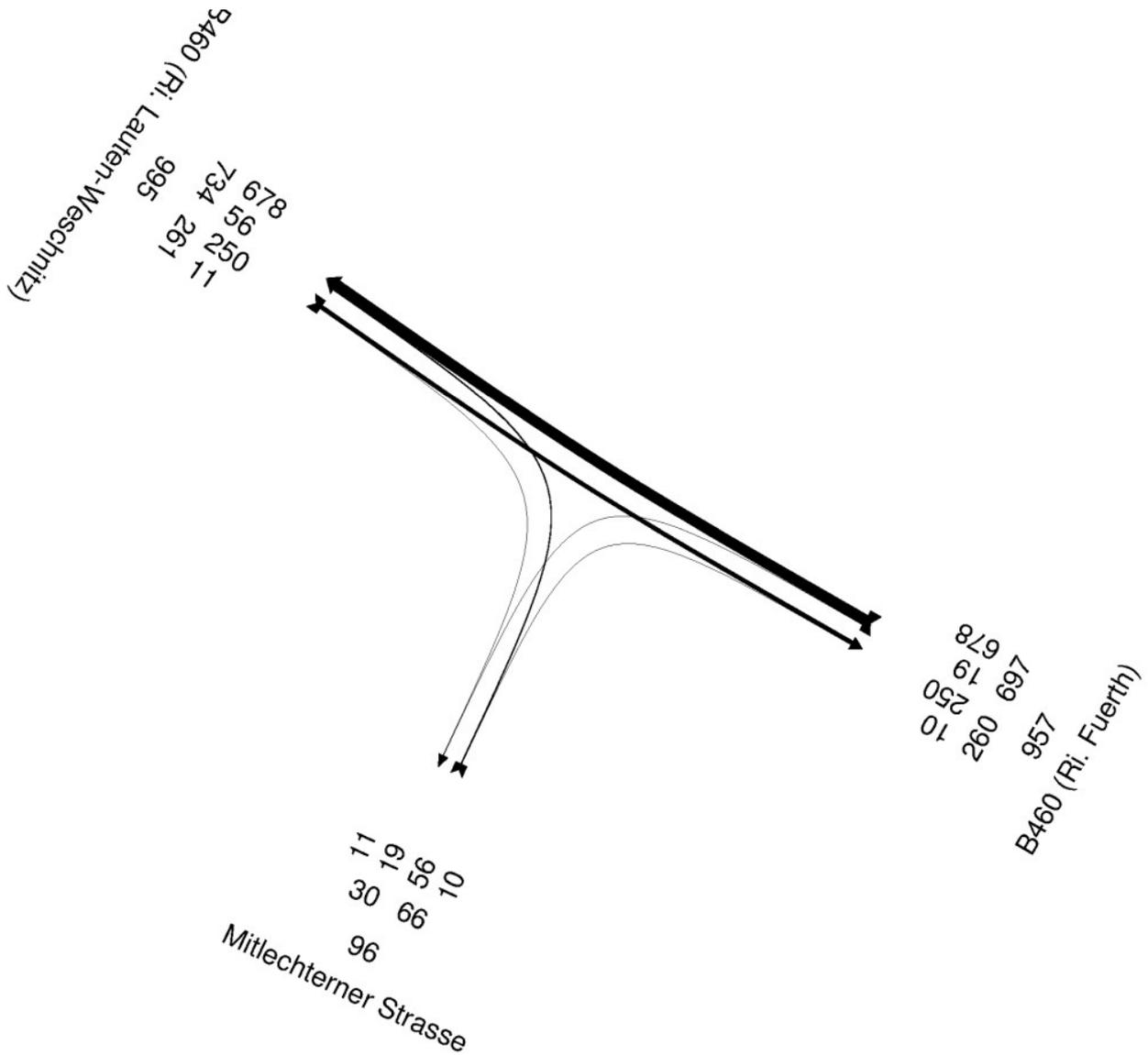


Abbildung 2: Strombild<sup>2</sup> der der auf das Jahr 2029 hochgerechneten Verkehrsmenge in der Spitzenstunde [Kfz/h]

<sup>2</sup> traffic information and management GmbH, Rodgau - Knoten Version 4.01 (Build 0206)

### 3 Schätzung der Verkehrserzeugung und Verteilung

Das hier angewendete Verfahren nach den „Hinweisen zur Schätzung des Verkehrs-aufkommens von Gebietstypen“ dient der Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung und sonstigen städtebaulichen Vorhaben. Die Abschätzung soll unter dem Gesichtspunkt einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung insbesondere die verkehrlichen Folgen für das vorhandene Straßennetz aufzeigen.

Das Verfahren nach den „Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ sieht hierfür folgende Methodiken vor:

Das Verkehrsaufkommen aus dem geplanten Gewerbegebiet wird gemäß *Kapitel 3.4 - Verkehrsaufkommen von Gewerbegebieten* abgeschätzt.

	Nettobaulandfläche
Gewerbegebiet (Planung)	<b>ca. 9.290 m<sup>2</sup></b>

#### 1) Abschätzung der Beschäftigtenzahl

*Ansatz nach Tabelle 3.2:*

Die Prognose der Verkehrserzeugung basiert auf einem Ansatz von 60 bis 300 Beschäftigten je Hektar Nettobaulandfläche. Entsprechend des Bebauungsplanes ist eine Nettobaulandfläche von etwa 0,93 ha geplant. Mit der Annahme von 70 Beschäftigten je Hektar ist demzufolge von etwa **65 Beschäftigten** auszugehen.

#### 2) Abschätzung der spezifischen Wegehäufigkeit

*Ansatz nach Kapitel 3.4.3 und Tabelle 3.11:*

Der Kennwert für die spezifische Wegehäufigkeit bezieht sich auf **alle** Beschäftigten (Wege zur und von der Arbeit sowie in der Mittagspause inklusive den Zu- und Abschlägen für beispielsweise Teilzeitkräfte und Schichtarbeiter) sowie auf **alle** Kunden.

Für die Beschäftigten gilt:

2,0 - 2,5 Wege/Beschäftigtem und Tag;  
**gewählt: 2,3 Wege/Beschäftigtem und Tag**

Für die Kunden gilt:

Faktor von 0,5 - 100 Wegen/Beschäftigtem  
**gewählt: Faktor von 0,8 Wegen/Beschäftigtem**

Aufgrund eines geringen Kundenaufkommens in diesem Gewerbegebiet wird hier die untere Grenze für die Wegehäufigkeit gewählt.

#### 3) Abschätzung der Verkehrserzeugung durch den MIV

*Ansatz nach Kapitel 3.4.4 und 3.4.8:*

Die Anzahl der Wege, die mit dem MIV (Motorisierter Individualverkehr) zurückgelegt werden, hängt insbesondere vom ÖPNV-Angebot, der Nähe zum Ortszentrum, den Entfernungen zu weiteren Nahversorgungseinrichtungen und den Wohngebieten ab.

Für die Beschäftigten gilt:

MIV-Anteil: 60 - 90 %;

**gewählt: 90 %**

Für die Kunden gilt:

MIV-Anteil: 60 - 100 %;

**gewählt: 90 %**

#### 4) Abschätzung des Pkw-Besetzungsgrades

*Ansatz nach Kapitel 3.4.5 und 3.4.9:*

Für die Beschäftigten gilt:

**1,1 Personen/Pkw**

Für die Kunden gilt:

1,0 - 1,1 Personen/Pkw;  
**gewählt: 1,1 Personen/Pkw**

### 5) Abschätzung der Verkehrserzeugung durch den Wirtschaftsverkehr

*Ansatz nach Kapitel 3.4.11:*

Der Wirtschaftsverkehr, d.h. der Geschäfts- und Güterverkehr, entsteht hauptsächlich durch Wege der Beschäftigten in Ausübung des Berufes, die An- und Auslieferung der Gewerbeeinrichtungen und die Entsorgung von Reststoffen (Müll, Papier, Verpackungsreste, Leergebinde).

Für den Geschäftsverkehr gilt:

Faktor von 0,5 - 2,0 Wegen/Beschäftigtem und Tag;  
**gewählt: Faktor von 0,5 Wegen/Beschäftigtem und Tag**

Für den Güterverkehr gilt:

Zuschlag von 5 - 30 % auf die Fahrten der Beschäftigten;  
**gewählt: Zuschlag von 15 % auf die Fahrten der Beschäftigten**

### 6) Berechnung der Kfz-Fahrten pro Werktag

Pkw-Fahrten =  $\sum$  (Beschäftigtenzahl x spezifische Wegehäufigkeit x MIV-Anteil / spezifischer Pkw-Besetzungsgrad) +

$\sum$  (Beschäftigtenzahl x Faktor Kunden x MIV-Anteil / spezifischer Pkw-Besetzungsgrad) +

$\sum$  (Beschäftigtenzahl x Faktor Geschäftsverkehr x MIV-Anteil / spezifischer Pkw-Besetzungsgrad)

Lkw-Fahrten =  $\sum$  (Beschäftigtenzahl x spezifische Wegehäufigkeit x MIV-Anteil / spezifischer Pkw-Besetzungsgrad) x Zuschlag Güterverkehr

Pkw-Fahrten =  $\sum$  (65 x 2,3 x 0,90 / 1,1) +  $\sum$  (65 x 0,8 x 0,90 / 1,1) +

$\sum$  (65 x 0,5 x 0,90 / 1,1) =  $\approx$  191 Fahrten/Tag

Lkw-Fahrten =  $\sum$  (65 x 2,3 x 0,90 / 1,1) x 0,15 =  $\approx$  18 Fahrten/Tag

SO: = 10 Fahrten/Tag

**Summe  $\approx$  209 Fahrten/Tag**

Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) [Kfz/Tag]:

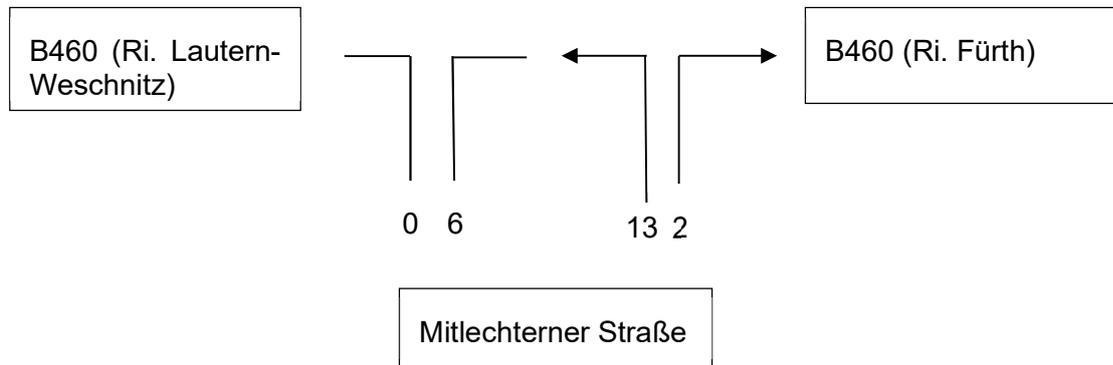
**DTV<sub>GE</sub> = 209 Kfz/Tag**

Spitzenstunde, Faktor: 10 % [Kfz/h]:

**Q<sub>B, GE</sub> = 209 x 0,1  $\approx$  21 Kfz/h**

Die durch das vorliegende Plangebiet zu erwartende zusätzliche Verkehrsmenge wird aufgrund der Durchfahrtsbeschränkung der Mitlechterner Straße im südlichen Abschnitt (Anliegerstraße) vollständig über den Knotenpunkt Mitlechterner Straße/B 460 an das klassifizierte Straßennetz angebunden.

Die Verteilung am Knotenpunkt erfolgt analog zur bisherigen Verteilung.



## 4 Verkehrssituation im Prognosejahr 2040

Im Folgenden werden die im Bestand erfassten Verkehrsmengen auf ein gewähltes Prognosejahr hochgerechnet. Hierbei wird das Prognosejahr 2040 gewählt, sodass ein Prognosehorizont in Bezug auf die bereits auf das Jahr 2029 hochgerechnete Verkehrszählung von rund 11 Jahren betrachtet werden kann.

### 4.1 Verkehrsaufkommen im Prognosejahr

Gemäß dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS 2015) ergeben sich die zukünftigen Verkehrsstärken aus Verkehrserhebungen mit einer Schätzung der zu erwartenden Entwicklung. Dabei wird angenommen, dass sich die zukünftigen Verkehrsstärken der betrachteten Verkehrsanlage ähnlich wie in der Vergangenheit entwickeln. Jedoch darf die Extrapolation nicht mehr Jahre umfassen, als aus der Vergangenheit vorliegen. Da für die zu untersuchende Verkehrsanlage keine weiteren Daten vorliegen, die einen stetigen Trend in der Verkehrsbelastung nahelegen, kann diese Methode nicht angewandt werden. Daher werden die Verkehrsdaten für das Prognosejahr 2040 auf einem anderen Weg hergeleitet.

Vereinfachend kann nach üblicher Vorgehensweise für eine Verkehrsprognose eine jährliche Verkehrszunahme von 0,5 % angesetzt werden. Für eine Prognose auf das Jahr 2040 ergeben sich demnach 5,5 % (= 11 Jahre x 0,5 %/Jahr) Verkehrszunahme. In anderen Verkehrsuntersuchungen wurden Vergleichswerte für die Prognosejahre über die zuvor geltende Trendprognose (nach „HBS 2001“) ermittelt, wodurch sich feststellen ließ, dass die vereinfachend geschätzte Verkehrszunahme durchaus plausibel ist, eher aber auf der sicheren Seite bewertet werden kann.

Hieraus ergeben sich die in den nachfolgenden Strombildern ersichtlichen Verkehrszahlen und -verteilungen der Spitzenstunden, welche mit dem Programm „Knoten 4.0“<sup>2</sup> erstellt wurden.

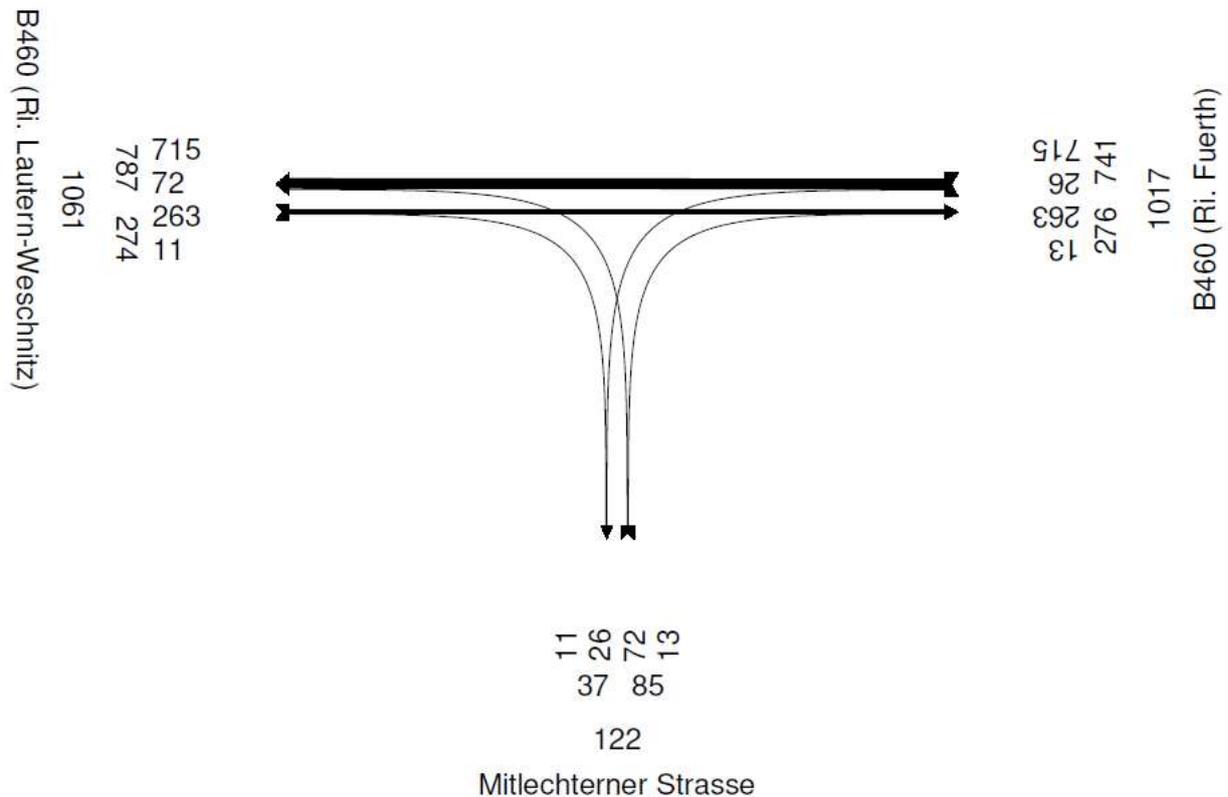


Abbildung 3: Strombild<sup>2</sup> Verkehrsaufkommen in der Spitzestunde (Kfz/h) im Prognosejahr 2040

## 4.2 Sichtfelder

Die Überprüfung der Sichtweiten ist nach RAL notwendig, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Der Knotenpunkt sollte aus einer Entfernung erkennbar sein, die es den Kraftfahrern gestattet, ggf. vor ein- und abbiegenden Kraftfahrzeugen, vor Radfahrern und Fußgängern anzuhalten. Zusätzlich sind für wartepflichtige Kraftfahrer, Radfahrer und Fußgänger bestimmte Sichtfelder von ständigen Sichthindernissen und sichtbehinderndem Bewuchs freizuhalten. In solchen Sichtfeldern sind nur notwendige verkehrstechnische Einrichtungen, wie Lichtmaste, Lichtsignalgeber oder Pfosten von Verkehrszeichen zulässig. Nach RAL beträgt die erforderliche Schenkellänge  $L$  des Anfahrtsichtfeldes eine Länge von 110 m bei einer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h.

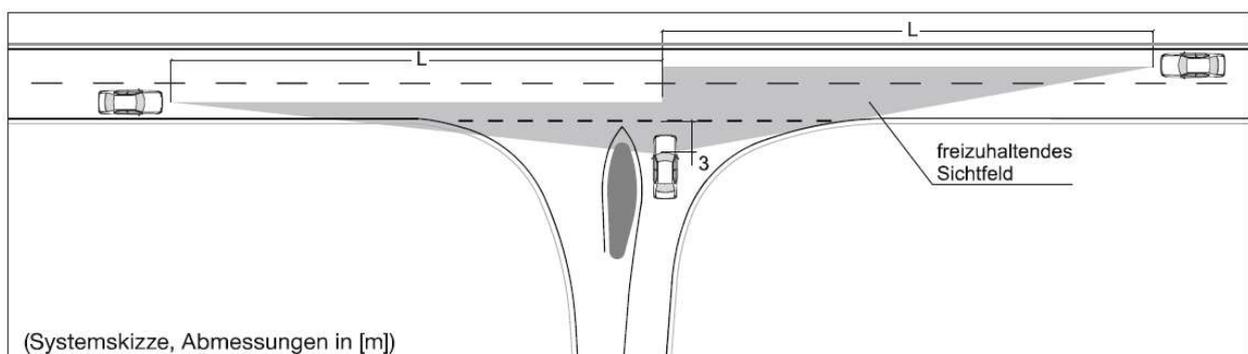


Abbildung 4: Ausschnitt des Bildes 41 „Freizuhaltendes Sichtfeld für Anfahrtsicht in untergeordneten Knotenpunktzufahrten“ aus der „RAL“

## 5 Verkehrsqualitäten im Prognosejahr

Mit den im vorherigen Kapitel ermittelten Verkehrswerten wird nun eine Verkehrsuntersuchung der Leistungsfähigkeiten und Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes (QSV) an den Knotenpunkten mit dem „HBS-Rechenprogramm“<sup>3</sup> durchgeführt.

Für die Berechnungen der Leistungsfähigkeiten und Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes wurden folgende Parameter zugrunde gelegt. Diese sind Erfahrungswerte, die in dem verwendeten „HBS-Rechenprogramm“ vorgegeben werden.

In der nachfolgenden Abbildung sind die Ergebnisse der Qualitätsbeurteilungen für die Spitzenstunde der Einmündung B 460 / Mitlechterner Straße dargestellt. Die Bezeichnung „Zufahrt A“ entspricht dabei der Bezeichnung „B 460 (Richtung Lauten-Weschnitz)“, „Zufahrt C“ entspricht „B 460 (Richtung Fürth)“ und „Zufahrt B“ entspricht der Mitlechterner Straße.

Für die folgende Berechnung wird der derzeitige bauliche Zustand des Knotenpunktes angenommen, d.h. jeweils ein Fahrstreifen auf der B 460 und keine Aufweitung der Mitlechterner Straße.

Fahrmanöver	Nebenstrom Nr.	Grenzzeitlücke tg [s]				Folgezeitlücke tf [s]			
		außerhalb von Ballungsräumen		innerhalb von Ballungsräumen		mit RA		ohne RA	
		mit RA	ohne RA	mit RA	ohne RA	Z 205	Z 206	Z 205	Z 206
Linksabbiegen	1, 7	6,4	5,9	6,0	5,5	2,9	2,9	2,6	2,6
Rechtseinbiegen	6, 12	7,3	7,3	6,5	6,5	3,1	3,7	3,1	3,7
Kreuzen	5, 11	7,0	7,0	6,5	6,5	3,5	4,0	3,5	4,0
Linkseinbiegen	4, 10	7,4	7,4	6,6	6,6	3,4	3,8	3,4	3,8

QSV	mittlere Wartezeit (Grenzwert) Fahrzeuge
A	10
B	20
C	30
D	45
E	45
F	Übersättigung

Dauer des Untersuchungszeitraums T [h]:	1,0
---	-----

Abbildung 5: Daten zum Verkehrsablauf an vorfahrtsregulierten Knotenpunkten

<sup>3</sup> Arbeitsgruppe Verkehrstechnik - Prof. Dr.-Ing. habil. W. Schnabel, Dresden; HBS-Rechenprogramm, Programmversion Oktober 2015

### Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung

Knotenverkehrsstärke: 1100 Fz/h

außerorts, außerhalb von Ballungsräumen

A-C /B  
 Knotenpunkt: B460 /Mitlechterner Straße

Verkehrsdaten: Datum: Progn. 2040 Planung  
 Uhrzeit:

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

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 $f_f$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,161	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,008	---
B	4 (3)	1010	203	1,000	192	0,412	---
	6 (2)	269	648	1,000	648	0,022	---
C	7 (2)	274	976	1,000	976	0,029	0,948
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,437	---

### 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	263	1,100	1800	1636	0,161	1373	0,0	<b>A</b>
	3	11	1,100	1600	1455	0,008	1444	0,0	<b>A</b>
B	4	72	1,100	192	175	0,412	103	34,9	<b>D</b>
	6	13	1,100	648	589	0,022	576	6,2	<b>A</b>
C	7	26	1,100	976	887	0,029	861	4,2	<b>A</b>
	8	715	1,100	1800	1636	0,437	921	0,0	<b>A</b>
A	2+3	274	1,100	1791	1628	0,168	1354	0,0	<b>A</b>
B	4+6	85	1,100	215	196	0,434	111	32,3	<b>D</b>
C	7+8	741	1,100	1800	1636	0,453	895	4,0	<b>A</b>
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									<b>D</b>

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	S [%]	$N_S$ [Fz]	Staulänge [m]
A	2+3	274	1,1	1628	95	0,61	7
B	4+6	85	1,1	196	95	2,21	20
C	7+8	741	1,1	1800	95	2,09	20

Abbildung 6: Beurteilung des Knotenpunktes im Prognosejahr 2040

Für die Einmündung B 460 / Mitlechterner Straße ergibt sich aus den Verkehrsmengen und Verteilungen des entsprechenden Strombildes, dass der Knotenpunkt in der Spitzenstunde für nahezu alle Verkehrsströme rechnerisch eine mittlere Wartezeit von maximal 6,2 s und somit die (beste) Qualitätsstufe A aufweist. Diese Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (QSV) ist nach „HBS“ wie folgt definiert: Definition nach „HBS“: Mittlere Wartezeit  $\leq 10$  s; „Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering“.

Lediglich der rangniedrigste Strom 4 weist mit einer mittleren Wartezeit von 34,9 s eine Qualitätsstufe D auf. Definition nach „HBS“: Mittlere Wartezeit  $\leq 45$  s; „Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.“

Die Prüfung der Stauraumbemessung für die 95 %-Staulänge „ $N_{95}$ “ ergibt für den Mischstrom der Ströme 7 und 8 und den Mischstrom der Ströme 4 und 6 eine maximale Staulänge von 3 Fahrzeugen. D.h. in 95 % der Zeit, während des jeweils betrachteten Bemessungsintervalls, ist der Stau maximal 3 Fahrzeuge und damit ca. 20 m lang bzw. nur für die restlichen 5 % der Zeit ist der Rückstau länger als 20 m.

## 6 Zusammenfassung und Empfehlung

Insgesamt lässt sich feststellen, dass nahezu alle Zufahrten des gesamten Plangebietes in der geplanten Form verkehrstechnisch weiterhin ausreichend leistungsfähig sind. Im Bereich des Verkehrs der Bundesstraße ergibt sich keine Veränderung der Qualitätsstufen. Dies gilt auch für fast alle anderen Verkehrsströme. Lediglich der Linksabbieger aus der Straße „Mitlechterner Straße“ auf die B460 erhält die Qualitätsstufe D. Auch ohne die marginale Zunahme von 21 Kfz/h durch die Erweiterung des Gewerbegebietes würde dieser Strom die Qualitätsstufe D erhalten. Somit sind auch im Prognosefall bei maximaler zusätzlicher Verkehrsbelastung keine baulichen Maßnahmen am Knotenpunkt erforderlich.

Gemäß der Richtlinie RAL ist ein Linksabbiegestreifen auf der B 460 notwendig. Durch diesen würde sich die Qualität des Linkseinbiegers der Mitlechterner Straße verbessern und die Wartezeit verkürzen.

Bensheim, Juni 2024