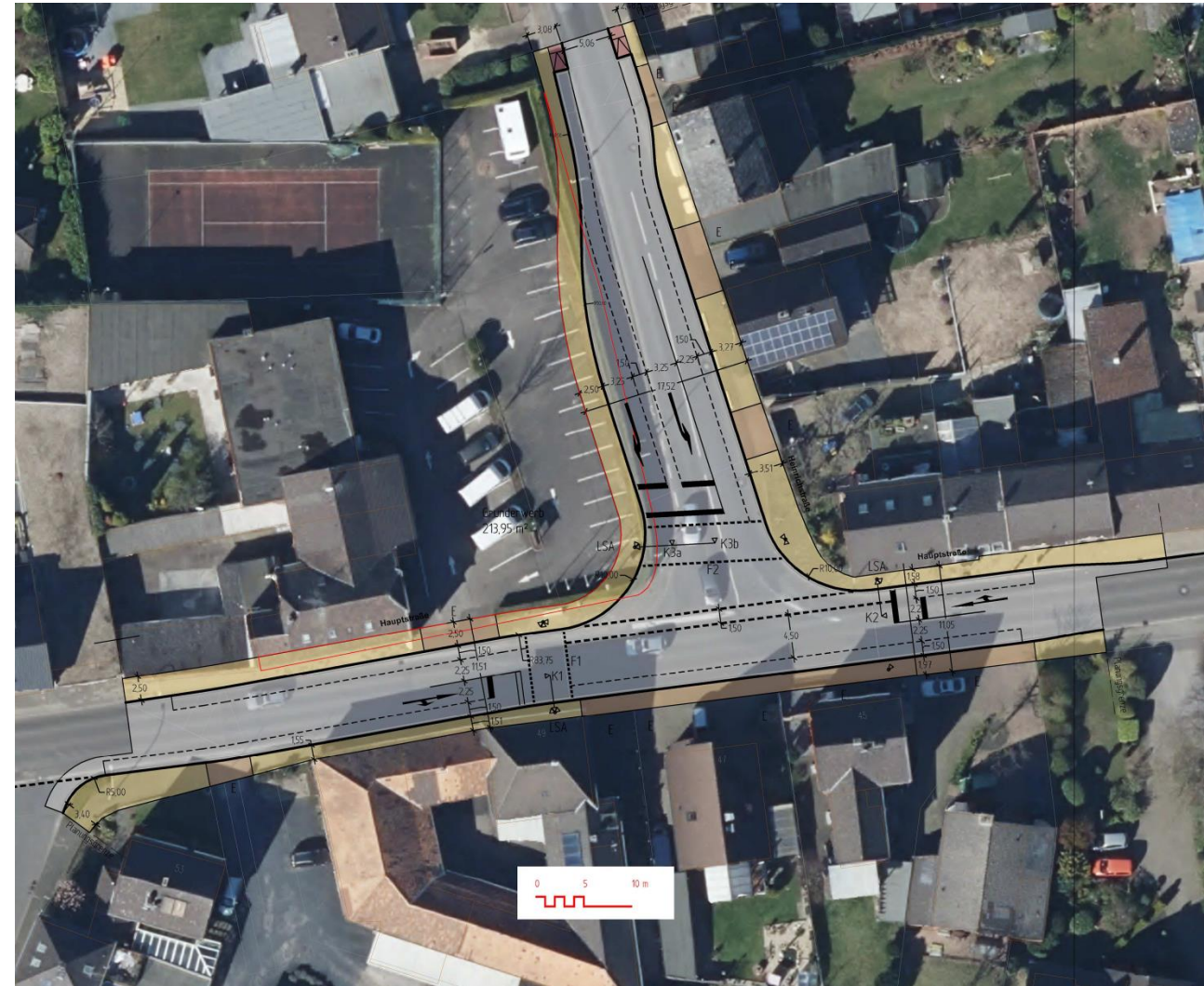


Variante A: Einmündung mit LSA-Anlage

- Wegen beengter Verhältnisse auf der Hauptstraße, keine separaten Links- und rechtsabbiegespuren möglich → Mischspuren
- Getrennte Links- und Rechtseinbiegespuren auf der Heinrichsstraße mit Radfahrschleuse
- An den jeweiligen Zufahrten (Hauptstraße und Heinrichsstraße) Errichtung von Radschutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m
- Fortführung Radschutzstreifen auf der Hauptstraße zu einem späteren Zeitpunkt möglich
 - Fahrbahnbreite: 7,50 abzüglich 2x1,50 m Radschutzstreifen = 4,50 MIV-Fahrbahn
 - Maßnahme aus dem Radverkehrskonzept der Gemeinde Niederkrüchten
- Fußgängerfurten westlich der Einmündung auf der Hauptstraße und auf der Heinrichsstraße
- Gehwegbreiten an der schmalsten Stelle zwischen 1,58 m und 1,79 m, sonst eher 2,00 bzw. im Neubaubereich mind. 2,50 m.
- Grunderwerb auf der Fläche des Parkplatzes erforderlich: ca. 213,95 m²



Variante B:

Einmündung als Mini-Kreisel mit 18 m Durchmesser

- Mittelinsel als Querungshilfen in den jeweiligen Zufahrten und als Führungshilfe für den Radverkehr in den Kreisel
- Kreisel aus der Fahrbahnmitte der Hauptstraße heraus, um mehr Umlenkung bei der Durchfahrt zu bekommen.
- Innerorts-Kreisel mit Radverkehr auf der Fahrbahn
- An den jeweiligen Zufahrten (Hauptstraße und Heinrichsstraße) Errichtung von Radschutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m
- Fortführung Radschutzstreifen auf der Hauptstraße zu einem späteren Zeitpunkt möglich
 - ➔ Fahrbahnbreite: 7,50 abzüglich 2x1,50 m Radschutzstreifen = 4,50 MIV-Fahrbahn
 - ➔ Maßnahme aus dem Radverkehrskonzept der Gemeinde Niederkrüchten
- Gehwegbreiten an der schmalsten Stelle zwischen 1,58 m und 1,79 m, sonst eher 2,00 bzw. im Neubaubereich mind. 2,50 m.
- Grunderwerb auf der Fläche des Parkplatzes erforderlich: ca. 280,81 m²

