



Streckenverlauf bei gemeinsamer Führung mit MIV

Streckenverlauf ahmarkiert zwischen MIV-Fahrbahnen

Streckenverlauf zwischen Grün- und Querungseinseln

Kurze Strecken bei Absperrgittern neben MIV-Fahrbahnen

Kurze Strecken bei Haltestelleneinseln

Gleisachsabstand

Kriterien für die Regelbreiten

1. **Wagenkastenbreite**
Aus städtebaulichen Gründen in einigen Teilstrecken der Gesamtstadt ist eine Wagenkastenbreite von 2,65 m nicht vertretbar. Auch erscheint ein Übergangs- und Mischbetrieb nicht organisierbar. Die Regelbreiten müssen daher für Wagenkastenbreiten von etwa 2,35 m benutzbar sein.
2. **Mitbenutzung durch MIV**
Alle Gleiskörper müssen auch von KFZ nach StVZO grundsätzlich - auch im Gegenverkehr und im gesamten Streckenverlauf - befahrbar sein. Je nach Zugfolgen, die nicht endgültig prognostizierbar sind, gilt das mindestens für Notdienstfahrzeuge oder auch für erweiterte Nutzerkreise.
3. **Haltestellen Niederflurwagen**
Um die Vorteile von Niederflurwagen zu nutzen, müssen Haltestellenborde 18 cm hoch sein und unmittelbar am Wagenkasten liegen.
4. **Gleistrassierung**
Auf Geraden sollten die Gleise aus Gründen von Städtebau und Fahrgastkomfort gerade geführt werden. Eine Verschwenkung zwischen Haltestellen und Streckenverlauf zur Anpassung der Durchfahrbreiten wird abgelehnt.
5. **Fahrdrahtmasten etc.**
Platz für Masten, Signale usw. muß beim Gesamtstraßenentwurf berücksichtigt werden. Exklusivflächen nur für den Straßenbahnbedarf sind aus Gründen der Flächeneinsparnis nicht möglich.

VERKEHRERSCHLIESSUNG INNENSTADT

DRESDEN DEZEMBER 1994

Plan 4 Straßenbahn Gleiskörper, Regelbreiten



ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH
Heinrichstraße 16, 01097 DRESDEN
Tel.: (0351) 5619-201, Fax: (0351) 54583

Diplomingenieure
Architekt Dr.-Ing. Hans-Henning von Winning
Verkehrsingenieur Edgar Streichert
Dankstr. 1, 81371 MÜNCHEN
Tel.: (089) 761382, Fax: (089) 773955