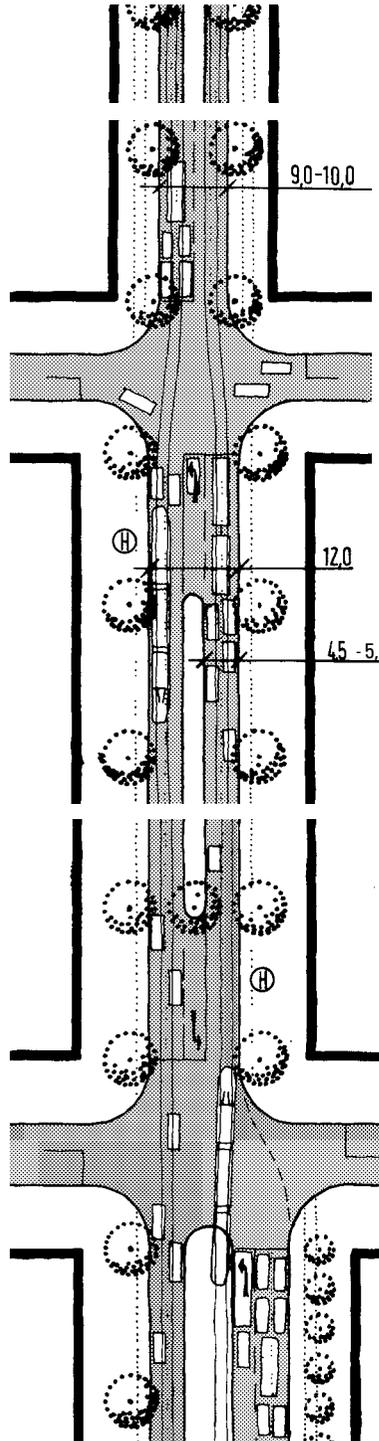


Abb. 3: Städtische Hauptverkehrsstraßen mit flächensparendem ÖV-Vorrang - Prinzipskizzen Grundriss



MISCHVERKEHR BEI ERHÖHTER FLÄCHENKNAPPHEIT

schmäler Straßenraum,
sehr starke Aufenthaltsfunktion und/oder
Alleebestand

MISCHVERKEHR

Gemeinsame Führung von ÖV und MIV

Flüssiger Verkehrsablauf und Pulkführung ÖV gesichert durch
verkehrsabhängige Signalisierung und Haltestellen mit Überholverbot

Überbreite Fahrspur (4,5 - 5,0 m) statt 2 Vollspuren

Aufstellung am Knotenpunkt: 2 Pkw oder 1 Lkw
Fahren: dichte Pkw-Abfolge durch versetztes Fahren
Bessere Flächenausnutzung, ähnliche Mengenleistungsfähigkeit

Haltestellen am Fahrbahnrand

Hervorragende Zugänglichkeit und Aufenthaltsqualität (Schaufenster-
bezug)
Leichte Gleisverschwenkung für komfortablen Niederflureinstieg

Mittelstreifen

Sichert Querungen, verringert Barrierewirkung
Vor Knotenpunkten als Linksabbiegespur
ohne ÖV-Störung oder Fahrbahn- bzw. Gleisversatz

Boulevardcharakter

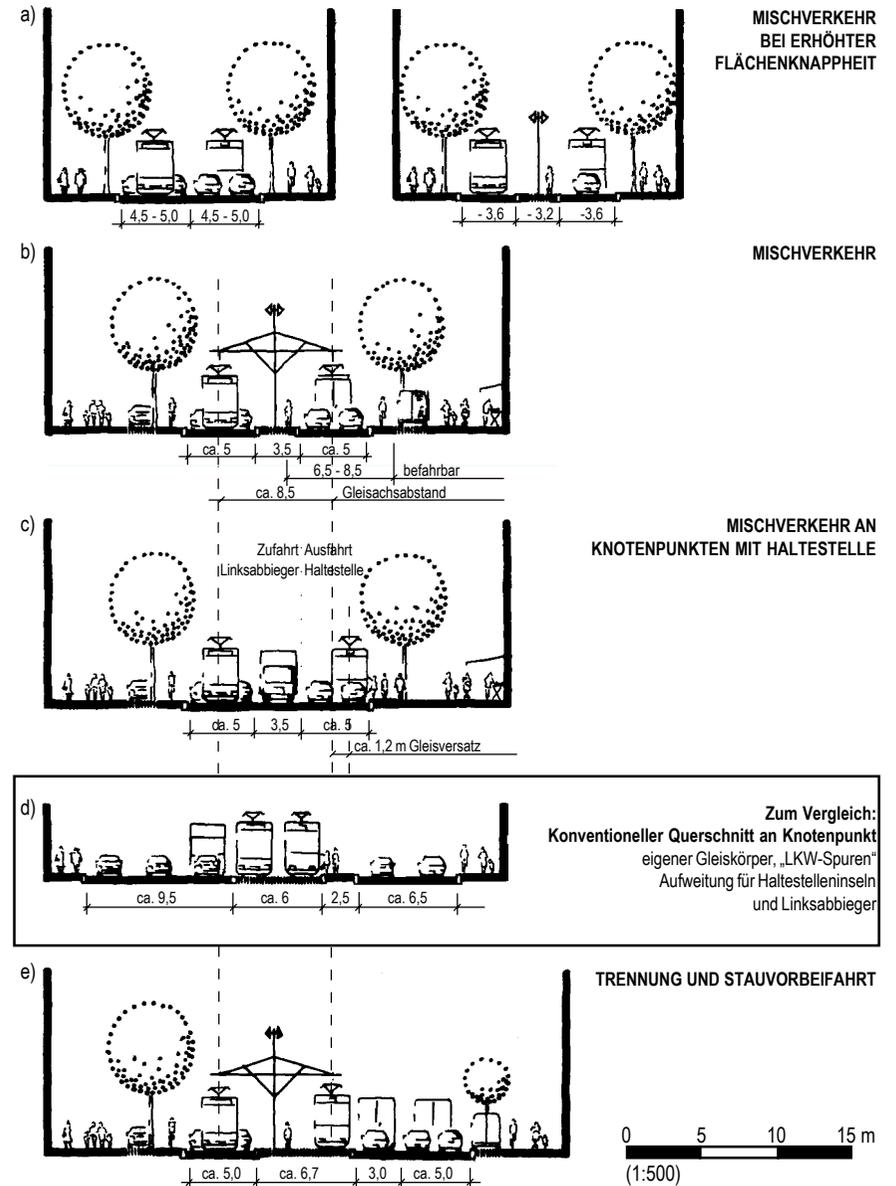
Symmetrischer Straßenquerschnitt, geometrische Alleeordnung
Breite multifunktionale Bürgersteige für Lieferverkehr, Erschließung,
Kurzparken, Fußgänger, Aufenthalt, Flanieren, Geschäftsauslagen,
Straßencafés, Baustellen, etc.



TRENNUNG UND STAUORBEIFAHRT (RICHTUNGSBEZOGEN)

Platz für unvermeidbare MIV-Überlastungen, in städtebaulich
geeigneten Abschnitten
MIV-Dosierung sichert flüssigen Verkehrsablauf in der Mischverkehrs-
strecke

Abb. 4: PRINZIPIALKREISQUERSCHNITTE



**MISCHVERKEHR
BEI ERHÖHTER
FLÄCHENKNAPPHEIT**

MISCHVERKEHR

**MISCHVERKEHR AN
KNOTENPUNKTEN MIT HALTESTELLE**

**Zum Vergleich:
Konventioneller Querschnitt an Knotenpunkt**
eigener Gleiskörper, „LKW-Spuren“
Aufweitung für Haltestelleninseln
und Linksabbieger

TRENNUNG UND STAUORBEIFAHRT

