

Inhalt

1	Aufgabenstellung und methodisches Vorgehen	7	5.2	Ableitung von räumlichen Einsatztypen	32
2	Auswahl der Fallbeispiele	8	5.3	Bewertungsansätze für die verschiedenen Einsatztypen	35
3	Empirische Untersuchungen	8	5.3.1	Grundlagen	35
3.1	Dokumentation der Fallbeispiele	9	5.3.2	Sonderfahrstreifen in Radial- oder Ringstraßen in Stadtrandlage (Einsatztyp 1)	41
3.1.1	Einsatztyp 1.1: Friedberger Landstraße, Frankfurt/Main	9	5.3.3	Sonderfahrstreifen in Radial- oder Ringstraßen in innerstädtischer Lage (Einsatztyp 2)	44
3.1.2	Einsatztyp 1.2: Mariendorfer Damm, Berlin	11	5.3.4	Kurzer Sonderfahrstreifen Haltestellenzulauf und im Zulauf von LSA-gesteuerten Knotenpunkten (Einsatztyp 3)	49
3.1.3	Einsatztyp 2M: Adalbertsteinweg (stadteinwärts), Aachen	12	5.3.5	Sonderfahrstreifen zur direkten Führung des ÖPNV in Bereichen mit MIV-Restriktionen (Einsatztyp 4)	51
3.1.4	Einsatztyp 2S: Bismarckring, Wiesbaden	13	5.3.6	Zentrale Bus- oder Umweltstraße (Einsatztyp 5)	52
3.1.5	Einsatztyp 2S: Potsdamer Straße, Berlin	15	5.3.7	Zusammenfassung der Erkenntnisse	54
3.1.6	Einsatztyp 2S: Darmstädter Landstraße, Frankfurt/Main	16	6	Zusammenfassung	55
3.1.7	Einsatztyp 2S: Kurfürstendamm, Berlin	18	7	Literatur	56
3.1.8	Einsatztyp 3: Adalbertsteinweg (stadtauswärts), Aachen	19			
3.1.9	Einsatztyp 4: Frankfurter Straße, Wiesbaden	20			
3.1.10	Einsatztyp 5: Mönckebergstraße, Hamburg	21			
3.1.11	Einsatztyp 5: Luisenstraße, Wiesbaden	23			
3.2	Zusammenfassung der empirischen Untersuchungsergebnisse	23			
3.2.1	Verkehrsbelastungen auf Sonderfahrstreifen	23			
3.2.2	Haltestellenaufenthaltszeiten	24			
3.2.3	Beförderungsgeschwindigkeiten des Linienbusverkehrs	25			
4	Simulationsuntersuchungen	26			
4.1	Grundlagen	26			
4.2	Kalibration	28			
4.3	Belastungsgrößen relevanter Nutzerkombinationen	29			
5	Vorschlag für ein Konzept zur Bewertung der Verkehrsqualität auf Sonderfahrstreifen mit Linienbussen	30			
5.1	Ableitung der maßgeblichen Beschreibungsgröße	30			