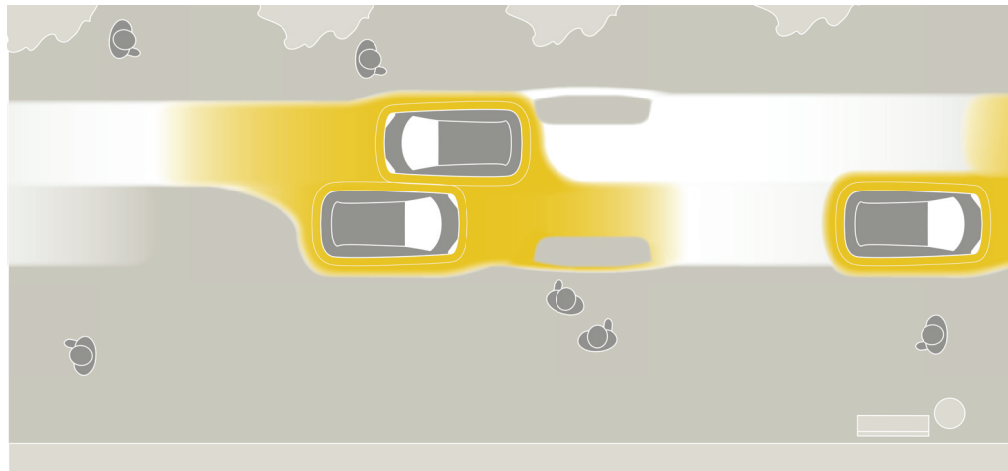
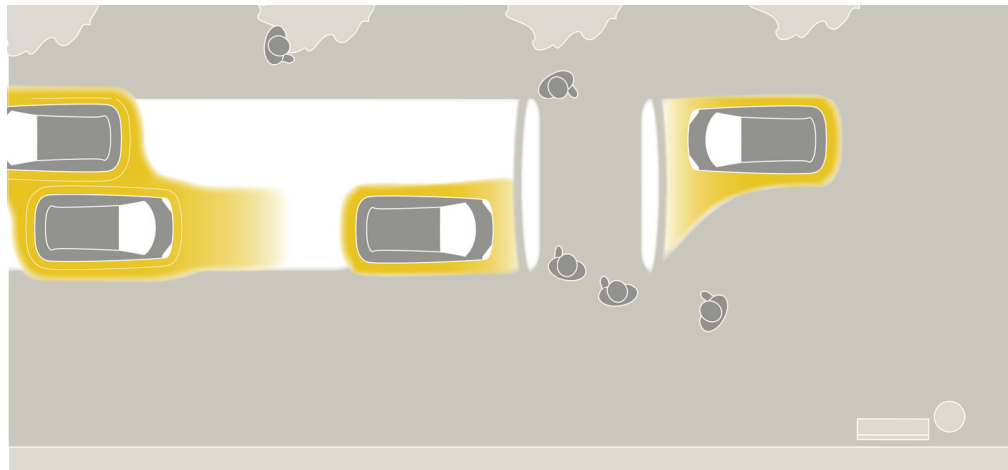


Die Dichte der Fußgänger pro Straßenabschnitt wird über das GPS-Signal der Smartphones erfasst. Je nach Fußgängeraufkommen richten sich die autonomen Fahrzeuge nun danach, indem sie auf einer, zwei, drei oder mehr Spuren fahren. Diese flexible Spureinteilung ermöglicht es, vielen Sonderfällen gerecht zu werden: Verstärkter Berufsverkehr in einer Richtung oder Straßensperrung für Autos zugunsten temporärer Fußgängerzonen und Straßenfeste.

Bisher stellt die Straße eine Barriere zwischen den zwei Fußwegen auf beiden Seiten dar. Die Fußgängerin ist auf Ampeln und Zebrastreifen angewiesen, um sie gefahrlos zu überqueren. In diesem Straßentypus kann die Fußgängerin die Straße nun an jeder Stelle überqueren. Die Straße passt sich der Flexibilität, die dem zu Fuß gehen zu eigen ist, an. Um einen stärkeren Verkehrsfluss trotz der flexiblen Überquerungen aufrecht zu erhalten, errechnet das vernetzte Verkehrssystem für die Fußgänger dann zeitliche und räumliche Korridore. Dafür müssen Fußgänger neue Muster erlernen: Keine Projektion bedeutet keine Gefahr. Die Straße ist ein freier Fußweg.



1 - Auf Überquerung warten



2 - Straße überqueren



3 - Perspektive Projektion