

Leipziger Park

Gestaltungsvariante

Die von Changing Cities (Hier: CC-Central) vorgelegte Planung basiert auf der sog. „Gestaltungsvariante“, da diese in den bisherigen Veranstaltungen deutlich präferiert wurde und eine Erhöhung der Kfz-Spuren im Streckenverlauf nicht plausibel wäre. Es ergeben sich erhebliche räumliche Gestaltungsspielräume, die – neben der verkehrlichen Neuordnung – auch die Anlage des „Leipziger Parks“ ermöglichen. Die daraus resultierende Stärkung der ökologischen und der Erholungs-Funktion sind der wesentliche Kern des von CC-Central vorgelegten Entwurfs.

Verkehrliche Aspekte / Strukturierung des Stadtraums

Die Führung der Elektrischen erfolgt auf einem besonderen Gleiskörper (Rasengleis). Die Haltestelle in Mittellage wird jedoch – im Gegensatz zur SenUVK-Planung – durch Seitenbahnsteige begleitet. Daher müssen für einen evtl. erforderlichen Schienenersatzverkehr mit Bussen keine separaten Haltestellen in Seitenlage vorgesehen werden. Im Haltestellenbereich und in der Zu- bzw. Ausfahrt desselben kann daher kein Rasengleis angelegt werden. Auf eine „Multifunktionsspur“ oder einen Abstellstreifen für Kfz entlang einer Hauptverkehrsstraße wird natürlich verzichtet. Es gilt Tempo30.

Der Stadtraum wird – basierend auf lediglich zwei Querschnitten - in klarer Linearität strukturiert.

Entsiegelung

Dadurch wird eine erhebliche Entsiegelung (ca. 15.000 qm ($557*4+481*24,4+86*12$)) möglich. In den Querschnitten sind die Gewinne aus Grünflächen und Radwegen mit wassergebundener Decke jeweils in Grün dargestellt. Diese sind auf die Streckenlänge von 565 m anzurechnen.

Kehranlage

Falls aus betrieblichen Gründen eine Kehranlage erforderlich ist, wird diese zwischen der zukünftigen Abzweigung „Axel-Springer-Straße“ und dem Molkenmarkt konkret: zwischen der Haltestelle Spittelmarkt und der Gertraudenbrücke angelegt.

