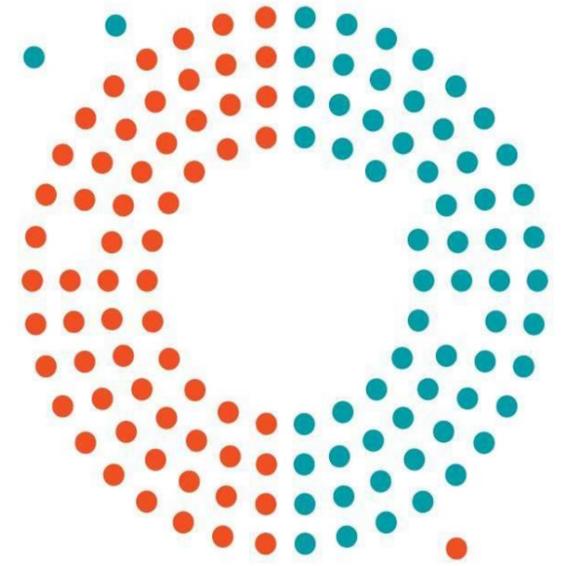




INTERESSENGEMEINSCHAFT  
LEIPZIGER STRASSE E.V.



**changing cities**

# „Elektrische“ in der Leipziger Straße

Changing Cities-Central  
IG Leipziger Straße e.V.

Ansprechpartner:

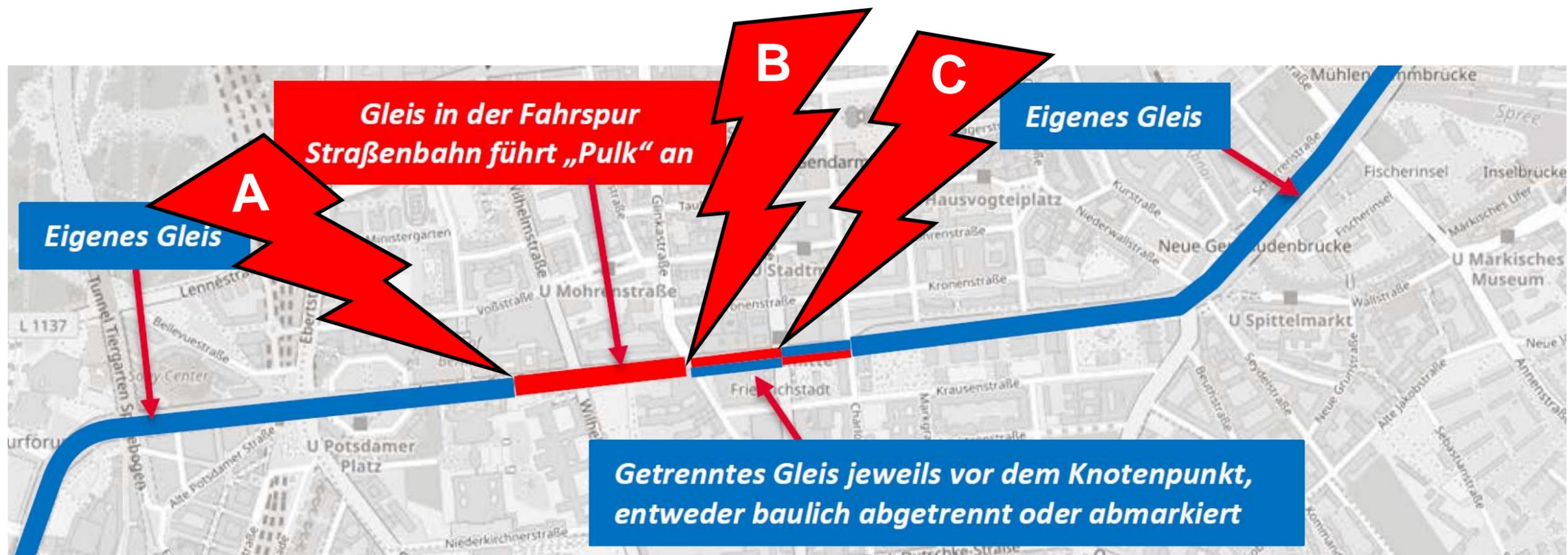
Hendrik Blaukat

Dr.-Ing. Stefan Lehmkuhler

| [vorstand@leipzigerstrasse.info](mailto:vorstand@leipzigerstrasse.info)

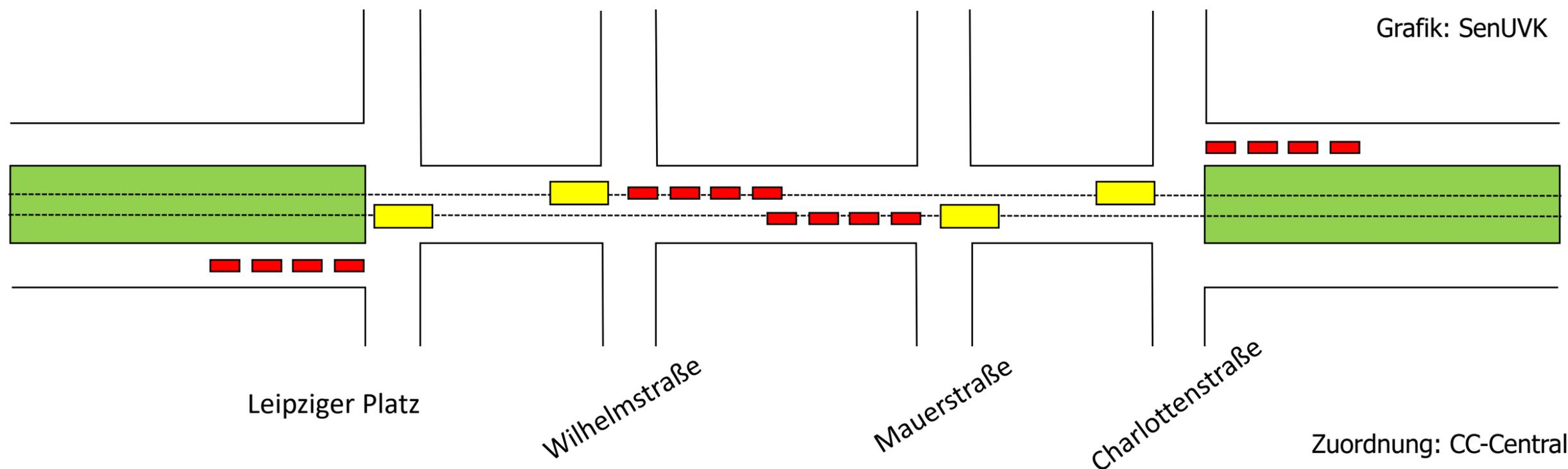
| [stefan.lehmkuehler@changing-cities.org](mailto:stefan.lehmkuehler@changing-cities.org)

- A** Eigenes Gleis: Führungsform beginnt im westlichen Abschnitt mittig auf Höhe der LP12-Mall
- B** Pulk-Führerschaft Tram: Von LP12-Mall (Blockmitte) über Knotenpunkt Wilhelmstraße bis Glinkastraße
- C** Getrenntes Gleis: Variante der Führungsform im Bereich Friedrichstraße; „Flaniermeile Friedrichstraße“ in aktueller Planung noch nicht berücksichtigt



# Einheitliche Führungsform: Pulk-Führerschaft

- Grundprinzip:
  - Dynamische Straßenraumfreigabe auf begrenztem Abschnitt
- Rahmenbedingungen:
  - Zufluss-Dosierung des Kfz-Verkehrs
  - Einfahrt der Straßenbahn in den Abschnitt vor dem Kfz-Verkehr
  - Eigene Linksabbiegespuren für den Kfz-Verkehr
  - Kein Parken am Straßenrand
  - Separate, baulich getrennte Radverkehrsanlagen

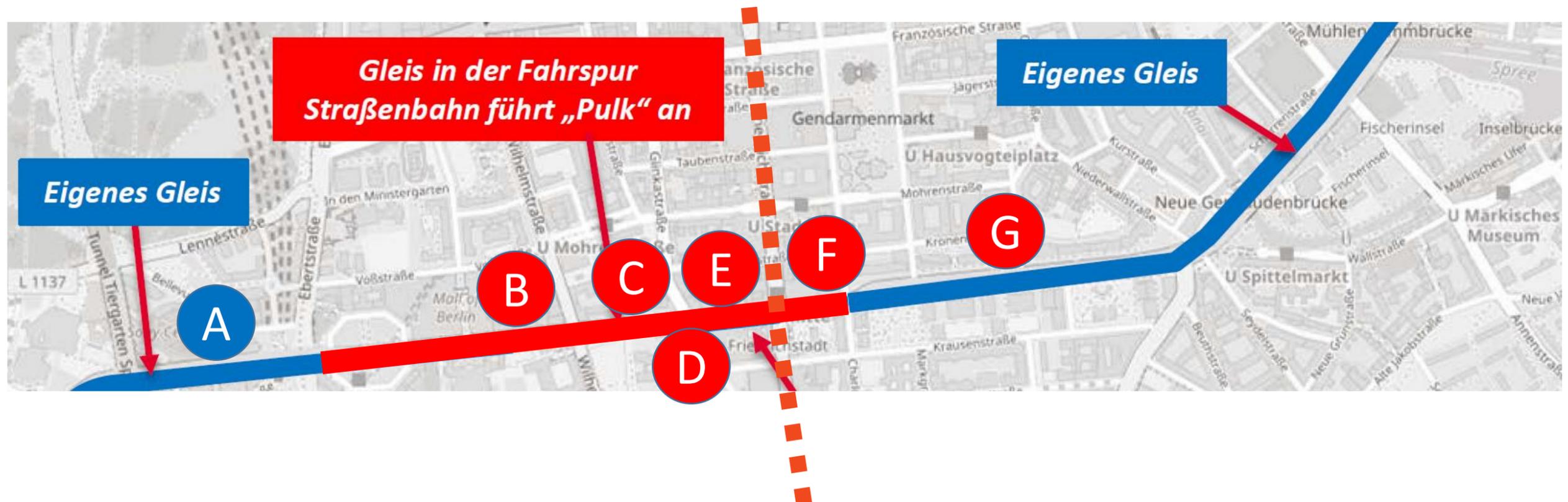


# Neue Planung konsolidiert Führungsformen

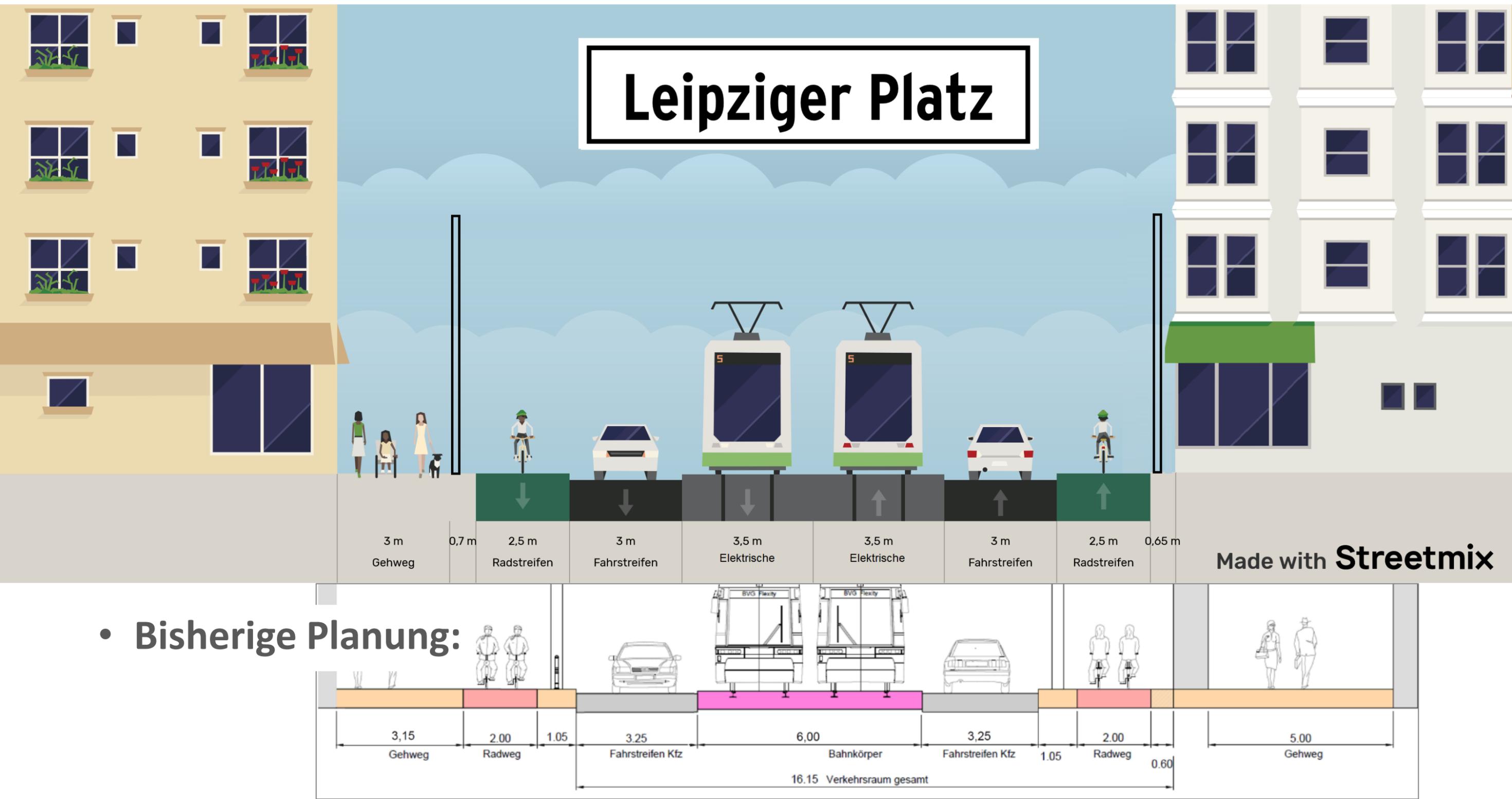
- Führungsform der Pulk-Führerschaft ausdehnen
- Wegfall des Knotens Friedrichstraße berücksichtigen
- Haltestellenkaps vereinheitlichen
- Verkehrsfläche erheblich reduzieren

➔ Klar strukturierte, einheitliche Verkehrsführung

➔ Effektive Nutzung des Stadtraums

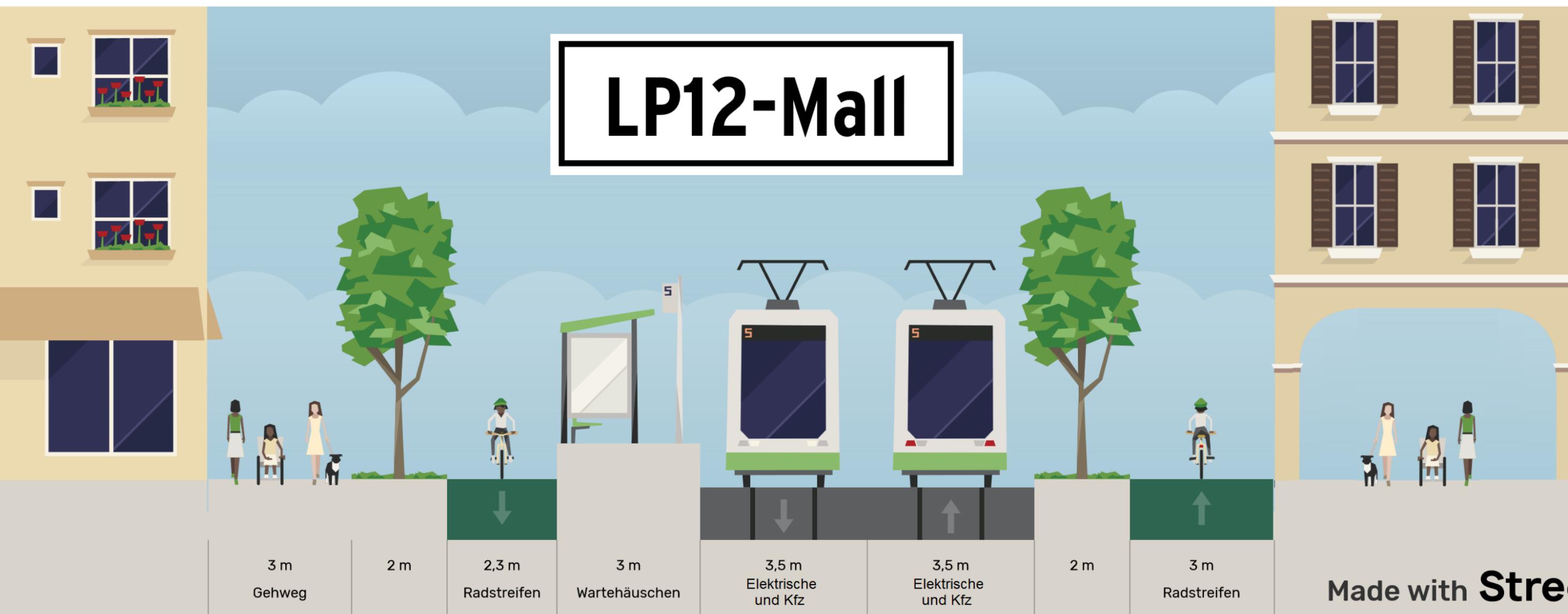


- Bahnkörper mit 2 x 3,5 Metern Breite: Im Bedarfsfall Befahrung durch Schienenersatzverkehr oder Einsatzfahrzeuge möglich



## B Pulk-Führerschaft auf Höhe der LP12-Mall

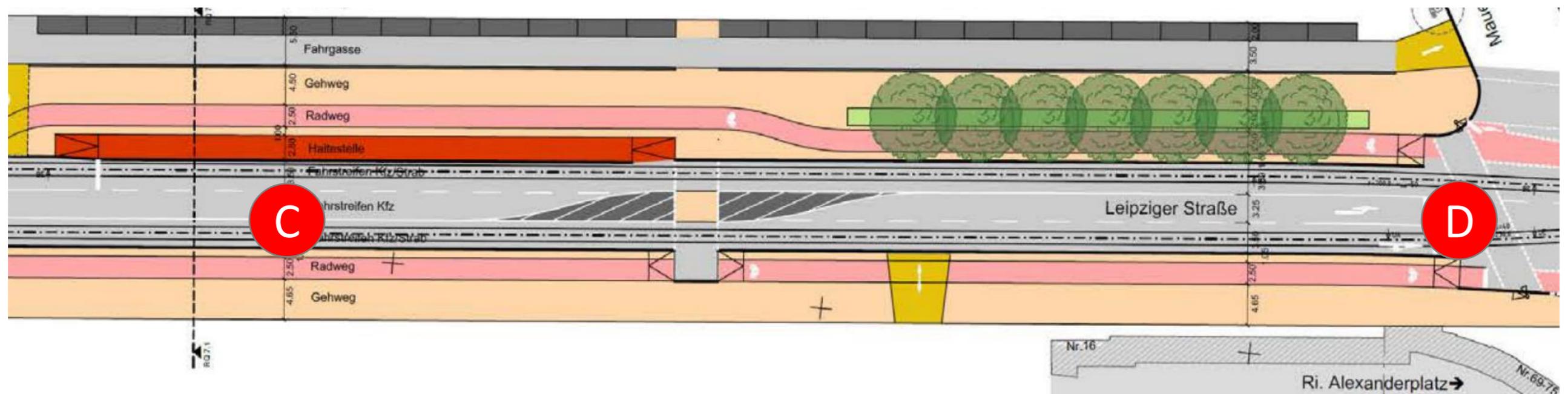
- Gemeinsame Führung von Tram und Kfz ermöglicht Neustrukturierung des Stadtraums bereits mit bisher geplanter SenUVK-Variante
- Grünstreifen zusätzlich möglich
- Falls Haltestelle vor der LP12-Mall, dann Verschwenkung westlich der Wilhelmstraße erforderlich



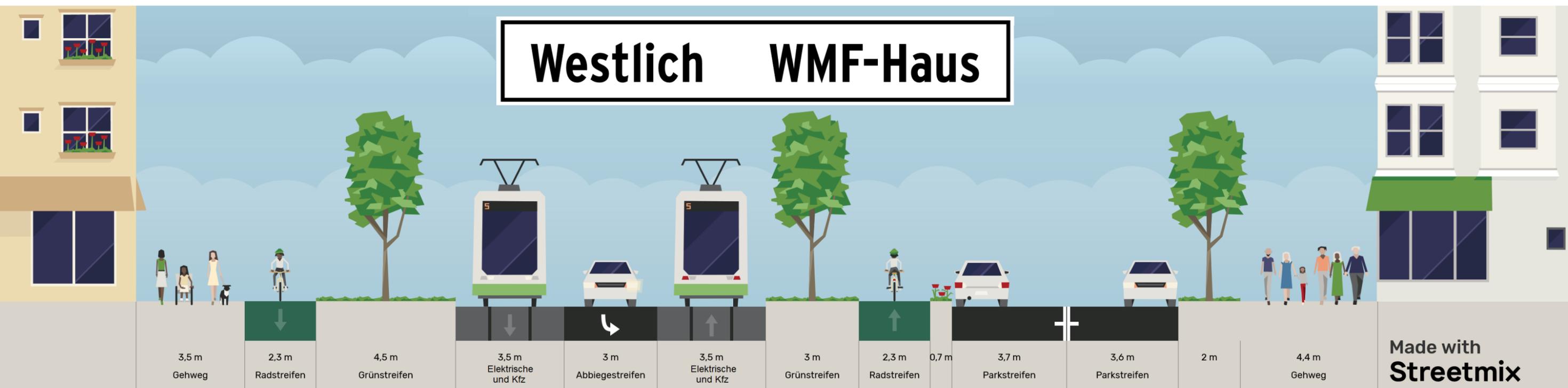
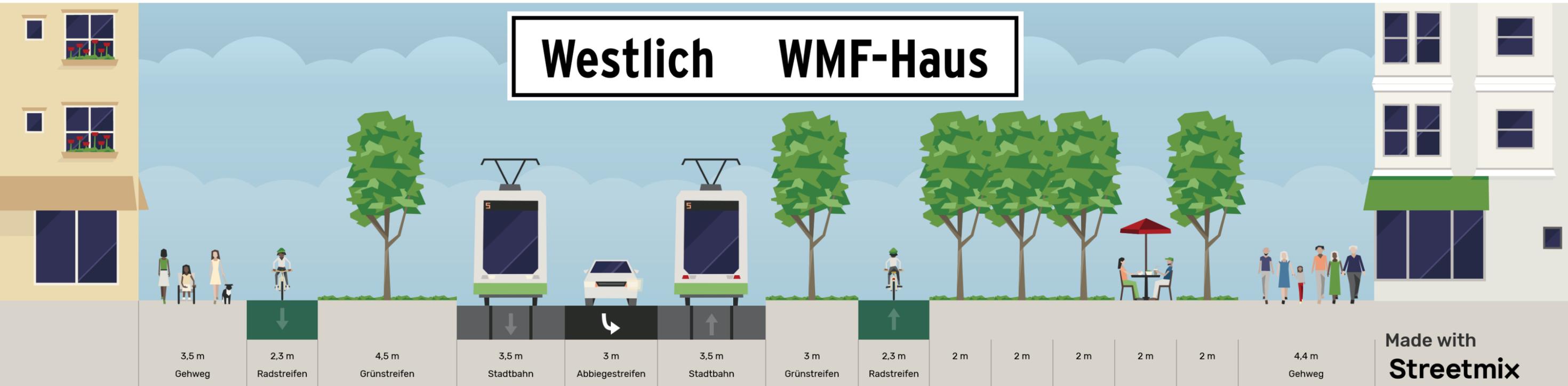
- Pulk-Führerschaft ermöglicht Beibehaltung der aktuellen Flächenaufteilung nördlich der Leipziger Straße sowie eine separate Linksabbiegerspur



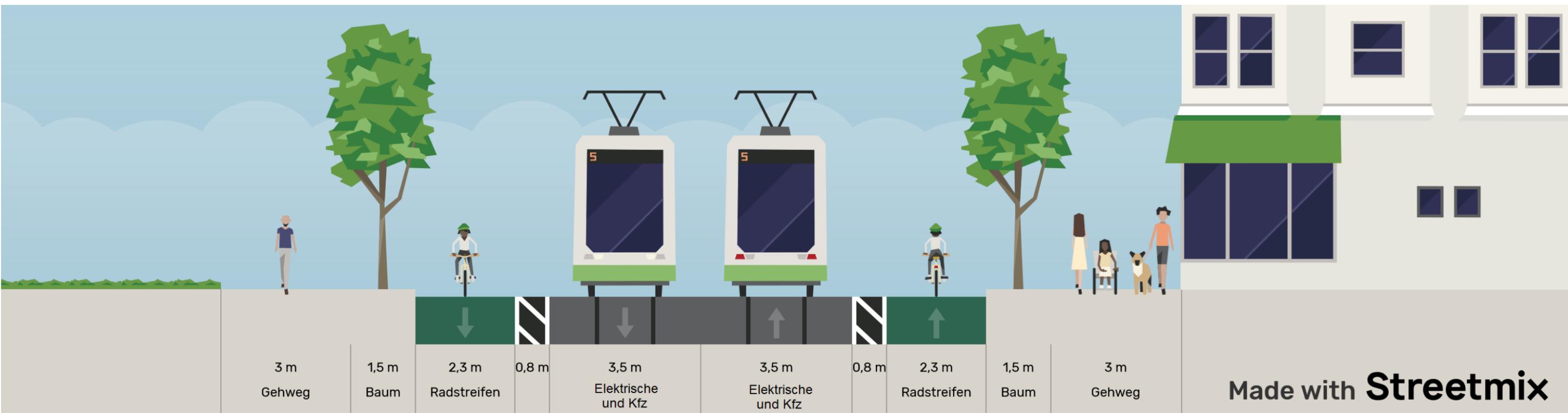
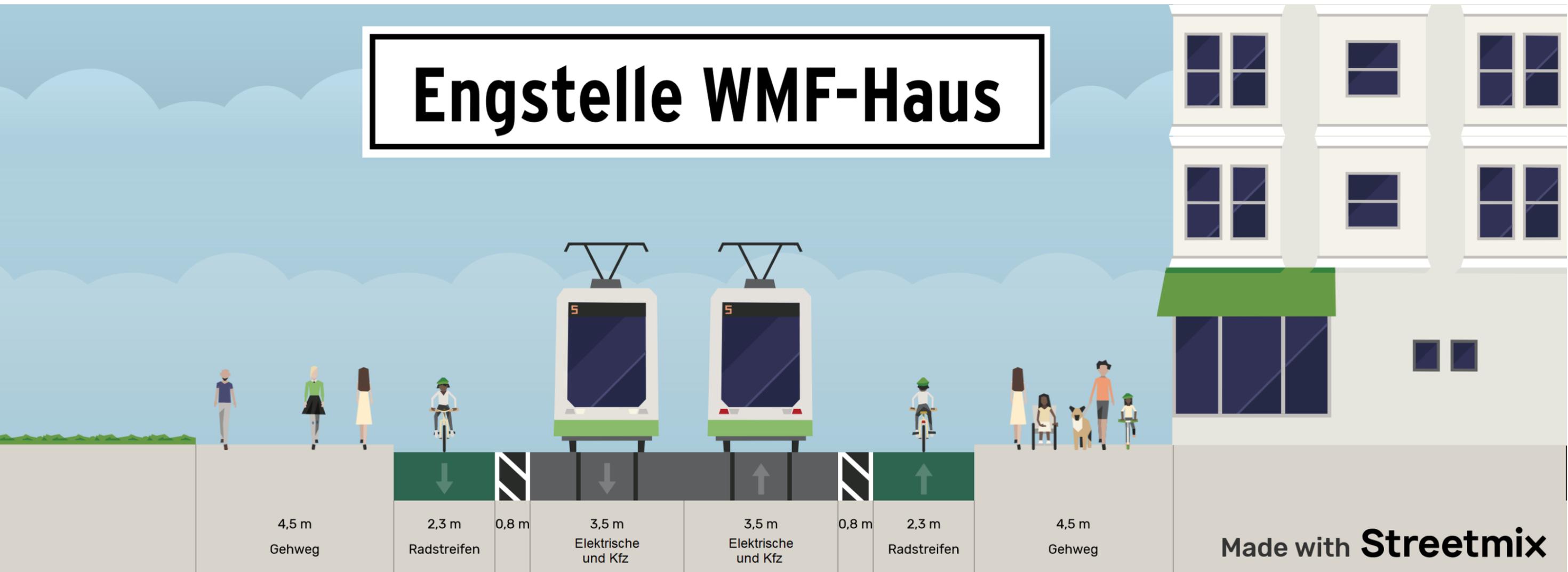
- Bisherige Planung ergibt überlagerte Nutzungssphären:



- Pulk-Führerschaft der Elektrischen ermöglicht Attraktivierung des Bereichs nördlich der Leipziger Straße sowie eine separate Linksabbiegerspur

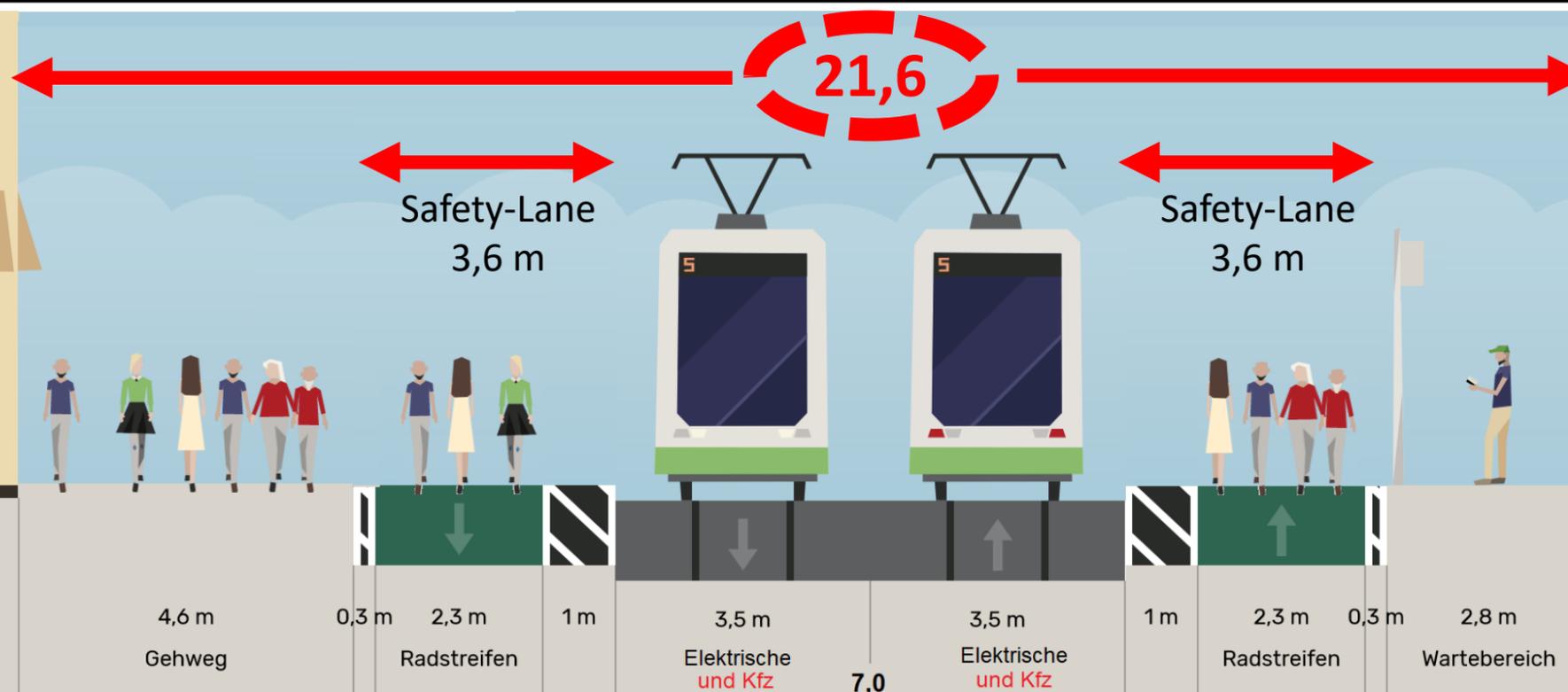


# Engstelle WMF-Haus

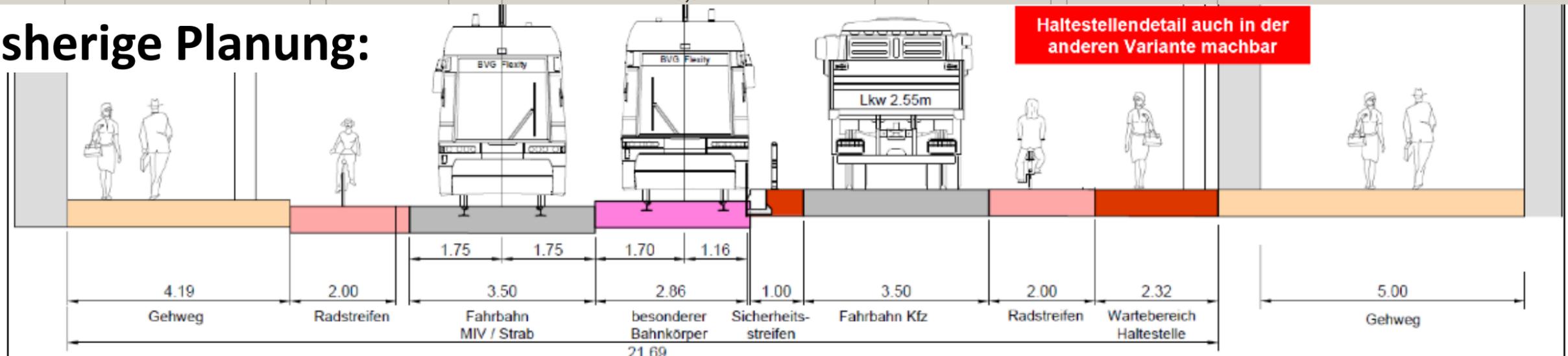


- Schaffung einer Zeitinsel während des Tram-Halts
- Beim Ein- und Aussteigen: „Rot“ für Radfahrende

# Haltestelle Leipziger Straße / Friedrichstraße

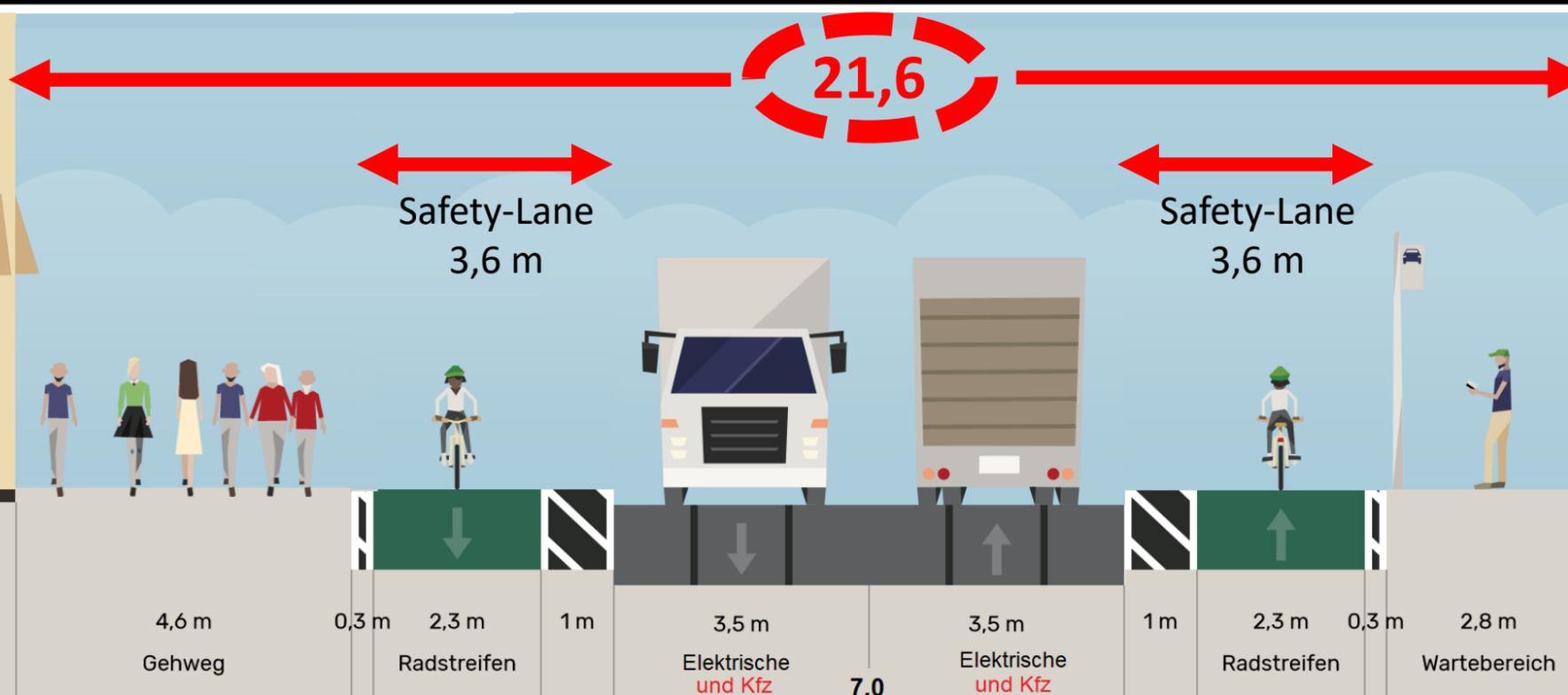


• **Bisherige Planung:**



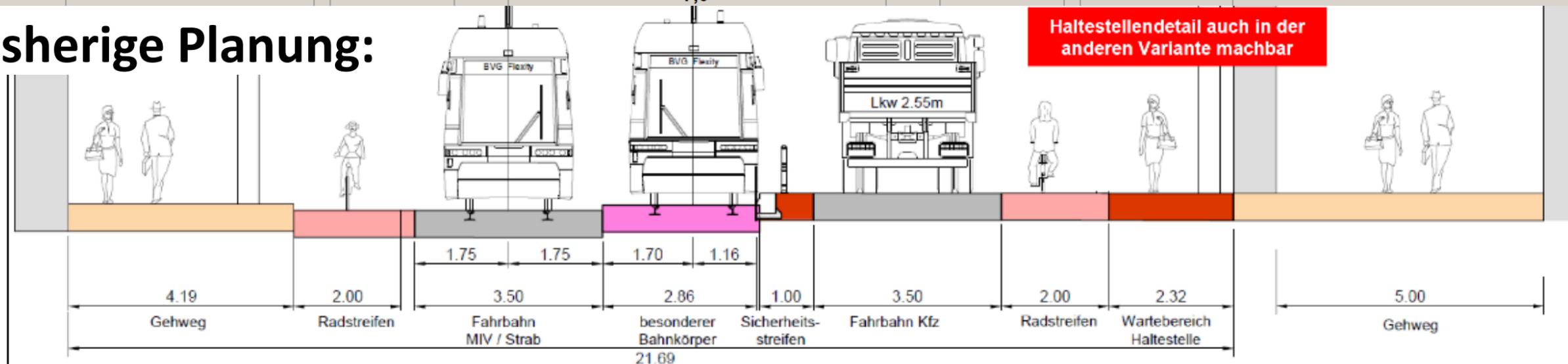
- Bei Abwesenheit der Elektrischen wird der Fahrstreifen von den Kfz genutzt.

# Haltestelle Leipziger Straße / Friedrichstraße



Made with Streetmix

- **Bisherige Planung:**



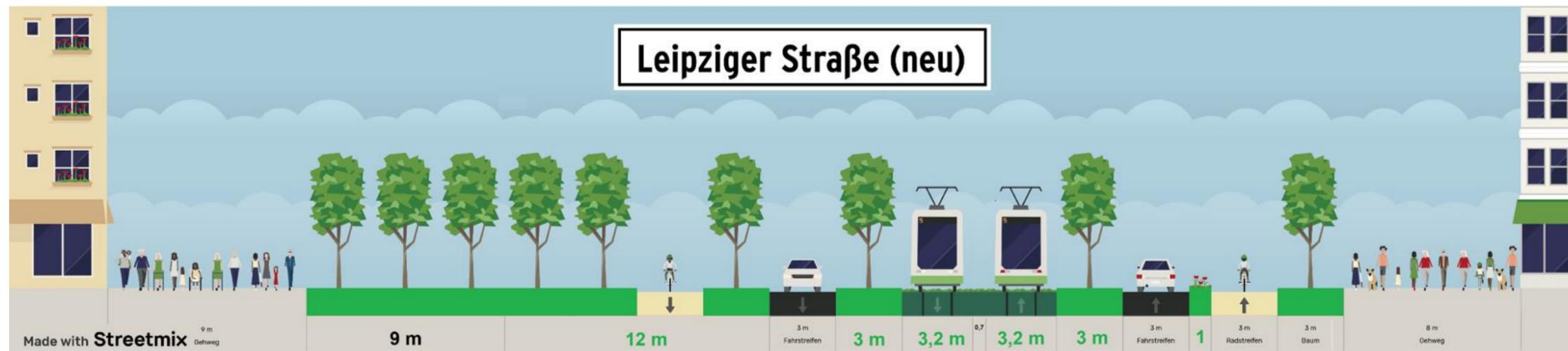
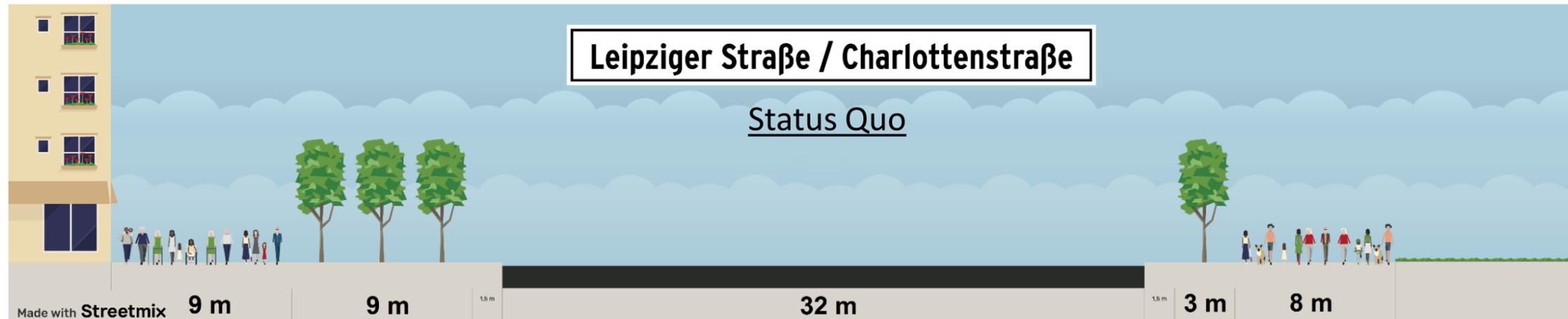
F

**Westliche Querschnittsplanung eröffnet stadtklimatische Potentiale für den dichtbesiedelten Bereich Charlottenstraße bis Spittelmarkt!**





Blickrichtung Osten

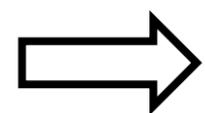


## **G** Für den „Havarie-Fall“ ist eine Weiche ausreichend!

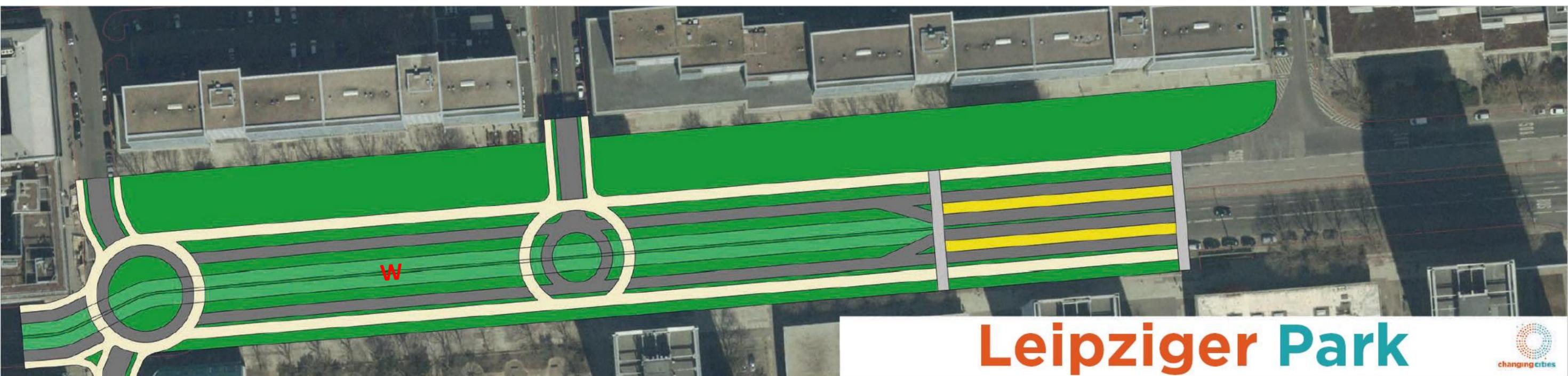
- Die Weiche (**w**) ermöglicht im Havariefall sowohl die enge Heranführung an die Engstelle, wie auch die erforderliche Richtungsumkehr
- Die Art der Haltestelle ermöglicht eine Nutzung durch ggf. erforderlichen Schienenersatzverkehr



Die Konzentration des Verkehrsraums ermöglicht den „Leipziger Park“



Gleichzeitig wird eine stadtklimatisch bedeutsame Freifläche geschaffen



**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 / Weiche

**CC-Central lehnt eine Reduktion der Bedienfrequenz ab Spittelmarkt Richtung Westen ab.**

Daher ist keine Kehranlage erforderlich. Für das Handling von Havariefällen im engen Bereich westlich der Charlottenstraße ist westlich der Markgrafenstraße eine Weiche einzubauen.