



Ökolöwe
Umweltbund Leipzig e.V.

Stellungnahme zur Umgestaltung Dieskaustraße im Abschnitt zwischen Kulkwitzer Straße und Antonienstraße - Genehmigungsplanung -

Oktober 2022

JETZT STARKMACHER*IN WERDEN

Wir wollen auch weiterhin alle wichtigen umweltpolitischen Themen intensiv begleiten und für gute Rahmenbedingungen für nachhaltige Entwicklung in und um Leipzig kämpfen. Dafür brauchen wir Dich!

Unterstütze unsere Arbeit für Umweltschutz, nachhaltige Mobilität und Stadtentwicklung dauerhaft. Deine regelmäßige Spende sichert unsere kontinuierliche Arbeit und gibt uns Planungssicherheit für langfristige Projekte und kurzfristige Aktionen gleichermaßen.

Weitere Informationen unter: www.oekoloewe.de/foerderspende.html

Generelle Anmerkungen

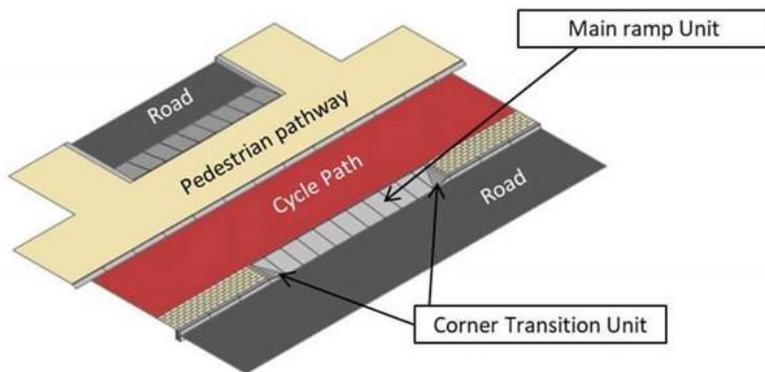
Leider hat in der Phase der Vorplanung keine strukturierte Verbändebeteiligung stattgefunden. Dies wäre zielführend gewesen. Der Ökolöwe sieht grundlegenden Anpassungsbedarf bei der vorliegenden Planung. Folgende Punkte müssen vor Baubeginn berücksichtigt werden. Der aktuelle Planungsstand wird seitens des Ökolöwen abgelehnt.

Zustimmung erhält die Einordnung einer Radverkehrsanlage. Gleichwohl muss darauf hingewiesen werden, dass diese mit 1,60m (streckenweise nur 1,25m) als zu schmal angesehen wird. Zudem wird die Gefahr des Falschparkens auf der Radverkehrsanlage gesehen.

Die punktuelle Einordnung von Fahrradbügeln wird gewürdigt. Die Anzahl der Fahrradparkplätze ist jedoch zu gering. Insbesondere in den Kreuzungsbereichen sieht der Ökolöwe Potential, die Anzahl der Fahrradparkplätze zu erhöhen.

Die Einordnung untermaßiger Gehwege ist zu vermeiden. In Geschäftsstraßen wie der Dieskastraße sind laut RaSt06 mind. 4 Meter Gehwegbreite anzusetzen. Dies wird an keiner Stelle erreicht. In einigen Abschnitten werden sogar 2,50 Meter (Mindestmaß insb. für Nebenstraßen) unterschritten. Es ist ein Verhältnis von 60:40 Seitenraumbreite zu Fahrbahnbreite anzustreben. Die Aneinanderreihung von Mindestmaßen ist zu vermeiden. Es sind sämtliche Potentiale auszuschöpfen, die die Gehwegbreiten insbesondere in den Bereichen mit intensivem Geschäftsbesatz sowie im Umfeld der Haltestellen auf ein für den Fußverkehr gut nutzbares Maß erweitern.

An den Knotenpunkten zu den anliegenden Nebenstraßen ist die Gehbahn durchzuziehen (dutch entrance curb). Die Kurvenradien sind trotz der angedeuteten Gehwegvorstreckungen in der vorliegenden Planung noch zu hoch. Die Belange des Fußverkehrs (Queren + Längsverkehr) sind in der Planung grundsätzlich deutlich höher zu priorisieren.



An sämtlichen Hof- und Garageneinfahrten ist der Gehwegbelag baulich durchzuziehen. Eine Ausbildung von Einfahrten in Form von Kopfsteinpflaster wird abgelehnt, ebenso wie die punktuelle Absenkung des Gehwegs an diesen Stellen. Dem Kfz-Verkehr ist durch das entsprechende Gehwegdesign zu verdeutlichen, dass es sich bei dem Gehweg um einen geschützten Bereich für den Fußverkehr handelt.

Die punktuelle Einordnung von Straßenbäumen wird gewürdigt. Die geringe Anzahl reicht jedoch nicht aus, um bzgl. der schlechten Grünversorgung der Dieskastraße ausreichend Abhilfe zu schaffen. Insbesondere in den Kreuzungsbereichen zu den Nebenstraßen müssen weitere Baumstandorte (Baumtore, die den Beginn der Tempo-30-Zone markieren) vorgesehen werden.

Die Dieskastraße gehört zu den Straßen in Leipzig, in denen die Lärmbelastung die Schwelle der Gesundheitsgefährdung übersteigt (>65 dB(A)) Bzgl. des Straßenbahnverkehrs zählt die Dieskastraße laut Lärmaktionsplan zu den „höchst belasteten Abschnitten“ insbesondere in der Nacht. Im Zuge des Neubaus der Gleisanlagen in der Dieskastraße, sind die Schienen daher elastisch zu lagern (Verringerung Körperschall). Die neu verlegten Schienen sind möglichst frühzeitig zu schleifen, da durch den Schliff die sogenannte Walzhaut (Walzsinter) auf der Fahrfläche entfernt wird. Dadurch bilden sich im Vergleich mit den unbearbeiteten Schienen Riffel erst zu einem späteren Zeitpunkt aus

(vgl. STUVA e. V. und STUVAtec GmbH 2007a, S. 101). Zwischen neu verlegten geschliffenen und neu verlegten ungeschliffenen Schienen können sich Differenzpegel von bis zu 5 dB ergeben. ([UBA 2021](#))

Die im Bauabschnitt geplanten Kfz-Parkplätze sind im Nachgang der Baumaßnahme ausschließlich für den Lieferverkehr vorzuhalten. Dauerparken ist zu unterbinden.

In dem Abschnitt der Dieskaustraße ist eine Tempo-30-Streckengeschwindigkeit auszuweisen.

Abschnitt 1 Adler bis Neue Straße

Der grundhafte Umbau der Dieskaustraße ist dafür zu nutzen, die städtebauliche Qualität des Adlers zu verbessern. Der Adler ist als Stadtplatz zu begreifen. Die vorliegende Planung negiert das komplett und verfestigt den aktuellen Zustand einer unwirtschaftlichen Straßenkreuzung. Die Beschlusslage zum Nachhaltigkeitsszenario der Leipziger Mobilitätsstrategie 2030 sagt ganz klar, dass die städtebauliche Qualität zu priorisieren ist. Im Zuge der vorliegenden Planung sind zumindest folgende Punkte umzusetzen.

Der „schnelle Rechtsabbieger“ aus der Antonienstraße in die Dieskaustraße, ist aufzuheben. Der dadurch entstehende Raum für den Fußverkehr, ist als begrünter Stadtplatz zu gestalten. Sollte die Aufhebung des „schnellen Rechtsabbiegers“ nicht möglich sein, ist zumindest die Fahrbahn anzuheben und Aufzupflastern. So wird kenntlich, dass der Kfz-Verkehr auf diesem viel begangenen Stadtplatz „zu Gast ist“ und das Fahrverhalten entsprechend anzupassen hat.



Die Windorfer Straße ist am Knotenpunkt Adler abzuhängen. Das Ein- und Ausfahren von Kfz ist baulich zu unterbinden. Der so entstehende kleine Stadtplatz ist zu begrünen.

Der Stadtplatzgedanke ist im Eingangsbereich der Dieskaustraße mit intensivem Geschäftsbesatz (zw. Adler und Wiegandstraße) fortzuführen. Hier ist eine besondere bauliche Gestaltung z.B. als verkehrsberuhigter Bereich anzuwenden, die sich von der Straßenraumgestaltung der übrigen Sanierungsabschnitte abhebt. In der aktuellen Planung sind lediglich

2,50m schmale Gehwege und 1,25m schmale Schutzstreifen für den Radverkehr angedacht. Das ist viel zu schmal. Die geplanten Kfz-Stellplätze schränken den heute ohnehin schon zu schmalen Gehweg noch weiter ein. Dieser Planungsansatz wird diesem Straßenabschnitt nicht in Ansätzen gerecht und ist auch bzgl. der Verkehrssicherheit als kritisch einzustufen.

Abschnitt 2 Neue Straße bis Creutziger Straße

In diesem Bereich befinden sich Bäume im Altbestand auf dem Gehweg auf der landwärtigen Seite der Dieskaustraße. Diese sind in ihrer Positionierung sicherlich als einmalige Sonderform zu betrachten. Diese Bäume sind zu erhalten.

Der Übergang aus der Altranstädter Straße über die Dieskaustraße in die Hirtzelstraße ist mit einer Lichtsignalanlage abzusichern.

Abschnitt 3 Creutziger Straße bis Schwartzestraße

An der geplanten landwärtigen Haltestelle Schwartzestraße wird der Standort des Fahrgastunterstandes (FGU) kritisch gesehen. Er steht weit abseits des Haltestellenkaps. Zudem ist der Gehweg in dem Bereich so schmal, dass durch einen FGU eine Nutzung des Gehweges erheblich eingeschränkt ist. Alternativ ist eine Vereinbarung mit den Hauseigentümern der Häuser direkt an der Kaphaltestelle zu treffen, um einen Witterungsschutz an der Fassade zu gewährleisten.

Der Knoten Rolf-Axen-Straße / Dieskaustraße / Schwartzestraße ist mit einer Lichtsignalanlage abzusichern.

JETZT STARKMACHER*IN WERDEN

Wir wollen auch weiterhin alle wichtigen verkehrspolitischen Themen intensiv begleiten und für gute Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilität in Leipzig kämpfen. Dafür brauchen wir Dich!

Unterstütze unsere Arbeit für nachhaltige Mobilität und Stadtentwicklung dauerhaft. Deine regelmäßige Spende sichert unsere kontinuierliche Arbeit und gibt uns Planungssicherheit für langfristige Projekte und kurzfristige Aktionen gleichermaßen.

Weitere Informationen unter: www.oekoloewe.de/foerderspende.html