

Protokoll

Fußverkehrs-Check Niedersachsen 2024

Stadt Dinklage

1. Begehung in Dinklage am 17.10.2024

Ort: Rathaus Dinklage, Am Markt 1, 49413 Dinklage

Datum: 17.10.2024

Uhrzeit: 17:00 – 19:00 Uhr

Anwesende: 12 Personen

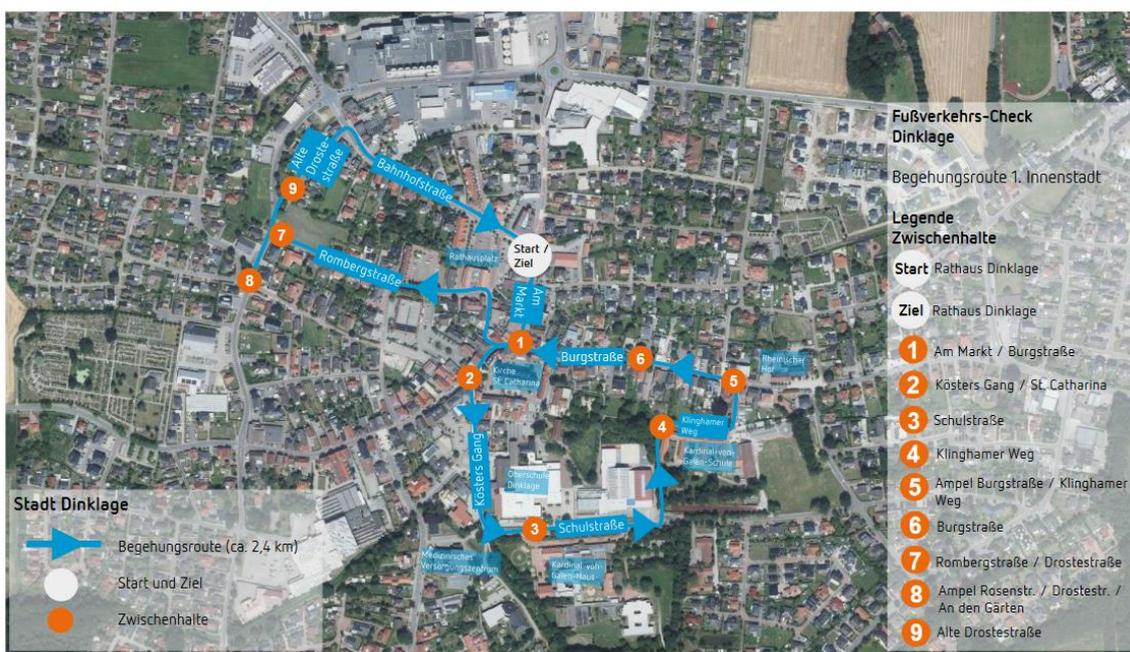
Begrüßung

Am 17. Oktober 2024 fand ab 17 Uhr die erste Begehung des Fußverkehrs-Checks in Dinklage statt. Die Begehung startete am Rathaus Dinklage, Am Markt 1. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 12 Personen zusammen: Vertreter*innen der kommunalen Verwaltung, städtische Politiker*innen, Bürger*innen sowie Mitarbeitende der Planersocietät.

Abbildung 1: Routenverlauf der 1. Begehung in der Innenstadt von Dinklage (ca. 2,4 km)

Fußverkehrs-Checks Niedersachsen 2024

Stadt Dinklage – 1. Begehungsrouten Innenstadt



Kartengrundlage: OpenGeoData.NL O. M.  Planersocietät  MOBILITSIN
Mobilität. Stadt. Dialog.

Quelle: Planersocietät, Grundlage: © OpenGeoData.NL

Einleitend begrüßt Frau Thüning von der Planersocietät die Teilnehmenden und stellt sich und das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro aus Dortmund vor. Daran anknüpfend erläutert sie den Routenverlauf der ersten Begehung und gibt einen Überblick über die geplanten Stationen. Zum Hintergrund des Routenverlaufs erläutert sie, dass die Route im Rahmen der Auftaktveranstaltung mit den Teilnehmenden, darunter unter anderem Bürgerinnen und Bürger sowie Mitarbeitende der Verwaltung diskutiert und ausgearbeitet wurde. Hierbei wurde die ursprüngliche Route durch den Wunsch der Teilnehmenden bei der Auftaktveranstaltung insofern abgeändert, als das nach Station 3: *Schulstraße* die Route über den *Klinghamer Weg* bis zur Ampel in der *Burgstraße* abgekürzt wird. Damit entfallen die ursprünglichen Stopps 4: *Schulstraße / Buresch* und 5: *Buresch / Burgstraße*. Die heutige erste Begehung in Dinklage befasst sich mit dem Innenstadtbereich der Stadt sowie mit dem Schulumfeld der Kardinal-von-Galen-Schule und der Oberschule Dinklage.

Themen sind unter anderem die Belange der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden in der Innenstadt sowie die Schulwegsicherheit. Die gefundenen Problemstellen bieten im Sinne der Maßnahmenvorschläge ein Exempel, das sich auch auf andere Räume und Ortsteile übertragen lässt, um langfristig eine systematische Fußverkehrsförderung in Dinklage zu schaffen. Frau Thüning weist zusätzlich auf die Dokumentation der Diskussion durch Protokoll und Fotos.

1. Station: Am Markt / Burgstraße

Die Teilnehmenden machen sich nach der Einführung am Rathaus Dinklage zur ersten Station im Bereich *Am Markt / Burgstraße* auf.

- Ein Teilnehmender gibt an, dass eine häufig genutzte Route von Senior*innen aus den Wohngebieten zu den Ärzten und zum Rathaus führt, sodass eine Vielzahl an Menschen die Straße *Am Markt* quert. Der Teilnehmende weist darauf hin, dass an dieser Stelle, zwischen der Kreuzung *Am Markt / Sanderstraße / Bahnhofsstraße* und *Am Markt / Ovelgönne* eine optisch hervorgehobene Quermöglichkeit für zu Fuß Gehende fehlt. Andere Teilnehmende argumentieren, dass eine derartige Querung auch dadurch erzielt werden könnte, wenn die Kreuzung *Am Markt / Sanderstraße / Bahnhofsstraße* zu einem Kreisverkehr umgestaltet werden würde. Die Einrichtung eines Kreisverkehrs ist bereits Maßnahmenvorschlag des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) Dinklage.
- Zudem wird bemängelt, dass das Schild „Verkehrsberuhigter Bereich“ in der Straße *Ovelgönne* aus Blickrichtung der Straße *Am Markt* nicht ausreichend sichtbar ist.
- Die vorhandene 20er-Zone sowie die Aufstellung von temporären Sitzgelegenheiten und Pflanzkübeln in der Straße *Am Markt* werden von allen Beteiligten insgesamt als positiv empfunden. Den Teilnehmenden fällt im Alltag dadurch eine deutliche Geschwindigkeitsreduktion bei den Autos und die gleichzeitige Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Zone auf.
- Allerdings wird die Farbe von zwei Querungsanlagen (Höhe Pizzeria Gören und Höhe Augenoptik Weiss) bemängelt. Durch die einheitliche rote Pflasterung in der Tempo-20-Zone werden die Furten nicht ausreichend wahrgenommen und es kann zu gefährlichen Situationen kommen. Die niveaugleiche Querung (Höhe Pizzeria Gören und Höhe Augenoptik Weiss) wird generell von den Teilnehmenden lobend hervorgehoben. An dieser Stelle wird von den Teilnehmenden der Vorschlag einer farblichen Hervorhebung der zwei Querungsanlagen oder eines provisorischen Fußgängerüberweges angeführt.
- Es wird festgestellt, dass die Gehwege in der Straße *Am Markt* an vielen Stellen zu eng sind und von Fahrrädern unerlaubt als Fahrweg sowie von der Gastronomie und

Geschäften als Aufstellfläche z. B. für Werbeaufsteller genutzt werden. Diese werden von den Teilnehmenden als Hindernisse empfunden. Auch die sich auf dem Gehweg befindenden Straßenlaternen werden als Hindernisse angesehen. Von den Teilnehmenden gibt es daher den Vorschlag, diese möglichst an den Häuseraußenwänden anzubringen, um mehr Bewegungsraum für zu Fuß Gehende zu schaffen. Die anthrazitfarbenen Poller z. B. vor dem Augenoptikgeschäft Weiss stellen insbesondere für sehingeschränkte Personen ein Hindernis dar, da sie über keine Reflektoren oder farbige Kontrastierung verfügen. Von den Teilnehmenden wird angeregt, dies zu ändern.

- In Bezug auf die Oberflächen werden das rote Pflaster und das grau verlegte Kopfsteinpflaster – insbesondere bei den Furten – kritisiert. So sind die Oberflächen recht glatt und einige größere Bodenplatten am Alten Marktplatz fehlen bereits. Die Befahrbarkeit mit Rollstuhl und Rollator ist dadurch unkomfortabel und kann besonders auch für sehingeschränkte Personen ein Sicherheitsrisiko darstellen. Es wird der dingliche Wunsch nach ebenen, fugenarmen und rutschfesten Oberflächen und die Ausbesserung der Pflasterschäden geäußert.
- Weiter bewerten die Teilnehmenden der Begehung den hohen Kfz-Durchgangsverkehr im Bereich *Lange Straße / Am Markt* negativ. Der Lkw-Durchgangsverkehr wurde erfolgreich aus der Zone ausgeschlossen, sodass sich die Situation dahingehend zumindest etwas verbessert hat. Frau Thüning stellt als möglichen Idee zur Verkehrsberuhigung für den Kfz-Durchgangsverkehr Bremschwellen sogenannte „Berliner Kissen“ und Dialogdisplays zur Reduzierung der Geschwindigkeit vor. Bei der Einrichtung von Bremschwellen auf der Fahrbahn werden von einigen Teilnehmenden aufgrund von möglicher Lautstärke eher Bedenken geäußert.

Abbildung 2: Schmale Gehwege in der Straße *Am Markt* (links) und kaum wahrnehmbare Querung mit roter Pflasterung Höhe Augenoptik Weiss (rechts)



Quelle: Planersocietät

Station 2: Kösters Gang / St. Catharina

Die Route führt weiter auf die Straße *Kösters Gang* bis zum kürzlich barrierefrei ausgebauten Kreisverkehr *Kösters Gang / Schulstraße*.

- Die Anwesenden äußern, dass die Dunkelampel an der Ecke *Lange Str. / Kösters Gang* zur Kirche nicht gut ersichtlich, nicht vollständig barrierefrei und ohne taktile Bodenindikatoren ausgestattet ist. Von einigen Teilnehmenden wird vorgeschlagen, die Ampel beziehungsweise die Haltelinie vorzuziehen, um den Fußgängerstrom von den Seitengassen in Richtung der Kirche zu führen. Von anderen gibt es den Vorschlag, die Ampel mittel- bis langfristig durch einen Fußgängerüberweg zu ersetzen. Der Sitzblock inmitten der Furt wird von den Teilnehmenden beim Queren als Hindernis empfunden und sollte als kurzfristige Maßnahme schnell entfernt werden.
- Den Teilnehmenden fallen die abgestellten Fahrräder unter den Arkaden auf, die als Hindernis für zu Fuß Gehende angesehen werden. Ein Teilnehmender erwähnt, dass diese insbesondere bei Regen häufiger dort stehen und den Gehweg versperren. Als Vorschlag sollen besser platzierte Fahrradabstellanlagen installiert und das Abstellen der Räder in diesem Bereich untersagt werden.
- Die Straße *Kösters Gang* als ausgewiesene Einbahnstraße, die in beide Richtungen für den Radverkehr freigegeben ist, wird als positiv empfunden. Der kürzlich barrierefrei

gestaltete Kreisverkehr in der Straße *Kösters Gang / Schulstraße* wird lobend hervorgehoben und dient als positives Musterbeispiel Dinklages. An dieser Stelle erläutert Frau Thüning die Notwendigkeit der barrierefreien Gestaltung der Fußgängerüberwege inklusive taktiler Bodenindikatoren und gibt den Teilnehmenden die Möglichkeit, mittels Blindenleitstock und Seh-Brillen hautnah den barrierefreien Übergang als sehingeschränkte Person zu erleben.

Abbildung 3: Dunkelampel Ecke *Lange Straße / Kösters Gang*, (links) Austesten des Blindenstocks und der Sehbrille (rechts)



Quelle: Planersocietät

Station 3: Schulstraße

Die Route wird weiter geführt über die *Schulstraße* bis hin zur Kardinal-von-Galen-Schule.

- Die Teilnehmenden informieren darüber, dass auf dem Parkplatz des Medizinischen Versorgungszentrums Konfliktpotenzial zwischen zu Fuß Gehenden und Pkw-Fahrenden durch Ein- und Ausparkvorgänge besteht. Da der Weg von der *Schulstraße* über den Parkplatz zur *Clemens-August-Straße* von den Teilnehmenden als wichtige Fußverkehrsrouten, insbesondere für zu Fuß gehende und Rad fahrende Schulkinder dient, beeinträchtigen die parkenden Pkw erheblich den Fußverkehr. Die Stadtverwaltung erläutert, dass sie der Situation bereits bewusst ist, es allerdings noch keinen Lösungsvorschlag gibt.
- Der Hol- und Bringverkehr zu Schulbeginn und -ende wird von den Anwesenden als markantes Problem empfunden, wodurch auf der *Schulstraße* für die Schulkinder

Gefahrenpotenzial durch die hohe Anzahl von fahrenden und haltenden Kfz sowie zusätzlichem Busverkehr besteht.

- Die neu eingerichtete Hol- und Bringzone an der Kardinal-von-Galen-Schule werden von den Teilnehmenden lobend hervorgehoben. Dennoch beschreiben sie, dass die Haltestellen die hohe Verkehrsbelastung vor der Oberschule nicht entschärfen können. Frau Thüning stellt als Maßnahmenvorschlag zur Sichtbarmachung des Fußverkehrs die Aufbringung von Piktogrammen auf der Fahrbahn oder die Nutzung von Bannern vor und beschreibt das Konzept des „walking bus“, bei dem Schulkinder gemeinsam als Gruppe den Schulweg zu Fuß zu bestreiten. Die Piktogramme wurden gelobt; es gab den Vorschlag, textlich „Achtung Kinder“ oder „Schule“ zu ergänzen. Frau Thüning ging im Zuge der Diskussion auch auf den Maßnahmenvorschlag der Erstellung eines Schulwegeplans ein und erläuterte das Konzept von Schulstraßen. Bei einer Schulstraße handelt es sich um eine oder mehrere Straßen im Schulumfeld, die zu Schulbeginn und – ende zeitweise (meist 30-Minuten) für den Kfz-Verkehr gesperrt werden. Dies kann erheblich zur Sicherheit auf Schulwegen beitragen und gibt zudem einen Anreiz für eine aktive, selbstständige Kindermobilität. Geregelt wird die Schulstraße durch Fahrverbotsschilder und physische Sperrung des Straßenabschnitts.

Abbildung 4: Parkplatz Medizinisches Versorgungszentrum (links) und Diskussion der Teilnehmenden über die Gestaltung eines sicheren Schulumfeldes vor der Oberschule Dinklage (rechts)



Quelle: Planersocietät

Station 4: Klinghamer Weg

Die Gruppe läuft an der Kardinal-von-Galen-Schule vorbei zum *Klinghamer Weg*.

- Die Anwesenden sind sich einig, dass das Pflaster auf dem *Klinghamer Weg* dringend

sanierungsbedürftig ist. Es wird angemerkt, dass der Weg zu beiden Seiten abschüssig ist, sodass die Passierbarkeit für Personen mit Rollstuhl und Rollator erschwert wird. Mobilitätseingeschränkte Personen sind gezwungen in der Mitte des *Klinghamer Weges* zu fahren und kommen so z. T. mit Rad Fahrenden oder anderen zu Fuß Gehenden in die Quere.

- Zusätzlich wird auf die nicht ausreichende Beleuchtung hingewiesen: während die Laternen an dem sanierten Teilstück recht nah beieinanderstehen, vermuten die Teilnehmenden, dass es auf dem alten Stück nachts zu dunkel ist. Dies schränkt die Sehbedingungen ein und fördert Unbehagen.

Abbildung 5: Mangelnde Barrierefreiheit der Oberflächen im *Klinghamer Weg* (links) und nicht ausreichende Beleuchtung (rechts)



Quelle: Planersocietät

Station 5 & 6: Klinghamer Weg / Burgstraße

Die Teilnehmenden biegen von dem *Klinghamer Weg* links in die *Burgstraße* ein und folgen ihr über die *Lange Straße*.

- Die Dunkelampel an der Kreuzung *Klinghamer Weg* / *Burgstraße* wird ähnlich negativ bewertet wie die bereits erwähnte Ampel an Station 2 Ecke *Lange Straße* / *Köstlers Gang*. Die Lichtsignalanlage ist nicht gut ersichtlich, es besteht keine ausreichende Barrierefreiheit und es sind keine taktilen Bodenindikatoren vorhanden.
- Zudem wird von den Teilnehmenden auf der *Burgstraße* die auch hier vorzufindende

ungünstig platzierte Straßenbeleuchtung hervorgehoben, die den Platz auf dem Gehweg für zu Fuß Gehende erheblich einschränkt. Es wird darüber debattiert, ob die Straßenlaternen lieber an den Häuseraußenwänden versetzt werden oder inwiefern sie direkt an ihnen befestigt werden könnten.

- Zurück auf der Kreuzung *Lange Straße / Am Markt / Burgstraße* fällt den Teilnehmenden außerdem auf, dass das Eiscafé nur über die Seite der *Langen Straße* aus zu Fuß zu erreichen ist. Die Teilnehmenden argumentieren für eine zusätzliche Querung über die andere Straßenseite.

Abbildung 6: Straßenlaternen auf dem Gehweg (links), Straßenlaternen an der Häuserwand stehend (mitte) und fehlender Übergang zum Eiscafé (rechts)



Quelle: Planersocietät

Station 7: Rombergstraße

Die Teilnehmenden erreichen von der *Langen Straße* aus die *Rombergstraße* und folgen ihr bis zum *Hönemannskamp*.

- Bei den Einmündungen *Rombergstraße / Tapphornstraße* und *Rombergstraße / Hönemannskamp* betonen die Teilnehmenden das Gefälle auf dem Gehweg, welches die Barrierefreiheit einschränkt. Zudem fällt den Teilnehmenden auf, dass der Gehweg auf der *Rombergstraße* sehr schmal ist, obwohl dieser von einem hohen Fußverkehrsaufkommen geprägt ist, insbesondere von Schulkindern. Frau Thüning erläutert in diesem Zusammenhang, dass hier mittel- bis langfristig der Gehweg auf ein Regelmaß von 2,50 m, mindestens auf einer Seite, verbreitert werden sollte. Die Einmündung in die *Tapphornstraße* und in den *Hönemannskamp* könnte mit der Einrichtung einer Gehwegüberfahrt baulich so gestaltet werden, dass der Gehweg vom Kfz-Verkehr überfahren werden muss und der Fußverkehr beim Überqueren Vorrang erhält. So können die Sichtbeziehungen verbessert

und die Querungsdistanz verkürzt werden.

Abbildung 7: Querung *Tapphornstraße* (links) und schmale Gehweg in der *Rombergstraße* (rechts)



Quelle: Planersocietät

Station 8: Ampel *Drostestraße* / *Rosenstraße* / *An den Gärten*

Die Teilnehmenden erreichen über den *Hönemannskamp* den verkehrsberuhigten Bereich *An den Gärten* und folgen der Straße bis zur *Drostestraße*.

- Ein Teilnehmender berichtet, dass der verkehrsberuhigte Bereich *An den Gärten* eine Hauptroute für zu Fuß gehende Schulkinder ist. Der Platz zwischen den Pflanzbeeten und dem Straßenrand wird von dem Teilnehmenden als eng beschrieben und es wird hervorgehoben, dass der Straßenrand auf dem öffentlichen Flurstück von Privaten genutzt wird. Der Teilnehmende argumentiert, dass der Straßenraum größer ausfallen würde, wenn das Flurstück vollumfänglich für den öffentlichen Straßenraum genutzt werden würde. Außerdem führt er auf, dass sich Hecken der Anlieger zum Teil auf öffentlichen Grund befinden und auf die Fahrbahn ragen. Zudem werden Verkehrsschilder von Grünbewuchs verdeckt. Hinzukommend gibt der Teilnehmende die Information weiter, dass der verkehrsberuhigte Bereich trotz des hohen Fußverkehrsaufkommens keinen Winterdienst erhält. Dies sei aber auf Gründen der Sicherheit als sinnvoll zu erachten.
- Bei der Lichtsignalanlage auf der *Drostestraße* wird deutlich, dass diese dem Verkehrstrom, der zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden nicht gerecht wird. Die Teilnehmenden machen darauf aufmerksam, dass viele Schulkinder den Schulweg mit dem Fahrrad

bestreiten und der Umweg von der Straße *An den Gärten* zur *Rosenstraße* über die Ampel als aufwendig angesehen wird. Es wird der Vorschlag der Versetzung der Ampelanlage geäußert, die den Fußverkehr geradeaus über die *Drostestraße* führt. Zudem wird ein zusätzlicher Ampel-Drücker für Rad Fahrende als Lösungsoption genannt. Aus der Runde kommt außerdem die Idee auf, in der Straße *An den Gärten* eine Fahrradabstellanlage zu installieren, um den Schulkindern und allen Rad Fahrenden eine Abstellmöglichkeit für ihr Fahrrad zu bieten.

- Der Weg zur Ampel über den Bürgersteig ist aufgrund des Gefälles und der schrägen, teils nicht abgesenkten Borde nicht barrierefrei und komfortabel gestaltet. Die Teilnehmenden sind der Meinung, dass der Kreuzungsbereich Nachbesserungen bedarf. Frau Thüning nennt in diesem Kontext die Lösung einer Countdown-Ampel als sinnvolle Ergänzung, die die Querung für die Schulkinder trotz des hohen Verkehrs auf der *Drostestraße* verbessert und sicherer gestaltet.

Abbildung 8: Ampelanlage *Drostestraße* / *An den Gärten* (links) und Gehweg *Drostestraße* aus Richtung der Straße *An den Gärten*



Quelle: Planersocietät

Ende der Veranstaltung

Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit endet die Route außerplanmäßig an der Station 8, der Lichtsignalanlage auf der *Drostestraße*. Die Station 9 und der Rückweg über die *Bahnhofstraße* zum Rathaus fallen somit aus Zeitgründen weg.

Zum Schluss erkundigt sich Frau Thüning nach Themen und Wünschen, die bei den Teilnehmenden offengeblieben sind. Nachdem keine Meldungen geäußert werden, verabschiedet sie sich von den Anwesenden und bedankt sich für die Teilnahme und die wertvollen Wortbeiträge. Zusätzlich

verweist sie auf die zweite Begehung am Dienstag, den 22.10.2024 und auf die Abschlussveranstaltung am 12.11.2024 und lädt herzlich zur Teilnahme ein.