

Protokoll

Fußverkehrs-Check Niedersachsen 2024

Stadt Dinklage

2. Begehung in Dinklage am 22.10.2024

Ort: Dinklage, Ortsteil Wiek
Datum: 22.10.2024
Uhrzeit: 17:00 – ca. 18:30 Uhr
Anwesende: 9 Personen

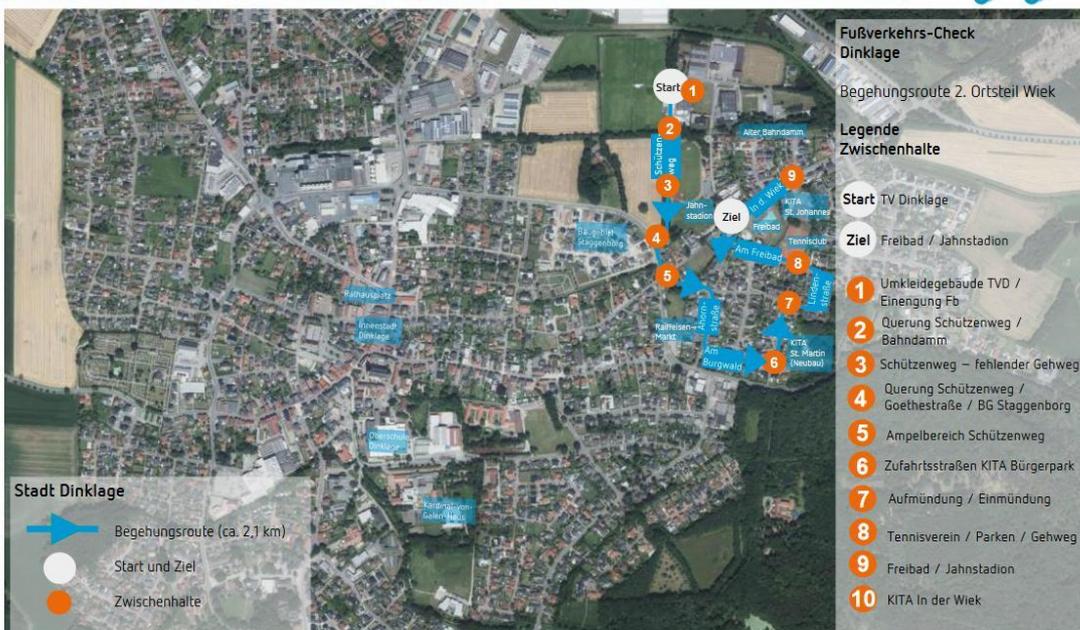
Begrüßung

Am 22.10.2024 fand um 17:00 Uhr die zweite Begehung des Fußverkehrs-Checks Niedersachsen in Dinklage statt. Die Begehung startete vor dem Sportplatz des TV Dinklage 04 e.V. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 9 Personen zusammen: Vertreterende der kommunalen Verwaltung, der Politik, Bürgerinnen und Bürger sowie Mitarbeitende der Planersocietät.

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

Fußverkehrs-Checks Niedersachsen 2024

Stadt Dinklage – 2. Begehungsrute Ortsteil Wiek



Kartengrundlagen: OpenGeoData.NL o. M.   Planersocietät Mobilität. Stadt. Dialog. MOBILITSIN DIE INITIATIVE FÜR MOBILITÄT UND URBANES LEBEN

Quelle: Planersocietät, Grundlage: © OpenGeoData.NL

Frau Thüning (Planersocietät) begrüßt die Teilnehmenden und stellt sich und das Büro kurz vor. Anschließend fasst Frau Thüning die Ergebnisse und die Route der 1. Begehung kurz zusammen. Daran anknüpfend erläutert Frau Thüning den Routenverlauf der 2. 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 wurde. Zudem diene die Begehung dazu, Nutzungskonflikte aufzuzeigen, die Beschaffenheit der Gehwege und die Aufenthaltsqualität zu bewerten und exemplarische Problemstellen aufzugreifen, die sich auch in anderen Räumen und Ortsteilen wiederfinden und deren Maßnahmenvorschläge sich auch auf diese übertragen lassen. Frau Thüning verweist zusätzlich auf die Dokumentation der Diskussion durch Protokoll und Fotos.

Start der Begehung: Sportplatz TV Dinklage 04 e.V.

Die Begehung startet um 17:00 Uhr vor dem Sportplatz des TV Dinklage 04 e.V. Nach der Begrüßung geht die Gruppe Richtung Süden den *Schützenweg* entlang.

Station 1: Umkleidegebäude TVD / Einengung FB

Die Route führt zunächst am Fahrradparkplatzes und am Umkleidegebäude des TV Dinklages 04 e.V. vorbei.

- Die Teilnehmenden weisen auf die zur Straße gerichtete Fluchttür des Umkleidegebäudes des TV Dinklage und den sehr geringen Platzbedarf für zu Fuß Gehende in diesem Bereich, der durch die zu nahe Stellung des Gebäudes an der Straße resultiert, hin. Die Stadt hat zur Erhöhung der Sicherheit der zu Fuß Gehenden in diesem Bereich Warn-Banken aufgestellt und eine Sperrfläche markiert. Zudem wird das schnelle Fahren von Autos auf diesem Streckenabschnitt kritisiert. Zu Fuß Gehende, insbesondere Kinder führen sich hier unsicher.
- Frau Thüning führt an, dass die Unsicherheit vor allem aufgrund eines fehlenden Gehweges entlang des *Schützenweges* empfunden wird. Daraufhin zeigt sie auf einem Bild als Best-Practice-Beispiel aus einer anderen Kommune, wie ein provisorischer Gehweg aussehen kann. Durch Markierungen des Gehweges wird das Überfahren von Autos beschränkt und gleichzeitig die Sicherheit für zu Fuß Gehende erhöht. Die Teilnehmenden befürworten einen solchen Lösungsvorschlag, weisen aber auf dessen Ähnlichkeit zu Fahrradwegen (Rad-Schutzstreifen) hin. Bei einem solchen provisorischen Gehweg müsste zusätzlich mit Fußgängerpiktogrammen gearbeitet werden.
- Vereinzelt wird der Wunsch der Teilnehmenden nach einer schärferen Kfz-Geschwindigkeitsregulierung geäußert.

Abbildung 2: Teilnehmende passieren das Umkleidegebäude des TV Dinklage 04 e.V. (links) und fehlender Gehweg entlang des Schützenweges (rechts)



Quelle: Planersocietät

Station 2: Querung Schützenweg / Bahndamm

Der weitere Routenverlauf führt weiter auf dem *Schützenweg* bis zum *Alten Bahndamm*.

- Als Erstes wird angemerkt, dass der Straßenverlauf des *Schützenweges* sehr geradlinig verläuft und somit Auto Fahrende zu schnellerem Fahren verleiten kann. Dies bemängeln die Anwesenden und verweisen auf eine vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h in diesem Streckenabschnitt, die jedoch häufig nicht eingehalten wird.
- Zudem wird die hohe Frequentierung dieses Streckenabschnitts vor allem durch Anwohnende und durch Besuchende der Sportanlagen (überwiegend Hol- und Bringverkehr) vor allem am Nachmittag und Abend angemerkt. Besonders dann sei Aufmerksamkeit geboten, wenn man auf dem *Alten Bahndamm* den *Schützenweg* quert.
- Eine von Frau Thüning vorgeschlagene farbige Markierung im Bereich der Querungsstelle kommt bei den Anwesenden gut an. Gleichzeitig wird aus dem Kreis der Teilnehmenden darauf hingewiesen, dass es bei langsamen und aufmerksamem Fahren nicht zu Konflikten an der Querungsstelle zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden käme.
- Neben den von Frau Thüning als gut sichtbar eingeschätzten Umlaufsperrern vor den Querungsstelle des *Alten Bahndamms* mit dem *Schützenweg*, werden auch die über den

Schützenweg verlaufenden Gleise der ehemaligen Bahnstrecke als vorteilhaft empfunden, da diese auf die Querungsstelle ein Stück weit hinweisen.

- Darüber hinaus nennt Frau Thüning weitere Ideen, zur Stärkung des Fußverkehrs. Die Idee eines neuen Wegeleitsystems (mit Richtungspfeilen und Distanzangaben) für den Fuß- und Radverkehr wird eher als überflüssig angesehen, da in der Nähe schon eine Umgebungskarte von Dinklage vorhanden ist sowie Wander- und Radwege in Form von kleinen Wegemarken bereits ausgeschildert werden und noch mehr Schilder möglicherweise zu Verwirrung führen könnten. Zusätzliche Straßenbeleuchtungen für den Radweg auf dem *Alten Bahndamm* seien laut Stadtverwaltung beantragt und sollen im nächsten Jahr realisiert werden. Es wird diskutiert, ob der Radweg auf dem *Alten Bahndamm* zukünftig zu einem Radschnellweg ausgewiesen wird, was eine Verbreiterung des Radweges nötig macht.

Abbildung 3: Die diskutierte Querung des Schützenweges am Alten Bahndamm



Quelle: Planersocietät

Station 3: Schützenweg – fehlender Gehweg

Die Gruppe geht den *Schützenweg* weiter entlang und sammelt sich kurz vor der Einfahrt in die *Goethestraße*.

- Auf diesem Streckenabschnitt des *Schützenweges* werden ebenfalls die Markierungen, wie sie bei einem provisorischen Gehweg vorhanden sind und vor der Querung des Bahndammes schon gefordert wurden, als positive Maßnahme wahrgenommen. Ebenso werden hier die hohen Geschwindigkeiten von vorbeifahrenden Autos kritisiert.

Abbildung 4: Der weitere Verlauf des Schützenweges ohne Gehweg



Quelle: Planersocietät

Station 4: Querung Schützenweg / Goethestraße / BG Staggenborg

Die Route führt den *Schützenweg* bis zu der Einmündung entlang, bei der sich nach Norden die *Goethestraße* anschließt und im Süden der *Schützenweg* fortgesetzt wird.

- Die Anwesenden sehen die Einrichtung einer Ampelanlage in diesem Bereich als überflüssig an, da sich einige Meter weiter bereits eine Ampelanlage befindet. Ob eine weitere Querungsanlage (möglicherweise Fußgängerüberweg) hier realisiert werden kann, müsste geprüft werden.
- Zudem wird durch die Teilnehmenden angemerkt, dass die Beschilderung „Gehweg Radfahrer frei“ stadteinwärts irreführend sei, da nicht klar ersichtlich ist, auf welcher Seite des Gehweges die Rad Fahrenden fahren dürfen. Dafür wird eine weitere, bzw. eindeutiger Beschilderung gewünscht.
- Hinzu kommt, dass der Gehweg auf der östlichen Seite der *Goethestraße* durch Grünwuchs von dem angrenzenden Privatgrundstück verschmälert wird. Diese Hecke steht ca. 50 cm über, was von den Anwesenden kritisiert wird, da die Passierbarkeit für zwei entgegengerichtete zu Fuß Gehende und auch das Nebeneinander Gehen (insb. von Schulkindern) so nicht möglich ist.

Abbildung 5: Schmalere Gehweg durch Bewuchs (links) und Beschilderung „Gehweg Radfahrer frei“ (rechts)



Quelle: Planersocietät

Station 5: Ampelbereich Schützenweg

Die Ampelanlage befindet sich auf dem *Schützenweg* (Höhe *Jahnstraße* bzw. *Straße In der Wiek*) wo sich die Gruppe sammelt.

- Durch einen Teilnehmer wird die deutliche Querneigung im Fußgänger-Aufstellbereich an der Ampelanlage kritisiert, die trotz barrierefreier Gestaltung in Form eines Doppelbords und kontrastreichen Bodenindikatoren für mobilitätseingeschränkte Personen als ein Hindernis wahrgenommen wird.
- Anschließend zeigt Frau Thüning den Teilnehmenden anhand einer Abbildung die Idee auf, die Gehfurt der Ampelanlage für zu Fuß Gehende farbig in Rot zu markieren. In der Nachbarkommune Lohne (Oldenburg) wird eine solche farbige Markierung bereits an einigen Ampelanlagen realisiert. Der Maßnahmenvorschlag einer farbigen Markierung auf der Fahrbahn wird durch die Anwesenden befürwortet, da vor allem bei Eröffnung des neuen Kindergartens und der Wiedereröffnung des Freibades eine stärkere Frequentierung der Ampelanlage von zu Fuß Gehenden vorhergesehen wird.
- Den Anwesenden fällt zudem eine fehlende Absenkung des Bordes im Bereich der Einmündung in der *Straße In der Wiek* direkt hinter der Kreuzung auf, die die Barrierefreiheit dort stark einschränkt.

Abbildung 6: Fehlende Absenkung des Bordsteines im Einmündungsbereich der Straße In der Wiek (links) und Ampelanlage im Schützenweg mit Querneigung der Aufstellfläche (rechts)



Quelle: Planersocietät

Station 6: Zufahrtsstraßen KITA Bürgerpark

Als nächstes biegt die Gruppe in die *Lindenstraße* ein, danach in die *Ahornstraße* und zuletzt in die Straße *Am Burgwald*, die als Zufahrtsstraßen zu der neuen KITA am Bürgerpark fungiert.

- Eine im Rollstuhl sitzende Person unter den Teilnehmenden äußert, dass sie durch unebenes Kopfsteinpflaster auf den Gehwegen, das vermehrte Zustellen des Gehweges mit Mülltonnen und die immer wieder fehlenden Absenkungen der Bordsteine, gezwungen ist, sich auf der Straße zu bewegen. Die zusätzlich breite Fahrbahn kann eine erhöhte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehr begünstigen und sollte laut der Meinung einiger Teilnehmenden für einen breiteren Gehweg verkleinert werden.
- Zum Zeitpunkt der Begehung fällt auf, dass auf der Straße insgesamt wenig Autos parken. Von Seiten der Teilnehmenden wird jedoch eine Zunahme, vor allem des kurzzeitigen Parkens/Haltens durch die Eröffnung der KITA am Bürgerpark im Jahr 2025 befürchtet.
- Im Bereich der Einmündung der Straße *Am Burgwald* in die *Eichenstraße* bemängeln die Anwesenden eine viel zu breite Fahrbahn, die durch die große Aufweitung einen „Platzcharakter“ entstehen lässt. Es wird sich eine mögliche Entsiegelung zugunsten von öffentlichen Grünflächen oder Kiss & Ride – Parkplätzen gewünscht. Eine dort vorzufindende Sitzbank auf dem Gehweg wird von den Teilnehmenden als positiv vermerkt.
- Zur Verkehrsberuhigung wird die Möglichkeit der Anordnung von Bremsschwellen „Berliner Kissen“ auf der Fahrbahn anhand einer Abbildung diskutiert. Diese sind aufgrund der Breite der Fahrbahn, im Gegensatz der von einem der Teilnehmenden aus optischen Gründen bevorzugten kompletten Aufpflasterung, einfacherer zu implementieren.
- Seitens der Stadtverwaltung wird eine neue Zufahrtsstraße von der *Lindenstraße* zur KITA erwähnt, die womöglich als Einbahnstraße ausgewiesen wird.

Abbildung 7: Die große Aufweitung mit „platzartigem Charakter“ in der Straße Am Burgwald



Quelle: Planersocietät

Die Gruppe verlässt nun die ursprüngliche Route und gelangt über einen Stichweg von der Straße *Am Burgwald* zur *Burgstraße*.

- Dort wird von den Teilnehmenden die häufige Überschreitung der innerorts vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h kritisiert. Als möglichen Grund wird das nach der Kurve kommende Ortseingangsschild genannt, wobei dieses Ortseingangsschild zum Teil von Asttrieben verdeckt wird.

- Auch die Überquerung der Straße ist an dieser Stelle für zu Fuß Gehende aufgrund des nur schwer einsehbaren Straßenverlaufes gefährlich bzw. kaum möglich, wird aber den Teilnehmenden zufolge der Bequemlichkeit wegen, der als 150 Metern entfernten Ampel vorgezogen. Von den Teilnehmenden wird eine Querungshilfe gefordert, um das Queren sicherer zu gestalten und dem Fußverkehr Vorrang zu gewähren.

Abbildung 8: Die Burgstraße, an der es häufig zu erhöhten Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs kommt



Quelle: Planersocietät

Danach kehrt die Gruppe zur ursprünglichen Route zurück und biegt von der Straße *Am Burgwald* in die *Eichenstraße* ein.

- Dort weist Frau Thüning die Anwesenden auf das teilweise Gehwegparken einiger Autos hin, bei der sich die eine Fahrzeugseite auf dem Gehweg und die andere auf der Fahrbahn befindet. Die Teilnehmenden vermuten, die Parkweise solle einen konfliktfreien Autoverkehr vereinfachen, sehen jedoch die Fußgängerfreundlichkeit mit Bezug auf die von Frau

Thüning zuvor vorgestellten optimalen Gehwegbreiten von 2,50 m dadurch massiv eingeschränkt. Auch hier wird der Wunsch eines breiteren Gehweges, möglichst auf einer Seite geäußert

Station 7: Aufmündung / Einmündung

Die Route verläuft nun in die *Lindenstraße*, wo sich die Gruppe Richtung Osten bewegt und zunächst die zukünftige Einmündung der KITA am Bürgerpark passiert.

- Den Teilnehmenden fällt auch hier erneut ein falsch geparktes Fahrzeug auf, was durch seine Parkweise auf dem Gehweg die nutzbare Gehwegbreite einschränkt. Die Verbreiterung des Gehwegs sollte auch hier geprüft werden.
- Zudem wird sich für die geplante Zufahrtsstraße zur KITA eine erhöhte Sichtbarkeit gewünscht, um Auto Fahrenden zu vorsichtigem Fahren zu verleiten. Dafür schlägt Frau Thüning die Einrichtung einer Gehwegüberfahrt vor, die den Gehweg über die Fahrbahn hinaus verlängert, um dem Fußverkehr Vorrang zu gewähren. Die Teilnehmenden stimmen dieser Möglichkeit zu und verweisen auf ähnliche Vorgehensweisen der Nachbarstadt Lohne (Oldenburg) hin. Vereinzelt wurde die Kritik geäußert, ein Überfahren dieser Gehweg-Aufpflasterung könnte zu Lärmbelästigung führen, insbesondere wenn ein Anhänger am Fahrzeug befestigt ist.
- Anschließend wird die Ausweisung des Streckenabschnittes als verkehrsberuhigten Bereich diskutiert, worauf durch einen Vertretenden der Stadtverwaltung auf den Unterschied eines verkehrsberuhigten Bereichs und der in der Praxis umgangssprachlich falsch als Spielstraße bezeichneten Bereich aufmerksam gemacht. In einem verkehrsberuhigten Bereich sind alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt, es handelt sich hierbei um einen niveaugleichen Ausbau der Fahrbahn. In einer Spielstraße sind Fahrzeuge wie Autos ausgeschlossen. Die Beschilderung erfolgt jeweils mit unterschiedlichen Verkehrszeichen.

- Aufgefallen ist den Anwesenden zudem ein Haltestellenschildes des Rufbusses *moobil+*, welches durch den Bewuchs eines Baumes kaum sichtbar ist.

Abbildung 9: Die Problemstellen an der Einmündung der geplanten Zufahrtsstraße der neuen KITA am Bürgerpark



Quelle: Planersocietät

Station 8: Tennisverein / Parken / Gehweg

Die Gruppe macht ihren nächsten Halt in der Straße *Am Freibad*.

- Laut den Anwesenden sind die dort vorzufindenden Parkplätze viel zu groß dimensioniert für den vergleichsweise geringen Bedarf. Vereinzelt wird eine Entsiegelung gefordert sowie eine Aufwertung der vorhandenen Grünfläche um Spielgeräte und Sitzgelegenheiten.

- An der Straße angrenzenden Bereich der Tennisanlage kommt es bei den nur vereinzelt im Jahr stattfindenden Turnieren zu einer starken Parkraumnachfrage. Der an der Straße Am Freibad einseitig vorhandene Gehweg wird zwar nicht negativ durch falsch parkende Fahrzeuge beeinträchtigt, weist jedoch Einschränkungen in der Barrierefreiheit auf, da Lichtmasten und auf dem Gehweg stehende Mülltonnen die nutzbare Gehwegbreite verkleinern.

Abbildung 10: Flächenintensive Parkplätze (links) und Grünfläche mit Wunsch der Aufwertung z. B. durch Sitz- und Spielmöglichkeiten (rechts)



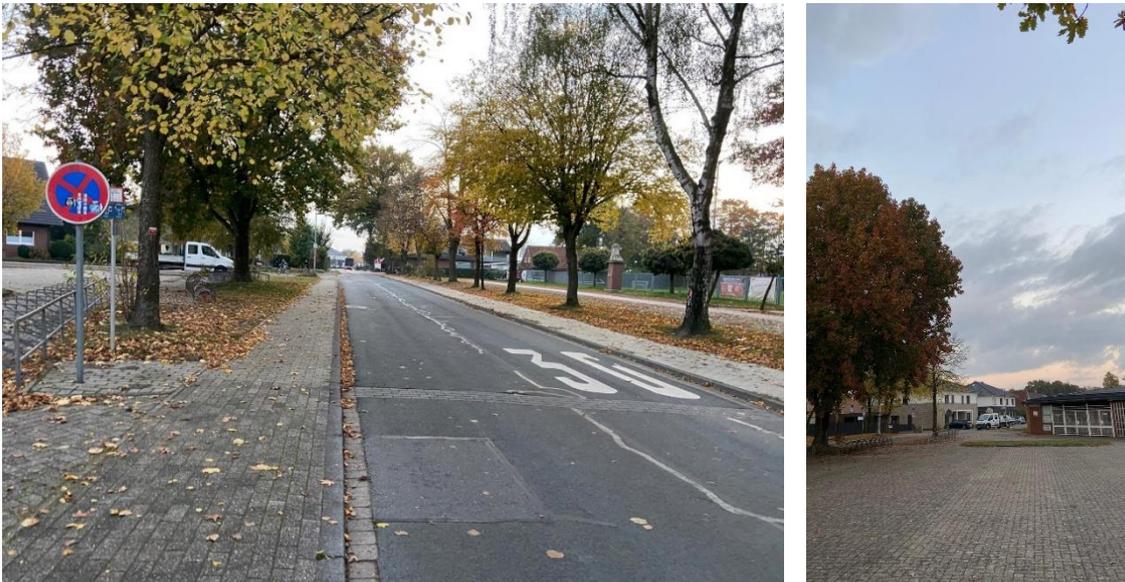
Quelle: Planersocietät

Station 9: Freibad / Jahnstadion

Die nächste Station ist der Einmündungsbereich der Straße *Am Freibad* in die Straße *In der Wiek*, wo sich außerdem ein Parkplatz des Freibades befindet.

- Die Anwesenden kritisieren eine fehlende Querungshilfe über die Straße *In der Wiek* am Jahn-Stadion. Diese sollte z. B. kurz vor der Einmündung in die Straße *Hinterm Sportplatz* eingerichtet werden.
- Gerade bei der Neueröffnung des Freibades sei mit erhöhtem Kfz- und Fußverkehrsaufkommen zu rechnen, weshalb vereinzelt der Wunsch, die Straße *In der Wiek* als eine Fahrradstraße auszuweisen, geäußert wird. Eine Vertretende der Stadtverwaltung bemerkt, dass dies bereits als Anfrage schriftlich bei der Stadt eingegangen ist und führt fort, dass aufgrund eines sich in der Nähe befindlichen Rastplatzes diese Idee nicht unrealistisch erscheint.

Abbildung 10: Schmale Gehwege in der Straße In der Wiek (links) und der Parkplatz des Freibades (rechts)



Quelle: Planersocietät

Ziel: Kita In der Wiek

Der letzte Punkt der Route ist die St. Johannes Kindertagesstätte *In der Wiek*, die jedoch nur aus der Ferne begutachtet wird.

- Hier bemängeln die Teilnehmenden, dass nach der Einmündung der Straße *Hinterm Sportplatz* die Straße *In der Wiek* auf der nördlichen Seite über gar keinen Gehweg verfügt. Auf der südlichen Seite ist zwar ein Gehweg vorhanden, dieser ist allerdings sehr schmal und führt bis an das Ende eines zum Freibad gehörigen Gebäudes. Laut den Vertretenden der Stadtverwaltung ist die Grundstückerweiterung der Anlieger seitens der Stadt akzeptiert.
- Frau Thüning begrüßt die vorhandene Geschwindigkeitsanzeige, womit Auto Fahrende zum Einhalten der Geschwindigkeitsregelungen angehalten werden sollen.
- Im weiteren Gespräch wird deutlich, dass der Grünstreifen entlang des Gebäudes am Eingang des Freibades ein Parkplatz ist und bei Fußballspielen des ansässigen Ortsvereins regelmäßig vollgeparkt wird.

Abbildung 11: Der fehlende Gehweg auf der nördlichen Straßenseite In der Wiek (links) und schmaler südlicher Gehweg (rechts)



Quelle: Planersocietät

Verabschiedung & Ausblick

Alle Anwesenden beenden die Begehung am Freibad unterhalb des Jahnstadions. Hier bedankt sich Frau Thüning bei allen Anwesenden für ihre Teilnahme und die wertvolle Beteiligung. Sie fasst die gesammelten Punkte kurz zusammen, weist auf das weitere Vorgehen hin und lädt alle Teilnehmenden zum Abschlussworkshop des Fußverkehrs-Checks in Dinklage am Dienstag, den 12.11 in das Feuerwehrgerätehaus ein.