

Protokoll

Fußverkehrs-Check Niedersachsen 2024

Stadt Dissen a. T.W.

1. Begehung in Dissen am 18.09.2024

Ort: Grundschule Dissen, Jahnstraße 3, 49201 Dissen aTW

Datum: 18.09.2024

Uhrzeit: 12:30 – ca. 14:30 Uhr

Anwesende: ca. 28 Personen

Begrüßung

Am 18.09.2024 um 12:30 Uhr fand die erste Begehung des Fußverkehrs-Checks Niedersachsen in Dissen aTW statt. Die Begehung startete an der Grundschule Dissen, in der Jahnstr. 3. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus etwa 28 Personen zusammen: drei Vertreter*innen der kommunalen Verwaltung, ein Polizist, eine Pressevertreterin, Bürger*innen, Schulleitung, Elternvertretung, Eltern, Schülerinnen und Schüler sowie Mitarbeitende der Planersocietät.

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



Quelle: Planersocietät, Grundlage: © OpenGeoData.NI

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 1. 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. Die heutige Begehung befasst sich mit dem Thema Schulmobilität und der Gestaltung sicherer Schulwege und dortigen exemplarischen Problemstellen, die sich auch in anderen Räumen und Ortsteilen wiederfinden und deren Maßnahmenvorschläge sich auch auf diese übertragen ließen. Frau Thüning verweist zusätzlich auf die Dokumentation der Diskussion durch Protokoll und Fotos.

Abbildung 2: Diskussion der Teilnehmenden an der Kreuzung Jahnstraße / Kleiberweg / Drosselweg



Quelle: Planersocietät

1. Station: Drosselweg / Jahnstraße / Kleiberweg

Die Teilnehmenden machen sich nach der Einführung an der Grundschule Dissen zu der ersten Station, der Kreuzung Drosselweg / Jahnstraße / Kleiberweg auf.

- Zu Schulzeiten, insbesondere zu Schulbeginn zwischen 7 und 8 Uhr, geben die anwesenden Teilnehmenden an, dass sehr viele Autos im Kreuzungsbereich parken bzw. halten. Diese vorwiegenden „Elterntaxis“ versperren für zu Fuß gehende oder Rad fahrende Kinder die Sicht auf den Verkehr. So kommt es vermehrt zu gefährlichen Situationen. Sie merken auch an, dass es an Querungshilfen fehlt, weshalb die Kinder sich beim Überqueren nicht sicher fühlen.
- Ein weiterer Punkt, der von den Teilnehmenden angesprochen wird, ist das Fehlen von Elternhaltestellen. Obwohl ausreichend Parkplätze am Sportplatz vorhanden sind, nutzen viele Eltern die unmittelbaren Bereiche vor der Schule. Zudem wird angemerkt, dass es an Kontrollen mangelt, da sich viele Eltern nicht an das Einfahrtsverbotsschild zum Lehrerparkplatz in der Jahnstraße halten.
- Einige Teilnehmende wünschen sich Piktogramme auf den angrenzenden Straßen der Schulen (z.B. durch eine Straßenmarkierung in Form des Verkehrszeichens „Achtung Kinder“), um PKW-Fahrern und -Fahrerinnen zu mehr Vorsicht zu bewegen.

- Die Anwesenheit von Elterntaxis wird von den Teilnehmenden als großes Problem wahrgenommen, da diese die Sicherheit der Kinder gefährden. Daher sollte die selbstständige Mobilität der Kinder gefördert werden. Eine teilnehmende Mutter berichtet, dass ihr Kind den 2 km langen Schulweg nicht allein zu Fuß gehen darf, weil dieser von ihr als zu unsicher empfunden wird.
- Darüber hinaus äußern die anwesenden Schulkinder der Grundschule den Wunsch nach Zebrastreifen im Kreuzungsbereich, insbesondere an der Stelle, wo die gelben Füße auf den Bordsteinen eingezeichnet sind (jeweils Ecke Kleiberweg / Ecke Drosselweg).
- Eine mögliche Lösung, die in der Diskussion aufkommt, ist, den gesamten Kreuzungsbereich (möglicherweise mit rotem Pflaster) aufzupflastern, um die Aufmerksamkeit auf den Fußverkehr zu erhöhen und die Querungssituation zu erleichtern und sicherer zu gestalten. Die Kombination mit zusätzlichen Zebrastreifen kann in diesen Zusammenhang geprüft werden.
- Zudem wird auf die bereits bestehende Walking-Bus-Linie hingewiesen, wobei das Lehrpersonal sich mehr Engagement von den Eltern für diese Aktion und ein größeres Pflichtbewusstsein für die allgemeine Sicherheit vor der Schule wünscht.
- Den Teilnehmenden ist auf dem Weg von der Grundschule in der Jahnstraße zum zweiten Haltepunkt in der Lerchenstraße negativ aufgefallen, dass der westliche Gehweg entlang des Drosselwegs sehr schmal ist. So können hier zu Fuß gehende Schulkinder auf ihrem Schulweg nicht nebeneinander laufen. Auf der östlichen Seite des Drosselwegs ist außerdem nur ein Schrammbord vorhanden.

Abbildung 3: Kreuzungsbereich vor der Grundschule (links) und gelbe Fußspuren am Bordstein (rechts)



Quelle: Planersocietät

Station 2: Lerchenstraße / Bergstraße

Die Route führt weiter entlang des Drosselwegs und der Lerchenstraße bis zur Kreuzung Lerchenstraße/Bergstraße.

- Die anwesenden Teilnehmenden äußern, dass die Zufahrtsstraße zum Schwarzen Platz sehr eng ist und Gehwege und Querungshilfen fehlen, sodass zu Fuß gehende und Rad fahrende Kinder die Lerchenstraße mittig queren, um in die Bergstraße Richtung Osnabrücker Straße zu gelangen.
- Der Hol- und Bringverkehr zu Schulbeginn und -ende wird von den Anwesenden zudem als sehr stark wahrgenommen, was Konflikt- und Gefahrenpotenzial bietet.
- Ein Vorschlag aus der Runde ist, dass der Schwarze Platz und der Lehrerparkplatz, die beide an der Lerchenstraße liegen, nördlich der Häuser Lerchenstraße 6 und 6A über eine Zufahrt verbunden werden sollten, damit eine Einbahnstraßenregelung ermöglicht werden kann, die über beide Parkplätze führt. Demzufolge würden die PKWs über den Schwarzen Platz auf den Parkplatz fahren und über den Lehrerparkplatz abfahren.
- Zudem wird betont, dass es an Radwegen fehlt, was problematisch ist, da viele Rad Fahrende in Zeiten mit hohem Verkehrsaufkommen die an der Einmündung haltenden PKW links überholen. Insbesondere für weniger erfahrene Verkehrsteilnehmende fehlen strukturierte Bereiche für Rad Fahrende.
- Die Teilnehmenden der Stadt weisen darauf hin, dass die angrenzende Grünfläche vor den Schwarzen Platz an der Lerchenstraße der Stadt Dissen gehört und möglicherweise für eine Straßenerweiterung genutzt werden könnte.
- Frau Thüning stellt in diesem Zusammenhang das Konzept der Schulstraße vor und erklärt, wie diese theoretisch in Dissen umgesetzt werden könnte. Bei einer Schulstraße handelt es sich um eine oder mehrere Straßen im Schulumfeld, die zu Schulbeginn und -ende zeitweise für den Autoverkehr gesperrt werden. Dies kann erheblich zur Sicherheit auf Schulwegen beitragen und gibt zudem einen Anreiz für aktive, selbstständige Kinder-mobilität. Geregelt wird die Schulstraße durch Fahrverbotschilder und physische Sperrung des Straßenabschnitts.
- Teilnehmende betonen, dass bei einer Aufpflasterung des gesamten Kreuzungsbereichs auch Zebrastreifen eingerichtet werden sollten. In Dissen nehmen die Kinder die bereits vorhandenen Aufpflasterungen häufig wie Zebrastreifen wahr und laufen einfach auf die Straße, was die Notwendigkeit einer klaren Regelung unterstreicht, um die Sicherheit der Kinder zu gewährleisten. Auch die anwesenden Grundschulkinder erklären nochmal, dass sie sich einen Zebrastreifen als eindeutige Querungsmarkierung wünschen.

Abbildung 4: Kreuzung Lerchenstraße / Bergstraße (links) und Blick in die Bergstraße in Richtung Osnabrücker Straße (rechts)



Quelle: Planersocietät

Die Gruppe kommt außerplanmäßig an der Osnabrücker Straße (Höhe Bergstraße) zum Stehen.

- Dort, wo die Bergstraße in die Osnabrücker Straße mündet, informieren die Teilnehmenden der Stadtverwaltung darüber, dass die Osnabrücker Straße bald saniert wird. Der Kreuzungsbereich der Osnabrücker Straße soll umgestaltet werden; jedoch stellt sich heraus, dass es sich um eine Kreisstraße handelt, auf die die Stadt keinen direkten Einfluss hat, da die Zuständigkeit beim Landkreis Osnabrück liegt.
- Ein weiteres Problem wird angesprochen: Schulkinder, die von der Meller Straße über die Osnabrücker Straße fahren, um in die Hochstraße zur Schule zu gelangen. Dort nutzen sie häufig die falsche Straßenseite, da es keine Querungsmöglichkeit über die Osnabrücker Straße in Höhe der Hochstraße gibt. Dies erhöht das Risiko für Unfälle und macht die Situation für die Kinder gefährlich. Dieser Sachverhalt ist bereits Thema beim Landkreis.
- Es wird der Vorschlag geäußert, dass die Ampel im Bereich Bergstraße / Osnabrücker Straße langfristig durch die Installation taktiler Leitsysteme barrierefreier gestaltet werden könnte. Auch kann geprüft werden, ob zusätzlich ein „Bitte Warten“-Signal installiert werden kann, um Regelverstöße der zu Fuß Gehenden zu vermeiden. Eine Countdown-Ampel, die die Wartezeit bis zur nächsten Grünphase anzeigt, wäre auch denkbar.

Abbildung 5: Ampel an der Osnabrücker Straße / Bergstraße (links) und Blick in die Osnabrücker Straße Richtung Nord-Westen (rechts)



Quelle: Planersocietät

Station 3: Haltestelle Krümpel

Die Gruppe geht weiter entlang der Osnabrücker Straße und versammelt sich an der Kreuzung Osnabrücker Straße/Große Straße/Am Krümpel.

- Die Teilnehmenden berichten, dass viele Rad Fahrende vom Bahnhof kommend verboten-erweise auf dem Bürgersteig fahren, weil das Abbiegen auf die Große Straße als zu gefährlich wahrgenommen wird. Zudem endet der Radweg abrupt am Zebrastreifen. In Gegenrichtung wird die Situation für Radfahrende als sehr kritisch eingestuft. Denn Linksabbieger müssen aus Richtung der Großen Straße regelkonform auf der Fahrbahn abbiegen, absteigen, um auf den Zebrastreifen die Straßenseite zu wechseln, um dann auf dem ausgewiesenen Zweirichtungsradweg in der Straße Am Kümpel die Bahnhofsstraße weiterzufahren. Die ungünstige und uneindeutige Radverkehrsführung führt häufig zu Konflikten zwischen zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden.
- Ein einhelliger Wunsch der Anwesenden ist die Einrichtung einer weiteren Querungshilfe im Kreuzungsbereich über die Große Straße, da diese dringend benötigt wird.
- Zudem wird angeregt, die Ampel im Bereich Bergstraße / Osnabrücker Straße abzubauen und stattdessen Zebrastreifen zu installieren, um den Übergang für zu Fuß Gehende zu erleichtern.
- Die Stadtverwaltung weist darauf hin, dass die Mauer zum Fritz Homann Park denkmalgeschützt ist, was den verfügbaren Platz für eine Straßenumgestaltung stark einschränkt.
- Darüber hinaus wurde angemerkt, dass der ausgewiesene Zwei-Richtungs-Radweg auf der linken Seite an der Straße Am Krümpel benutzungspflichtig ist. Viele Radfahrer halten

sich jedoch nicht daran, da sie dafür quer über die Straße Am Krümpel fahren müssen, was als unpraktisch und gefährlich empfunden wird (s.o.).

Abbildung 6: Bereich Am Krümpel / Große Straße in Blickrichtung Nord-Westen



Quelle: Planersocietät

Station 4: Kreisverkehr Dieckmannstraße

Die Route führt weiter über die Große Straße bis zum Kreisverkehr an der Dieckmannstraße.

- Die Teilnehmenden äußern, dass an einer Ausfahrt, der Ausfahrt zur Großen Straße ein Zebrastreifen fehlt. Die Stadtverwaltung merkt an, dass die Große Straße eine Tempo-20-Zone ist, indem alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt sind und gemäß den Vorschriften keine Zebrastreifen angebracht werden dürfen. Dennoch wird eine visuelle Hilfe für zu Fuß Gehende gewünscht, um die Sicherheit beim Überqueren der Straße zu erhöhen. Es werden Bedenken für die Einwilligung dieses Maßnahmenvorschlags durch die Unteren Straßenverkehrsbehörde geäußert.
- Die vorhandenen Überquerungshilfen durch Mittelinseln und Zebrastreifen werden grundsätzlich positiv bewertet, jedoch gab es auch negative Stimmen hinsichtlich des Radweges in der Straße Auf der Worth, der kurz vor dem Kreisverkehr endet. Viele Rad Fahrende fahren dann auf den Gehweg, obwohl sie eigentlich auf der Fahrbahn im Kreisverkehr weiterfahren müssten. Dies führt zu Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr und erhöht das Risiko für Unfälle.

- Ein weiteres Problem ist, dass viele Autos unrechtmäßig auf dem Gehweg in der Großen Straße parken, was die Durchgängigkeit und Sicherheit für den Fußverkehr einschränkt. Gleichzeitig kommt es vermehrt vor, dass Radfahrende die Gehwege in der Großen Straße benutzen, da sie sich in der Mitte der Fahrbahn unsicher fühlen.
- Generell herrscht in der Großen Straße viel Autoverkehr, was die Situation zusätzlich verkompliziert und die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit unterstreicht.

Abbildung 7: Kreisverkehr in der Dieckmannstraße (links) und Teilnehmende auf dem Gehweg an der Sparkasse (rechts)



Quelle: Planersocietät

Station 5: Mehrzweckstreifen Dieckmannstraße

Die nächste Station ist die Kreuzung Dieckmannstraße/Scheerenhof.

- Die Teilnehmenden weisen darauf hin, dass die Gehwege sehr schmal sind, was das Nebeneinandergehen erschwert. Hecken ragen teilweise bis auf den Gehweg, und auch Verteilerkästen wurden in der Vergangenheit auf Gehwegen platziert, was die ohnehin enge Gehwegbreite weiter reduziert.
- Ein weiterer Kritikpunkt ist das Fehlen einer eindeutigen Radverkehrsführung auf der Dieckmannstraße. Der vorhandene rote Mehrzweckstreifen auf beiden Fahrbahnseiten führt zu Verwirrung, da oft unklar ist, ob eine Benutzungspflicht für Radfahrer besteht oder nicht. Die Teilnehmenden betonen, dass eine klare Regelung hier dringend erforderlich ist, um die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Während der Begehung wird beobachtet, dass Radfahrende den Gehweg in der Gegenrichtung benutzen,

um von der Dieckmannstraße zum Scheerenhof zu gelangen, weil offenbar die Querung an dieser Stelle als unsicher empfunden wird.

- Die Stadt merkt an, dass die Veränderung bzw. der Rückbau des Mehrzweckstreifen schon längerer Zeit Thema ist. Dies bedarf allerdings langfristigerer Planung, bei denen unter anderem auch beabsichtigt wird, die Gehwege (mindestens auf einer Seite) in der Dieckmannstraße zu verbreitern.
- Eine positive Anmerkung betrifft die Mittelinsel an der Einmündung Dieckmannstraße / Bergstraße, die von den Teilnehmenden als hilfreich und notwendig erachtet wird, um das Überqueren der Straße sicherer zu gestalten. Ein Teilnehmer wünscht sich zusätzlich die Einrichtung von Zebrastreifen an der Mittelinsel Dieckmannstraße / Bergstraße und an der Mittelinsel Dieckmannstraße / Mühlenstraße, um die Sicherheit der querenden Schulkinder zu verbessern.

Abbildung 8: Kreuzungsbereich Dieckmannstraße/Scheerenhof (links) und Querungshilfe an der Einmündung zur Bergstraße (rechts)



Quelle: Planersocietät

- Ein weiterer Zwischenstopp wird auf Höhe der Tennisplätze an der Mühlenstraße eingelegt. Seitens der Stadt wird darüber informiert, dass die gepflasterten Parkflächen einen Gehweg suggerieren, es sich aber nicht um einen ausgewiesenen Gehweg handelt, sondern die Parkplätze Privatgelände des Tennisvereins sind. Um hier einen Gehweg anzulegen, müsste die Stadt die Fläche vom Tennisverein erwerben, was zusätzliche Herausforderungen mit sich bringt.
- Der Maßnahmenvorschlag Schulwegpläne zu erstellen, wird in der Runde positiv aufgenommen. Die Teilnehmenden sind sich einig, dass solche Pläne eine gute Maßnahme sind, um sichere Wegeverbindungen zur Schule aufzuzeigen. Durch die in einer Karte

gekennzeichnete Routen und Hinweise zu Problemstellen können Kinder besser geleitet werden, was die Selbstständigkeit und Sicherheit beim Schulweg erhöht. Bei der Erstellung der Pläne ist es hilfreich, wenn diese bereits vor Beginn des neuen Schuljahres, z. B. bei Anmeldung, an die Eltern ausgegeben werden oder die Schulwege mit den Kindern im Klassenverband abgelaufen werden, um eine ausreichende Information sicherzustellen.

Abbildung 9: Parkplätze vor dem Tennisclub Dissen e.V.



Quelle: Planersocietät

Station 6: Bushaltestelle Schulzentrum

Die Route führt entlang der Mühlenstraße bis zur Bushaltestelle Schulzentrum.

- Die Teilnehmenden berichten von teilweise gefährlichen Situationen zu Schulbeginn und -ende zwischen zu Fuß gehenden und Rad fahrenden Schulkindern, Bussen und Autofahrenden. Die Einrichtung einer klaren Radführung (z. B. durch Erneuern der ehemals vorhandenen Piktogramme) in der Mühlenstraße wird als dringend notwendig erachtet, um solche gefährlichen Situationen zu vermeiden.
- Ein weiteres Problem, das angesprochen wird, betrifft den Gehweg an der westlichen Seite der Mühlenstraße, der an der Bushaltestelle Schulzentrum abrupt endet, sodass Kinder über die Mühlenstraße auf die andere Straßenseite wechseln müssen. Als Lösung wird an dieser Stelle die Idee eines Zebrastreifens diskutiert, insbesondere aufgrund des hohen Busverkehrs in diesem Bereich, was die Sicherheit beim Überqueren der Straße erhöhen könnte.
- Die Einführung von Elternhaltestellen an den Parkplätzen entlang der Sportplätze wird ebenfalls als sinnvoll gesehen. Allerdings muss dafür eine Neugestaltung der Gehwege

erfolgen, um zu Fuß Gehende sicher an den Parkplätzen entlangzuführen.

Abbildung 10: Blick auf die Mühlenstraße Richtung Norden (links) und Einblick in die Bushaltestelle (rechts)



Quelle: Planersocietät

Station 7: Mühlenstraße/Unter dem Kamp

Zur letzten Station gelangen die Teilnehmenden über die Mühlenstraße, bis diese in die Straße Unter dem Kamp mündet.

- An dieser Stelle wünschen sich die Teilnehmenden Querungsmöglichkeiten. Die Straßenführung lädt durch den relativ großen Kurvenradius dazu ein, schnell zu fahren, was die Sicherheit für den Fußverkehr gefährden kann.
- Zudem wird auf die schmalen Gehwege und die fehlende Radverkehrsführung hingewiesen. Einige Teilnehmende schlagen vor, Fahrradpiktogramme auf der Mühlenstraße anzubringen, um den Radverkehr auf die Straße zu leiten und die Verkehrssituation zu verbessern.
- Zudem werden Gehwegnasen (bzw. vorgezogene Seitenräume) als eine Möglichkeit diskutiert, um den Übergang für zu Fuß Gehende zu erleichtern und die Sicht auf den Verkehr zu verbessern. Ein Teilnehmender bringt den Vorschlag ein, den gesamten Bereich aufzupflastern, um die Kfz-Fahrenden Verkehrsteilnehmenden dazu zu bringen, langsamer zu fahren und die Sicherheit an dieser Stelle zu erhöhen.

Abbildung 11: Einblick in die Straße „Unter dem Kamp“ Richtung Osten (links) und Einmündung in die Mühlenstraße (rechts)



Quelle: Planersocietät

Verabschiedung & Ausblick

Zum Schluss erkundigt sich Frau Thüning einmal 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 2. Begehung am 24.09 und die Abschlussveranstaltung am 07.11 und lädt herzlich zur Teilnahme ein.