

# Protokoll

**Fußverkehrs-Check Niedersachsen 2024**

**Stadt Dissen a. T. W.**

**2. Begehung in Dissen am 24.09.2024**

Ort: Rathaus, Dissen aTW  
Datum: 24.09.2024  
Uhrzeit: 15:00 – ca. 17:00 Uhr  
Anwesende: ca. 10 Personen

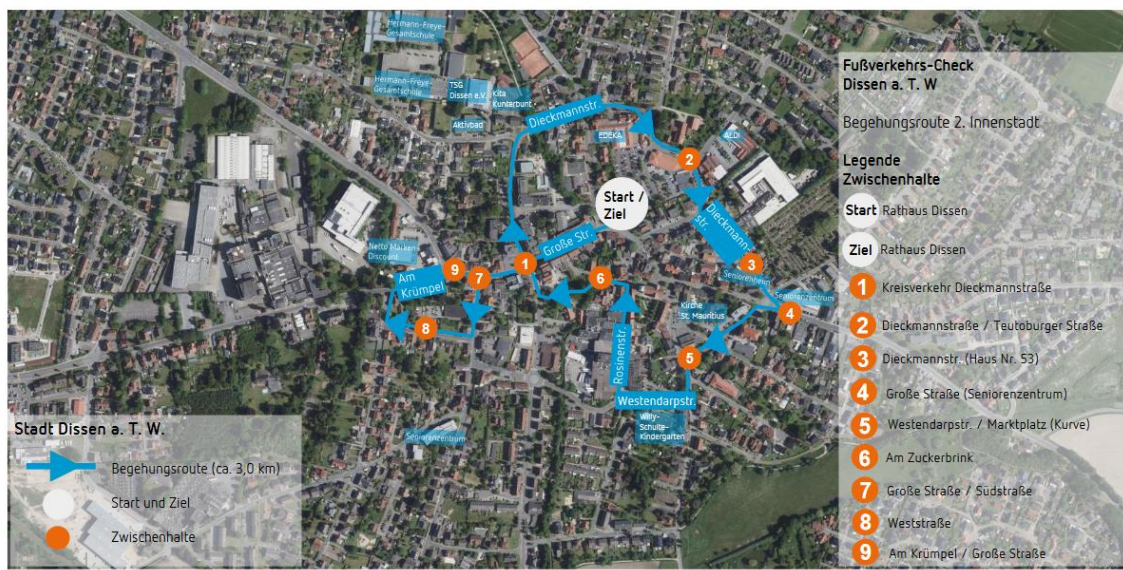
## Begrüßung

Am 24.09.2024 um 15:00 Uhr fand die zweite Begehung des Fußverkehrs-Checks Niedersachsen in Dissen (am Teutoburger Wald) statt. Die Begehung startete vor dem Rathaus an der Großen Straße. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 10 Personen zusammen: Vertreterende der kommunalen Verwaltung, der Politik, Bürgerinnen und Bürger sowie Mitarbeitende der Planersocietät.

Abbildung 1: Routenverlauf der 2. Begehung in Dissen aTW (ca. 3 km)

### Fußverkehrs-Checks Niedersachsen 2024

#### Stadt Dissen a. T.W. – Entwurf der 2. Begehungsrouten Innenstadt



Kartengrundlage: OpenGeoData.NL o. M.    
Planersocietät  
Mobilität, Stadt, Dialog

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 ließen. Frau Thüning verweist zusätzlich auf die Dokumentation der Diskussion durch Protokoll und Fotos.

### Start der Begehung: Rathaus Dissen

Frau Thüning befragt die Teilnehmenden zu Beginn der Begehung zur Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit am Rathausplatz.

- Die Teilnehmenden bemängeln die Aufenthaltsqualität, da nicht ausreichend Sitzmöglichkeiten insbesondere auf Hauptfußwegen wie der Großen Straße vorhanden sind und die derzeitige Situation vor allem für Senioren wenig einladend ist. Zudem werden mehr schattenspendende Bäume für den Sommer gewünscht.
- Als größtes Problem wird der Kfz-Verkehr identifiziert. Die Große Straße wird vermehrt vom Durchfahrtsverkehr genutzt und das Tempolimit von 20 km/h wird oftmals überschritten. Darunter leidet auch die Aufenthaltsqualität auf dem Platz vor dem Rathaus.
- Im Bezug auf die Barrierefreiheit wird das Kopfsteinpflaster im gesamten Straßenraum kritisiert. Hierbei begrüßt Frau Thüning die Anwesenheit einer mobilitätseingeschränkten Person, die durch ihre Erfahrungen zu einer konstruktiven Ideensammlung beiträgt. Das teilweise lockere Kopfsteinpflaster macht die Befahrbarkeit mit Rollstuhl und Rollator unkomfortabel und kann besonders auch für sehingeschränkte Personen ein Sicherheitsrisiko darstellen. Hier wird der dringliche Wunsch nach ebenen, flachen und rutschfesten Oberflächen geäußert. Als gutes Beispiel aus anderen Städten führt Frau Thüning die Einrichtung eines Gehkomfortstreifen an. Es ist zu prüfen, ob bei Neu- und Umbaumaßnahmen die barrierefreie Gestaltung durch einen solchen Komfortstreifen durch die Verlegung von größeren, ebenen Platten auf Teilflächen möglich ist. Denkbar sind auch ein Abschleifen und Neuverfugen des bestehenden Pflasters.
- Zudem gibt es auf den Gehwegen Hindernisse wie anthrazitfarbene Fahrradständer im Gehwegraum, sowie dunkle Poller zwischen Straßenraum und Rathausplatz, die nicht gut ersichtlich sind. Diese seien einerseits für sehbeeinträchtigte Personen nur sehr schwer erkennbar und andererseits für Autofahrende schwer sichtbar, was laut Äußerungen zu einigen Unfällen zwischen dem Kfz-Verkehr und den Fahrradständern geführt hat. Ein Wunsch nach farblich markierten und mit Reflektoren ausgestatteten Pollern und Fahrradständern wird geäußert. Die Mitarbeitenden der Stadtverwaltung merken an, dass die Fahrradständer entlang der Gehwege aufgestellt worden sind, um zu verhindern, dass Autos auf dem Gehweg halten und parken, was nach wie vor oft zu beobachten ist.
- Ein weiterer Punkt ist die missbräuchliche Nutzung der Gehwege in der Großen Straße durch parkende und/oder anliefernde Fahrzeuge sowie Rad Fahrende. Die PKW halten und parken auf den Gehwegen, weil es bequemer ist, als 50 m vom nächsten Parkplatz zum Laden zu laufen. Rad Fahrende fahren auf den Gehwegen, weil die Fahrbahn in der

Großen Straße sehr eng und von vielen PKW befahren ist, sodass sie sich unsicher fühlen.

### Station 1: Kreisverkehr Dieckmannstraße

Die Route führt entlang der Großen Straße bis zum Kreisverkehr

- Auch hier ist das Kopfsteinpflaster eines der Hauptprobleme, da ein gewünschter Zebra-streifen über die Große Straße laut Stadtverwaltung so nicht umsetzbar ist. Als mögliche Lösung wird eine Asphaltierung in diesem Bereich diskutiert, was wiederum ein Zugeständnis für den Kfz-Verkehr wäre, was auch nicht wünschenswert ist. Außerdem wird eine Aufpflasterung oder farbliche Markierung von der Unteren Straßenverkehrsbehörde wahrscheinlich nicht bewilligt werden, da die Große Straße eine Tempo-20-Zone ist.
- Die Anwesenden berichten davon, dass die meisten Fahrrad Fahrenden den Kreisverkehr in der Dieckmannstraße aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens meiden und somit auf die straßenbegleitenden Gehwege ausweichen, was oftmals zu Nutzungskonflikten zwischen zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden führt.
- Frau Thüning erläutert, dass es sich bei der Dieckmannstraße und bei der Straße Auf der Worth um einen sehr engen Straßenraum handelt und es zudem an Markierungen auf der Straße fehlt, die den Radverkehr auf die Fahrbahn leiten.
- Ein Wunsch der Teilnehmenden nach einer eindeutigen Radverkehrsführung und allgemeinen Verkehrsberuhigung in der Großen Straße wird mehrfach geäußert

Abbildung 2: Teilnehmende diskutieren über die Situation am Kreisverkehr Dieckmannstraße



Quelle: Planersocietät

## Station 2: Dieckmannstraße/ Teutoburger Straße

Der weitere Routenverlauf führt entlang der Dieckmannstraße bis zur Abzweigung Teutoburger Straße.

- Als erstes sei anzumerken, dass dieser Straßenverlauf der Dieckmannstraße sehr kurvenreich und verschwenkt ist. Die Teilnehmenden äußern den Wunsch nach einer generellen Temporeduzierung auf Tempo 30 auf dem gesamten Innenstadtring. Die Mitarbeitenden der Stadt verweisen darauf, dass die Untere Straßenverkehrsbehörde für die Veranlassung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen zuständig ist und die Stadt Dissen aTW bereits hierzu im Austausch mit dem Landkreis ist, ob generell Tempo 30 in der gesamten Kernstadt durchgesetzt werden kann.
- Direkt vor der sehr beliebten Bäckerei Schmidt ist eine Querungsmöglichkeit für zu Fuß Gehende wünschenswert. Es ist zu prüfen, ob aufgrund der Kurvensituation ausreichende Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden bestehen, um an dieser Stelle ein Zebrastreifen einzurichten. Teilnehmenden merken an, dass ein Zebrastreifen aus ihrer Sicht unumgänglich ist, da es sich hierbei um eine hoch frequentierte Route für Einkäufer und Wandernde handelt, da Einzelhandelsläden auf der einen und der Teutoburger Wald auf der anderen Seite liegen.
- Mit Hinblick auf die vielen Wanderrouten im Umkreis werden deutliche Hinweisschilder und Richtungspfeile zu den verschiedenen Wanderrouten gewünscht. Des Weiteren wird der fehlende, östliche Gehweg in der Teutoburger Straße erwähnt.
- Als weiteres großes Problem, was die gesamte Dieckmannstraße betrifft, wird der rote Mehrzweckstreifen an den jeweiligen Straßenrändern genannt. Teilnehmende sind sich einig, dass dieser eher Verwirrung als Nutzen bringt. Es wird darauf hingewiesen, dass Rad Fahrende aus Sicherheitsgründen dazu neigen, rechtswidrig den Gehweg mitzunutzen, was zu Konflikten zwischen Radverkehr und Fußverkehr führt. Eine umfangreiche Lösung ist wünschenswert, da die Dieckmannstraße im Einzugsgebiet der Schule liegt und es deswegen gerade zu Stoßzeiten zu Konfliktsituationen zwischen den Verkehrsteilnehmenden kommt.
- Als Idee der Teilnehmenden wird die Einrichtung der Großen Straße in eine Einbahnstraße genannt, was für mehr Platz für Rad Fahrende sprechen würde, die Umsetzung ist laut Stadtverwaltung aber fraglich. Frau Thüning erwähnt, dass als langfristige Lösung der Radverkehr eindeutig durch den Einsatz von Markierungen auf die Straße geführt werden und der Mehrzweckstreifen langfristig zurückgebaut werden sollte.

Abbildung 3: Teilnehmende diskutieren über die Verkehrssituation vor der Bäckerei Schmidt



Quelle: Planersocietät

### Station 3: Dieckmannstraße (Haus Nr. 53)

Die Gruppe geht die Dieckmannstraße weiter und hält auf Höhe des Hauses Nr. 53.

- Auf diesem Streckenabschnitt der Dieckmannstraße werden die engen Gehwege erwähnt. Diese sind teilweise deutlich zu schmal, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen mit Rollator oder Rollstuhl. Aufgrund der eng an der Straße liegenden Bebauung ist die Breite der Gehwege schwer zu verändern. Zudem ist die Dieckmannstraße in diesem Abschnitt weiterhin sehr kurvig und schlecht einsehbar, was möglicherweise die Einrichtung einer Querungsmöglichkeit erschwert.
- Ein weiterer Kritikpunkt, der genannt wird, ist die fehlende optische Abgrenzung zwischen Gehweg und Mehrzweckstreifen. Beide Wege sind derzeit durchgehend in roter Farbe gepflastert, was oftmals zu Konflikten führt und auch schon zu schwerwiegenden Unfällen geführt hat.

- Frau Thüning zeigt anhand von mitgebrachten Karten, welche Gehwegbreiten zu Fuß Gehende benötigen, um komfortabel und sicher unterwegs zu sein. Sie erwähnt dabei die nach aktuellem Stand der Technik empfohlene Regelbreite von mindestens 2,50m für Gehwege. Aufgrund der Bestandsbebauung und des schmalen Straßenquerschnitts ist diese derzeit schwer umsetzbar. Die Anwesenden sind sich einig, dass der Mehrzweckstreifen sowie die Gehwege im Zuge einer Straßensanierung umgestaltet werden sollten.

Abbildung 4: Schmale Gehwegbreiten in der Dieckmannstraße (Höhe Haus Nr. 53)



Quelle: Planersocietät

Abbildung 5: Einseitiger Gehweg in der Dieckmannstraße



Quelle: Planersocietät

#### Station 4: Große Straße (Seniorenzentrum)

Die Route führt über den Kreisverkehr bis zum Seniorenzentrum.

- Frau Thüning merkt positiv an, dass an diesem Kreisverkehr taktile Bodenindikatoren sowie kontrastreiche Leitstreifen vorhanden sind, die die sichere Überquerung von Personen mit Seheinschränkung gewährleisten. Außerdem sind die Poller am Seniorenheim durch die kontrastreiche rot-weiß Markierung visuell gut sichtbar. Den Anwesenden fällt negativ auf, dass das im Kurvenverlauf in die Schützenstraße großfugig verlegte Kopfsteinpflaster für ältere und sehingeschränkte Menschen eine Gefahrenstelle darstellt. Zudem sind die Pflastersteine locker und uneben.
- Als weiterer negativer Punkt werden die Parkflächen hinter dem Gehweg am Seniorenzentrum vor der Deutschen Post Filiale aufgeführt. Diese schränken die Sichtbeziehungen der Zu Fuß Gehenden auf den Kfz-Verkehr ein.
- Ein Wunsch der Anwesenden ist es, ein Tempolimit von 30 km/h auf der Großen Straße ab dem Kreisel Richtung Borgholzhausen (stadtauswärts/stadteinwärts) einzuführen, um den Verkehrsbereich am Seniorenzentrum sicherer zu gestalten. Die Umsetzbarkeit muss geprüft werden.

Abbildung 6: Kopfsteinpflasterung im Kurvenbereich (links) sowie Parkflächen hinter dem Gehweg (rechts)



Quelle: Planersocietät



### Station 5: Westendarpstraße/Marktplatz (Kurve)

Vom Seniorenzentrum am Kreisverkehr geht es die Westendarpstraße entlang bis zum Willy-Schulte-Kindergarten.

- In Höhe der Kurve an der Straße „Marktplatz“ befindet sich eine hoch frequentierte Hausarztpraxis. Das davor bestehende, unebene Kopfsteinpflaster stellt für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen ein Hindernis dar. Zudem bemängeln die Teilnehmenden, dass an dieser Stelle eine geeignete Quermöglichkeit unmittelbar vor dem Altersheim fehlt.
- Die Teilnehmenden merken an, dass der Bereich um den Willy-Schulte-Kindergarten bisher keine großen Probleme darstellt. Allerdings wird auch geäußert, dass eine gewünschte Quermöglichkeit bisher von der Unteren Straßenverkehrsbehörde abgelehnt wurde. Da der Kindergarten genau zwischen zwei Kurvenbereichen liegt, ist eine Erhöhung der Aufmerksamkeit auf zu Fuß gehende und querende Kinder, beispielsweise mit Piktogrammen auf der Fahrbahn oder Beschilderungen sinnvoll.
- Die Anwesenden nennen als Idee eine Befragung der Eltern, um zu ermitteln, in welchem Bereich die Westendarpstraße zum Kindergarten gequert wird, um die Notwendigkeit einer Quermöglichkeit zu verdeutlichen. Die Verwaltung ergänzt, dass derzeit eine Zählung für den Radverkehr (Radverkehrskonzept) in unmittelbarer Nähe des Kindergartens stattfindet und die Ergebnisse gegebenenfalls eine gute argumentative Ergänzung sind.
- Von den Anwesenden der Verwaltung wird erläutert, dass es sich in dem Bereich des Kindergartens um eine baulich schwierige Stelle der Straße handelt und aufgrund der geringen Straßenraumbreite und der Kurven Maßnahmen nur eingeschränkt umsetzbar sind.

- Zusätzliche Kontrollen des parkenden Kfz-Verkehrs werden als nicht nötig eingeschätzt.

Abbildung 7: Wunsch nach einer Querungsmöglichkeit über die Westendarpstraße



Quelle: Planersocietät

### Station 6: Am Zuckerbrink

Als nächstes hält die Gruppe in der Straße Am Zuckerbrink, nahe der Kirche Sankt Mauritius.

- Eine mobilitätseingeschränkte Person unter den Teilnehmenden äußert, dass das Fortbewegen auf dem unebenen Kopfsteinpflaster und durch das Gefälle Richtung Westen sehr schwierig ist. Bei Nässe sind die Oberflächen des historischen Pflasters außerdem sehr rutschig. Der Seiteneingang der Kirche sei unter anderem deswegen relativ schwer für mobilitätseingeschränkte Personen zu erreichen. Als Idee zur Verbesserung wird der am Rathausplatz beschriebene Vorschlag von Frau Thüning, langfristig bei Um- und Neubaumaßnahmen einen „Gehkomfortstreifen“ einzurichten, wieder als positives Beispiel aufgefasst.

Abbildung 8: Kopfsteinpflaster mit Gefälle in der Straße Am Zuckerbrink



Quelle: Planersocietät

Die Gruppe geht weiter in Richtung Frommenhof. Dort erklären Mitarbeitende der Stadtverwaltung, dass sich hier in naher Zukunft viel verändere, da Fördermittel im Rahmen der Dorfentwicklung für die Umgestaltung des Parkplatzes beantragt worden sind. Außerdem wird es neue Fußwege entlang des Noller Bachs geben. Wann die Maßnahme durchgeführt werden kann, hängt davon ab, ob und wann die Fördermittel bewilligt werden (frühestens Sommer 2025).

### Station 7: Große Straße/Südstraße

Die Route verläuft am Kreisverkehr in der Dieckmannstraße entlang bis zur Einmündung der Großen Straße in die Südstraße.

- Die Anwesenden äußern, dass hier vor allem die Querungssituation über die Südstraße schwierig ist. Es handelt sich um einen sehr schmalen Gehweg, der zur Straße hin steil abfällt. Dies stellt eine Hürde für mobilitätseingeschränkte Personen dar. Außerdem ist das direkte Umfeld der Querung, sprich der Gehweg am Geschäft „Moden Borghaus“ durch Aufwurzeln in einem mangelhaften, nicht barrierefreien Zustand.
- Zudem kommt es nach Aussagen der Gruppe durch Rad Fahrende, die auf dem Gehweg fahren, zu Konflikten. Seitens der Stadt wird betont, dass eine eindeutige Führung und Markierung für Rad Fahrende auf der Straße in Zukunft geprüft wird. Als mögliche Idee zur Verbesserung der Querung nennt Frau Thüning die Einrichtung einer Gehwegüberfahrt über die Südstraße, um das Queren zu erleichtern und dem Fußverkehr Vorrang zu

gewähren.

- Die Stadt informiert darüber, dass die Einrichtung eines Zebrastreifens über die Große Straße (Kreisstraße K 335) in der Vergangenheit vom Landkreis Osnabrück nicht genehmigt wurde.

Abbildung 9: Querungssituation über die Südstraße (links) sowie Zustand des Gehweges vor dem Geschäft „Moden Borghaus“ (rechts)



Quelle Planersocietät

### Station 8: Weststraße

Die Gruppe macht ihren nächsten Halt in der Weststraße.

Laut den Anwesenden handelt es sich bei der Weststraße um eine recht unattraktive Straße, die derzeit von zu Fuß Gehenden wenig genutzt wird. Zudem lassen die vorhandenen schmalen Gehwege eine stärkere Nutzung derzeit nicht zu. Laut der Stadt gewinnt die Weststraße in Zukunft vermutlich an Bedeutung. Grund dafür ist die städtebauliche Entwicklung des Homann-Areals und die dadurch in den nächsten Jahren wichtige und kürzeste Wegeverbindung für Rad Fahrende und zu Fuß Gehende über die Weststraße ins Stadtzentrum. Die Straße steht darüber hinaus auch schon auf der Liste der Straßen, die naher Zukunft saniert werden sollen.

Abbildung 10: Schmale Gehwege in der Weststraße



Quelle Planersocietät

### **Station 9: Am Krümpel / Große Straße**

Die Route führt entlang der Straße Am Krümpel bis Kreuzung der Großen Straße.

- Frau Thüning erwähnt, dass diese Station schon Teil der 1. Begehung am 12.09. gewesen ist und die aktuelle Verkehrssituation schon umfangreich diskutiert wurde.
- Die Teilnehmenden sind sich einig, dass es sich hierbei um eine Gefahrenstelle handelt, die in der Vergangenheit bereits zu Fahrradunfällen geführt hat. Grund ist die schlechte Sichtbeziehung zwischen dem Kfz-Verkehr, den Rad Fahrenden und den zu Fuß Gehenden. Außerdem endet der Fahrradweg aus Richtung Bahnhof abrupt am Zebrastreifen. Zudem ist der Zwei-Richtungs-Radweg neben der Führung des Gehwegs und einer fehlenden Beschilderung und Markierung der Radverkehrsführung auf der Straße problematisch. Die schwierige Verkehrsführung ist unter den Verantwortlichen bereits bekannt und der Kreis Osnabrück hat weitere Schritte zur Verbesserung in Auftrag gegeben.

### **Verabschiedung & Ausblick**

Alle Anwesenden beenden die Begehung beim Startpunkt am Rathaus. Hier bedankt sich Frau Thüning bei allen Anwesenden für ihre Teilnahme und die rege Beteiligung. Sie fasst die gesammelten Punkte kurz zusammen, weist auf das weitere Vorgehen hin und lädt alle Teilnehmenden zum Abschlussworkshop des Fußverkehrs-Checks in Dissen am Donnerstag, den 07.11 ein.