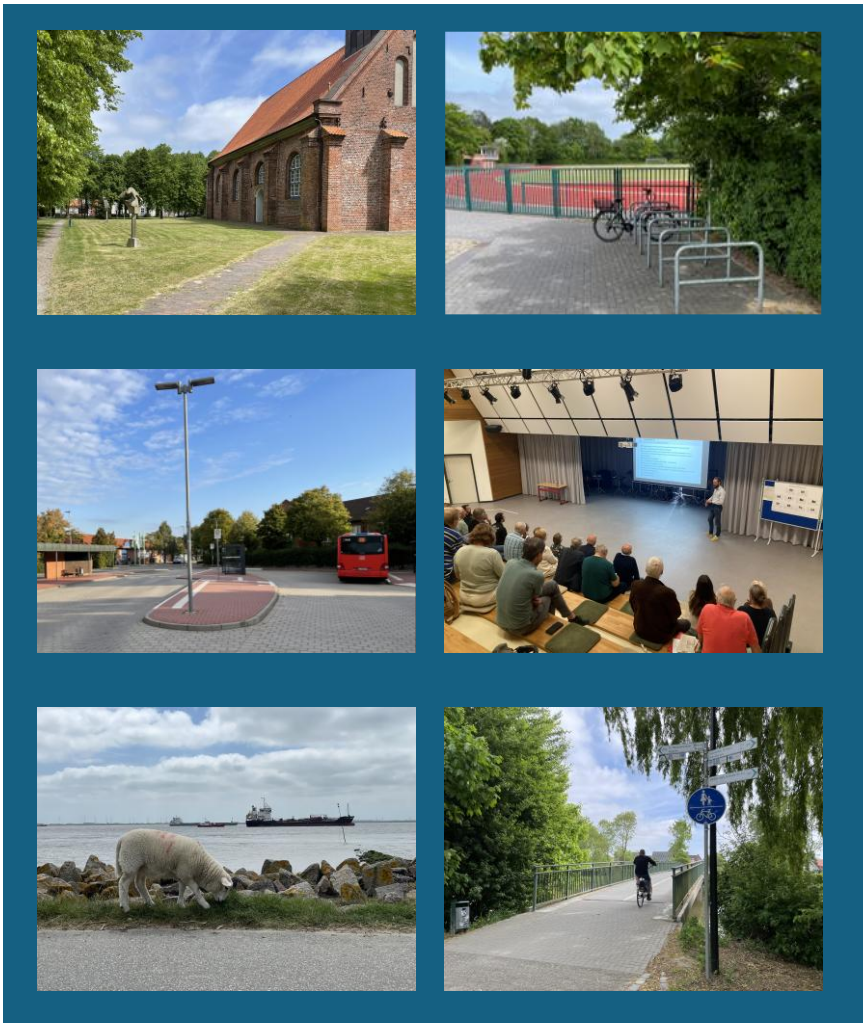


GESAMTSTÄDTISCHES VERKEHRS- UND MOBILITÄTSKONZEPT

FÜR DIE STADT BRUNSBÜTTEL

Schleswig-Holstein
Der echte Norden

STÄDTEBAU-FÖRDERUNG
von Bund, Ländern und Gemeinden

Kofinanziert von der Europäischen Union

Erstellt durch die:

Fair Spaces GmbH

Oberlandstraße 26-35
12099 Berlin

im Auftrag von:

Stadt Brunsbüttel Fachbereich 3/ Bauamt

Albert-Schweitzer-Straße 9, 25541 Brunsbüttel

Autor*innen:

Bjarne Lotze (Projektleitung), Sophia Heinisch (Projektmitarbeit)

03.09.2026, Berlin

1 INHALT

Abbildungsverzeichnis V

Tabellenverzeichnis VIII

Abkürzungsverzeichnis IX

1 Anlass und Aufgabenstellung 1

2 Grundlagenanalyse 3

2.1 Übergeordnete Ziele und Konzepte 3

2.2 Betrachtungsgebiet und Siedlungsstrukturen 5

2.2.1 Räumliche Einordnung 5

2.2.2 Verkehrliche Einordnung 8

2.3 Fußverkehr 9

2.3.1 Gebietsmerkmale 9

2.3.2 Defizite und Chancen 11

2.4 Radverkehr 13

2.4.1 Übergeordnete Ziele und kreisweites Radverkehrskonzept 13

2.4.2 Gebietsmerkmale 16

2.4.3 Wahrnehmung durch die Radfahrenden 17

2.4.4 Radtourismus 18

2.4.5 Defizite und Chancen 18

2.5 ÖPNV und Fährverkehr 21

2.5.1 Gebietsmerkmale 21

2.5.2 Busverkehr 21

2.5.3 Öffentlicher Schienenpersonennahverkehr 25

2.5.4 Fährverkehr 25

2.5.5 Defizite und Chancen 26

2.6 MIV 27

2.6.1 Gebietsmerkmale 27

2.6.2 Defizite und Chancen 30

2.7 Liefer- und Wirtschaftsverkehr ... 31
2.7.1 Gebietsmerkmale ... 31
2.7.2 Defizite und Chancen ... 33
2.8 Mobilitätsmanagement ... 34
2.9 Fazit Grundlagenermittlung ... 35
3 Fokusgebiete ... 37
3.1 Beamtenviertel ... 37
3.1.1 Begehung ... 39
3.1.2 Stellplatzanalyse ... 39
3.2 Brunsbüttel-Ort ... 43
3.2.1 Stadtteilspaziergang ... 45
3.2.2 Detailbetrachtung ... 45
4 Öffentlichkeitsbeteiligung ... 46
4.1 1. Runder Tisch ... 46
4.1.1 Rad- und Fußverkehr ... 47
4.1.2 MIV, Lieferverkehr, Parken ... 47
4.1.3 ÖPNV, Schulwegsicherheit, Verkehrssicherheit ... 48
4.2 Auftaktveranstaltung ... 49
4.3 2. Runder Tisch ... 51
4.3.1 Radverkehr ... 52
4.3.2 Autoverkehr ... 52
4.3.3 Fußverkehr, ÖPNV und Mobilitätsmanagement ... 53
4.4 Abschlussveranstaltung ... 54
4.5 Ergebnisse aus Beteiligungsformaten ... 54
5 Szenarien ... 56
5.1 Realistisches Szenario ... 57
5.2 Optimales Szenario ... 58
6 Strategisches Handlungskonzept ... 59
6.1 Maßnahmen Realistisches Szenario ... 65

6.2 Maßnahmen Optimales Szenario 115
6.3 Umweltauswirkung 140
7 Ausblick 141
Literaturverzeichnis VI
Anhang XI
Anhang 1: Protokoll Auftaktveranstaltung XI
Anhang 2: Protokoll Abschlussveranstaltung XI

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Arbeitspakete der Konzepterstellung 2
Abbildung 2: Konzepte der Datensichtung 3
Abbildung 3: Vereinfachte Flächenübersicht des Stadtgebietes von Brunsbüttel 5
Abbildung 4: Übersicht der Nutzungen im städtischen Brunsbüttel 6
Abbildung 5: Übersicht der Bevölkerungsfakten 7
Abbildung 6: Modal Split Kreis Dithmarschen 8
Abbildung 7: Übersicht Fußverkehr mit barrierefreien Querungen und Unfallorten 10
Abbildung 8: Geschwister-Scholl-Weg (Blickrichtung Nord) 12
Abbildung 9: Koogstraße (Blickrichtung Nord) 12
Abbildung 10: Gehweg Reichenstraße (Blickrichtung Nord) 12
Abbildung 11: Gehweg Mittelstraße (Blickrichtung Nord) 12
Abbildung 12: Querungsstelle Markt, Ecke Reichenstraße 12
Abbildung 13: Gehwegparken Delbrückstraße (Blickrichtung Süd) 12
Abbildung 14: Übersicht Radverkehr mit Gehwegfreigaben und Unfallorten 15
Abbildung 15: Touristische Radrouten in Brunsbüttel 18
Abbildung 16: Ostermoorer Straße (Blickrichtung Süd) 20
Abbildung 17: Unter Dem Deiche (Blickrichtung Südost) 20
Abbildung 18: Koogstraße (Blickrichtung Nord) 20

Abbildung 19: Koogstraße x Schulstraße 20
Abbildung 20: Veraltete Abstellanlage Markt 20
Abbildung 21: Umlaufsperren Anne-Frank-Weg-An der Sprante (Blickrichtung Süd) 20
Abbildung 22: Übersicht ÖPNV 22
Abbildung 23: Übersicht der Geschwindigkeitsbeschränkungen und MIV-Unfällen Brunsbüttel 28
Abbildung 24: Ladeinfrastruktur MIV Brunsbüttel 29
Abbildung 25: Übersicht Straßennetz 32
Abbildung 26: Lage der Fokusgebiete 37
Abbildung 27: Übersicht Beamtenviertel 38
Abbildung 28: Wurtleutetweute 39
Abbildung 29: Posadowskystraße (Blickrichtung Kautzstraße) 39
Abbildung 30: Markt in Richtung Reichenstraße 43
Abbildung 31: Oesterstraße 43
Abbildung 32: Übersicht Brunsbüttel-Ort 44
Abbildung 33: Ergebnisse der Beteiligung zu Defiziten (orangene Post-its) und Chancen (grüne Post-its) des Radverkehrs 47
Abbildung 34: Ergebnisse der Beteiligung zu Defiziten (orangene Post-its) und Chancen (grüne Post-its) des Kfz-Verkehrs 48
Abbildung 35: Ergebnisse der Beteiligung zu Defiziten (orangene Post-its) und Chancen (grüne, rote Post-its) des ÖPNV 49
Abbildung 36: Öffentlichkeitsveranstaltung am 29.09.2025 51
Abbildung 37: Ergebnis der Punktabfrage zu den Handlungsfeldern 51
Abbildung 38: Gegenüberstellung der Szenarien 56
Abbildung 39: Handlungsziele 59
Abbildung 40: Kategorisierung der Maßnahmen 60
Abbildung 41: Übersichtskarte Maßnahmenstandorte (Realistisches Szenario) 64
Abbildung 42: Praxisbeispiel Barrierefreie Querung 67

Abbildung 43: Barrierefreie Querung Koogstraße 69
Abbildung 44: Markt (K 75) Brunsbüttel 71
Abbildung 45: Am Katharinenkrug Brunsbüttel 73
Abbildung 46: Koogstraße Brunsbüttel 75
Abbildung 47: Praxisbeispiel Fahrradstraße 76
Abbildung 48: Umlaufsperre Anne-Frank-Weg Brunsbüttel 78
Abbildung 49: Praxisbeispiel baulich getrennter Radweg, Attilastraße Berlin 81
Abbildung 50: Ortseinfahrt Marner Chaussee/ Ochsenmarkt Brunsbüttel 83
Abbildung 51: Prinzipskizze Ortseinfahrt Brunsbüttel-Ort 83
Abbildung 52: Praxisbeispiel Fahrradbügel für Lastenräder Graz 86
Abbildung 53: Praxisbeispiel Fahrradzone Preetz 88
Abbildung 54: Praxisbeispiel Fahrradpiktogrammketten 91
Abbildung 55: Fahrplan 282 93
Abbildung 56: ZOB Brunsbüttel 95
Abbildung 57: Haltestelle Süderstraße Schnellbuslinie 97
Abbildung 58: Schulstraße Brunsbüttel 99
Abbildung 59: Karte des Schulumfeldes Boy-Lornsen-Grundschule mit Lösungsansätzen 100
Abbildung 60: Markierte Parkflächen südliche Wurtleutetweute 102
Abbildung 61: Sackstraße Brunsbüttel 104
Abbildung 62: Lösungsansatz Lückenschluss Tempo 30 Brunsbüttel-Ort 105
Abbildung 63: Markt Brunsbüttel 107
Abbildung 64: Grüner Weg Brunsbüttel, Ausweisung Kurzzeitparken 109
Abbildung 65: Mühlenberg Brunsbüttel 111
Abbildung 66: Kinder mit unterschiedlichen Fortbewegungsmitteln 113
Abbildung 67: Praxisbeispiel Fußgängerzone 117
Abbildung 68: Praxisbeispiel Fahrradbrücke 119
Abbildung 69: Praxisbeispiel Shared Space, Graz Sonnenfelsplatz 121
Abbildung 70: Kautzstraße 122

Abbildung 71: Praxisbeispiel Bikesharing, Seestadt Aspern 124
Abbildung 72: Beispielfoto Bus 126
Abbildung 73: Alter Bahnhof Brunsbüttel 131
Abbildung 74: Beispielfoto Carsharingfahrzeug 133
Abbildung 75: Beispielfoto Parkscheinautomat 135
Abbildung 76: Praxisbeispiel Parkplatzbelegung 137
Abbildung 77: Banner ‚Zu Fuß zur Schule' 138

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Handlungsbedarf an Kreis-, Landes- und Bundesstraßen im Radverkehrskonzept Dithmarschen (Stand 2023) 14
Tabelle 2: Übersicht der Busverbindungen in Brunsbüttel 24
Tabelle 3: Übersicht Kanalfähren 26
Tabelle 4: SWOT-Analyse der Grundlagenermittlung 35
Tabelle 5: Relevante Stellplatzschlüssel gemäß Stellplatzsatzung der Stadt Brunsbüttel 41
Tabelle 6: Erfasste Stellplätze im Beamtenviertel 42
Tabelle 7: Gegenüberstellung des erfassten Stellplatzangebots und des rechnerisch vorgesehenen Stellplatzbedarfs im Beamtenviertel 43
Tabelle 8: Übersicht der Maßnahmen (Kategorie A und B) und ihrer Wirkung in den Handlungszielen 62
Tabelle 9: Übersicht der Maßnahmen (Kategorie C) und ihrer Wirkung in den Handlungsziele 63

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
BMM	Betriebliches Mobilitätsmanagement
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EAR	Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FNP	Flächennutzungsplan
GIS	Geoinformationssystem
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
HOAI	Honoraranordnung für Architekten und Ingenieure
IEK	Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
Kfz	Kraftfahrzeug
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MVATT	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (Schleswig-Holstein)
ÖPNV	Öffentlicher Personen Nahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RVA	Radverkehrsanlagen
RV-Anteil	Radverkehrsanteil
RuDi	Rufbus Dithmarschen
SrV	Mobilität in Städten (System repräsentativer Verkehrsbefragungen)

SH	Schleswig-Holstein
StellplOG	Stellplatzortsgesetz
StVO	Straßenverkehrsordnung
SWOT	Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen), Threats (Risiken)
TB	Teilnehmende Beobachtung
UG	Untersuchungsgebiet
VwV StVO	Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrsordnung
WE	Wohneinheiten

1 ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG

Mobilität ist eine wichtige Grundlage für die Teilhabe am städtischen Leben. Sie entscheidet darüber, wie gut Arbeitsplätze, Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, medizinische Versorgung, Freizeitangebote und soziale Kontakte erreicht werden können. Gleichzeitig verursacht Verkehr Lärm, Luftschadstoffe, Flächenverbrauch und Treibhausgasemissionen und wirkt sich damit unmittelbar auf Umwelt, Klima und Lebensqualität aus. Städte benötigen dahingehend gesamtstädtische Konzepte, die langfristige Orientierung für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung geben. Brunsbüttel hat sich dieser Aufgabe 2025/ 26 mit dem vorliegenden Konzept angenommen.

Die Stadt verfügt durch ihre kompakte Siedlungsstruktur über gute Voraussetzungen für kurze Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad. Zugleich prägen besondere Rahmenbedingungen die Mobilität vor Ort: Der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) wirkt als räumliche Zäsur im Stadtgebiet und ist Ausgangspunkt für Brunsbüttel als Hafen-, Schleusen- und Industriestandort. Hinzu kommt, dass Brunsbüttel derzeit keinen eigenen Bahnanschluss im Personenverkehr besitzt und die Anbindung an das überregionale Schienennetz über Busverbindungen erfolgt.

Mit dem gesamtstädtischen Verkehrs- und Mobilitätskonzept soll ein strategischer Rahmen geschaffen werden: Wege sollen sicherer, klimafreundlicher, barriereärmer und für alle Bevölkerungsgruppen gut nutzbar sein. Dabei stehen insbesondere folgende Zielstellungen im Mittelpunkt:

- **Optimierung des Verkehrssystems unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten:** Entwicklung eines integrierten Verkehrssystems mit komfortablen und gut verknüpften Mobilitätsangeboten für alle Verkehrsteilnehmenden.
- **Reduzierung der Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV):** Entlastung der Innenstadt und der Ortsteile durch umweltfreundliche Verkehrsmittel, sowie die Vermeidung von Durchgangs- und Parkplatzsuchverkehren.
- **Veränderung des Mobilitätsverhaltens:** Ausbau bestehender Ansätze zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs.

Das Mobilitätskonzept wurde durch die Stadt Brunsbüttel extern beauftragt. Vonseiten der Stadtverwaltung war das Bauamt mit den Fachdiensten „Tiefbau“ und „Planung“ involviert. Das Konzept wurde von der Mobilitätsberatungsagentur fair spaces erarbeitet. Die Konzepterarbeitung erfolgte entlang der klassischen Schrittfolge für Mobilitätskonzepte von einer Grundlagenanalyse über eine Szenarienbetrachtung zum Handlungskonzept (s. Abbildung 1).

Zusätzlich erfolgte die Erarbeitung des Konzeptes unter der Einbindung relevanter Akteur:innen. Durch die öffentliche Beteiligung und gezielte Stakeholder:innenbeteiligung wurden örtliche Kenntnisse aufgenommen und Zielkonflikte frühzeitig diskutiert (s. Kap. 0).

1. Grundlagenanalyse und -bewertung
2. Entwicklung von Zukunftsszenarien
3. Erarbeitung des strategischen Handlungskonzepts inkl. Umsetzungsstrategie
4. Vertiefte Untersuchungen zum Beamtenviertel und Brunsbüttel-Ort
5. Kommunikations- und Beteiligungsprozesse
6. Dokumentation

Abbildung 1: Arbeitspakete der Konzepterstellung (Quelle: eigene Darstellung)

Neben der gesamtstädtischen Betrachtung wurde das Beamtenviertel und Brunsbüttel-Ort vertiefend untersucht. Im Beamtenviertel steht insbesondere die Organisation des ruhenden Verkehrs unter Beachtung des denkmalgeschützten Quartiers im Fokus (s. Kap. 3.1). In Brunsbüttel-Ort geht es um die Gestaltung von Straßen und Wegen zur Stärkung des historischen Ortskerns einschließlich des Marktplatzes als Aufenthalts- und Begegnungsraum (s. Kap. 3.2).

Abschließend wurden Maßnahmen entwickelt, welche auf die Zielstellungen eingehen und die fachlich tragfähig und vor Ort umsetzbar sind. Diese wurden entlang zweier Szenarien eingeordnet und in ein Handlungskonzept überführt (s. Kap. 6). Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept soll dazu beitragen, die Stadt verkehrssicherer, klimafreundlicher und lebenswerter zu gestalten und zugleich ihre Erreichbarkeit als Wohn-, Versorgungs-, Hafen- und Wirtschaftsstandort zu sichern.

Die Erstellung des Gesamtstädtischen Mobilitätskonzeptes für Brunsbüttel wird gefördert aus dem Landesprogramm Wirtschaft 2021-2027 mit Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung.

2 GRUNDLAGENANALYSE

Die Grundlagenanalyse wurde anhand der Sichtung vorhandener Daten inklusive einer Unfallanalyse sowie einer Vor-Ort-Begehung bzw. -Befahrung (mit der Stadtverwaltung am 26.08.2025) entwickelt. In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der Analyse zusammenfassend inklusive der Ergebnisse der ersten Beteiligungen dargestellt (s. Kap. 4.1 - 4.2). Zudem wurde eine zusammenfassende Präsentation zur Grundlagenanalyse der Stadt Ende 2025 vorgelegt und als Grundlage für das weitere Arbeiten abgestimmt.

2.1 Übergeordnete Ziele und Konzepte

Um das Mobilitätskonzept in Einklang mit bereits bestehenden Planungen zu entwickeln, wurden grundlegend weitere Konzepte der Stadt-, Raum- und Verkehrsplanung für Brunsbüttel, den Kreis Dithmarschen und landesweit für Schleswig-Holstein analysiert (s. Abbildung 2).

In der Grundlagenanalyse betrachtete Konzepte:

- Maßnahmenfahrplan für den Sektor Verkehr für das Klimaschutzprogramm 2030 der Landesregierung [Stand 2025]
- Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein [Fortschreibung 2021]
- Regionalplan Schleswig-Holstein Süd-West [In Überarbeitung]
- Landesweiter Nahverkehrsplan 2027 bis 2031 [Stand 2026]
- Brunsbüttel 2040 [Stand 2026]
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Brunsbüttel [Stand 2012]
- Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (IEK) „Brunsbüttel-Ort“ [Stand 2019]
- Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (IEK) „Beamtenviertel“ inkl. Gestaltungskanon [Stand 2017]
- Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 [Stand 2020]
- Radverkehrskonzept Dithmarschen [Stand 2023]
- Radwegekonzept Brunsbüttel [Stand 2023]
- Flächennutzungsplan Brunsbüttel [Stand 2026]

Abbildung 2: Konzepte der Datensichtung (Quelle: eigene Darstellung)

Brunsbüttel soll laut Landesentwicklungsplan als Mittelzentrum und als wichtiger Hafen-, Industrie- und Energiestandort gut und zuverlässig erreichbar bleiben. Neue Wohn-, Gewerbe- und Verkehrsflächen sollen aufeinander abgestimmt und möglichst sparsam entwickelt werden. Dafür gibt der Landesentwicklungsplan ein messbares Ziel vor: Bis 2030 soll die tägliche Neuinanspruchnahme von Flächen für Siedlung und Verkehr in Schleswig-Holstein auf unter 1,3 Hektar sinken. Langfristig strebt das Land eine Flächenkreislaufwirtschaft an, bei der möglichst keine zusätzlichen Freiflächen mehr verloren gehen (vgl. Landesentwicklungsplan SH, 2021, S. 355).

Auch der Klimaschutz gibt die Richtung vor. Schleswig-Holstein will bis 2040 treibhausgasneutral werden. Im Verkehrsbereich sollen unter anderem der Schienenverkehr gestärkt, Elektromobilität und alternative Kraftstoffe ausgebaut, die Radstrategie umgesetzt und Landstromangebote in den Häfen unterstützt werden. Für Brunsbüttel bedeutet dies, die Wege zur Arbeit, zum Hafen und zu den Industriegebieten zunehmend klimafreundlich zu gestalten und dafür Bus, Fahrrad, Bahn und emissionsarme Fahrzeuge besser nutzbar zu machen (vgl. Maßnahmenfahrplan Verkehr Klimaschutzprogramm, 2025).

Für den Radverkehr setzt die Radstrategie Schleswig-Holstein ebenfalls klare Ziele. Der Anteil des Fahrrads an allen Wegen soll deutlich steigen. Unter dem Leitbild „Vision Zero" sollen schwere Radverkehrsunfälle schrittweise reduziert werden. Vision Zero beschreibt das langfristige Ziel eines Straßenverkehrs ohne Getötete und Schwerverletzte. Bis 2030 sollen 25 Prozent der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt und die Zahl der Radverkehrsunfälle mit Getöteten oder Schwerverletzten gegenüber 2020 um 20 Prozent gesenkt werden. Die Strategie nennt zudem eine Platzierung Schleswig-Holsteins unter den drei führenden Bundesländern im Radtourismus (vgl. Radstrategie SH 2030, 2020, S12 ff.).

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept, kurz ISEK, richtet den Blick stärker auf die Stadt selbst. Die großen Entfernungen zwischen wichtigen Zielen und die Lage Brunsbüttels am Nord-Ostsee-Kanal stellen besondere Anforderungen an die Mobilität. Deshalb sollen die Stadtbereiche besser miteinander verbunden, das Fuß- und Radwegenetz ergänzt und wichtige Straßen und öffentliche Räume attraktiver gestaltet werden. Zugleich sollen der öffentliche Nahverkehr und die regionale Anbindung verbessert werden. Im Mittelpunkt stehen sichere, barrierefreie und gut verständliche Wege zwischen den Wohngebieten, dem Stadtzentrum, Brunsbüttel-Ort, den Schleusen sowie den Arbeitsplätzen im Hafen- und Industriegebiet. Mobilitätsplanung dient damit nicht nur der Erreichbarkeit, sondern auch der Verkehrssicherheit, der Teilhabe und einer höheren Aufenthaltsqualität in der Stadt (vgl. ISEK Brunsbüttel, 2012, S. 25 ff.).

2.2 Betrachtungsgebiet und Siedlungsstrukturen

2.2.1 Räumliche Einordnung

Brunsbüttel ist ein Mittelzentrum (vgl. Landesentwicklungsplan SH, 2021, Teil C). Zeitgleich treffen auch die Einordnungen Größere Kleinstadt (vgl. BBSR, 2024) und Städtischer Raum innerhalb einer peripheren ländlichen Region (vgl. RegioStaR, 2026) zu. Die Stadt übernimmt damit Versorgungs-, Arbeitsplatz- und Dienstleistungsfunktionen für ihr ländliches Umland mit einem besonderen verkehrlichen Anspruch an die regionale Erreichbarkeit als zentraler Ort.

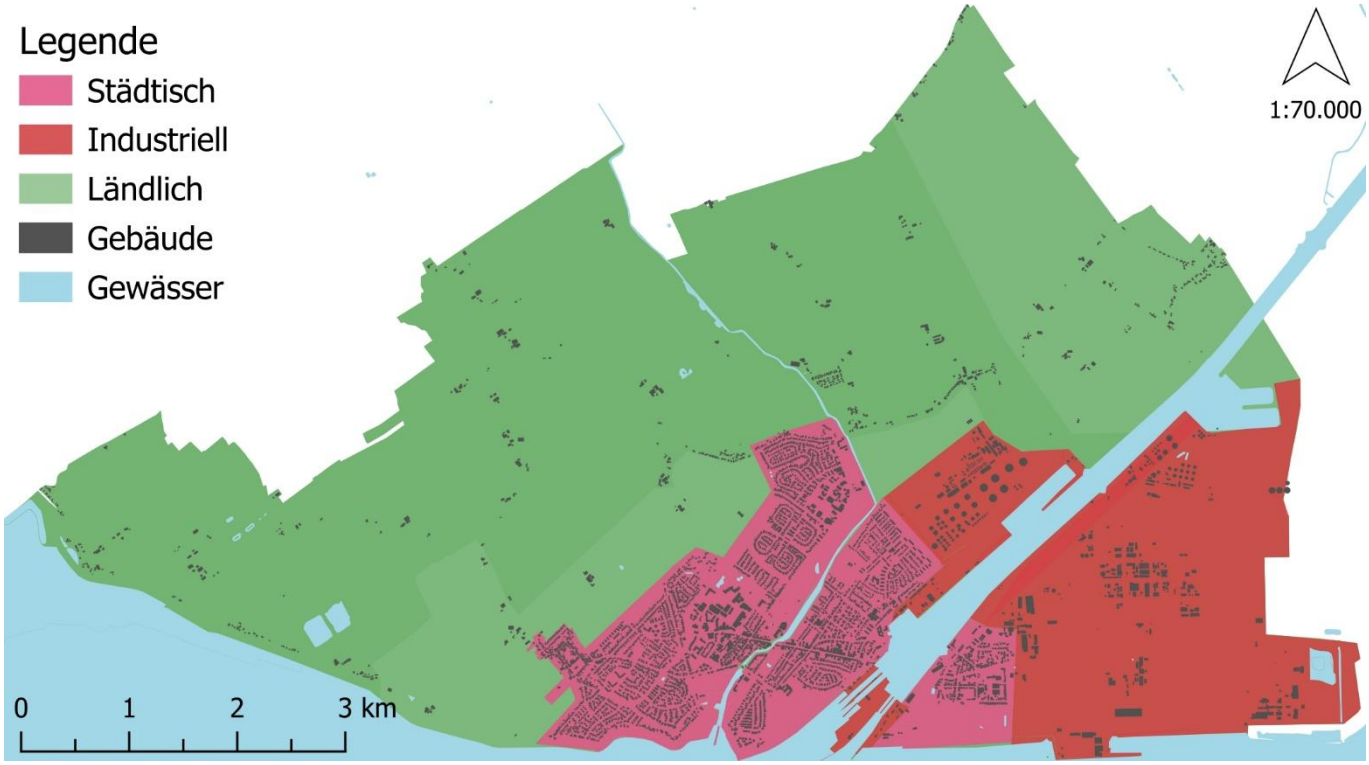


Abbildung 3: Vereinfachte Flächenübersicht des Stadtgebietes von Brunsbüttel (Quelle: Datengrundlage OSM; eigene Darstellung)

Am 31. Dezember 2024 lebten in Brunsbüttel 12.692 Menschen. Gegenüber 2011 war die Bevölkerungszahl 2023 um 0,7 Prozent gesunken, innerhalb der vorausgegangenen fünf Jahre jedoch um 0,8 Prozent gestiegen. Eine eindeutige längerfristige Entwicklungsrichtung zwischen Wachstum und Schrumpfung lässt sich daraus nicht ableiten (vgl. Statistikamt Nord, 2026, Zeitreihe).

Der Schwerpunkt des Wohnungsneubaus liegt im nordwestlichen Stadtgebiet. Das Baugebiet erstreckt sich zwischen Am Belmermoor, Olof-Palme-Allee und Sprante. Bereits erschlossene Bauabschnitte befinden sich unter anderem an der Erich-Kästner-Straße und am Selma-Lagerlöf-Ring. Weitere Wohnbaupotenziale stellt der Flächennutzungsplan nordwestlich von Am Boßelkamp und Am Belmermoor dar. Dabei handelt es sich teilweise um langfristige Entwicklungsreserven, für die noch kein unmittelbares Baurecht besteht (vgl. FNP Brunsbüttel, 2017)



Abbildung 4: Übersicht der Nutzungen im städtischen Brunsbüttel (Quelle: Datengrundlage OSM; eigene Darstellung)

Ein räumlicher Schwerpunkt der gewerblichen und industriellen Entwicklung liegt in Westerbüttel. Entsprechende Flächen befinden sich insbesondere nördlich der verlängerten Justus-von-Liebig-Straße sowie im Umfeld der Westerbütteler Straße, Volsenweg und B 5. Ein weiterer Gewerbestandort liegt in der Fortentwicklung des Industriegebietes Brunsbüttel-Süd.

Für die räumliche Einordnung entlang verkehrlicher Quell- und Zielgebiete lässt sich Brunsbüttel für die weitere Betrachtung in drei vereinfachte Zonierungen einteilen, wie in Abbildung 3 nachzuvollziehen. Den Mittelpunkt bildet das städtische Kerngebiet mit Wohnen, Gewerbe und Freizeitnutzung, gelegen großenteils im Norden des NOK, sowie des südlich des NOK gelegenen Stadtteils Brunsbüttel-Süd. Nördlich und westlich davon schließen großflächige ländliche Gebiete mit niedriger Siedlungsdichte an. Im Osten verteilt sich auf beide Seiten des NOK der industrielle Schwerpunkt und somit Arbeitsstandort.

- 12.651 Einwohnende (Stand 31.12.2023)
- Frauen: 49,4 %, Männer: 50,6 %
- Migrationsanteil: 11,7 %
- Geringster Anteil an der Bevölkerung: junge Menschen (18–29 J.): 12,0 %

- Größter Anteil an der Bevölkerung: ältere Menschen (65+): 27,1 %
- Durchschnittsalter: 47,4 Jahre
- Wanderungssaldo 2024: +77 je 1.000 Einwohnende

- BIP je erwerbstätiger Person: 95,94 Tsd. € (2022)
- Arbeitslosenquote: 5,8 % (2023)
- Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte je 100 Erwerbsfähige (*Brunsbüttel*): 67,31 (2023)
- Beschäftigte mit akademischem Abschluss: 8,92 % (2023)

- Beschäftigte mit Berufsabschluss: 69,02 % (2023)
- Beschäftigte ohne berufliche Qualifikation: 12,63 % (2023)
- Personen in sozialer Mindestsicherung: 8,62 % (2022)
- Grundsicherung im Alter (65+): 2,7 % (2023)

Abbildung 5: Übersicht der Bevölkerungsfakten (Quelle: Statistikamt Nord, 2026)

2.2.2 Verkehrliche Einordnung

Die Verkehrsflächen nehmen mit 356,87 ha 5,5 Prozent der Gesamtfläche vom Stadtgebiet Brunsbüttel (mit 6.520,62 ha) ein (vgl. Statistikamt Nord, 2026).

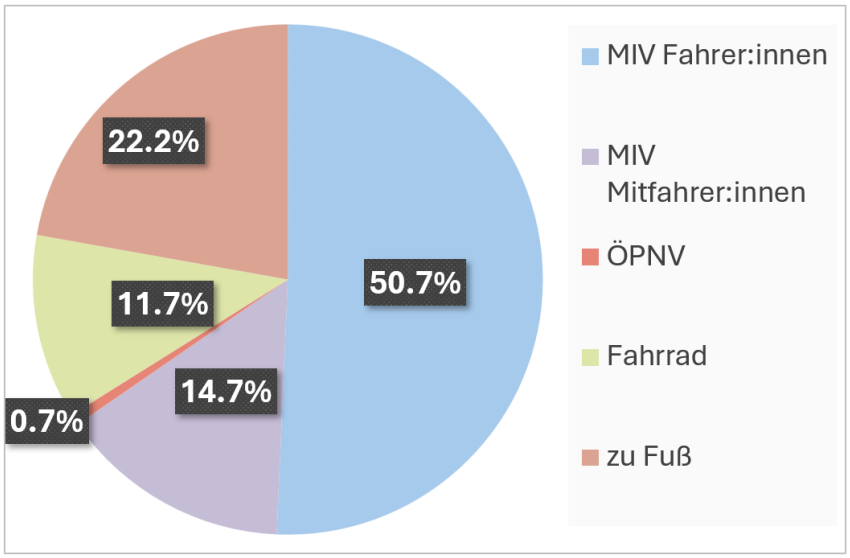


Abbildung 6: Modal Split Kreis Dithmarschen (Quelle: Radverkehrskonzept Dithmarschen)

Der Modal Split im Kreis Dithmarschen wird mit insgesamt 65,4 Prozent deutlich vom MIV geprägt, wobei 50,7 Prozent der Wege als Fahrer:in und weitere 14,7 Prozent als Mitfahrer:in zurückgelegt werden. Mit 22,2 Prozent erreicht der Fußverkehr einen vergleichsweise hohen Anteil, während das Fahrrad mit 11,7 Prozent ebenfalls eine relevante Rolle im Alltagsverkehr einnimmt. Der ÖPNV weist mit lediglich 0,7 Prozent einen sehr geringen Modal-Split-Anteil auf, was auf eine starke Pkw-Orientierung und eine geringe Bedeutung des öffentlichen Verkehrs im Untersuchungsgebiet hindeutet (s. Abbildung 6) (vgl. Radverkehrskonzept Dithmarschen, 2023, S. 20).

Der Industriestandort Brunsbüttel zieht insgesamt Pendelnde aus der Region an. Die Arbeitsplatzzentralität von 1,5 unterstreicht, dass Brunsbüttel mehr Arbeitsplätze bereitstellt, als allein durch die örtliche Erwerbsbevölkerung besetzt werden können. Rund 41 Prozent der Beschäftigten am Arbeitsort waren 2023 dem produzierenden Gewerbe zugeordnet. Täglich pendeln 5.400 Arbeitende nach Brunsbüttel ein, während andersherum nur 2.784 Pendelnde aus dem Stadtgebiet herauspendeln. Damit ergibt sich ein positives Pendelsaldo von 2.616 Pendelnden. Zusätzlich pendeln 3.642 Arbeitende innerörtlich.

Die Einpendelnden kommen zu über der Hälfte aus den Nachbargemeinden Burg-St. Michaelisdonn, Marne-Nordsee und Wilstermarsch. Über Zweidrittel aller Einpendelnden sind dabei männlich. Die 5 wichtigsten Auspendelgebiete sind in absteigender Reihenfolge Itzehoe, Hamburg, Marne-Nordsee, Burg-St. Michaelisdonn und Heide (vgl. Pendleratlas Deutschland, 2025).

2.3 Fußverkehr

2.3.1 Gebietsmerkmale

Brunsbüttel bietet grundsätzlich gute Voraussetzungen für den Fußverkehr. Die Wohngebiete nördlich des NOKs liegen überwiegend in einem Umkreis von etwa zwei Kilometern um die Koogstraße. Viele alltägliche Ziele können damit grundsätzlich zu Fuß erreicht werden. Aufgrund der teilweise aufgelockerten Siedlungsstruktur und der Trennung durch den Kanal gilt dies jedoch eingeschränkt für Brunsbüttel-Süd und die weiter außerhalb liegenden Arbeitsplätze.

Wichtige Ziele bündeln sich im zentralen Stadtgebiet. Dazu gehören die Koogstraße mit Einzelhandel und Gastronomie, das Neue Zentrum, der Von-Humboldt-Platz und die Einsteinstraße mit dem Elbeforum sowie öffentlichen Einrichtungen. Nördlich davon liegen mit dem Schulzentrum, der Stadtbücherei und Sportanlagen weitere Ziele mit hohem Fußverkehrsaufkommen. Besondere Anforderungen bestehen hier für Kinder und Jugendliche, ältere Menschen sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität. Die Schleusenstraße am Kanal sowie Teile des Von-Humboldt-Platzes und der Einsteinstraße sind als Fußgängerbereiche besonders auf Aufenthalt und langsame Mobilität ausgerichtet.

Weitere Ziele liegen außerhalb des Zentrums. Dazu zählen Brunsbüttel-Ort mit seinem historischen Platzensemble, die Jakobuskirche, das Heimatmuseum und gastronomische Einrichtungen sowie der Bürgerpark und die Deiche als wichtige Erholungsräume.

Eine besondere Stärke sind die zahlreichen kurzen Verbindungen zwischen Wohnstraßen und Quartieren. Diese „Schleichwege“ ermöglichen häufig direktere Wege als das Straßennetz und verlaufen weitgehend abseits des Autoverkehrs. Teilweise sind sie auch für den Radverkehr freigegeben. Dadurch können jedoch Konflikte entstehen, wenn die Wege schmal oder schlecht einsehbar sind. Neben diesen Schleichwegen teilt sich der Fußverkehr insbesondere entlang der Hauptstraßen den Seitenraum mit dem Radverkehr, auf vielen Strecken als Fußweg mit einer Freigabe für den Radverkehr.

Im Stadtgebiet wurden bislang 21 Querungsstellen nach aktuellen Standards mit differenzierten Bordhöhen von null und sechs Zentimetern barrierefrei ausgebaut (s. Abbildung 7). Viele weitere Übergänge sind mit Bordhöhen von etwa drei bis zehn Zentimetern lediglich eingeschränkt barrierearm. Für Menschen mit Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen oder Sehbehinderung bleiben deshalb Lücken bestehen. Neben abgesenkten Borden sind gut begehbare Oberflächen, taktile Elemente, ausreichende Sichtbeziehungen und kurze Querungswege entscheidend.



Abbildung 7: Übersicht Fußverkehr mit barrierefreien Querungen und Unfallorten (Quelle: Datengrundlage OSM; eigene Darstellung)

2.3.2 Defizite und Chancen

Für den Zeitraum 2022 bis 2024 wurden zehn Unfälle mit Beteiligung von Zufußgehenden erfasst (ausschließlich polizeilich erfasste Unfälle mit Personenschaden). Eine eindeutige räumliche Unfallhäufung ist daraus nicht erkennbar (s. Abbildung 7). Die geringe Fallzahl darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass insbesondere Querungsstellen, Schulwege, unübersichtliche Einmündungen und gemeinsam genutzte Flächen vorbeugend sicher gestaltet werden müssen (vgl. Unfallatlas Deutschland, 2026).

Der größte Konflikt liegt zwischen dem Fuß- und Radverkehr. Die Gehwege und Seitenräume sind vielerorts zu schmal für eine konfliktfreie gemeinsame Nutzung, zumindest insbesondere zu Zeiten mit hohem Schul- und Arbeitsverkehr morgens und nachmittags. In der Koogstraße wird das Gehen im Seitenbereich aufgrund von dort unzulässig fahrenden Radfahrenden als unsicher wahrgenommen. Einzeln wurde zudem auch rücksichtloses Verhalten auf E-Scootern angemahnt.

Gleichzeitig sind einige Seitenräume wie im historischen Brunsbüttel-Ort auch für die Nutzung nur für den Fußverkehr zu schmal angelegt. Die in aktuellen Richtlinien geforderten 2,50 Meter werden im Altbestand großflächig unterschritten. Hinzu kommen schadhafte oder unebene Oberflächen. Als weiterer Bedarf wurde ein Schutz der Überquerung am Ochsenmarkt und am Markt erkannt, der Ausbau der vorhandenen Querungen in barrierefreien Zustand an Kreuzungspunkten gefordert sowie eine zusätzliche Querungsmöglichkeit über die Olof-Palme-Allee benannt.

Auf der anderen Seite besitzt Brunsbüttel ein gutes Netz aus Schleichwegen, auf denen der Fußverkehr schneller zwischen Straßen wechseln kann. Dies unterstützt die Vorteile als Stadt der kurzen Wege. Zudem sind einige grüne Oasen wie der Bürgerpark insbesondere für den Fußverkehr erschlossen.

Konflikte mit Radfahrenden I:
Fußwege mit „Fahrrad frei“ und hoher Nutzung durch den Radverkehr



Abbildung 8: Geschwister-Scholl-Weg (Blickrichtung Nord) (Quelle: fair spaces)

Konflikte mit Radfahrenden II:
Fußwege mit illegaler Nutzung durch den Radverkehr



Abbildung 9: Koogstraße (Blickrichtung Nord) (Quelle: fair spaces)

Zu enge Gehwegbreiten:
Fehlender Sicherheitsraum, Breiten kleiner als zwei Meter



Abbildung 10: Gehweg Reichenstraße (Blickrichtung Nord) (Quelle: fair spaces)

Qualität der Oberflächenbelege:
im schlechten Zustand und nicht barrierefrei wegen Unebenheiten, Bewuchs oder kaputtem Belag.



Abbildung 11: Gehweg Mittelstraße (Blickrichtung Nord) (Quelle: fair spaces)

Fehlende barrierefreie Querungen:
Fehlende Absenkungen, eindeutige Übergänge oder taktile Markierungen



Abbildung 12: Querungsstelle Markt, Ecke Reichenstraße (Quelle: fair spaces)

Gehwegparken:
Eingeschränkter Bewegungsraum für Zufußgehende, Breiten kleiner als zwei Meter



Abbildung 13: Gehwegparken Delbrückstraße (Blickrichtung Süd) (Quelle: fair spaces)

2.4 Radverkehr

2.4.1 Übergeordnete Ziele und kreisweites Radverkehrskonzept

Die Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 will das Fahrrad als sicheres und alltagstaugliches Verkehrsmittel stärken. Im Mittelpunkt stehen ein höherer Radverkehrsanteil, weniger schwere Unfälle nach dem Leitbild „Vision Zero“ und eine stärkere Position Schleswig-Holsteins im Radtourismus (s. Kap. 2.1).

Das Radverkehrskonzept (RVK) des Kreises Dithmarschen von 2023 überträgt diese Ziele auf ein kreisweites Radverkehrszielnetz. Vorgesehen sind insbesondere Lückenschlüsse, die Sanierung und der Neubau von Radwegen, sichere Querungen, bessere Abstellmöglichkeiten und eine stärkere Verknüpfung mit Bus und Bahn. Die kommunalen Befragten schätzen ein Zuwachspotential für den Radverkehr im Alltags- und Freizeitbereich ein. In der RVK-Beteiligung wurden vor allem vom Autoverkehr getrennte Führungen, ein durchgängiges Radverkehrsnetz und Routen abseits stark befahrener Hauptstraßen gewünscht. Favorisierte Maßnahmen der RVK-Beteiligung sind die Instandsetzung sowie der Aus- und Neubau von Radwegen (vgl. Radverkehrskonzept Dithmarschen, 2023, S. 1 ff.).

Für Brunsbüttel weist das Konzept aufgrund der Einwohnerzahl, der zentralörtlichen Funktion und der Schulwege ein hohes Nachfragepotenzial aus (vgl. Radverkehrskonzept Dithmarschen, 2023, Pläne, S. 9 ff.). Die Maßnahmentabellen benennen 15 Handlungsbedarfe im Stadtgebiet (s. Tabelle 1), führen aber nur drei davon als nicht-priorisierte Maßnahmen weiter. Dazu gehören

- K 73 x Fritz-Staiger-Straße: eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h oder alternativ der Neubau einer Radverkehrsanlage zwischen Parkplatz Sasol und NOK,
- L 173 x Westerbelmhusener Straße: eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h und
- K 75 x Ochsenmarkt: ein sicherer Seitenwechsel an der Ortseinfahrt

(vgl. Radverkehrskonzept Dithmarschen, 2023, Maßnahmentabellen, S. 3 ff.).

Tabelle 1: Handlungsbedarf an Kreis-, Landes- und Bundesstraßen im Radverkehrskonzept Dithmarschen (Stand 2023) (vgl. Radverkehrskonzept Dithmarschen, 2023, Maßnahmentabellen, S. 17 ff.).

Nr	Straßenname	Von	Bis	Mängel	Sanierungs-bedarf
B 5	B 5	Kattrepel bzw. Stadtgrenze	Marner Chaussee	Unterschreitung von Radwegebreite um 31-60 cm	gering
L 138	Fritz-Staiger-Straße	Eddelak bzw. Stadtgrenze	Borsweg	Unterschreitung von Radwegebreite um < 30 cm	gering
L 143	Nordhusener Straße	Op'n Diek	B 5	Keine Radverkehrsanlage vorhanden	
L 173	Westerbelmhusener Straße	Wischweg bzw. Stadtgrenze	B 5	Keine Radverkehrsanlage vorhanden	
K 1	Ostermoorer Straße	Fritz-Staiger-Straße	Justus-von-Liebig-Straße	Keine Radverkehrsanlage vorhanden	
K 72	Ostermoorweg x Holstendamm	Ostermoorweg	K 74	Unterschreitung von Radwegebreite um 31-60 cm	gering bis hoch
K 73	Fritz-Staiger-Straße	Borsweg	Parkplatz Sasol	Unterschreitung von Radwegebreite um 31-60 cm	gering
K 73	Fritz-Staiger-Straße	Parkplatz Sasol	Kanalfähre	Keine Radverkehrsanlage vorhanden	
K 75	Marner Chaussee	B 5	Ortseinfahrt Brunsbüttel-Ort	Unterschreitung von Radwegebreite um 61-90 cm	gering bis mittel
K 75	Ochsenmarkt	Ortseinfahrt		Fehlendes sicheres Angebot zum Seitenwechsel	
K 75	Süderstraße x Hafenstraße	Am Doktorgraben	Unter dem Deiche	Erheblich eingeschränkte Belagsqualität	-
K 75	Kautzstraße	Koogstraße	Ostermoorer Straße	Erheblich eingeschränkte Belagsqualität	
K 75	Fährstraße	Hamburger Straße	Stadtgrenze	Unterschreitung von Radwegebreite um 31-60 cm, erheblich eingeschränkte Belagsqualität	Überwiegend mittel bis hoch
K 75	Fährstraße	Cuxhavener Straße	Hamburger Straße	erheblich eingeschränkte Belagsqualität	Sanierung 2025/2026
–	Westerbüttler Straße	Fritz-Staiger-Straße	Justus-Von-Liebig-Straße	Unterschreitung von Radwegebreite um 61-90 cm	gering

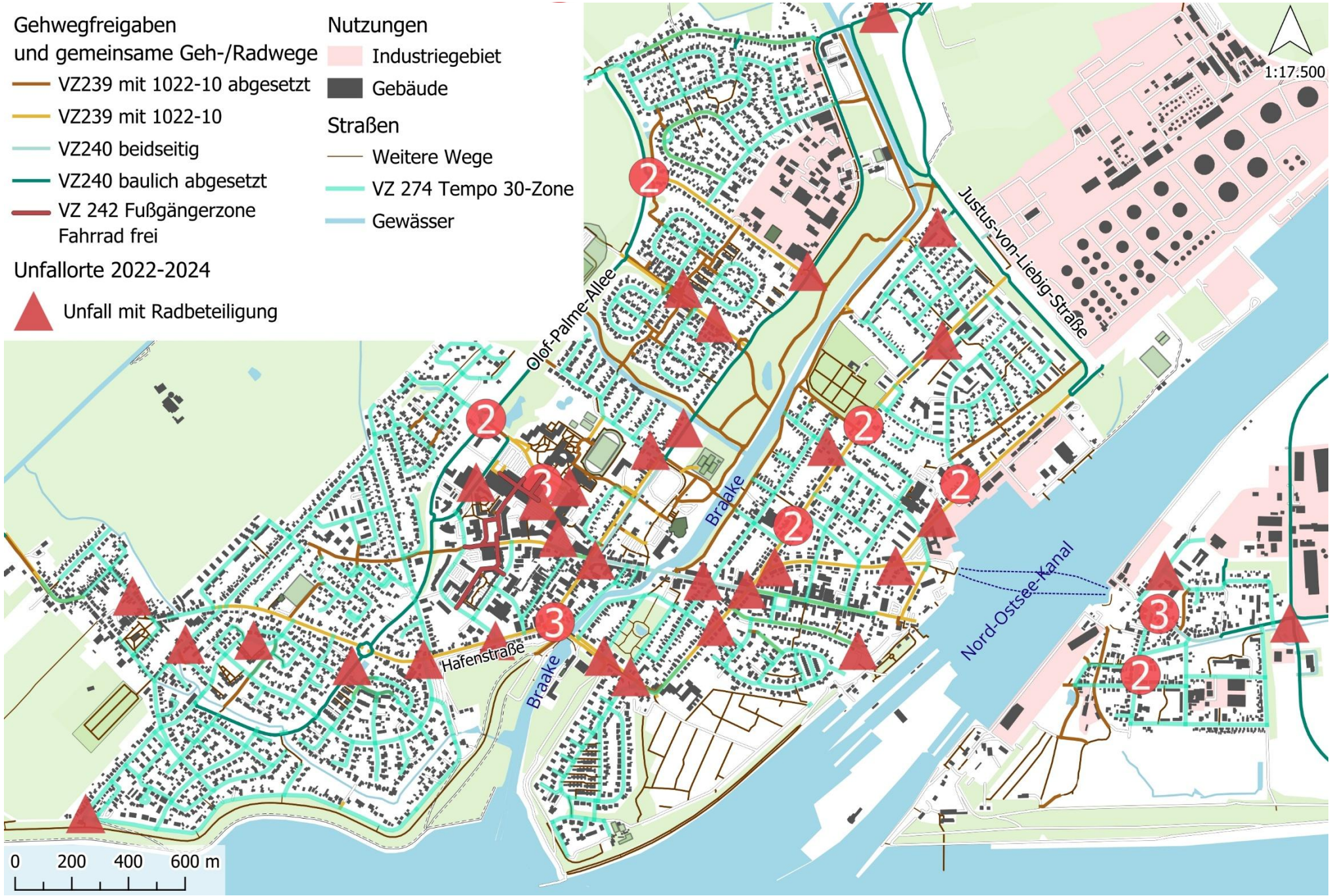


Abbildung 14: Übersicht Radverkehr mit Gehwegfreigaben und Unfallorten (Quelle: Datengrundlage OSM; eigene Darstellung)

2.4.2 Gebietsmerkmale

Brunsbüttel verfügt über günstige Voraussetzungen für den Radverkehr: kurze innerstädtische Entfernungen, eine weitgehend flache Topografie, sowie regionale und touristische Radrouten. Es existiert kein klar erkennbares Hauptnetz für den Radverkehr, jedoch sind die Wohngebiete fast ausschließlich gut befahrbare Tempo-30-Zonen. An den Hauptstraßen besteht eine uneinheitliche Führungsform, die teilweise eine hohe Überschneidung mit dem Fußverkehr als gemeinsamer Geh- und Radweg oder zugelassener Gehweg bieten (s. Kap. 2.3). Durch die gemeinsame Nutzung der Verbindungswege des Fußverkehrs entsteht innerhalb des städtischen Gebietes ein enges Radverkehrsnetz außerhalb der Autostraßen. Zwischen Böttcherstraße und Skatepark verbindet eine Rad- und Fußverkehrsbrücke das Netz zusätzlich (s. Abbildung 14).

Das 2022 begonnene und 2023 mit dem Kreis abgestimmte Radwegekonzept der Stadt Brunsbüttel ordnet vor allem die Führung des Radverkehrs neu, um Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr zu verringern. Gemeinsame Geh- und Radwege sollen nach dem Konzept nur an wenigen Stellen bestehen, etwa an der Olof-Palme-Allee. Auf vielen anderen Gehwegen ist das Radfahren lediglich durch das Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ zugelassen. Zufußgehende haben dort Vorrang, Radfahrende müssen Schrittgeschwindigkeit fahren und können alternativ die Fahrbahn nutzen.

Beim Wechsel von kleineren Wegen auf Hauptstraßen oder auch ins Nebennetz wird das Ende an einigen Standorten durch Umlaufsperren gesichert. Die Umlaufsperren weisen geringe Durchlassbreiten, uneinheitliche Standards und Erkennbarkeiten auf. Die Anlagen werden von Nutzenden als Drängelgitter wahrgenommen und sind für Lastenräder und Spezialräder teils kaum passierbar.

Im ländlichen Gebiet ist bis auf die Radwege entlang der Kreis- und Bundesstraßen die meiste Führungsform ein Mitfahren auf der Straße bei hohen Geschwindigkeiten bis Tempo 100, z.B. Groden.

Zu den aktuell in Umsetzung befindlichen Maßnahmen zählen Schutzstreifen in der Eddelaker Straße, einseitig in der Fährstraße ab 2026 und in der Koogstraße ab 2027 im Zusammenhang mit dem jeweiligen Straßenausbau vor (vgl. Radverkehrskonzept Brunsbüttel, 2025)

2.4.3 Wahrnehmung durch die Radfahrenden

Beim ADFC-Fahrradklima-Test 2024 bewerteten 128 Teilnehmende das Fahrradklima in Brunsbüttel mit der Gesamtnote 3,9 (bei einer schulnoten-ähnlichen Skala von 1-6). Damit liegt die Stadt knapp unter dem Durchschnitt vergleichbarer Orte bis 20.000 Einwohner von 3,8. Gegenüber 2022 hat sich die Bewertung leicht verschlechtert.

Als Stärken gelten die gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums mit der Note 2,4, das zügige Radfahren mit 2,5 und die Eignung des Fahrrads für Jung und Alt mit 2,7. Besonders schlecht werden die Oberflächen der Wege und die Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr mit jeweils 5,0 bewertet. Kritisiert werden außerdem die zuletzt wahrgenommene Radverkehrsförderung, zu schmale Wege, die Führung an Baustellen sowie Reinigung und Winterdienst. Das Sicherheitsgefühl erhält lediglich die Note 4,0. Ein öffentliches Fahrradverleihsystem wird dagegen als vergleichsweise wenig wichtig eingeschätzt. Der Test ist nicht repräsentativ, liefert mit 128 Rückmeldungen aber ein Stimmungsbild (vgl. ADFC-Fahrradklima-Test, 2025).

Die Meldungen über die Stadtradeln-App von 2022 bestätigen viele dieser Befunde. Häufig genannt wurden schadhafte und unebene Oberflächen, hohe Bordsteine und Sturzgefahren, unter anderem an der Fährstraße, Eddelaker Straße und Westerbütteler Straße. Weitere Hinweise betreffen unklare Vorfahrtsregelungen, schwer verständliche Führungen und fehlende sichere Querungen, besonders an der Olof-Palme-Allee und der Westerbütteler Straße. Hinzu kommen zu schmale oder zugewachsene Wege, Konflikte mit dem Fußverkehr, fehlende Abstellanlagen sowie Hindernisse an Deichwegen und Baustellen.

2.4.4 Radtourismus

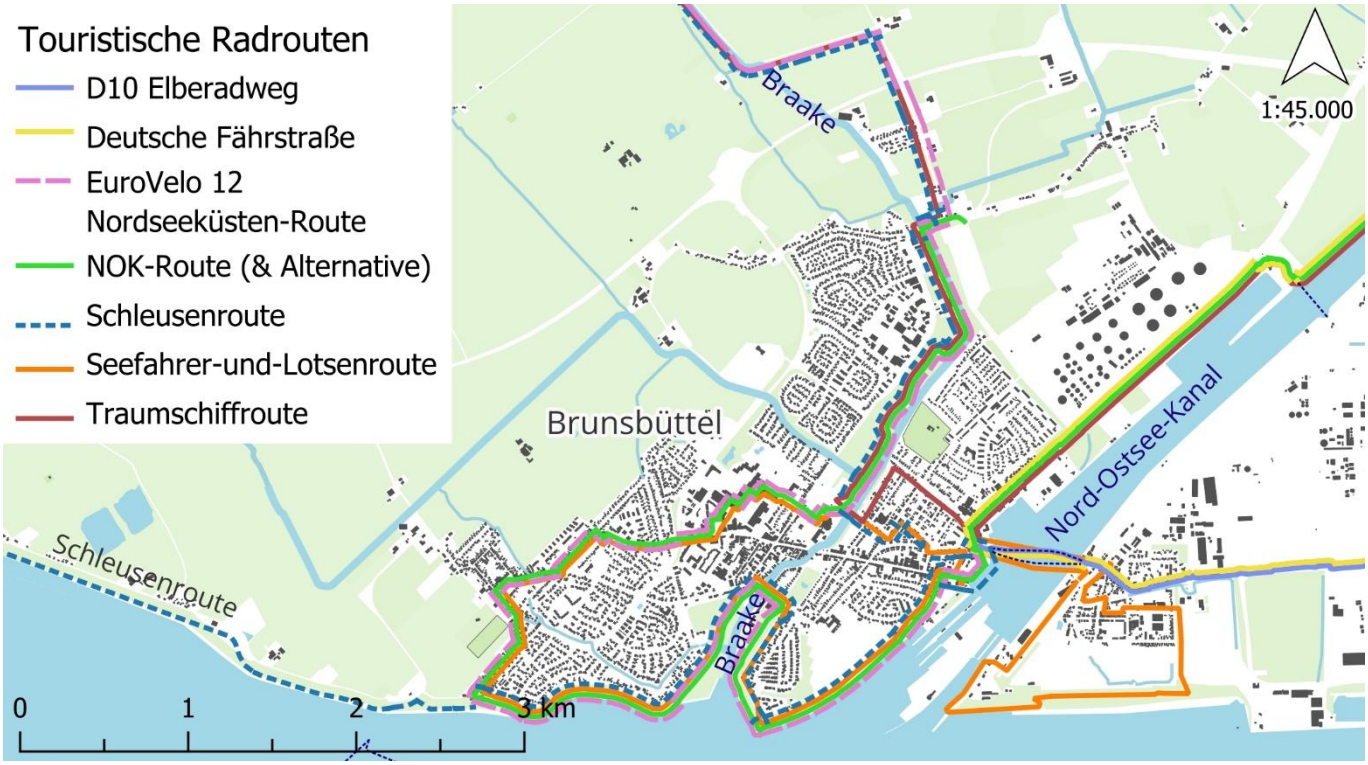


Abbildung 15: Touristische Radrouten in Brunsbüttel (Quelle: Datengrundlage OSM; eigene Darstellung)

Die Nordsee in Schleswig-Holstein ist die viertbeliebteste Radregion (vgl. ADFC-Radreiseanalyse, 2026, S. 8). Brunsbüttel ist durch seine Lage an Elbe und Nord-Ostsee-Kanal ein wichtiger Ausgangs-, Ziel- und Verknüpfungspunkt für den Radtourismus. Die Stadt wird von den vier überregionale Routen NOK-Route, Elberadweg, Deutsche Fährstraße und Nordseeküsten-Radweg gequert. Die NOK-Route beginnt in Brunsbüttel, der Elberadweg führt von hier in Richtung Glückstadt und Hamburg, und der Nordseeküsten-Radweg ist Teil des deutschen und europäischen Fernroutennetzes.

Ergänzt wird dieses Angebot durch örtliche und regionale Themenrouten. Die Routen erschließen vor allem die attraktiven Wasserlagen und touristischen Ziele. Serviceangebote wie eine Fahrradpumpstation am Rathausplatz und touristische Informationen unterstützen das Angebot.

2.4.5 Defizite und Chancen

Gute Bedingungen bestehen für den Radverkehr dort, wo er abseits stärker befahrener Hauptstraßen geführt wird, beispielsweise auf der Bojestraße als parallele Verbindung zur Wurtleutetweute. Deutliche Netzlücken zeigen sich dagegen wie an der Ostermoorer Straße, an der abschnittsweise weder Geh- noch Radwege bestehen und zudem ein sicherer Übergang zum

Radweg an der Justus-von-Liebig-Straße fehlt. Rund um das Schulzentrum treten besonders zu Schulbeginn und Schulschluss Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr auf.

Der Radverkehr leidet unter fehlenden adäquaten Radverkehrsanlagen bzw. -lösungen im Hauptnetz. An den Hauptstraßen z.B. entlang der K 75 (Sackstraße, Süderstraße) wechselt die Freigabe zur Mitbenutzung vom Gehweg und auf der Straße ist Tempo 50. Durch die Führung auf dem Gehweg folgen gefährliche Kreuzungssituationen (z.B. Hafenstraße x Albert-Schweitzer-Straße) und entsprechende Konflikte mit dem Autoverkehr wie knappe Überholabstände und Unsicherheitsgefühl auf der einen Seite. Auf der anderen Seite schaffen gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr im Seitenraum dort Konflikte wegen Platzmangel und der mangelnden Anpassung der Rad-Geschwindigkeiten (z.B. Anne-Frank-Weg). Auch leidet das Gesamtbild des Radverkehrs unter den uneinheitlichen Führungsformen und deren Beschilderungen. Ein klarer Vorrang für den Radverkehr durch Fahrradstraßen oder Fahrradzonen wird bisher noch nicht hergestellt (s. Abbildung 16Abbildung 21).

Wie beim Fußverkehr wurde zudem die Qualität der Oberflächenbelege, der schlechte Zustand der Wege und Engstellen genannt, was sich aufgrund großenteils gemeinsamer Infrastruktur im Seitenraum und gemeinsamen Wegen deckt.

Chancen bieten die geplanten Schutzstreifen z.B. in der Eddelaker Straße, der Fährstraße und der Koogstraße, da sie den Radverkehr sichtbarer auf der Fahrbahn führen und Konflikte auf Gehwegen verringern können. Der für den Kreis Dithmarschen gemessene Radverkehrsanteil von 11 Prozent wird in Brunsbüttel tendenziell höher liegen und stellt eine gute Basis für eine zunehmende Fahrradnutzung dar, da die sichtbare Nutzung wiederum neue Fahrradfahrer:innen anregt. Insbesondere die flächendeckenden Tempo 30 Zonen in Verbindung mit gemeinsam mit dem Fußverkehr genutzten Schleichwegen ermöglichen ein komfortables Fahren und zügige Verbindungen. Zugleich wird das Thema sowohl verwaltungsseitig durch kleine Maßnahmen wie Fahrradreparaturstationen und aus der Bevölkerung durch engagierte Initiativen vorangebracht.

Fehlende eigenständige Radverkehrsanlagen:
Fehlende Radwege und Mitbenutzung von Gehwegen



Abbildung 16: Ostermoorer Straße (Blickrichtung Süd) (Quelle: fair spaces)

Konflikte mit Zufußgehenden:
Fußwege mit Freigabe für den Radverkehr, sowie Gemeinsame Geh- und Radwege als Engstellen



Abbildung 17: Unter Dem Deiche (Blickrichtung Südost) (Quelle: Stadt Brunsbüttel)

Ungünstige Führungsformen:
Beidseitige Radwege, unklare Führungen und Markierungen, uneinheitliche Beschilderungen



Abbildung 18: Koogstraße (Blickrichtung Nord) (Quelle: fair spaces)

Konflikte mit dem Autoverkehr:
Gefährliche Kreuzungssituationen, gemeinsame Nutzung der Fahrbahn bei Tempo 50 +



Abbildung 19: Koogstraße x Schulstraße (Quelle: fair spaces)

Fehlende Fahrradabstellanlagen:
Fehlende Radverkehrsbügel an vielbesuchten Orten



Abbildung 20: Veraltete Abstellanlage Markt (Quelle: fair spaces)

Behindernde Umlaufsperren:
Schwer durchfahrbare oder nicht markierte Umlaufsperren



Abbildung 21: Umlaufsperren Anne-Frank-Weg-An der Sprante (Blickrichtung Süd) (Quelle: fair spaces)

2.5 ÖPNV und Fährverkehr

2.5.1 Gebietsmerkmale

Brunsbüttel verfügt über keinen Bahnhof mit Personenverkehr und erreicht in der Erreichbarkeitsanalyse des Landesweiten Nahverkehrsplans 2027 bis 2031 lediglich die Güteklasse D. Die Klassen reichen von A für eine sehr gute bis F für eine sehr schwache Anbindung (vgl. LNVP 2027–2031, 2026, S. 33). 2020 lebten rund 70 Prozent der Bevölkerung von Brunsbüttel in höchstens 600 Metern Luftlinie zu einer Haltestelle mit mindestens 20 täglichen Abfahrten (vgl. Deutschlandatlas, 2020) (s. Abbildung 22).

Der Regionale Nahverkehrsplan des Kreises Dithmarschen sowie die aktuellen Weiterentwicklungen im Busverkehr zielen auf ein attraktiveres und besser vernetztes ÖPNV-System ab. Dazu gehören die Sicherung der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum, die Verbesserung von Takt und Erreichbarkeit, barrierefreie Zugänge, flexible Bedienformen sowie eine engere Verknüpfung zwischen Bus- und Schienenverkehr.

Die Stadt Brunsbüttel kann Verbesserungen im ÖPNV anstoßen, über Linien, Takte und Anschlüsse jedoch nicht allein entscheiden, da hierfür insbesondere der Kreis Dithmarschen als Aufgabenträger, die SVG Südwestholstein ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft und die NAH.SH zuständig sind.

2.5.2 Busverkehr

Die Aussage des ISEK, der ÖPNV innerhalb der Stadt sei insgesamt schwach ausgebildet, bleibt in Teilen nachvollziehbar (vgl. ISEK, S. 9). Inzwischen bestehen auf den Achsen nach Heide und Itzehoe dichtere Angebote (s.).

Von den 41 Bushaltestellen im Stadtgebiet sind zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme zehn barrierefrei ausgebaut. Die barrierefreien Ausstattungen sind bislang nur entlang der Schnellbuslinie X60 vorhanden. Im übrigen Netz fehlen häufig Hochborde, taktile Leitelemente sowie standardisierte Ausstattungen. Haltestellen sind vielfach nur mit einem Haltestellenschild ausgestattet. Die Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen ist dadurch stark eingeschränkt.

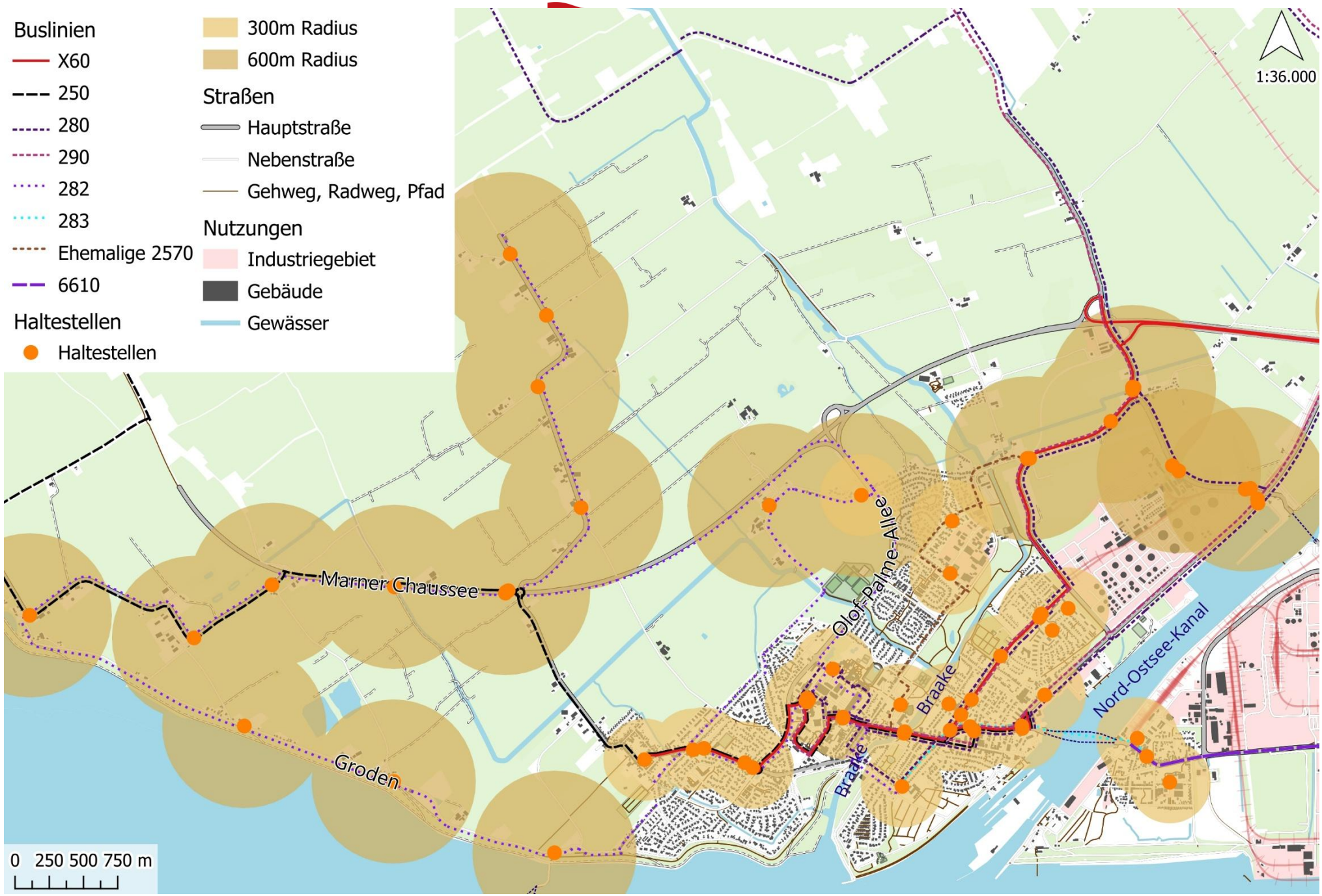


Abbildung 22: Übersicht ÖPNV (Quelle: Datengrundlage OSM; eigene Darstellung)

Die Expressbuslinie X60 ist die wichtigste direkte Verbindung Brunsbüttels zum Schienenverkehr Richtung Hamburg. Sie verbindet u.a. Brunsbüttel-Ort, den ZOB und die Kanalfähre Nord ohne Umstieg mit dem Bahnhof Itzehoe. Montags bis freitags fährt sie im Stundentakt vom frühen Morgen (4:39 ab Brunsbüttel; 5.32 Uhr ab Itzehoe) bis in den späten Abend (22.39 Uhr ab Brunsbüttel; 23.37 Uhr ab Itzehoe). Die Fahrzeit zwischen Brunsbüttel und Itzehoe beträgt je nach Haltestelle rund 45 bis 50 Minuten. Auch am Wochenende und an Feiertagen besteht ein nur geringfügig reduziertes Angebot.

Täglich nutzen mehr als 400 Fahrgäste die Linie. Seit Juli 2026 werden sechs neue barrierearme Hybridbusse eingesetzt, die unter anderem über hydraulisch unterstützte Heckträger für bis zu fünf Fahrräder oder E-Bikes verfügen.

Die Linie 250 bildet das Rückgrat des Busverkehrs nördlich des Nord-Ostsee-Kanals. Sie verbindet die Kanalfähre, den ZOB und Brunsbüttel-Ort weitgehend stündlich mit Marne, Meldorf und Heide und bietet damit als einzige Linie über weite Teile des Tages ein leicht verständliches Grundangebot durch eine klare Taktung und verständliche Linienverläufe. Die Linien 280 und 290 ergänzen die Erreichbarkeit von St. Michaelisdonn und Burg sowie der Arbeitsplätze in Westerbüttel, verkehren jedoch deutlich unregelmäßiger. Besonders die Linie 280 ist stark durch den Schülerverkehr geprägt, während die Linie 290 am Wochenende nur nach vorheriger RuDi-Anmeldung (RuDi: Rufbus Dithmarschen) genutzt werden kann.

Für Brunsbüttel-Süd übernimmt die Linie 6610 eine wichtige regionale Funktion. Sie stellt eine vergleichsweise regelmäßige Verbindung zu Wilster und zum Bahnknoten Itzehoe her und erschließt zugleich die Arbeitsplatzstandorte Covestro Industriepark und Kernkraftwerk. Schichtzeiten, weiträumige Betriebsareale und die Randlage vieler Arbeitsplätze erschweren eine wirtschaftliche Bedienung mit klassischen Linienbussen.

Die Linien 282, 283 und 284 ergänzen das Netz nur für besondere Verkehrsaufgaben. Die Linien 282 und 283 sichern die Schülerbeförderung; die Linie 284 bindet die Elbfähre lediglich mit einzelnen Fahrten an. Nachmittags wird der Schulbusverkehr laut Beteiligung als unzureichend wahrgenommen (vgl. NAH.SH, 2026).

Verbindungen zu wichtigen Bahnanknüpfungspunkten wie Heide und St. Michaelisdonn sind derzeit zeitlich wenig konkurrenzfähig. Die Verbindung nach Heide benötigt derzeit rund 82 Minuten bei stündlicher Bedienung, während die Fahrt mit dem Pkw etwa 45 Minuten beträgt. Die lange Reisezeit entsteht durch die Erschließung zahlreicher Orte entlang der Strecke.

Insgesamt verfügt Brunsbüttel auf den Achsen nach Heide und Itzehoe dennoch über ein vergleichsweise gutes lokales Angebot.

Tabelle 2: Übersicht der Busverbindungen in Brunsbüttel (Quelle: NAH.SH, 2026)

Linie	Verbindung und erschlossene Bereiche	Montag bis Freitag	Wochenende	Takt und Funktion
250	Kanalfähre Nord - ZOB - Jakobuskirche nach Marne - Meldorf - Heide	18 Fahrten je Richtung	13 (Sa) bzw. 7 (So) Fahrten je Richtung	Werktags weitgehend Stundentakt, am Wochenende Zweistundentakt
280	ZOB - Westerbüttel über Eddelak - St. Michaelisdonn nach Meldorf	6 Fahrten je Richtung	kein Angebot	Kein regelmäßiger Takt; stark auf Schul- und Pendelzeiten ausgerichtet, in Ferienzeiten stark reduziert
282	Westerbelmhusen - Mühlenstraßen - Belmermoor zu Schulcampus - Boy-Lornsen-Grundschule	morgens 2 Hinfahrten, (nach)mittags 4 Rückfahrten	kein Angebot	Nur an Schultagen verkehrender Schülerverkehr ohne festen Takt
283	Brunsbüttel-Süd - Fährstraße zur Boy-Lornsen-Grundschule - Schulcampus	4 Fahrten, davon eine Hinfahrt und drei Rückfahrten	kein Angebot	Nur an Schultagen, auf Unterrichtszeiten abgestimmt
284	Kanalfähre Nord - ZOB - Jakobuskirche zur Elbfähre	1 Fahrt je Richtung, nur Di., Mi. und Fr	1 Fahrt je Richtung sonntags	Sehr begrenztes Einzelangebot, kein regelmäßiger Takt
290	ZOB - Westerbüttel über Averlak - Kuden - Buchholz nach Burg	8 Fahrten je Richtung	7 Fahrten je Richtung nur als RuDi	Werktags unregelmäßig; am Wochenende Zweistundentakt als vorab zu bestellendes RuDi-Anruf-Linien-Taxi
6610	Brunsbüttel-Süd mit Bahnhofstraße, Covestro Industriepark und Kernkraftwerk über Wilster nach Itzehoe	10 Fahrten je Richtung	6 Fahrten je Richtung samstags & sonntags	Werktags zweistündlich und Stundentakt am Nachmittag, am Wochenende weitgehend Zweistundentakt;
X60	Jakobuskirche - ZOB - Kanalfähre Nord - Schlesierplatz - Westerbüttel nach Itzehoe	19 Fahrten je Richtung	17 (Sa) bzw. 18 (So) Fahrten je Richtung	Weitgehend Stundentakt vom frühen Morgen bis zum späten Abend; schnelle Hauptverbindung zum Bahnhof Itzehoe mit rund 45 bis 50 Minuten Fahrzeit

In Teilen des Stadtgebiets bestehen Lücken in der Buserschließung und unzureichende Bedienqualitäten. Der Nordwesten mit den Wohngebieten An der Sprante und Am Belmermoor ist bislang nur eingeschränkt angebunden. Die Ortsteile Groden und Westerbelmhusen werden derzeit lediglich mit wenigen Fahrten je Schultag bedient. Auch die Verbindung nach Burg weist insbesondere am Wochenende eine geringe Verfügbarkeit auf.

RuDi ergänzt den Linienverkehr in nachfrageschwachen Zeiten. Das Anruf-Linien-Taxi fährt zu festgelegten Fahrplanzeiten auf dem regulären Linienweg und bedient die vorhandenen Haltestellen, jedoch nur nach vorheriger Bestellung. Die Buchung ist rund um die Uhr online oder telefonisch zwischen 8 und 18 Uhr möglich und muss grundsätzlich spätestens 45 Minuten vor Fahrtbeginn erfolgen. Der Schleswig-Holstein-Tarif und das Deutschlandticket gelten auch im RuDi. Damit ist die einfachste Stufe eines sogenannten On-Demand-Verkehrs eingerichtet.

2.5.3 Öffentlicher Schienenpersonennahverkehr

Brunsbüttel besitzt derzeit keinen Personenbahnanschluss. Die nächstgelegene Möglichkeit, den Personenverkehr auf der Bahnlinie Hamburg–Westerland zu nutzen, bietet der 12 km entfernt gelegene Bahnhof St. Michaelisdonn. Die bestehenden Strecken auf beiden Seiten des NOK nach St. Michaelisdonn und Wilster werden ausschließlich im Güterverkehr genutzt. Der Landesweite Nahverkehrsplan 2027 bis 2031 enthält keine Maßnahme zur Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs nach Brunsbüttel.

Die für Brunsbüttel relevanten Bahnverbindungen sind die RE6 Westerland – Hamburg (Altona), RB61 Itzehoe – Hamburg (Hbf), RB62 Heide – Itzehoe. Alle drei haben ein Problem mit ihrer Pünktlichkeit; bei Werten von 76-82 Prozent Pünktlichkeit wegen Personalmangel und kritischem Zustand der technischen Infrastruktur (vgl. LNVP 2027–2031, 2026, S. 35 f.).

Der Nahverkehrsplan sieht jedoch Verbesserungen auf den für die Busanschlüsse wichtigen Bahnstrecken vor. Als gesetzte Angebotsmaßnahme soll die RB61 von Itzehoe nach Heide verlängert und die heutige RB62 ersetzen. Dadurch sollen Wilster, Burg, St. Michaelisdonn und Meldorf täglich durchgängige stündliche Direktverbindungen nach Hamburg erhalten. Vorgesehen sind außerdem die Elektrifizierung der Marschbahn zwischen Itzehoe und Westerland, sowie Planungen für weitere infrastrukturelle Verbesserungen (z.B. Streckenverkürzung Elmshorn – Itzehoe) sowie perspektivisch eine Beschleunigung des RE6. Für Brunsbüttel können dadurch die Anschlüsse über Itzehoe, Burg und St. Michaelisdonn attraktiver werden (vgl. LNVP 2027–2031, 2026, S. 64, 75 f. und 92 ff.).

2.5.4 Fährverkehr

Der Nord-Ostsee-Kanal teilt Wohn- und Arbeitsplatzstandorte räumlich voneinander. Die Kanalfähren Brunsbüttel und Ostermoor übernehmen deshalb eine zentrale Funktion im örtlichen Verkehrssystem. Die erste Fähre an der Fährstelle Brunsbüttel und die Fähre Ostermoor verkehren grundsätzlich rund um die Uhr. An der Fährstelle Brunsbüttel wird wegen des hohen Verkehrsaufkommens zeitweise eine zweite Fähre eingesetzt, im Sommer von 5 bis 23 Uhr und im Winter von 5 bis 22 Uhr. Die Überfahrten sind für Personen, Fahrräder und Kraftfahrzeuge kostenlos (s. Tabelle 3) (vgl. WSA Nord-Ostsee-Kanal, 2026).

Tabelle 3: Übersicht Kanalfähren (Quelle: WSA Nord-Ostsee-Kanal, 2026)

	Kanalfähre Brunsbüttel	Kanalfähre Ostermoor
Taktung	durchgängig	*April – Oktober:* • 05:00 – 23:00 Uhr *November – März:* • 05:00 – 22:00 Uhr
Preisgestaltung	kostenlos	kostenlos
Auslastung	*Stand 2018:* ca. 2.800 Kfz/ 24 Std.	*Stand 2018:* 700 Kfz/ 20 Std.

Die Fähren verbinden Brunsbüttel-Nord mit Brunsbüttel-Süd und den südöstlich gelegenen Industriearbeitsplätzen. Vereinzelte Beschwerden in der Beteiligung über Ausfälle und Unregelmäßigkeiten wurden aufgenommen. Bei Ausfällen oder Einschränkungen entstehen erhebliche Umwege, da keine feste Straßenquerung innerhalb des Stadtgebiets vorhanden ist. Damit bleiben die Kanalfähren ein entscheidendes Bindeglied zwischen den beiden Stadtseiten.

Vom Anleger Brunsbüttel Elbfähre werden einzelne Schiffsverbindungen nach Cuxhaven, Helgoland und Hamburg angeboten, die vorwiegend touristischen und freizeitbezogenen Zwecken dienen. Aufgrund der begrenzten Verkehrstage und fehlenden regelmäßigen Vertaktung sind sie nicht als Bestandteil der alltäglichen ÖPNV-Grundversorgung einzuordnen.

2.5.5 Defizite und Chancen

Der Stadt fehlt ein Anschluss an den schienengebunden ÖPNV. Schwächer ausgeprägt ist zudem die innerstädtische Flächenerschließung mit dem Bus, insbesondere das fehlende Angebot in den nordwestlichen Ortsteilen und die Bedienung der ländlichen Stadtteile außerhalb der Schulzeiten. Hinzu kommen lange Fahrzeiten insbesondere im Vergleich mit dem Auto. Es fehlt an barrierearmen Haltestellen, jedoch ist ein weiterer Ausbau angedacht.

Brunsbüttel verfügt mit der X60 nach Itzehoe und der Linie 250 nach Heide über zwei leistungsfähige regionale Hauptachsen. Als Chance ist die neu entwickelte Fahrradmitnahme zu sehen, diese verbessert insbesondere die Verknüpfung mit dem Bahnhof Itzehoe. Die zukünftige RB61 bringt eine durchgängige Pendelverbindung nach Hamburg an den näheren Bahnhof

St. Michaelisdonn. Zudem ist mit RuDi zumindest der Ansatz eines On-Demand-Systems bereits entwickelt.

2.6 MIV

2.6.1 Gebietsmerkmale

Der Pkw besitzt im Kreis Dithmarschen eine hohe Bedeutung für die Alltagsmobilität. Im März 2023 waren kreisweit 108.069 Pkw zugelassen, dies entspricht rechnerisch etwa 810 Pkw je 1.000 Personen. Der Wert liegt deutlich über dem bundesweiten Durchschnitt von 580 Pkw je 1.000 Personen im Jahr 2024 (vgl. Statistikamt Nord, 2026, Regionaldaten Dithmarschen).

Die B 5 ist die wichtigste überörtliche Straßenverbindung Brunsbüttels Richtung Wilster, Itzehoe und Hamburg mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von 9.978 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil von 7,1 Prozent (vgl. BASt, 2019, Dauerzählstelle Brunsbüttel Hochbrücke). Zwischen Brunsbüttel-Süd und Wilster-West ist ein dreistreifiger Ausbau mit wechselnden Überholfahrstreifen in Planung.

Nördlich des Kanals bilden die K 75 (u.a. Hafenstraße und Süderstraße, Sackstraße, Kautzstraße, Koogstraße) zusammen mit der Eddelaker Straße, Wurtleutetweute, Olof-Palme-Allee, Westerbütteler Straße, Ostermoorer Straße und Fritz-Staiger-Straße das Hauptstraßennetz. Die Koogstraße ist Geschäfts- und Aufenthaltsbereich, übernimmt mit ihrer zentralen Querung der Braake aber zugleich eine wichtige Netzfunktion. Die untere Koogstraße wird als zentraler Geschäftsbereich als Einbahnstraße geführt.

In Brunsbüttel-Süd sichern vor allem Fährstraße, Schleswiger Straße und Holstendamm die Erschließung und den Anschluss an die B 5. Die Kanalfähren Brunsbüttel und Ostermoor verbinden die Straßennetze beider Kanalseiten als einzige Querung außerhalb der B 5. Eine Fahrtdauer über die B 5 würde von Anleger zu Anleger sonst ca. 15 min benötigen.

Die wichtigste Netzveränderung ist die Verlängerung der Justus-von-Liebig-Straße. Sie schließt die Lücke zwischen Westerbütteler Straße und Fritz-Staiger-Straße x B 5, verbessert die Erschließung neuer Gewerbe- und Industrieflächen und soll Westerbüttel entlasten. Im Flächennutzungsplan wird noch eine Umgehungsstraße für Brunsbüttel-Ort von der Süderstraße parallel zur Marner Chaussee bis zur B 5 freigehalten, sowie eine weitere Spange für weitere Wohngebiete im Nordwesten. Die Umgehungsstraße ist ökonomisch und ökologisch in der Form aktuell nicht tragbar und wird daher im Folgenden nicht in die Betrachtung einfließen.



Abbildung 23: Übersicht der Geschwindigkeitsbeschränkungen und MIV-Unfällen Brunsbüttel (Quelle: Datengrundlage OSM; eigene Darstellung)

Das Hauptstraßennetz befindet sich überwiegend in einem guten Zustand. Die Eddelaker Straße wird gerade in Teilen erneuert, ein Ausbau der oberen Koogstraße beginnt im Frühjahr 2027; punktueller Sanierungsbedarf besteht vor allem im Nebennetz, beispielsweise in der Frischstraße (Sanierung geplant ab Fühjahr 2027) oder am Mühlenberg.

In Brunsbüttel-Ort treffen heutige Verkehrsanforderungen auf historisch gewachsene, teilweise beengte Straßenräume. Die K 75 (Ochsenmarkt, Reichenstraße, Markt) wird hierbei als schnellste Verbindung nach Marne wahrgenommen und hat dadurch hohe Verkehrsmengen sowie auch landwirtschaftlichen Verkehr, die sich durch den engen kurvigen Bereich ziehen. Die ländlichen Bereiche wie Groden und Westerbelmhusen werden dagegen durch längere Wege und geringe Netzdichte geprägt.

Die Verkehrsregelung folgt weitgehend der Funktion der Straßen. In den meisten Wohngebieten bestehen Tempo-30-Zonen. Auf den Hauptverkehrsstraßen und an den Ortseinfahrten gilt überwiegend Tempo 50. Im Umfeld der Schulen; Kitas und Seniorenheime unterstützen streckenbezogene Tempo-30-Regelungen die Verkehrssicherheit. Weiterhin gilt außerorts eine höhere zulässige Geschwindigkeit wie in der Ostermoorer Straße mit Tempo 70 oder Groden mit bis zu dem maximal zulässigen Tempo 100 (s. Abbildung 23).

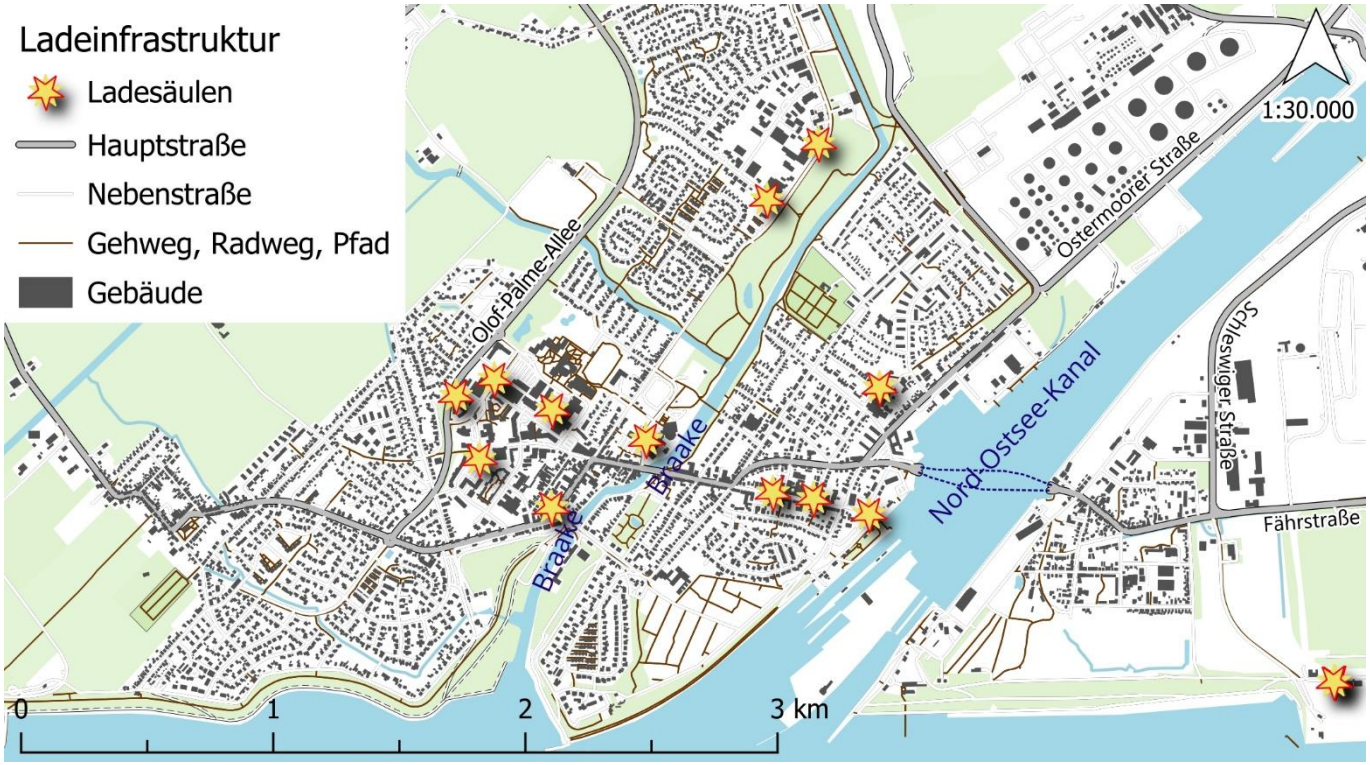


Abbildung 24: Ladeinfrastruktur MIV Brunsbüttel (Quelle: Datengrundlage OSM; eigene Darstellung)

Für den ruhenden Verkehr sind 13 öffentliche Parkplätze ausgewiesen, unter anderem am Elbdeich, in der Sackstraße, am Gustav-Meyer-Platz, an der Koogstraße und an der Ostermoorer

Straße. Der geplante Pendlerparkplatz am Volsenweg ergänzt das Angebot im Umfeld der Industriegebiete. Im Nebennetz besteht eine Mischung aus organisiertem und freien Straßenparken, teils im Bestand noch als Gehwegparken. Für Elektroautos bestehen zehn öffentlich ausgewiesene Ladestationen, sowie vier Schnelladesäulen des Anbieters EWE Go an der Olof-Palme-Allee (s. Abbildung 24: vgl. Stadt Brunsbüttel, 2026, E-Ladestationen). Brunsbüttel ist weiter im Deutschlandnetz als Suchraum für einen Schnellladestandort der Kategorie S mit vier Ladepunkten ausgewiesen; der Standort befindet sich derzeit im Status „in Planung“ (vgl. BMV, 2026, StandortTOOL).

Für das innerstädtische Straßennetz liegen keine flächendeckenden aktuellen Verkehrsmengen vor. Die untersuchten Knotenpunkte sind grundsätzlich leistungsfähig, unterscheiden sich aber in der Qualität des Verkehrsablaufs. Der Knoten Koogstraße x Eddelaker Straße wurde 2025 als leistungsfähig bewertet, aber es entstehen aber merkliche Wartezeiten. Die Knoten Fährstraße x Alte Chaussee und Eddelaker Straße x An der Sprante erreichen die Qualitätsstufe A und weisen quasi keine Wartezeiten auf (vgl. VTU Koogstraße, 2025).

Zwischen 2022 und 2024 wurden 130 Unfälle mit Pkw-Beteiligung erfasst. Davon entfielen 25 auf die K 75 und 19 auf die Olof-Palme-Allee; auffällig war zudem das Neue Zentrum. Mindestens drei Unfälle, sogenannte Unfallhäufungsstellen, traten jeweils an den Knoten Hafenstraße x Unter dem Deiche, Olof-Palme-Allee x Kopernikusstraße und Schmiedestraße x Olof-Palme-Allee auf. Der letztgenannte Knoten wurde inzwischen angepasst (vgl. Unfallatlas Deutschland, 2026).

Bis Ende 2025 bestand in Brunsbüttel das stationsgebundene Carsharing-Angebot„moiN, mobil im Norden“ der Stadtwerke Steinburg. Der Dienst wurde zum 31. Dezember 2025 eingestellt, weil Nachfrage und Wirtschaftlichkeit nach Angaben des Betreibers nicht ausreichten; damit besteht aktuell kein örtliches Carsharing-Grundangebot mehr (vgl. Stadtwerke Steinburg, 2025).

2.6.2 Defizite und Chancen

Die Bedeutung des Autos wird hier besonders durch die Verflechtungen mit dem ländlichen Umland, die räumlich verteilten Wohn-, Verpflegungs- und Arbeitsplatzstandorte sowie den deutlichen Einpendelüberschuss geprägt. Für die Innenstadt bedeutet dies Parksuchverkehre bei fehlendem Parkleitsystem. Zudem sind fehlende Parkmarkierungen und -regelungen auch ein Problem enger Straßen wie der Sackstraße. Es besteht aktuell zudem kein Carsharing-Angebot. Belastend ist für Brunsbüttel-Ort die hohe Verkehrsdichte, die insbesondere zur B 5 bzw. Richtung Marne pendelt.

Im Großteil des Stadtgebietes bestehen ausreichend Parkmöglichkeiten, zudem bereits ein anfängliches Netz aus E-Ladestationen. Das Hauptstraßennetz ist bis auf die Verbindung über den NOK per Fähre sehr gut auf die Hinleitung des Fernverkehrs zur B 5 ausgebaut.

2.7 Liefer- und Wirtschaftsverkehr

2.7.1 Gebietsmerkmale

Brunsbüttel ist über Straße, Schiene, Wasserstraße und Rohrleitungen an regionale und internationale Güterverkehrsnetze angebunden. Die Hafengruppe umfasst Elbehafen, Ölhafen und Hafen Ostermoor. Hinzu kommen der Binnenhafen und weitere betrieblich genutzte Hafenanlagen. Der Elbehafen verfügt bereits über ein Terminal für den Kombinierten Verkehr und ermöglicht den Umschlag von Ladeeinheiten zwischen Lkw, Bahn sowie See- und Binnenschiff. Damit bestehen grundsätzlich gute Voraussetzungen, längere Transportabschnitte von der Straße auf Schiene oder Wasserstraße zu verlagern.

Der Ölhafen dient vor allem dem Umschlag von Mineralölprodukten; der Hafen Ostermoor versorgt insbesondere die angrenzende chemische Industrie mit flüssigen und festen Gütern.

Die Güterbahnstrecke Wilster–Brunsbüttel ist eingleisig und nicht elektrifiziert. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist die Elektrifizierung von Itzehoe über Wilster bis zu einem Übergabebahnhof im Bereich des ehemaligen Bahnhofs Landscheide als vordringlicher Bedarf eingestuft. Dadurch sollen Güterzüge Brunsbüttel künftig durchgehend mit Elektrolokomotiven erreichen, ohne in Itzehoe auf eine Diesellokomotive umspannen zu müssen. Die weitergehende Variante eines zweigleisigen Ausbaus wurde untersucht, ist aber nicht Bestandteil des vordringlich eingestuften Projekts (vgl. Bundesverkehrswegeplan 2030, Projekt W 02).

Die örtliche Nutzung der Schiene wird zusätzlich durch die Führung über das Betriebsgelände von TotalEnergies erschwert. Eine weitere Güterbahnverbindung erschließt über St. Michaelisdonn das Sasol-Werk. Beide Strecken sind insbesondere für Industriegüter und Gefahrguttransporte von Bedeutung (vgl. ISEK 2012, S.35).

Straßenseitig sind Hafen- und Industrieflächen über die B 5 an die A 23 und den Raum Hamburg angebunden (s. Abbildung 25). Die geplante A 20 mit fester Elbquerung bei Glückstadt würde Brunsbüttel besser mit Niedersachsen verbinden und eine zusätzliche Ost-West-Verbindung abseits Hamburgs schaffen. Für den Elbtunnel liegt seit 2024 bestandskräftiges Baurecht vor; auch für den Abschnitt zwischen Glückstadt und der A 23 wurde im Februar 2026 der Planfeststellungsbeschluss erlassen, ein Baubeginn ist jedoch noch nicht festgelegt (vgl. Autobahn GmbH des Bundes, 2026).



Abbildung 25: Übersicht Straßennetz (Quelle: Datengrundlage OSM; eigene Darstellung)

Die 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel erhöht die Kapazität und Betriebssicherheit am westlichen Zugang des Nord-Ostsee-Kanals. Sie soll nach aktuellem Stand etwa 2027 für den Verkehr freigegeben werden. Damit sichert sie eine zentrale Güterverkehrsverbindung, über die 2024 rund 75,6 Millionen Tonnen transportiert wurden, und stärkt die Erreichbarkeit der Brunsbütteler Häfen und des regionalen Wirtschaftsraums (vgl. WNA Nord-Ostsee-Kanal, 2026).

Die Hafengruppe Brunsbüttel gehört nach Umschlagsmengen mit zu den wichtigsten Hafenstandorten. Der ChemCoast Park umfasst rund 2.000 Hektar und ist das größte Industriegebiet Schleswig-Holsteins. Nach aktuellen Standortangaben arbeiten dort rund 4.300 Beschäftigte in etwa 20 Unternehmen; im engeren Unternehmensnetzwerk des ChemCoast Parks sind 16 Betriebe der Chemie-, Energie- und Logistikwirtschaft organisiert. Dies erzeugt sowohl Güterverkehre als auch tägliche Beschäftigten-, Dienstleistungs- und Lieferverkehre.

Wirtschaftsverkehr umfasst neben Lkw, Güterzügen und Schiffen auch Kurier-, Handwerks-, Service- und Lieferfahrten. Für kurzfristige Liefer- und Abholvorgänge bestehen in Brunsbüttel bislang keine einheitlich ausgewiesenen Kurzzeitstellplätze oder Lieferzonen. Besonders in Geschäftsbereichen wie der Koogstraße können dadurch Konflikte mit Parken, Fuß- und Radverkehr entstehen.

Die räumliche Ausdehnung des Industriegebiets und die unterschiedlichen Werkzugänge stellen zugleich hohe Anforderungen an die Beschäftigtenmobilität.

2.7.2 Defizite und Chancen

Im Lieferverkehr fehlen bislang ausgewiesene Kurzzeitstellplätze und Lieferzonen, wodurch insbesondere in zentralen Geschäftsbereichen Konflikte mit Parken, Fuß- und Radverkehr entstehen können. Der Wirtschaftsverkehr profitiert dagegen von der guten Anbindung der Hafen- und Industrieflächen an B 5, Güterbahn sowie See- und Binnenschifffahrt. Die verlängerte Justus-von-Liebig-Straße kann die Erschließung verbessern und Westerbüttel von Durchgangsverkehren entlasten. Weitere Chancen bieten die geplante Elektrifizierung der Güterbahn und das vorhandene Terminal für den Kombinierten Verkehr, da sie eine stärkere Verlagerung längerer Transporte auf Schiene und Wasserstraße ermöglichen.

2.8 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement bündelt organisatorische, kommunikative und betriebliche Maßnahmen, um Wege einfacher, sicherer und umweltverträglicher zu gestalten. In Brunsbüttel zeigen sich dafür sowohl auf kommunaler Ebene als auch bei einzelnen Unternehmen konkrete Ansätze.

Ein Beispiel für betriebliches Mobilitätsmanagement ist Brunsbüttel Ports. Seit 2015 nutzt das Unternehmen Fahrräder als Alternative zu Pkw für Wege auf dem weitläufigen Hafengelände. Heute stehen mehr als 50 Betriebsräder zur Verfügung, darunter E-Bikes und Lastenräder für den Transport von Material. Ergänzt wird das Angebot durch über 70 Abstellmöglichkeiten, Umkleiden, Reparaturangebote, Schulungen und ein bezuschusstes Dienstradleasing. Die betriebliche Pkw-Flotte konnte dadurch reduziert werden. Brunsbüttel Ports erhielt 2024 den Goldstatus als fahrradfreundlicher Arbeitgeber und wurde 2025 für das Projekt „Frischluftdienstwagen“ im Bundeswettbewerb „Arbeitswege gestalten. Mobil in ländlichen Räumen“ ausgezeichnet (vgl. Mobilikon, 2025).

Die Stadt Brunsbüttel ist Mitglied der kommunalen Arbeitsgemeinschaft RAD.SH und nutzt damit ein landesweites Netzwerk für Beratung, Wissenstransfer und Öffentlichkeitsarbeit zum Fuß- und Radverkehr. Eine sichtbare Maßnahme ist die regelmäßige Teilnahme am STADTRADELN. Im Jahr 2026 legten 523 aktive Teilnehmende in 34 Teams rund 113.551 Kilometer zurück. Beteiligt waren unter anderem Schulen, die Stadtverwaltung sowie Unternehmen wie Sasol, Covestro, Brunsbüttel Ports und F. A. Kruse. Die Aktion verbindet damit kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement (vgl. STADTRADELN Brunsbüttel, 2026).

Weitere Einzelmaßnahmen im kommunalen Mobilitätsmanagement sind die Unterstützung des Radverkehr durch das Stadtmanagement mit Informationen und kleineren Serviceangebote wie der Fahrradpumpstation am Rathausplatz in der Koogstraße oder auch die Ausarbeitung dieses integrierten Mobilitätskonzeptes. Insgesamt besteht in Brunsbüttel noch kein eigenständiges, institutionell gebündeltes Mobilitätsmanagement.

2.9 Fazit Grundlagenermittlung

Stärken

- Kompakte Kernstadt mit kurzen Wegen zu Zentrum, Schulen und Versorgung
- Flache Topografie als gute Voraussetzungen für den Fuß- und Radverkehr
- Komfortable und direkte Erreichbarkeit des Zentrums durch zahlreiche Tempo-30-Zonen und Nebenstraßen mit dem Fahrrad
- X60 nach Itzehoe und Linie 250 nach Heide als tragende regionale Busverbindungen
- Kostenlose Kanalfähren als wichtige Verbindung
- Überwiegend leistungsfähiges und gut erhaltenes Hauptstraßennetz
- Trimodale Anbindung der Häfen über Straße, Schiene sowie See- und Binnenschifffahrt
- Erste konkrete Erfahrungen mit kommunalem und betrieblichem Mobilitätsmanagement

Schwächen

- Teilweise schmale, unebene oder nicht barrierefreie Geh- und Radwege
- Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr durch unklare oder gemeinsam genutzte Flächen
- Lückenhafte Busanbindung einzelner Wohngebiete und ländlicher Ortsteile
- Hohe Abhängigkeit von den Kanalfähren bei Wegen zwischen Nord- und Süd-Brunsbüttel bei gleichzeitiger räumlicher Trennung zwischen Wohngebieten und vielen Arbeitsplatzschwerpunkten
- Beengte Straßenräume in Brunsbüttel-Ort und punktueller Sanierungsbedarf im Nebennetz
- Fehlender Personenbahnhof
- Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen noch nicht flächendeckend

Chancen

- Ausbau sicherer, durchgängiger und barrierefreier Fuß- und Radverbindungen
- Neuordnung der Radverkehrsführung
- Bessere Verknüpfung von Bus, Fahrrad, Fähre und Bahnanschlüssen
- Verlängerung der Justus-von-Liebig-Straße zur Entlastung Westerbüttels und besseren Industrieanbindung
- Elektrifizierung der Güterbahn zur Stärkung klimafreundlicher Transportketten
- Grundlegendes Netz an E-Ladestationen

Risiken

- Zunehmende Flächenkonkurrenz zwischen Verkehr, Aufenthalt und Grünflächen bei steigendem Flächenverbrauch
- Steigende Verkehrsbelastung durch neue Industrie-, Energie- und Gewerbeansiedlungen
- Stärkere Belastung einzelner Straßen und Knoten bei wachsendem Verkehr auf der B 5
- Weiterhin geringe Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV auf schwächer bedienten Verbindungen
- Verzögerungen bei übergeordneten Infrastrukturvorhaben wie A 20 und Bahnausbau

Tabelle 4: SWOT-Analyse der Grundlagenermittlung

Überblicksartig lässt sich mithilfe einer sogenannten SWOT-Analyse ein Zwischenfazit der Grundlagenanalyse ziehen (s. Tabelle 4). Eine SWOT-Analyse bündelt die Ergebnisse der Grundlagenanalyse, indem sie vorhandene Qualitäten (Strengths / Stärken), bestehende Defizite (Weaknesses / Schwächen), künftige Entwicklungsmöglichkeiten (Opportunities /Chancen) und mögliche äußere Hemmnisse (Threats /Risiken) zusammenfasst und gegenüberstellt.

Brunsbüttel besitzt durch seine kompakte Kernstadt, die flache Topografie und die vielen Tempo-30-Zonen grundsätzlich gute Voraussetzungen für eine stärkere Nutzung des Fuß- und Radverkehrs. Das Hauptstraßennetz ist überwiegend leistungsfähig, während die Buslinie X60, die Linie 250 und die kostenlosen Kanalfähren wichtige regionale und innerstädtische Verbindungen sichern. Eine besondere Stärke des Wirtschaftsstandortes ist die trimodale Anbindung der Häfen über Straße, Güterbahn sowie See- und Binnenschifffahrt.

Die Qualität der Verkehrsangebote ist räumlich unterschiedlich. Engstellen, schlechte Oberflächen und fehlende Barrierefreiheit erschweren einzelne Fuß- und Radwege. Gleichzeitig werden einige Wohngebiete und ländliche Ortsteile nur eingeschränkt vom Busverkehr erreicht. Hinzu kommen die starke Abhängigkeit von den Kanalfähren bei der räumlichen Trennung durch den NOK sowie der fehlende Personenbahnhof als Anschluss für Pendler:innen.

Besondere Chancen liegen in durchgängigen Fuß- und Radwegen, einem verständlicheren Busangebot, barrierefreien Haltestellen und besseren Übergängen zwischen Fahrrad, Bus, Fähre und Bahn.

Neue Industrie- und Energieprojekte können zusätzliche Verkehrsbelastungen erzeugen, bevor die erforderliche Infrastruktur bereitsteht. Zudem besteht auch weiterhin das Risiko eines nicht konkurrenzfähigen ÖPNV-Angebotes.

3 FOKUSGEBIETE

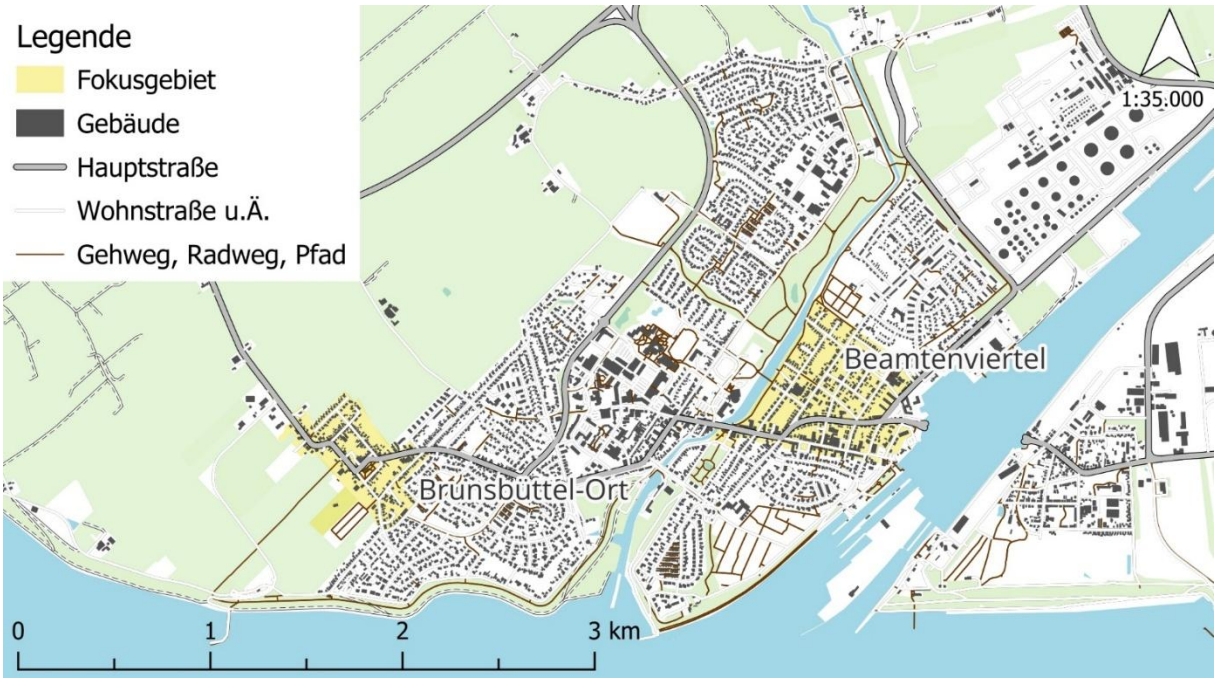


Abbildung 26: Lage der Fokusgebiete (Quelle: Datengrundlage OSM; eigene Darstellung)

Im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes wurden die beiden Sanierungsgebiete „Beamtenviertel und angrenzende Straßen“ sowie „Brunsbüttel-Ort“ vertieft untersucht (s. Abbildung 26). Die Auswahl der Fokusgebiete knüpft an die bestehenden städtebaulichen Entwicklungsprozesse der Stadt Brunsbüttel an und wurde durch den Auftraggeber vorgegeben. Für das Beamtenviertel wurde im Jahr 2018 eine Sanierungssatzung beschlossen, für Brunsbüttel-Ort im Jahr 2021. Ziel der Sanierungsverfahren ist es, bestehende städtebauliche Missstände zu beheben und die jeweiligen Gebiete nachhaltig aufzuwerten (vgl. §§ 1, 5 Satzung „Beamtenviertel und angrenzende Straßen“; §§ 1, 5 Satzung „Brunsbüttel-Ort“).

Vor diesem Hintergrund wurden die beiden Sanierungsgebiete im Rahmen des Mobilitätskonzeptes hinsichtlich ihrer verkehrlichen Situation und der daraus resultierenden Handlungsbedarfe vertieft betrachtet. Die Ergebnisse bilden eine Grundlage für die Entwicklung und räumliche Konkretisierung von Maßnahmen, die sowohl verkehrliche als auch städtebauliche Entwicklungsziele unterstützen.

3.1 Beamtenviertel

Das Beamtenviertel entstand zwischen 1909 und 1914 im Stil der englischen Gartenstadt. Das Gebiet liegt in unmittelbarer Nähe zum Nord-Ostsee-Kanal und wurde ursprünglich als Siedlung für die dort beschäftigten Kanallotsen und -beamten errichtet (s. Abbildung 27).



Abbildung 27: Übersicht Beamtenviertel (Quelle: Datengrundlage OSM; eigene Darstellung)

Die historische Siedlungsstruktur und die städtebauliche Gestaltung prägen das Gebiet bis heute (s. Abbildung 28Abbildung 29) (vgl. complan Kommunalberatung GmbH, 2017, S. 5).



Abbildung 28: Wurtleutetweute (Quelle: fair spaces)



Abbildung 29: Posadowskystraße (Blickrichtung Kautzstraße) (Quelle: fair spaces)

3.1.1 Begehung

Zur vertieften Untersuchung der verkehrlichen Situation wurde am 27.08.2025 eine Vor-Ort-Begehung des Sanierungsgebietes durchgeführt. Dabei wurden insbesondere die vorhandenen öffentlichen und privaten Stellplatzangebote erfasst und räumlich verortet. Die erhobenen Daten dienten als Grundlage für die anschließende Stellplatzanalyse.

Neben der Erfassung des Stellplatzangebotes wurden die verkehrlichen Rahmenbedingungen und Auffälligkeiten aufgenommen (s. Kap. 2.4 - 2.9). Die Ergebnisse der Begehung wurden anschließend mit öffentlich verfügbaren Bestandsdaten (OpenStreetMap, Google Maps) und den Anforderungen der Stellplatzsatzung der Stadt Brunsbüttel abgeglichen (vgl. Stellplatzsatzung Brunsbüttel).

3.1.2 Stellplatzanalyse

Im Rahmen der Stellplatzanalyse wurde zunächst der Stellplatzbestand an öffentlichen und privaten Stellplätzen im Beamtenviertel durch eine Vor-Ort-Erhebung erfasst und kartiert. Ergänzend wurden öffentliche Stellplätze mit fehlenden Bodenmarkierungen, anhand von Kartenmaterial und den Maßvorgaben der Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) ermittelt. Hierfür wurde pro Stellplatz eine Länge von 5 m für die Berechnung herangezogen (vgl. FGSV, 2005, S. 22). Der auf dieser Grundlage ermittelten Stellbestand ist insoweit als Näherungswert zu verstehen,

dass für eine exakte Ermittlung ergänzende Bestandsunterlagen der jeweiligen Grundstückseigentümer:innen erforderlich wären.

Für die Ermittlung des theoretischen Stellplatzbedarfs wurde die Stellplatzsatzung der Stadt Brunsbüttel herangezogen. Diese legt für unterschiedliche Nutzungsarten entsprechende Stellplatzschlüssel fest (vgl. § 4 Abs. 1 Stellplatzsatzung Brunsbüttel).

Eine Besonderheit im Beamtenviertel besteht hinsichtlich der unterschiedlichen Anforderungen an Stellplätzen innerhalb des Untersuchungsgebietes. Während für den überwiegenden Teil des Beamtenviertels die allgemeinen Vorgaben der Stellplatzsatzung gelten, unterliegen die Kautzstraße und die Koogstraße als Bestandteile des Kernstadtbereichs den reduzierten Anforderungen. Für den Kernstadtbereich gilt eine Reduzierung der nach Stellplatzsatzung ermittelten Stellplatzzahl auf 70 Prozent (vgl. § 5 Abs. 1 Stellplatzsatzung Brunsbüttel). Für die dort ansässigen gastronomischen Betriebe und Einzelhandelsnutzungen wurde der rechnerische Stellplatzbedarf daher gesondert auf Grundlage der für den Kernstadtbereich geltenden Vorgaben ermittelt (vgl. § 4 Abs. 1 Stellplatzsatzung Brunsbüttel).

Für das Beamtenviertel sind insbesondere die Vorgaben für Wohnnutzungen sowie für Gaststätten, Beherbergungsbetriebe, Läden, Schulen und Krankenhäuser relevant. Für Wohnnutzungen ist gemäß Stellplatzsatzung grundsätzlich ein Stellplatz je Wohneinheit nachzuweisen (vgl. § 4 Abs. 1 Stellplatzsatzung Brunsbüttel). Die für die weiteren relevanten Nutzungen anzuwendenden Stellplatzschlüssel sind in Tab. 4 dargestellt.

Tabelle 5: Relevante Stellplatzschlüssel gemäß Stellplatzsatzung der Stadt Brunsbüttel (Quelle: vgl. § 4 Abs. 1 Stellplatzsatzung Brunsbüttel)

Nr.	Verkehrsquelle	Zahl der Stellplätze für Kraftfahrzeuge
2.1	Büro, Verwaltung	1 je 40 m² anzurechnende Nutzfläche
2.2	Räume mit erheblichem Besucherverkehr (Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungs-, Behandlungsräume, Arztpraxen und dergleichen)	1 je 30 m² anzurechnende Nutzfläche, jedoch mindestens 3
3.1	Laden, Geschäftshaus (bis 400 m² Verkaufsnutzfläche)	1 je 50 m² anzurechnende Verkaufsnutzfläche, jedoch mind. 2 je Laden, Geschäftshaus
6.1	Gaststätten	1 je 50 m² anzurechnende Gastraumfläche oder 1 je 8 bis 12 Sitzplätze
6.2	Hotel, Pension, Kurheim und andere Beherbergungsbetriebe	1 je 2 Zimmer, für zugehörigen Restaurationsbetrieb Zuschlag nach Nr. 6.1
7.1	Grundschule mit Ganztagsbetrieb	1 je 10 – 20 Schüler:innen
8.1	Handwerks- und Industriebetriebe	1 je 70 m² anzurechnende Nutzfläche oder je 3 Beschäftigte
9.3	Krankenhaus/ Klinik → mit Medizinischem Versorgungszentrum MVZ	1 je 3 bis 4 Betten → 1 je 30 m² anzurechnende Nutzfläche

Die Bewertung des Stellplatzbedarfs unterliegt ebenfalls Einschränkungen: Hierfür wären unter anderem Angaben zur Anzahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge (Kfz) im Beamtenviertel sowie zur straßengenauen Anzahl und Verteilung der Wohneinheiten (WE) und sonstigen relevanten Nutzflächen erforderlich. Für die Ermittlung des rechnerischen Stellplatzbedarfs der Wohnnutzungen wurde die Anzahl der Wohneinheiten (WE) aus dem Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (IEK) übernommen. Im Gebiet befinden sich insgesamt 521 Wohneinheiten (vgl. complan Kommunalberatung GmbH, 2017, S. 121). Die verfügbaren Datenbestände wurden daher durch überschlägige Flächenermittlungen der nach Stellplatzsatzung anzurechnenden Nutzfläche mithilfe von Gebäudeabmessungen, Flächenindikatoren und Nutzungszuordnung ergänzt.

Tabelle 6: Erfasste Stellplätze im Beamtenviertel (Quelle: fair spaces)

Straßenname	Gesamt	davon privat	davon öffentlich
Bojestraße	85	85	0
Bötticherstraße	30	30	0
Ostmarkstraße	13	13	0
Fritz-Feil-Straße	18	18	0
Delbrückstraße	138	85	53
Drosselweg	12	12	0
Wurtleutetweute	98	91	7
Grüner Weg	120	0	120
Posadowskystraße	84	75	9
Fülscherstraße	20	20	0
Scholerstraße	98	50	48
Mittelstraße	7	7	0
Loewestraße	26	26	0
Ostermoorer Straße	22	22	0
Kautzstraße	70	62	8
Koogstraße	274	62	212
Rathausplatz	29	9	20
Schleusenstraße	85	33	52
Kreystraße	7	0	7
Baljeweg	2	2	0
Gesamt	**1238**	**702**	**536**

Im Rahmen der Erhebung wurden im Beamtenviertel insgesamt mehr als 1.200 Stellplätze erfasst. Davon entfallen rund 530 Stellplätze auf den öffentlichen Straßenraum und etwa 700 Stellplätze auf den privaten Bereich hinter der Grundstücksgrenze (s. Tabelle 6).

Die Gegenüberstellung des erfassten Stellplatzangebots mit dem auf Grundlage der Stellplatzsatzung überschlägig ermittelten Stellplatzbedarfs weist insgesamt auf ein quantitativ ausreichendes Stellplatzangebot im Untersuchungsgebiet hin. Ein unmittelbarer zusätzlicher Stellplatzbedarf lässt sich aus der vorliegenden Analyse nicht ableiten. Festzuhalten ist, dass aufgrund der fehlenden straßengenauen Angaben der WE keine Aussage über den vorhergesehen Stellplatzbedarf im Kernbereich (Koogstraße, Kautzstraße) für Wohnnutzungen getroffen werden kann. Die erfasste Stellplatzanzahl von 344 Stellplätzen im Kernbereich ist für Wohnnutzungen sowie für weitere Einrichtungen in dem Kernbereich vorgesehen (s. Tabelle 7).

Dieses Ergebnis ist als fachlich orientierende Einschätzung mit den beschriebenen methodischen Einschränkungen zu verstehen. Insbesondere war eine Auslastungsbeobachtung kein Teil der Analyse und daher lassen sich keine Aussage über die tatsächliche Auslastung

einzelner Stellplätze oder über räumlich begrenzte Parkdrucksituationen ableiten. Für die weitere Maßnahmenentwicklung werden daher ebenso lokal wahrgenommene Konflikte und Parkdruckbereiche aus der Beteiligung berücksichtigt.

Tabelle 7: Gegenüberstellung des erfassten Stellplatzangebots und des rechnerisch vorgesehenen Stellplatzbedarfs im Beamtenviertel (Quelle: fair spaces)

Bereich	vorgesehener Stellplatzbedarf	aktuelles Stellplatzangebot
Beamtenviertel (ausgenommen Kernbereich, Krankenhaus, Grundschule West) - WE	1 je WE	1,5 je WE
Beamtenviertel (ausgenommen Kernbereich) - Krankenhaus + Facharztzentrum im WKK Brunsbüttel	70 Stellplätze	151 Stellplätze
Beamtenviertel (ausgenommen Kernbereich) - Grundschule West	11 Stellplätze	12 Stellplätze
Kernbereich - WE (Koogstraße bis Kautzstraße)	0,7 je WE (70 % der ermittelten Stellplätze)	344 Stellplätze
Kernbereich - weitere Einrichtungen (Koogstraße bis Kautzstraße)	212 Stellplätze	

3.2 Brunsbüttel-Ort

Brunsbüttel-Ort befindet sich am westlichen Rand des Stadtgebietes. Der historische Ortskern entstand im 17. Jahrhundert und entwickelte sich rund um die Jakobuskirche sowie die angrenzenden Straßen, darunter Markt, Oesterstraße, Norderstraße und Reichenstraße. Bis heute sind Gebäude und Strukturen aus unterschiedlichen historischen Entwicklungsphasen erhalten (vgl. Cappel + Kranzhoff, 2019, S. 5; s. Abbildung 28-30).



Abbildung 30: Markt in Richtung Reichenstraße (Quelle: fair spaces)



Abbildung 31: Oesterstraße (Quelle: fair spaces)

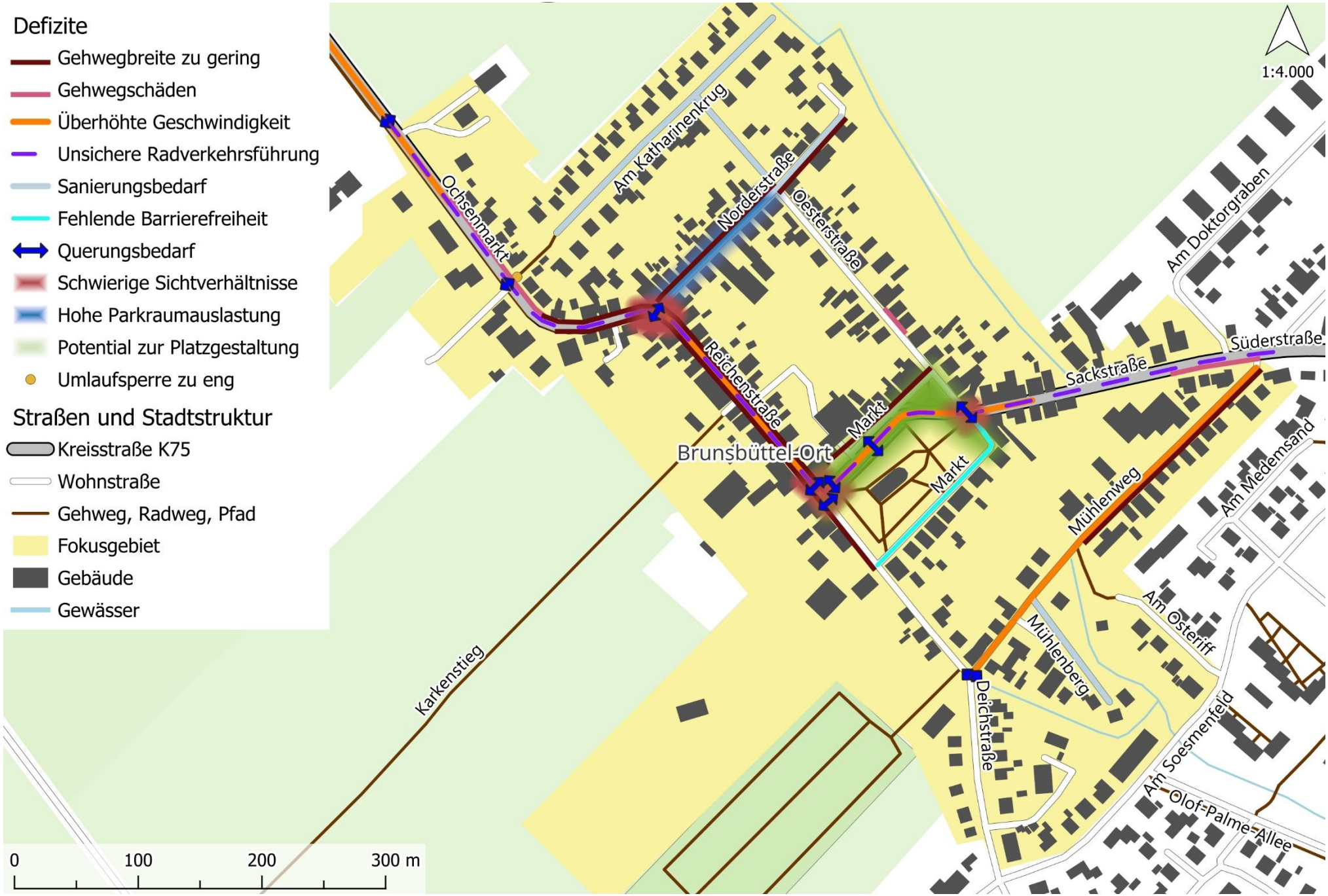


Abbildung 32: Übersicht Brunsbüttel-Ort (Quelle: Datengrundlage OSM; eigene Darstellung)

3.2.1 Stadtteilspaziergang

Am 25.11.2025 wurde gemeinsam mit Vertreter:innen der Stadt Brunsbüttel, des Ortsbeirates Brunsbüttel-Ort und fair spaces ein Stadtteilspaziergang durchgeführt. Ziel war es, die örtliche Verkehrssituation unmittelbar vor Ort zu erfassen, bestehende Defizite zu dokumentieren und Hinweise aus lokaler Perspektive in die weitere Analyse einzubeziehen.

Im Mittelpunkt standen insbesondere die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr, die Barrierefreiheit, die Verkehrssicherheit sowie die Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raums.

3.2.2 Detailbetrachtung

Aus der Vor-Ort-Betrachtung ergeben sich insbesondere Handlungsbedarfe hinsichtlich der Qualität und Durchgängigkeit der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur. Engstellen durch Gehwegparken, fehlende oder unzureichend ausgeprägte Querungsmöglichkeiten sowie eingeschränkte Sichtbeziehungen beeinträchtigen die Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit (s. Abbildung 32).

Für den Fußverkehr besteht insbesondere Bedarf an sicheren und möglichst durchgängigen barrierefreien Verbindungen. Für den Radverkehr sind eine sichere und nachvollziehbare Führung sowie die Beseitigung bestehender Netzlücken von Bedeutung. Ergänzend sollte die Gestaltung des Straßenraums stärker auf die unterschiedlichen Nutzungsansprüche des Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehrs abgestimmt werden.

Der historische Ortskern und insbesondere der Markt bieten darüber hinaus Potenziale für eine Aufwertung des öffentlichen Raums. Eine stärkere Aufenthaltsorientierung, zusätzliche Begrünung und eine verträglichere Gestaltung des Straßenraums können dazu beitragen, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und die Bedeutung des Bereichs als Ortszentrum zu stärken.

Die genannten Handlungsbedarfe sind in die Grundlagenermittlung eingeflossen (s. Kap. 2.4 - 2.9) und werden im weiteren Verlauf des Mobilitätskonzeptes bei der Entwicklung und räumlichen Konkretisierung der Maßnahmen berücksichtigt.

4 ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG

Die Öffentlichkeits- und Akteursbeteiligung stellte einen wesentlichen Bestandteil der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes dar. Durch unterschiedliche Beteiligungsformate wurden sowohl Hinweise aus der Stadtbevölkerung als auch fachliche und lokale Perspektiven von Politik, Verwaltung, Schulen, Vereinen und weiteren Akteur:innen aufgenommen.

Die Ergebnisse der Beteiligung ergänzen die fachliche Bestandsanalyse und dienen insbesondere dazu, räumlich wahrgenommene Defizite, Nutzungskonflikte und Handlungsbedarfe zu identifizieren. Die Ergebnisse stellen dabei keine repräsentative Erhebung der Gesamtbevölkerung dar, sondern bilden die Perspektiven der jeweils teilnehmenden Personen und Akteursgruppen ab. Die ausführliche Betrachtung der Defizite ist den Kap. 2.4-2.9 zu entnehmen.

4.1 1. Runder Tisch

Am 21.07.2025 fand von 17:30 bis 19:30 Uhr in der Feuerwehrwache Nord ein Runder Tisch mit 19 Stakeholder:innen sowie Vertreter:innen aus Politik, Schulen und zivilgesellschaftlichen Vereinen statt. Diese wurden gezielt eingeladen, um aus unterschiedlichen lokalen Perspektiven bestehende Defizite und Entwicklungspotenziale des Mobilitätssystems zu erfassen.

Die Beteiligung erfolgte an drei Thementischen, die jeweils 20 Minuten bearbeitet wurden. Auf Grundlage vorgegebener Leitfragen wurden zunächst Hinweise auf Post-its gesammelt und anschließend räumlich auf Karten verortet. Die drei Themenfelder waren:

- Rad- und Fußverkehr
- MIV, Lieferverkehr und Parken
- ÖPNV, Schulwegsicherheit und Verkehrssicherheit

Abschließend wurden die Ergebnisse zusammengeführt und in einer offenen Runde ergänzt und kommentiert.

4.1.1 Rad- und Fußverkehr

Als problematisch wurden insbesondere die Olof-Palme-Allee zwischen Am Belmermoor und Erich-Kästner-Straße, die Schulstraße, Koogstraße, Fährstraße x Holstenring, Ostermoorer



Abbildung 33: Ergebnisse der Beteiligung zu Defiziten (orangene Post-its) und Chancen (grüne Post-its) des Radverkehrs (Quelle: fair spaces)

Straße und Fritz-Staiger-Straße benannt. Als Defizite wurden fehlende oder unklare Radverkehrsführungen, ein teilweise schlechter Zustand der Radverkehrsanlagen, Engstellen sowie Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr genannt. Auch abgestellte E-Scooter und problematische Schleichwege wurden angesprochen.Als Entwicklungspotenziale wurden insbesondere baulich getrennte Radverkehrsanlagen, Schutzstreifen und Fahrradstraßen sowie verbesserte Abstell- und Reparaturmöglichkeiten genannt.

4.1.2 MIV, Lieferverkehr, Parken

Die Parkplatzsituation wurde insgesamt als weitgehend unproblematisch eingeschätzt. Gleichzeitig wurden für einzelne Straßen, darunter Unter dem Deiche, Schulstraße, Friedrich-Ebert-Straße, Lange Reihe und Koogstraße, teilweise fehlende bzw. problematisch angeordnete Stellplätze benannt.

Als mögliche Maßnahme wurde eine gezielte Parkraumbewirtschaftung vorgeschlagen. Weitere Hinweise betrafen die Verbindung nach Marne, die unübersichtliche Kreuzung Marner

Chaussee x Bredenweg, uneinheitlich wahrgenommene Geschwindigkeitsregelungen sowie die Parksituation in der Wurtleutetweute.

Als Potenziale wurden zudem Fahrradstraßen in Unter dem Deiche und in der Schulstraße genannt.



Abbildung 34: Ergebnisse der Beteiligung zu Defiziten (orangene Post-its) und Chancen (grüne Post-its) des Kfz-Verkehrs (Quelle: fair spaces)

4.1.3 ÖPNV, Schulwegsicherheit, Verkehrssicherheit

Beim ÖPNV wurden insbesondere die fehlende Bahnanbindung, eine aus Sicht der Teilnehmenden unzureichende Flächenabdeckung, geringe Taktungen sowie die eingeschränkte Bedienung einzelner Haltestellen in Groden kritisiert.

Als mögliche Verbesserungen wurden eine Wiederanbindung an das Bahnnetz, On-Demand- und Rufbusangebote, die Fahrradmitnahme im Bus sowie Car- und Bikesharing genannt. Im Bereich der Schulwegsicherheit wurden insbesondere sichere Bushaltestellen und eine

bessere Verkehrsorganisation angeregt. Darüber hinaus wurden langfristige Perspektiven wie eine elektrifizierte Straßenbahn oder eine Verbindung nach Niedersachsen diskutiert.



Abbildung 35: Ergebnisse der Beteiligung zu Defiziten (orangene Post-its) und Chancen (grüne, rote Post-its) des ÖPNV (Quelle: fair spaces)

4.2 Auftaktveranstaltung

Am 29.09.2025 fand von 18:00 bis 20:00 Uhr in der Aula des Gymnasiums Brunsbüttel eine Informations- und Beteiligungsveranstaltung. Per Presse, Internetdarstellung und Verteilung an die Teilnehmenden des runden Tisches wurde die Stadtbevölkerung eingeladen. Rund 25 Anwohnende nahmen an der Veranstaltung teil. Nach der Begrüßung und einer Einführung in das Projekt wurden die Ergebnisse der Grundlagenermittlung, die Zielanalyse und mögliche Handlungsziele vorgestellt.

Fragerunde:

In der anschließenden Fragerunde standen insbesondere die Themen Radverkehr, Barrierefreiheit, Parkraum und die Gestaltung des öffentlichen Raums im Mittelpunkt. Thematisiert wurden unter anderem unsichere bzw. unklare Radverkehrsführungen, der Wunsch nach getrennten Radwegen und Fahrradstraßen sowie nach zusätzlichen und gesicherten Fahrradabstellanlagen, beispielsweise in Form eines Fahrradparkhauses.

Weitere Hinweise bezogen sich auf Hindernisse für den Fuß- und Radverkehr, darunter Umlaufsperren, Baumscheiben und Baumwurzeln. Darüber hinaus wurden barrierefreie Querungen und Nullabsenkungen als wichtige Anforderungen benannt.

Weitere Beiträge betrafen die Koogstraße, mögliche Verkehrsberuhigungen und temporäre Sperrungen, problematische Parksituationen sowie die mögliche Nutzung der ehemaligen Nordbahntrasse als Radverbindung. Zudem wurden die Anforderungen von Menschen mit Elektrorollstühlen, die Bedeutung des Tourismus, Hitzeschutz sowie die Einbindung bestehender Konzepte, weiterer Bürgerinnen und Bürger und lokaler Initiativen in den Planungsprozess angesprochen.

Die vollständige Dokumentation der Fragen und Antworten ist im Anhang 1 enthalten.

Offene Beteiligung – Runde 1:

Zur Priorisierung der vorgestellten Handlungsziele konnten die Teilnehmenden im Rahmen einer Punktabfrage Stimmen auf die für sie wichtigsten Ziele verteilen. Dabei konnte jede teilnehmende Person drei Punkte verteilen.

Die höchsten Bewertungen erhielten:

- Radverkehrsnetz verbessern: 15 Punkte
- Sicherheit der gefährdeten Verkehrsteilnehmenden erhöhen: 11 Punkte
- Regionale Verkehrsanbindung verbessern (z. B. nach Itzehoe, Heide, Marne): 11 Punkte
- Barrierefreiheit gewährleisten: 8 Punkte
- Verfügbarkeit des Busverkehrs verbessern: 7 Punkte
- Aktive Mobilität (Fuß- und Radverkehr) erhöhen: 5 Punkte
- Lärmbetroffenheit minimieren: 4 Punkte
- Öffentliche Räume attraktiv gestalten: 4 Punkte
- Fußverkehrsnetz verbessern: 4 Punkte
- Fläche (öffentlicher Raum) effizient nutzen: 3 Punkte
- Verkehr beruhigen: 1 Punkt

Keine Punkte entfielen auf die Ziele „Wirtschaftsverkehr effizient abwickeln“, „Parkraum stadtverträglich organisieren“ und „Ladepunktangebot erweitern“.



Abbildung 36: Öffentlichkeitsveranstaltung am 29.09.2025 (Quelle: fair spaces)



Abbildung 37: Ergebnis der Punktabfrage zu den Handlungsfeldern (Quelle: fair spaces)

Die Priorisierung weist damit insbesondere auf eine hohe Bedeutung des Umweltverbundes, der Verkehrssicherheit und der Barrierefreiheit hin. Gleichzeitig zeigt die Beteiligung, dass Themen des Wirtschaftsverkehrs, des Parkraummanagements und des Ladeinfrastrukturangebots von den Teilnehmenden dieser Veranstaltung nicht prioritär bewertet wurden.

Offene Beteiligung – Runde 2:

Zur Ergänzung der Grundlagenermittlung konnten die Teilnehmenden konkrete Hinweise, Beobachtungen und Verbesserungsvorschläge auf Klebezetteln einbringen.

Für den Bereich Am Belmermoor wurde beispielsweise eine Geschwindigkeitsreduzierung im Abschnitt hinter dem Neubaugebiet angeregt. Hintergrund war, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung nach der Ortsausfahrt aufgehoben wird. Darüber hinaus wurde der Bedarf an gesicherten Fahrradabstellmöglichkeiten an ÖPNV-Knotenpunkten sowie an weiteren wichtigen und stark frequentierten Standorten und Einrichtungen innerhalb des Stadtgebietes benannt.

4.3 2. Runder Tisch

Am 09.03.2026 fand von 17:00 bis 19:00 Uhr im Verwaltungsgebäude der Stadt ein zweiter Runder Tisch mit 18 Stakeholder:innen sowie Vertreter:innen aus Politik, Schulen und zivilgesellschaftlichen Vereinen statt. Dafür wurden dieselben Akteur:innen wie beim ersten Runden Tisch eingeladen. Ziel war es, die zuvor entwickelten Maßnahmen zu priorisieren und räumlich zu konkretisieren.

Die Beteiligung erfolgte an drei Thementischen, die jeweils 25 Minuten bearbeitet wurden. Die Maßnahmen wurden zunächst anhand von Leitfragen und mittels Post-it-Abfrage priorisiert und anschließend räumlich auf Karten verortet. Die drei Themenfelder waren:

- Radverkehr
- Autoverkehr
- Fußverkehr, ÖPNV und Mobilitätsmanagement

4.3.1 Radverkehr

Über die drei Gruppen hinweg wurden insbesondere die Anpassung von Umlaufsperren, die Einrichtung von Fahrradstraßen, die Instandsetzung von Radverkehrsanlagen und die Markierung von Fahrradpiktogrammketten als besonders relevant bewertet.

Bei den Umlaufsperren wurde insbesondere auf konkrete Schulwege und Gefahrenstellen hingewiesen. Teilweise wurde angeregt, bestehende Sperren durch eine Kombination aus Querungshilfen, Absenkungen und taktilen Elementen zu ersetzen bzw. neu zu gestalten. Fahrradstraßen wurden insbesondere für die Schulstraße als mögliche Alternative zu einer alleinigen Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 bestätigt. Ergänzend wurden zahlreiche Maßnahmen mit konkreten Orten im Stadtgebiet verknüpft.

Für die Instandsetzung von Radverkehrsanlagen wurden unter anderem die Koogstraße und die Wurtleutetweute benannt. Als Standorte für Fahrradabstellanlagen wurden insbesondere die Koogstraße, Bushaltestellen, das Krankenhaus und die Boy-Lornsen-Grundschule genannt. Darüber hinaus wurden gesicherte Abstellmöglichkeiten und Angebote für Lastenräder angeregt. Fahrradpiktogrammketten wurden als kurzfristig umsetzbare Maßnahme mit guter Sichtbarkeit bewertet und für mehrere Straßen vorgeschlagen. Baulich getrennte bzw. geschützte Radverkehrsanlagen wurden dort befürwortet, wo die vorhandenen räumlichen Voraussetzungen dies ermöglichen.

4.3.2 Autoverkehr

Als wichtigste Maßnahme wurde die Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich der Boy-Lornsen-Grundschule priorisiert. Darauf folgten die Ausweisung von Parkflächen auf markierten Flächen sowie Maßnahmen zur Verhinderung des Fahrbahnparkens.

Bei Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung wurden unterschiedliche Einschätzungen zum Einsatz von Bodenschwellen deutlich. Weitere Bereiche, für die Geschwindigkeitsreduzierungen angeregt wurden, waren Am Belmermoor, Unter dem Deiche, die Schulstraße und Brunsbüttel-Ort.

Darüber hinaus wurde ein Parkraumkonzept für Wohngebiete sowie für eine mögliche Umgestaltung der Koogstraße zu einem stärker auf den Fußverkehr ausgerichteten Bereich angeregt. Beim Parken wurde zugleich darauf hingewiesen, dass markierte Stellplätze entlang von Fahrradhauptrouten unter bestimmten Rahmenbedingungen sinnvoll sein können, um Ausweichverkehre und ungeordnetes Parken zu vermeiden. Ein gesamtstädtisches Parkleitsystem wurde grundsätzlich als sinnvoll bewertet. Dabei wurde auf das bereits vorhandene digitale System (vgl. Übersicht Parkmöglichkeiten Brunsbüttel) hingewiesen, welches die vorhandenen öffentlichen Parkplätze innerhalb von Brunsbüttel in einer Karte verortet und derzeit überarbeitet werden soll.

4.3.3 Fußverkehr, ÖPNV und Mobilitätsmanagement

Im Bereich Fußverkehr wurde eine Umgestaltung der Koogstraße zu einer Fußgängerzone bzw. zu einer anderen fuß- und radverkehrsfreundlichen Straßenraumgestaltung als wichtigstes Thema priorisiert. An zweiter Stelle standen barrierefreie Querungen.

Für die Koogstraße wurden verschiedene Varianten diskutiert, darunter die teilweise Einrichtung einer Fußgängerzone und unterschiedliche Führungen des Radverkehrs. Die Einrichtung einer Fußgängerzone wurde insbesondere im Hinblick auf ihre Vor- und Nachteile sowie die Auswirkungen auf den Radverkehr kontrovers diskutiert. Als wichtige Rahmenbedingungen wurden zudem die Erreichbarkeit der Geschäfte und die Nutzung der umliegenden Parkmöglichkeiten benannt. Bei den barrierefreien Querungen wurden insbesondere Nullabsenkungen und eine sichere, möglichst geradlinige Führung als kurzfristig umsetzbare Maßnahmen hervorgehoben. Im Bereich ÖPNV standen insbesondere die Barrierefreiheit sowie der Ausbau von Ortslinien und Schnellbusverbindungen im Fokus. Als konkrete Verbesserungen wurden eine bessere Verbindung nach Heide, eine Optimierung des frühen X60-Angebots und eine stärkere Verknüpfung mit dem HVV genannt. Darüber hinaus wurden individuelle Ausstiegsmöglichkeiten am Abend und eine Wiederbelebung der Verbindung nach Glückstadt angeregt. On-Demand-Angebote wurden insbesondere für Menschen ohne eigenen Pkw und ältere Menschen als potenziell sinnvoll bewertet. Gleichzeitig wurden Fragen hinsichtlich der Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit solcher Angebote aufgeworfen.

Darüber hinaus wurde erneut der Wunsch nach einer Bahnanbindung und einem Bahnhof in Brunsbüttel geäußert. Gleichzeitig wurde darauf hingewiesen, dass eine Wiederaufnahme des Personenverkehrs aufgrund der bestehenden infrastrukturellen und betrieblichen Rahmenbedingungen nur langfristig und unter Beteiligung weiterer Akteure realisierbar wäre.

Im Bereich Mobilitätsmanagement wurden insbesondere verkehrsberuhigte Bereiche, neue Lenkungsmaßnahmen für den Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr sowie Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs angeregt. Für die spätere Umsetzung wurde eine Zusammenarbeit mit bestehenden Organisationen, darunter Schulen, ADFC und Vereine, als sinnvoll hervorgehoben.

4.4 Abschlussveranstaltung

Am 08.06.2026 fand von 18:00 bis 20:00 Uhr in der Aula des Gymnasiums Brunsbüttel eine abschließende Informations- und Beteiligungsveranstaltung öffentlich statt. Rund 23 Interessierte, großenteils aus der Politik, nahmen teil.

Im Mittelpunkt stand die Vorstellung der entwickelten Maßnahmencluster. Nach der Begrüßung und Präsentation konnten die Teilnehmenden offene Fragen und Anmerkungen einbringen. Ergänzend wurden die Maßnahmen in Form von Maßnahmensteckbriefen ausgestellt. Die Diskussion konzentrierte sich insbesondere auf Maßnahmen zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs sowie der Verkehrssicherheit. Thematisiert wurden unter anderem Geschwindigkeitsreduzierungen, Querungsmöglichkeiten, Radverkehrsanlagen, Schulwegsicherheit und die zukünftige Gestaltung der Koogstraße.

Weitere Fragen bezogen sich auf den Beteiligungsprozess und die Berücksichtigung unterschiedlicher Zielgruppen sowie auf übergeordnete Themen wie die Bahnanbindung, den Elbfähranleger und On-Demand-Verkehre. Die vollständige Dokumentation der Fragen und Antworten ist im Anhang 2 enthalten.

4.5 Ergebnisse aus Beteiligungsformaten

Die unterschiedlichen Beteiligungsformate zeigen übereinstimmende Schwerpunkte bei den Themen Rad- und Fußverkehr, Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit. Besonders häufig wurden Defizite bei der Radverkehrsführung, bei Querungsmöglichkeiten und im Bereich der Schulwegsicherheit benannt.

Als zentrale Maßnahmen wurden insbesondere die Einrichtung von Fahrradstraßen, die Verbesserung und Instandsetzung von Radverkehrsanlagen, Fahrradpiktogrammketten, die Anpassung bestehender Umlaufsperren sowie die Herstellung barrierefreier Querungen hervorgehoben. Auch Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsreduzierungen, insbesondere im Umfeld von Schulen, wurden wiederholt angesprochen. Beim Parken zeigte sich dagegen kein flächendeckend hoher Problemdruck. Im Vordergrund standen vielmehr die gezielte Ordnung des Parkens und die Entwicklung eines Parkraumkonzeptes für ausgewählte Bereiche. Im Bereich des ÖPNV wurden Angebotslücken, geringe Taktungen und die fehlende Bahnanbindung als zentrale Defizite benannt. Gewünscht wurden insbesondere bessere Bus- und Schnellbusverbindungen, eine stärkere Barrierefreiheit und flexible Angebote wie On-Demand-Verkehre. Die Koogstraße wurde mehrfach als zentraler Handlungsraum für eine stärkere Ordnung des Straßenraums bezüglich des Fuß- und Radverkehr benannt. Gleichzeitig bestehen unterschiedliche

Vorstellungen hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung und der Auswirkungen auf Erreichbarkeit, Radverkehr und Parken.

Insgesamt bestätigen die Beteiligungsergebnisse die fachlich ermittelten Handlungsbedarfe und unterstreichen insbesondere die Bedeutung eines sicheren, barrierearmen und stärker auf den Umweltverbund ausgerichteten Mobilitätssystems.

5 SZENARIEN

Für die zukünftige Entwicklung des Mobilitätssystems in Brunsbüttel wurden zwei Entwicklungsszenarien erarbeitet. Diese unterscheiden zwischen einem unter den absehbaren Rahmenbedingungen realistisch umsetzbaren Entwicklungspfad und einem langfristig möglichst ambitionierten Zielbild.

Beide Szenarien basieren auf den im Rahmen der Bestands- und Bedarfsanalyse sowie den, bei der Beteiligung identifizierten, Handlungsbedarfen. Sie unterscheiden sich insbesondere hinsichtlich des Umsetzungsumfangs, der erforderlichen finanziellen und organisatorischen Ressourcen sowie der Abhängigkeit von externen Rahmenbedingungen.

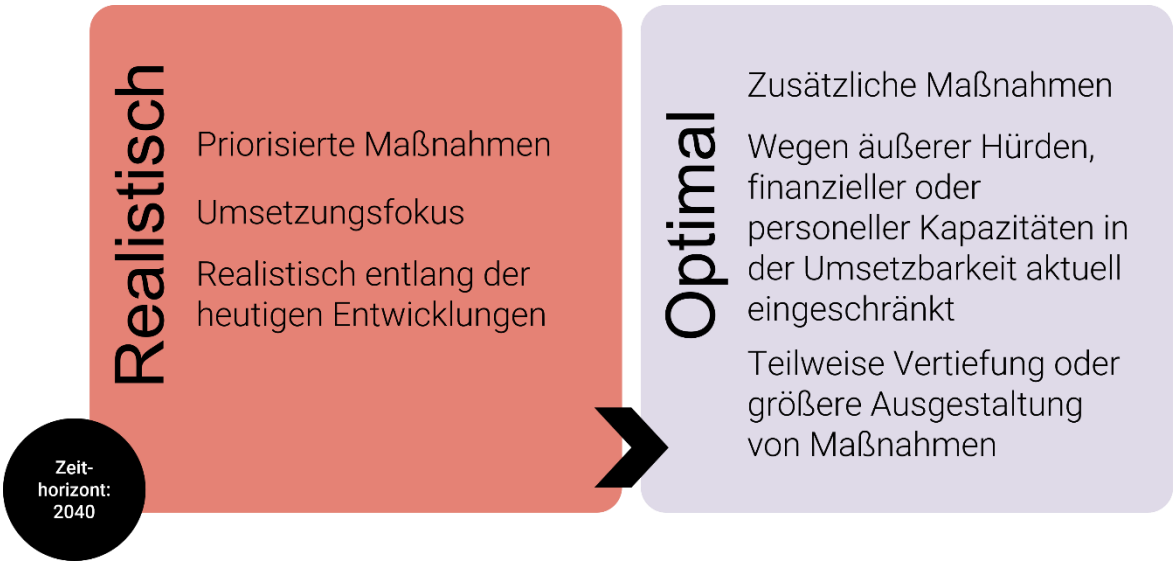


Abbildung 38: Gegenüberstellung der Szenarien (Quelle: fair spaces)

Das realistische Szenario beschreibt einen Entwicklungspfad, der sich an den heutigen Rahmenbedingungen sowie an absehbaren Entwicklungen orientiert. Im Mittelpunkt stehen Maßnahmen, deren Umsetzung bis zum Zeithorizont 2040 unter realistischen finanziellen, personellen, organisatorischen und rechtlichen Voraussetzungen grundsätzlich möglich erscheint.

Das optimale Szenario stellt demgegenüber ein langfristig ambitioniertes Zielbild dar. Es berücksichtigt zusätzliche Maßnahmen und weitergehende Ausbaustandards, deren Umsetzung teilweise von externen Entscheidungen, erheblichen Investitionen oder langfristigen strukturellen Veränderungen abhängig ist. Das Szenario dient daher nicht als Prognose, sondern als Orientierung für eine möglichst wünschenswerte Entwicklung des Mobilitätssystems.

5.1 Realistisches Szenario

Im realistischen Szenario entwickelt sich Brunsbüttel bis 2040 zu einer verkehrssicheren Stadt mit einer verbesserten Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr. Die Bevölkerungsentwicklung wird als moderat wachsend und zugleich leicht überalternd angenommen. Damit gewinnen sichere, barrierearme und gut erreichbare Mobilitätsangebote insbesondere für ältere Menschen und Personen ohne eigenen Pkw weiter an Bedeutung.

Der Radverkehr nimmt eine zentrale Rolle im Mobilitätssystem ein und gewinnt gegenüber dem heutigen Zustand weiter an Bedeutung. Insbesondere E-Bikes tragen dazu bei, auch längere Distanzen mit dem Fahrrad zurückzulegen. Ein durchgängiges Hauptnetz aus Radverkehrsanlagen und Fahrradstraßen verbessert die Qualität und Sicherheit des Radverkehrs. Der ÖPNV wird auf den wichtigsten Verbindungen weiterentwickelt. Auf zentralen Linien wird ein Halbstundentakt angestrebt. Barrierefreie Haltestellen verbessern die Zugänglichkeit des Systems. In Randzeiten ergänzen On-Demand-Angebote den Linienverkehr. Da ein eigener Bahnanschluss im realistischen Szenario weiterhin nicht besteht, werden regionale Bahnangebote durch eine bessere Verknüpfung mit dem Bus- und Radverkehr erschlossen. Hochwertige Bike-and-Ride-Angebote sowie Schnellbusverbindungen zu Regionalbahnstationen in benachbarten Orten verbessern die intermodale Erreichbarkeit. Die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme in Schnellbussen unterstützt dabei die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel.

Aufgrund der bestehenden räumlichen Strukturen bleibt der Straßenraum teilweise eng und wird nicht flächendeckend neu aufgeteilt. Der Schwerpunkt liegt daher auf punktuellen Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr sowie auf der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Dazu gehören insbesondere sichere Knotenpunkte und Querungen, die Beseitigung von Gefahrenstellen und gezielte Geschwindigkeitsreduzierungen.

Für die Verkehrssicherheit wird das Ziel der Vision Zero als langfristiger Orientierungsrahmen verfolgt. Im realistischen Szenario stehen zunächst insbesondere Maßnahmen zur Vermeidung tödlicher und schwerer Verkehrsunfälle im Mittelpunkt.

Die Barrierefreiheit wird an relevanten Stellen schrittweise verbessert. Dazu gehören insbesondere taktile Leitsysteme, geeignete Signalisierungen an Lichtsignalanlagen und Bordsteinabsenkungen. Ein flächendeckend einheitlicher und vollständiger Ausbau aller Straßenräume ist aufgrund begrenzter finanzieller und personeller Ressourcen zunächst nicht zu erwarten.

5.2 Optimales Szenario

Das optimale Szenario beschreibt ein langfristiges Zielbild für Brunsbüttel als klimaneutrale, weitgehend barrierefreie und verkehrssichere Stadt. Individuelle Mobilität erfolgt überwiegend emissionsarm und der Umweltverbund bildet eine tragende Säule des städtischen Mobilitätssystems.

Brunsbüttel entwickelt sich als attraktiver Wohn- und Arbeitsstandort mit einer zunehmenden Bedeutung zentraler Einrichtungen als Mittelzentrum. Die Bevölkerungsentwicklung wird positiv angenommen und durch den Zuzug unterschiedlicher Altersgruppen, darunter auch jüngerer Menschen, geprägt. Ein lückenloses und hochwertiges Fuß- und Radverkehrsnetz ermöglicht einen hohen Anteil aktiver Mobilität. Die wesentlichen Einrichtungen des täglichen Bedarfs sind innerhalb kurzer Wege erreichbar. Damit entsteht ein möglichst engmaschiges Mobilitätsnetz mit kurzen Wegen und hoher Aufenthaltsqualität.

Ein reaktivierter Bahnhof ermöglicht direkte regionale Verbindungen, insbesondere in Richtung Itzehoe und Hamburg. Ergänzend gewährleisten vollelektrische und vollständig barrierefreie On-Demand-Kleinbusse eine flexible Erschließung des Stadtgebietes und ergänzen den Linienverkehr. Die Straßenräume werden umfassender zugunsten des Umweltverbundes und der Aufenthaltsqualität neu geordnet. Geschützte Knotenpunkte, barrierefreie Querungen und verkehrsarme Bereiche schaffen sichere Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr. Insbesondere die Koogstraße und der historische Ortskern von Brunsbüttel-Ort werden als hochwertige öffentliche Räume entwickelt. In Wohnquartieren werden verkehrsberuhigte Bereiche und eine stärkere Orientierung am Aufenthalt und an den Bedürfnissen von Kindern angestrebt. Eine stadtweit möglichst einheitliche Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in geeigneten Bereichen unterstützt die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität. Die Vision Zero bildet dabei den übergeordneten Zielrahmen für die Verkehrssicherheitsarbeit.

An wichtigen ÖPNV-Haltestellen und zentralen Zielen werden Sharing-Angebote gebündelt und miteinander verknüpft. Zusammen mit einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und E-Bikes stärken sie die klimafreundliche und intermodale Mobilität.

Ergänzend wird der Radtourismus als Bestandteil der regionalen Mobilitäts- und Tourismusentwicklung gestärkt. Hierzu gehören hochwertige Radverbindungen, geeignete Abstellmöglichkeiten sowie Serviceangebote für den Radverkehr. Ein dauerhaft institutionalisiertes Mobilitätsmanagement koordiniert die Umsetzung und Weiterentwicklung der Mobilitätsstrategie. Schulen, Unternehmen, Vereine, Verbände und weitere lokale Akteure werden kontinuierlich eingebunden. Parallel wird der Wirtschaftsverkehr schrittweise emissionsärmer und stadtverträglicher organisiert.

6 STRATEGISCHES HANDLUNGSKONZEPT

Das Strategische Handlungskonzept greift die Kernideen der Szenarien auf und lässt daraus Maßnahmen erwachsen. Die Aufteilung bleibt gleich in realistischem und optimalem Szenario. Die Maßnahmen für das realistische Szenario sind als Umsetzungsagenda zu verstehen, während die Maßnahmensteckbriefe für das optimale Szenario Denkanstöße für die weitere Zukunft und mögliche (Förder-)Gelegenheiten bieten.

Auf Grundlage der Ergebnisse der Grundlagenanalyse (s. Kap. 2) sowie der Erkenntnisse aus dem ersten Runden Tisch (s. Kap. 4.1) wurden 14 Handlungsziele als strategischer Orientierungsrahmen für die weitere Entwicklung des Handlungskonzepts abgeleitet. Die Handlungsziele konkretisieren die zentralen Handlungsbedarfe und bilden zugleich die Grundlage für die Entwicklung und Zuordnung der Maßnahmen. Die Handlungsziele wurden dabei auf der Grundlage eines Zielkatalogs entwickelt, der sich nach aktuellen Mobilitätskonzepten richtet. Diese wurden in Abstimmung mit der Stadtverwaltung auf folgende 14 Handlungsziele in Abbildung 37 zusammengefasst:



Abbildung 39: Handlungsziele (Quelle: eigene Darstellung)

Auf Basis der analysierten Defizite und Potenziale (s. Kap. 2), der entwickelten Szenarios (s. Kap. 5) sowie der daraus abgeleiteten Handlungsziele wurden Maßnahmen entwickelt, die sowohl zur Minderung bestehender verkehrlicher Defizite als auch zur zielgerichteten Weiterentwicklung des Verkehrs- und Mobilitätssystems der Stadt Brunsbüttel beitragen.

Die Maßnahmen sind in insgesamt 34 Maßnahmensteckbriefen dokumentiert und visualisiert. Die Steckbriefe beschreiben jeweils die Ausgangslage, die Grundidee der Maßnahme sowie deren voraussichtliche Wirkung. Zwischen einzelnen Maßnahmen bestehen zudem inhaltliche und funktionale Abhängigkeiten. So kann die Umsetzung oder Wirksamkeit einer Maßnahme

durch andere Maßnahmen beeinflusst, unterstützt oder erst ermöglicht werden. Diese Wechselwirkungen werden in den jeweiligen Maßnahmensteckbriefen berücksichtigt.

Zur Einordnung und Bewertung der Maßnahmen wurden diese in drei Kategorien eingeteilt (s. Abbildung 40). Kategorie A umfasst die priorisierten Maßnahmen, die sich aus den Ergebnissen der Beteiligungsprozesse (s. Kap. 0) ergeben haben und in Abstimmung mit der Stadt als besonders relevant eingestuft wurden. Kategorie B umfasst weitere umsetzungsrelevante Maßnahmen. Kategorie C beinhaltet Maßnahmen, die für die Umsetzung des optimalen Szenarios erforderlich sind.

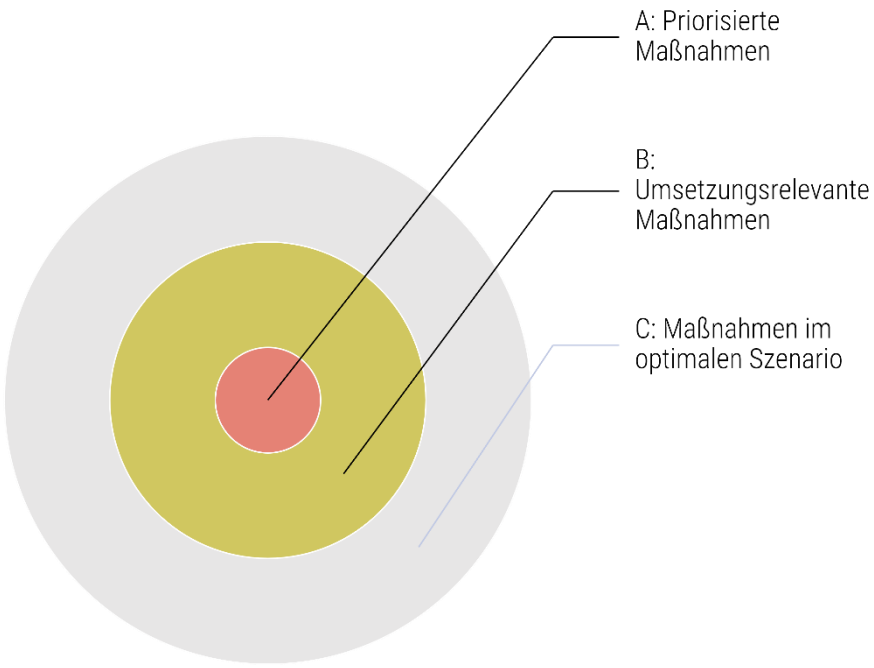


Abbildung 40: Kategorisierung der Maßnahmen (Quelle: eigene Darstellung)

Neben den neu entwickelten Maßnahmen wurden auch bereits bestehende und dauerhaft durch die Stadt umgesetzte Maßnahmen berücksichtigt. Da für diese Maßnahmen kein zusätzlicher konzeptioneller Entwicklungsbedarf besteht, werden sie nicht in separaten Maßnahmensteckbriefen dargestellt, sondern im Folgenden zusammenfassend aufgeführt. Die Stadtverwaltung prüft und erarbeitet in ihrer alltäglichen Arbeit:

- die Instandsetzung und Verbreiterung der Rad- und Gehwege im gesamten Stadtgebiet, sowie die Verhinderung von Parken auf Gehwegen und Fahrbahnparken im Fahrrad-Hauptnetz entlang anstehendender Sanierungen im Straßenraum.
- Einzelmaßnahmen zur Durchsetzung der vorhandenen Geschwindigkeitsberuhigung, z. B. Aufpflasterungen oder Markierungen aufgrund von Unfallhäufungsstellen der Polizei und Verkehrsbeobachtungen.

- die Förderung des Radtourismus von der Infrastruktur, Routenbeschilderung, Reparaturstationen und Werbemaßnahmen als Aufgabe des Stadtmarketings.
- Die Bearbeitung von Anfragen zur Errichtung von E-Ladepunkten von entsprechenden Ladeinfrastruktur-Betreibern und die gezielte Abstimmung der Standorte.

Die entwickelten Maßnahmen lassen sich jeweils mindestens einem der in Abbildung 37 dargestellten Handlungsziele zuordnen. Aufgrund ihrer teilweise übergreifenden Wirkung tragen zahlreiche Maßnahmen zugleich zur Erreichung mehrerer Handlungsziele bei. Die entsprechenden Zuordnungen und Mehrfachwirkungen sind in Tab. 8 für die Kategorien A und B dargestellt und in Tab. 9 für die Kategorie C.

Tabelle 8: Übersicht der Maßnahmen (Kategorie A und B) und ihrer Wirkung in den Handlungszielen (Quelle: eigene Darstellung)

	Maßnahmen	Fläche (öffentlichen Raum) effizient nutzen	Aktive Mobilität erhöhen	Lärmbe-troffenheit minimieren	Sicherheit der gefährdeten Verkehrsteil-nehmenden erhöhen	Verfügbarkeit des Busverkehrs verbessern	Regionale Verkehrsan-bindung (z. B. nach Itzehoe, Heide, Marne) verbessern	Barrierefreiheit gewährleisten	Wirtschafts-verkehr effizient abwickeln	Öffentliche Räume attraktiv gestalten	Verkehr beruhigen	Parkraum stadtver-träglich organisieren	Fußverkehrs-netz verbessern	Radverkehrs-netz verbessern
A1	Barrierefreie Querungen einrichten		X		X			X					X	
A2	Fahrradstraße in der Unteren Koogstraße	X	X	X	X				X	X	X			
A3	Umlaufsperren anpassen		X					X						X
A4	Schulumfeldgestaltung Boy-Lornsen-Grundschule		X	X	X					X	X			X
A5	Markierte Parkflächen ausweisen	X			X							X		
B1	Fuß- und Radverkehrsquerungen verkehrssicher umgestalten		X		X			X					X	X
B2	Barrierefreie Gestaltung des Straßenraums Markt		X					X		X			X	
B3	Ebenerdiger Ausbau des Straßenraums		X					X		X			X	
B4	Baulich getrennte Radwege einrichten		X		X									X
B5	Fahrradfreundliche Umgestaltung der Ortseinfahrt		X		X									X
B6	Fahrradabstellanlagen einrichten	X	X							X				X
B7	Fahrradzonen in Nebenstraßen einrichten		X		X									X
B8	Fahrradpiktogrammketten markieren		X		X									X
B9	Ausbau und Anpassung der vorhandenen Buslinien					X	X							
B10	Ausbau von Schnellbusverbindungen					X	X							
B11	Haltestellen und Verkehrsmittel flächendeckend barrierefre gestalten					X		X						
B12	Streckenbezogene Temporeduzierung auf 30 km/ h in Brunsbüttel-Ort einrichten			X	X						X			
B13	Neue Verkehrsführung vor dem Heimatmuseum einrichten	X			X					X	X		X	
B14	Gezielte Ausschilderung und Ordnung von Parkflächen	X										X		
B15	Straßensanierung Mühlenberg							X		X				
B16	Grundlegende Mobilitätsmanagement-Aktionen aufbauen		X											

Tabelle 9: Übersicht der Maßnahmen (Kategorie C) und ihrer Wirkung in den Handlungszielen (Quelle: eigene Darstellung)

	Maßnahmen	Fläche (öffentlichen Raum) effizient nutzen	Aktive Mobilität erhöhen	Lärmbe-troffenheit minimieren	Sicherheit der gefährdeten Verkehrsteil-nehmenden erhöhen	Verfügbar-keit des Busverkehrs verbessern	Regionale Verkehrsan-bindung (z. B. nach Itzehoe, Heide, Marne) verbessern	Barriere-freiheit gewähr-leisten	Wirtschafts-verkehr effizient abwickeln	Öffentliche Räume attraktiv gestalten	Verkehr beruhigen	Parkraum stadtver-träglich organisieren	Fußverkehrs-netz verbessern	Radverkehrs-netz verbessern	Ladepunkt-angebot erweitern
C1	Fußgängerfreundliche Umgestaltung der unteren Koogstraße	X	X	X	X					X	X		X		
C2	Fuß- und Radverkehrsbrücke über die Braake bauen		X										X	X	
C3	Shared Space Brunsbüttel-Ort gestalten	X	X	X	X			X		X	X		X	X	
C4	Rad-Hauptnetz an höhere Geschwindigkeiten und Lastenräder anpassen		X		X			X						X	
C5	Bike-Sharing		X												
C6	Taktung von Schnellbusverbindung X60 erhöhen					X	X								
C7	Tarifeinbindung HVV					X	X								
C8	(Autonomer) On-Demand-Verkehr					X									
C9	Bahnanbindung reaktivieren						X								
C10	Carsharing														X
C11	Zweckgebundene Parkraumbewirtschaftung	X	X									X			
C12	Dashboard für Parkraummanagement										X	X			
C13	Nachhaltige Mobilitätsmaßnahmen in Schulen und Betrieben fördern		X												

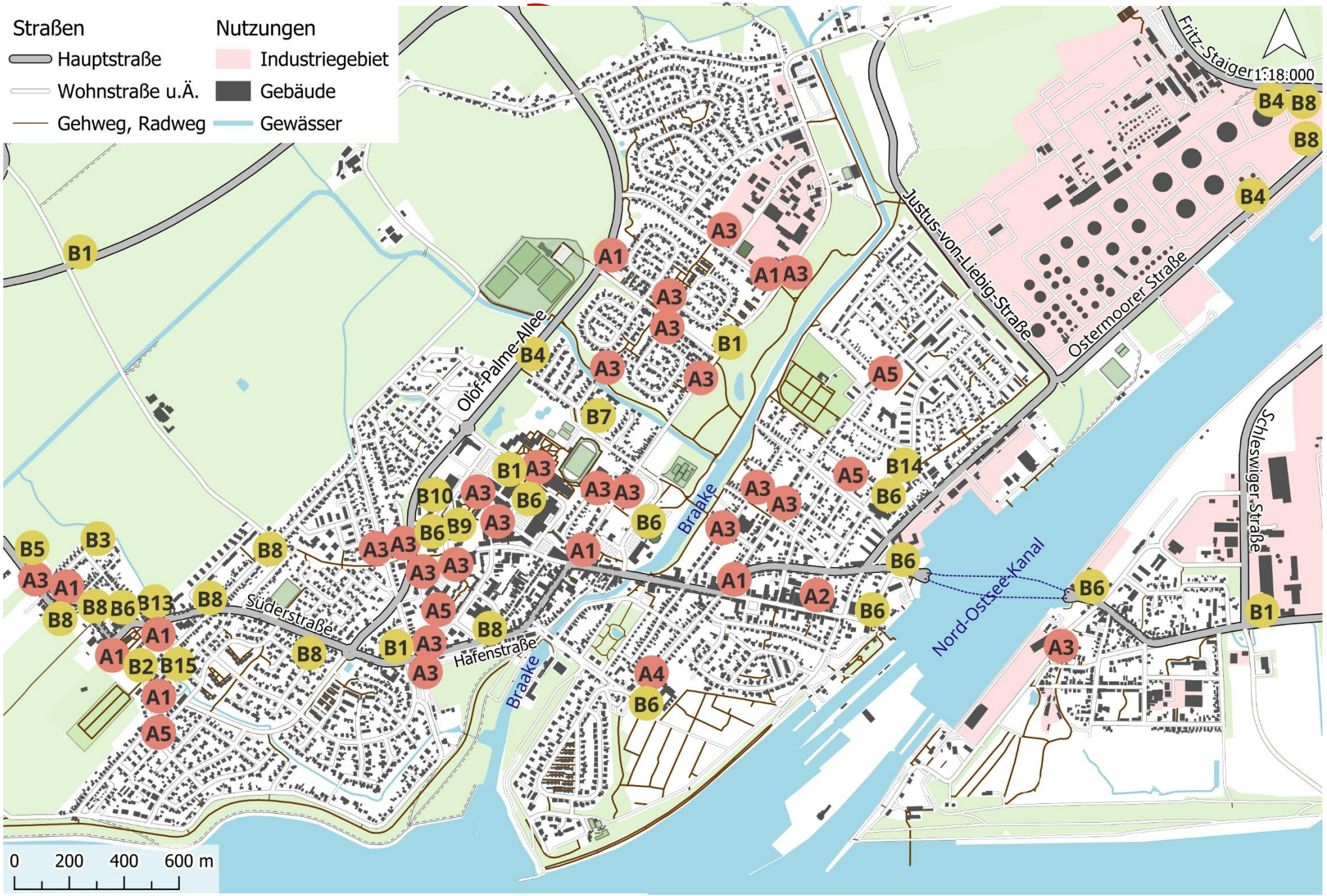


Abbildung 41: Übersichtskarte Maßnahmenstandorte (Realistisches Szenario)

6.1 Maßnahmen Realistisches Szenario

Fußverkehr 66

A1: Barrierefreie Querungen einrichten 66

B1: Fuß- und Radverkehrsquerungen verkehrssicher umgestalten 68

B2: Barrierefreie Gestaltung des Straßenraums Markt 71

B3: Ebenerdiger Ausbau des Straßenraums 73

Radverkehr 75

A2: Fahrradstraße in der Unteren Koogstraße 75

A3: Umlaufsperren anpassen 78

B4: Baulich getrennte Radwege einrichten 80

B5: Fahrradfreundliche Umgestaltung der Ortseinfahrt 82

B6: Fahrradabstellanlagen einrichten 85

B7: Fahrradzonen in Nebenstraßen einrichten 87

B8: Fahrradpiktogrammketten markieren 90

ÖPNV 92

B9: Ausbau und Anpassung der vorhandenen Buslinien 92

B10: Ausbau von Schnellbusverbindungen 95

B11: Haltestellen und Verkehrsmittel flächendeckend barrierefrei gestalten 97

MIV 99

A4: Schulumfeldgestaltung Boy-Lornsen-Grundschule 99

A5: Markierte Parkflächen ausweisen 102

B12: Streckenbezogene Temporeduzierung auf 30 km/ h in Brunsbüttel-Ort einrichten 104

B13: Neue Verkehrsführung vor dem Heimatmuseum einrichten 106

B14: Gezielte Ausschilderung und Ordnung von Parkflächen 108

B15: Straßensanierung Mühlenberg 111

B16: Grundlegende Mobilitätsmanagement-Aktionen aufbauen 112

Fußverkehr

A1: Barrierefreie Querungen einrichten



Verortung:

- Koogstraße x Kautzstraße (K75) x Schulstraße
- Olof-Palme-Allee x An der Sprante
- Schmiedestraße
- Röntgenstraße x Brunsbütteler Straße (K 75) x Eddelaker Straße x Koogstraße (K 75)
- Mühlenweg x Deichstraße
- zusätzlich fehlende Sichtverhältnisse bei der Kreuzung Markt (K 75 zur Platzmitte)
- Ochsenmarkt (K 75)

Priorität:	sehr hoch
Zeitrahmen:	kurzfristig
Kostenschätzung:	ca. 5.000 - 15.000 € je Querung

Ausgangslage:

Die Bordhöhen an Querungsstellen liegen überwiegend zwischen 3 und 10 cm und entsprechen häufig nicht den aktuellen Anforderungen an barrierefreie Gestaltung. Alle Sanierungen werden bereits durchgängig nach neusten Standards ausgebaut. Für mobilitätseingeschränkte Personen, Menschen mit Sehbehinderung sowie für Kinder ergeben sich Einschränkungen bei der sicheren Querung. In der Bürgerbeteiligung wurde ein sehr hoher Handlungsbedarf benannt. Im Radwegekonzept Brunsbüttel wurde 2023 eine Analyse an barrierefreien Querungen und weiterem Bedarf durchgeführt.

Ziel der Maßnahme:

- Aktive Mobilität erhöhen
- Fußverkehrsnetz verbessern
- Barrierefreiheit gewährleisten
- Sicherheit der gefährdeten Verkehrsteilnehmenden erhöhen

Beschreibung der Maßnahme:

Die Maßnahme umfasst den schrittweisen Ausbau von Querungsstellen zu barrierefreien Übergängen. Dabei kommen differenzierte Bordhöhen mit getrennten Querungsbereichen zum Einsatz. Die Umsetzung erfolgt vorrangig an stark frequentierten Knotenpunkten sowie an Querungen mit erhöhtem Nutzungsaufkommen. Einzelne Standorte werden priorisiert und gezielt vorgezogen.



Abbildung 42: Praxisbeispiel Barrierefreie Querung (Quelle: Pebüse Betonwerk, URL)

Erwarteter Nutzen:

- Verbesserung der selbstständigen Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Altersgruppen
- Verbesserung der Orientierung für sehbehinderte Menschen
- Erhöhung des Querungskomforts im gesamten Netz
- Beitrag zur durchgängigen Barrierefreiheit im öffentlichen Raum

Umsetzungshinweise und Wechselwirkungen:

Querungsstellen sind gemäß DIN 18040-3 als getrennte Überquerungsstellen mit differenzierter Bordhöhe auszubilden. Der Bord ist in zwei Abschnitte zu gliedern. Ein niveaugleicher Bereich mit 0 cm Bordhöhe ist für Rollstuhlnutzende, Rollatoren und Kinderwagen vorzusehen. Ein weiterer Bereich mit 6 cm Bordhöhe dient der taktilen Erkennbarkeit für sehbehinderte Menschen.

Zusätzlich sind taktile Leitelemente und Bodenindikatoren gemäß den Regelwerken zur barrierefreien Gestaltung einzubauen. Die Anordnung erfolgt so, dass eine sichere Führung über die Fahrbahn gewährleistet ist. Querungsstellen sind frühzeitig wahrnehmbar auszubilden, etwa durch Kontraste und klare Materialwechsel.

Die Übergänge sind teilweise versetzt, wodurch eine klare Querung fehlt. Bei der Planung ist zu prüfen, ob Querungsstellen auch vom Radverkehr genutzt werden. In diesen Fällen sind Breiten und Übergangsbereiche entsprechend anzupassen, um Konflikte zu vermeiden.

Die Umsetzung erfolgt schrittweise im Zuge von Baumaßnahmen sowie durch gezielte Priorisierung einzelner Standorte. Vorrang haben gesicherte Querungsstellen sowie Bereiche mit hohem Querungsaufkommen.

Wechselwirkungen bestehen mit

- B1 Fuß- und Radverkehrsquerungen verkehrssicher umgestalten
- B4 Baulich getrennte Radwege einrichten
- B5 Fahrradfreundliche Umgestaltung der Ortseinfahrt
- C3 Shared Space Brunsbüttel-Ort gestalten
- sowie zu Bau- und Sanierungsmaßnahmen an Kreuzungspunkten allgemein.

Zuständigkeiten:

Stadtverwaltung

B1: Fuß- und Radverkehrsquerungen verkehrssicher umgestalten



Verortung:

- Fährstraße (K 75) x Hamburger Straße
- Blumenring x Hafenstraße (K 75)
- Reichenstraße (K 75) x Markt (K 75)
- Schleusen-Gemeinschafts-Schule
- Westerbelmhusen x B5

Priorität: hoch

Zeitrahmen: mittelfristig

Kostenschätzung: Ca. 50.000 € je Querung

Ausgangslage:

An mehreren Querungsstellen bestehen eingeschränkte Sichtbeziehungen, unklare Führungen für den Radverkehr und fehlende Aufstellflächen. Betroffen sind insbesondere die Knotenpunkte Fährstraße (K 75) x Hamburger Straße, Blumenring x Hafenstraße (K 75) sowie Reichenstraße (K 75) x Markt (K 75). Teilweise werden Querungen über gemeinsame Geh- und Radwege geführt. Hohe Kfz-Geschwindigkeiten und unklare Übergänge zwischen Seitenraum und Fahrbahn erschweren eine sichere Querung. In der Beteiligung wurde die Maßnahme mit mittlerer Priorität bewertet, hat aber eine hohe Wirkung in der Verkehrssicherheit.

Ziel der Maßnahme:

- Aktive Mobilität erhöhen
- Barrierefreiheit gewährleisten
- Radverkehrsnetz verbessern

- Fußverkehrsnetz verbessern
- Sicherheit der gefährdeten Verkehrsteilnehmenden erhöhen

Beschreibung der Maßnahme:

Fuß- und Radverkehrsquerungen werden abschnittsweise umgestaltet. Die Sichtbeziehungen werden durch freigehaltene Seitenräume, vorgezogene Aufstellbereiche und eine klare Führung verbessert. Wo erforderlich, werden Mittelinseln, Fahrbahneinengungen oder markierte Furten eingerichtet.



Abbildung 43: Barrierefreie Querung Koogstraße (Quelle: Stadt Brunsbüttel)

Erwarteter Nutzen:

- Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen Kfz-, Fuß- und Radverkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten und Querungsstellen
- eindeutigere Führung des Radverkehrs im Querungsbereich
- bessere Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen
- komfortablere und verständlichere Querungen für alle Altersgruppen
- Reduktion von Konflikten im Seitenraum

Umsetzungshinweise und Wechselwirkungen:

Für die benannten Querungsstellen wird eine standortbezogene Prüfung empfohlen. Dabei sind Sichtdreiecke, Aufstellflächen, Bordhöhen und die Führung des Radverkehrs gemeinsam zu betrachten. Parkstände, Bewuchs, Möblierung und Beschilderung sind im Querungsumfeld so anzuordnen, dass die Sicht auf querende Personen nicht eingeschränkt wird.

Vorgezogene Seitenräume oder Gehwegnasen sind insbesondere dort sinnvoll, wo parkende Fahrzeuge oder enge Straßenräume die Sicht behindern. Sie verkürzen die Querungslänge und machen wartende Personen früher erkennbar. An breiteren Fahrbahnen sind Mittelinseln zu prüfen. Bei gemeinsamer Nutzung durch Fuß- und Radverkehr ist eine nutzbare Inselbreite von mindestens 2,50 m vorzusehen. Bei Lastenrädern oder Fahrrädern mit Anhänger sind 3,00 m oder mehr anzustreben.

Die Querungen sind barrierefrei auszuführen. Dafür sind differenzierte Bordhöhen mit einem niveaugleichen Bereich für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen sowie einem ertastbaren Bord von 6 cm für

sehbehinderte Menschen vorzusehen. Ergänzend sind Bodenindikatoren, Auffindestreifen und Richtungsfelder anzuordnen.

Bei Radverkehrsquerungen sind Furten, Markierungen und Aufstellbereiche so zu gestalten, dass die Fahrbeziehungen eindeutig bleiben. Besonders an Einmündungen ist zu prüfen, ob der Radverkehr bevorrechtigt, wartepflichtig oder gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt wird. Die Gestaltung muss für alle Verkehrsteilnehmenden unmittelbar verständlich sein.

Planungs- und Baumaßnahmen für baulich getrennte Radwege können grundsätzlich über das Bundesprogramm „Stadt und Land“ gefördert werden (vgl. Ministeriums Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, 2023, S. 4); die konkreten Förderbedingungen und verfügbaren Mittel sind vor Planungsbeginn mit der zuständigen Bewilligungsstelle des Landes Schleswig-Holstein zu klären.

Wechselwirkungen bestehen mit:

- A1 Barrierefreie Querungen einrichten
- B4 Baulich getrennte Radwege einrichten
- B5 Fahrradfreundliche Umgestaltung der Ortseinfahrt
- B7 Fahrradzonen in Nebenstraßen einrichten
- B8 Fahrradpiktogrammketten markieren
- B12 Streckenbezogene Temporeduzierung auf 30 km/ h in Brunsbüttel-Ort einrichten
- C3 Shared Space Brunsbüttel-Ort gestalten
- C4 Rad-Hauptnetz an höhere Geschwindigkeiten und Lastenräder anpassen

Zuständigkeiten:

Stadtverwaltung, Straßenverkehrsbehörde Dithmarschen

B2: Barrierefreie Gestaltung des Straßenraums Markt

Verortung:

Markt (K 75)

Priorität:	mittel
Zeitrahmen:	langfristig
Kostenschätzung:	Ca. 250.000 €

Ausgangslage:

Östlich der Jakobuskirche weist die Straße Markt (K 75) zwischen Sackstraße (K 75) und Deichstraße bereits eine weitgehend niveaugleiche Gestaltung auf. Die Oberflächen sind jedoch entlang eines Streifens (s. Abbildung 44) uneben und für Rollatoren, Rollstühle und Kinderwagen nur eingeschränkt nutzbar. Taktile Leitelemente fehlen am Markt (K 75) und Querungen sind nicht eindeutig geführt. Zusätzlich entstehen Nutzungskonflikte durch parkende Fahrzeuge, insbesondere im Umfeld kirchlicher Veranstaltungen.



Abbildung 44: Markt (K 75) Brunsbüttel (Quelle: fair spaces)

Der Handlungsbedarf wurde im Rahmen der Ortsbegehung erkannt.

Ziel der Maßnahme:

- Aktive Mobilität erhöhen
- Barrierefreiheit gewährleisten
- Öffentliche Räume attraktiv gestalten
- Fußverkehrsnetz verbessern

Beschreibung der Maßnahme:

Der Bereich östlich der Jakobuskirche wird barrierefrei nachgeschärft. Unebene Oberflächen werden durch einen rollator- und rollstuhltauglichen Belag ersetzt oder geglättet. Querungen erhalten eine klare Führung mit taktilen Elementen und barrierearmen Übergängen. Die Ordnung des ruhenden Verkehrs wird so angepasst, dass Bewegungsflächen und Querungsbereiche dauerhaft freigehalten werden.

Erwarteter Nutzen:

- Verbesserung der Barrierefreiheit im Kirchenumfeld
- sichere und komfortable Nutzung für Menschen mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen
- bessere Orientierung für sehbehinderte Menschen
- Reduktion von Konflikten zwischen Fußverkehr und parkenden Fahrzeugen
- Aufwertung des öffentlichen Raums im Bereich Markt/Jakobuskirche

Umsetzungshinweise und Wechselwirkungen:

Für den Abschnitt Markt (K 75) zwischen Sackstraße (K 75) und Deichstraße wird eine barrierefreie Oberflächenüberarbeitung empfohlen. Der Belag sollte eben, erschütterungsarm und rutschhemmend ausgeführt werden. Pflasterbereiche sind so auszubilden, dass Fugenbreiten und Höhenversätze die Nutzung mit Rollatoren und Rollstühlen nicht beeinträchtigen.

Taktile Leitelemente sind gemäß DIN 32984 anzuordnen. Querungen sollten mit Auffindestreifen und Richtungsfeldern ausgestattet werden. An Übergängen sind differenzierte Bordhöhen zu prüfen, wenn ein eindeutiger Wechsel zwischen Seitenraum und Fahrbahn erforderlich ist. Dabei sind niveaugleiche Bereiche für Rollstühle und Rollatoren sowie ertastbare Kanten für sehbehinderte Menschen zu berücksichtigen.

Das Parken im Umfeld der Querungen ist zu ordnen. Bewegungsflächen, Sichtfelder und taktile Führungen dürfen nicht durch abgestellte Fahrzeuge beeinträchtigt werden. Für kirchliche Veranstaltungen können gesonderte Regelungen geprüft werden, ohne die barrierefreie Grundfunktion des Straßenraums einzuschränken.

Die Gestaltung ist ortsbildsensibel abzustimmen. Das Umfeld der Jakobuskirche erfordert eine zurückhaltende Materialwahl, die Barrierefreiheit, Denkmalschutz und Platzwirkung miteinander verbindet

Wechselwirkung besteht mit

- B12 Streckenbezogene Tempореduzierung auf 30 km/ h in Brunsbüttel-Ort einrichten
- C3 Shared Space Brunsbüttel-Ort gestalten

Zuständigkeiten:

Stadtverwaltung, Denkmalschutz

B3: Ebenerdiger Ausbau des Straßenraums

Verortung:

- Am Katharinenkrug
- Norderstraße
- Oesterstraße

Priorität:	mittel
Zeitrahmen:	mittelfristig
Kostenschätzung:	Ca. 250.000 -600.000 € je Straße

Ausgangslage:

Am Katharinenkrug bestehen unebene und sanierungsbedürftige Oberflächen. In der nördlichen Norderstraße fehlen ausreichend breite Gehwegbereiche. Beide Straßen weisen trotz ihrer Sackgassenfunktion als Wohnstraßen eine Gestaltung auf, die weiterhin stark auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet ist. Die Aufenthaltsqualität und die barrierefreie Nutzbarkeit sind dadurch eingeschränkt. In der westlichen Oesterstraße bestehen vergleichbare Anforderungen an eine gestalterisch ruhige und barrierearme Einbindung in das Quartier Brunsbüttel-Ort.



Abbildung 45: Am Katharinenkrug Brunsbüttel (Quelle: fair spaces)

Ziel der Maßnahme:

- Aktive Mobilität erhöhen
- Barrierefreiheit gewährleisten
- Öffentliche Räume attraktiv gestalten
- Fußverkehrsnetz verbessern

Beschreibung der Maßnahme:

Am Katharinenkrug, nördliche Norderstraße und westliche Oesterstraße werden niveaugleich und verkehrsberuhigt ausgebaut. Die Straßenräume erhalten eine Mischverkehrsfläche mit klarer gestalterischer

Ordnung. Die Pflasterung orientiert sich am im Viertel Brunsbüttel-Ort vorherrschenden Materialbild. Im Katharinenkrug wird das Parken neu geordnet und nur auf eindeutig erkennbaren Flächen zugelassen.

Erwarteter Nutzen:

- Verbesserung der Barrierefreiheit im Wohnstraßennetz
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Quartier
- Reduktion der Dominanz des Kfz-Verkehrs
- bessere Nutzbarkeit für Fußverkehr, Rollatoren, Rollstühle und Kinderwagen
- gestalterische Aufwertung des historischen Straßenraums
- klarere Ordnung des ruhenden Verkehrs

Umsetzungshinweise und Wechselwirkungen:

Für die genannten Straßen wird ein niveaugleicher Ausbau als verkehrsberuhigte Mischverkehrsfläche empfohlen. Trotz einheitlicher Oberfläche sollte der Straßenraum klar gegliedert bleiben. Unterschiedliche Pflasterformate, Rinnen, taktile Elemente oder leichte Kontraste können Orientierung geben, ohne den Platzcharakter zu schwächen. Der Ausbau sollte die Sackgassenfunktion als ruhige Wohnstraße erkennbar machen.

Die Beläge sind eben, rutschhemmend und erschütterungsarm auszuführen. Besonders Am Katharinenkrug ist die Sanierung der Oberfläche mit der Neuordnung des Parkens zu verbinden. Stellplätze sind so anzuordnen, dass Bewegungsflächen, Hauseingänge und Sichtbeziehungen nicht eingeschränkt werden.

Die Entwässerung ist frühzeitig zu prüfen. Bei niveaugleichen Straßenräumen sind Rinnenführung, Gefälle und Anschluss an bestehende Entwässerungssysteme entscheidend. Auch Winterdienst und Reinigung sind bei der Materialwahl zu berücksichtigen. Am Katharinenkrug ist zudem eine Baumpflanzung im Wendekreis einzuplanen, um der Versiegelung entgegenzuwirken.

Die Gestaltung ist ortsbildsensibel abzustimmen. Denkmalschutz, vorhandene Pflasterbilder und die jüngere Gestaltung im Umfeld von Brunsbüttel-Ort sind einzubeziehen.

Zuständigkeiten:

Stadtverwaltung, Straßenverkehrsbehörde Dithmarschen, Denkmalschutzbehörde

Radverkehr

A2: Fahrradstraße in der Unteren Koogstraße

Verortung:

Koogstraße

Priorität:	sehr hoch
Zeitrahmen:	kurzfristig
Kostenschätzung:	Ca. 60.000 €

Ausgangslage:



Abbildung 46: Koogstraße Brunsbüttel (Quelle: fair spaces)

Die Koogstraße übernimmt als Geschäftsstraße im Innenstadtbereich eine zentrale Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion. Der Kfz-Verkehr wird als Einbahnstraße geführt. Zwischen Radverkehr und Fußverkehr entstehen Konflikte, da Radfahrende teilweise unzulässig die Gehwege nutzen. Die vorhandenen Gehwegbreiten sind für eine Flanierfunktion nur eingeschränkt geeignet. Teilflächen werden gastronomisch genutzt, zusätzliche Aufenthaltsangebote ohne Konsumzwang sind nur punktuell vorhanden. In der Beteiligung wurde kontrovers diskutiert, ob eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs die Attraktivität des Standorts stärkt oder beeinträchtigt.

Ziel der Maßnahme:

- Aktive Mobilität erhöhen
- Sicherheit der gefährdeten Verkehrsteilnehmenden erhöhen
- Lärmbetroffenheit minimieren
- Fläche (öffentlichen Raum) effizient nutzen
- Verkehr beruhigen

- Öffentliche Räume attraktiv gestalten
- Wirtschaftsverkehr effizient abwickeln

Beschreibung der Maßnahme:



Abbildung 47: Praxisbeispiel Fahrradstraße (Quelle: infraVelo, URL)

Die Koogstraße wird dauerhaft als Fahrradstraße (VZ 244) mit Freigabe für den Kfz-Verkehr gewidmet.

Die Ausstattung sieht insbesondere Markierungen vor, insbesondere

- einen farbigen Breitstrich als durchlaufende Randmarkierung,
- markierte Sicherheitstrennstreifen zum Ruhenden Verkehr,
- eingefärbten Asphalt an Kreuzungen und in Gefährdungsbereichen und
- Fahrradpiktogramme bzw. der Sinnbilder des Verkehrszeichens Fahrradstraße.

Die Fahrradstraße wird weiterhin für den Autoverkehr als Einbahnstraße geführt (Freigabe durch Zusatzzeichen) und wird aufgrund der Fahrbahnbreite ohne Mittelstreifen markiert. Mit der Fahrradstraße wird der Radverkehr im unteren Geschäftsbereich eindeutiger auf der Fahrbahn geführt und dort als maßgebende Verkehrsart sichtbar gemacht.

Erwarteter Nutzen:

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Attraktivität der Geschäftsstraße
- Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Entflechtung von Fuß- und Radverkehr
- Stärkung des Fußverkehrs und der innerstädtischen Nutzung
- Impuls für lokale Wirtschaft und Einzelhandelsbetriebe
- Reduktion von Lärm- und Emissionsbelastungen

Umsetzungshinweise und Wechselwirkungen:

In der Koogstraße liegt für den Fußgängerverkehr eine besondere Aufenthaltsfunktion vor. Trotz des Vorrangs der Fahrradstraße sind hier gezielt Markierungen zur Aufmerksamkeitslenkung der Radfahrenden auf den Querungsbedarf des Fußverkehrs vorzusehen. Durch die Fahrradstraße können Konflikte mit zu Fuß Gehenden deutlich reduziert und die Seitenräume sicherer zum Flanieren, für Außengastronomie und zum Aufenthalt genutzt werden.

Zugelassener Autoverkehr bleibt auf höchstens 30 km/h begrenzt und muss sich dem Radverkehr unterordnen. Ergänzend sind Verschwenkungen und Gestaltungselemente vorzusehen, welche die Durchlässigkeit der Koogstraße für den Autoverkehr verringert, sodass nur direkte Zielverkehre in die Straße einfahren. Lieferverkehr kann zusätzlich durch durch feste Lieferzeiten in zugeordneten Ladebereiche geordnet werden.

Für Planung und Ausgestaltung sind neben StVO und VwV-StVO insbesondere der schleswig-holsteinische Erlass zu Fahrradstraßen, die Anwendungshinweise von RAD.SH, die ADFC-Handreichung sowie der bundesweite Praxisleitfaden zu Fahrradstraßen heranzuziehen.

Planungs- und Baumaßnahmen für Fahrradstraßen können grundsätzlich über das Bundesprogramm „Stadt und Land“ gefördert werden (vgl. Ministeriums Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, 2023, S. 4); die konkreten Förderbedingungen und verfügbaren Mittel sind vor Planungsbeginn mit der zuständigen Bewilligungsstelle des Landes Schleswig-Holstein zu klären.

Nach der Einführung sollten Nutzung, Konflikte und Verkehrsverlagerungen über mehrere Ortsbegehungen geprüft und bei Bedarf nachgesteuert werden.

Wechselwirkungen bestehen mit:

- B7 Fahrradzonen in Nebenstraßen einrichten
- B16 Grundlegende Mobilitätsmanagement-Aktionen aufbauen
- C1 Fußgängerfreundliche Umgestaltung der unteren Koogstraße

Zuständigkeiten:

Stadtverwaltung, Straßenverkehrsbehörde Dithmarschen

A3: Umlaufsperren anpassen

Verortung:

- Anne-Frank-Weg x Schmiedestraße
- Anne-Frank-Weg x An der Sprante (neben Miller)
- Cuxhavener Straße x Kanalstraße
- Am Fleth x Hafenstraße (K 75)
- Geschwister-Scholl-Weg x Eddelaker Straße
- Kneippweg
- Loewestraße x Ostmarkstraße

Priorität: sehr hoch

Zeitrahmen: kurzfristig

Kostenschätzung: ca. 3.000 - 5.000 € je Umlaufsperre

Ausgangslage:

Im Wegenetz vorhandene Umlaufsperren weisen teilweise geringe Durchlassbreiten und uneinheitliche Anordnungen auf. Die Anlagen werden von Nutzenden als Drängelgitter wahrgenommen und sind für Lastenräder, Rollstühle, Kinderwagen oder Rollatoren teils nicht passierbar. Die Erkennbarkeit ist uneinheitlich. In einzelnen Fällen werden Umlaufsperren vollständig umfahren. Im Beteiligungsprozess wurde ein hoher Handlungsbedarf benannt, einschließlich Diskussionen zum Rückbau.



Abbildung 48: Umlaufsperre Anne-Frank-Weg Brunsbüttel (Quelle: fair spaces)

Ziel der Maßnahme:

- Aktive Mobilität erhöhen
- Barrierefreiheit gewährleisten
- Radverkehrsnetz verbessern

Beschreibung der Maßnahme:

Bestehende Umlaufsperren sind einheitlich hinsichtlich ihrer Breite, Anordnung und Gestaltung anzupassen, z. B. durch die Herstellung eines lichten Durchgangs von mindestens 1,50 m zwischen den Elementen. Die Verbesserung der Sichtbarkeit wird durch eine kontrastreiche Ausführung, Markierungen und ergänzende

Fahrbahnmarkierungen gewährleistet. Einzelne Anlagen sind zurückzubauen, sofern keine sicherheitsrelevante Funktion gegeben ist. An geeigneten Querungsstellen sind alternative bauliche Lösungen wie Einengungen oder Mittelinseln vorzusehen.

Erwarteter Nutzen:

- Verbesserung der Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen
- Erhöhung der Nutzbarkeit für den Radverkehr einschließlich Lastenräder

Umsetzungshinweise und Wechselwirkungen:

Umlaufsperren sind gemäß ERA 2010 so anzuordnen, dass sich Gitterelemente nicht überlappen. Zwischen den Elementen ist ein lichter Abstand von mindestens 1,50 m vorzusehen. Zwischen Umlaufsperre und querender Fahrbahn ist eine Aufstellfläche von mindestens 3,00 m Länge herzustellen, um ein sicheres Anhalten zu ermöglichen. Auf Umlaufsperren ist frühzeitig hinzuweisen, beispielsweise durch Wechsel der Belagsart, Farbmarkierungen oder Beschilderung.

Anforderungen der DIN 18040-3 zur barrierefreien Gestaltung sind zu berücksichtigen. Dazu zählen ausreichend große Bewegungsflächen sowie die hindernisfreie Durchlässigkeit für mobilitätseingeschränkte Personen.

Der Einsatz von Umlaufsperren ist auf notwendige Situationen zu begrenzen. In Bereichen mit geringem Kfz-Verkehrsaufkommen oder innerhalb verkehrsberuhigter Bereiche ist ein Rückbau zu prüfen. Alternative Maßnahmen wie bauliche Einengungen, Mittelinseln oder gestalterische Elemente sind zu berücksichtigen.

Wechselwirkungen besteht mit

- C4 Rad-Hauptnetz an höhere Geschwindigkeiten und Lastenräder anpassen.

Zuständigkeiten:

Stadtverwaltung

B4: Baulich getrennte Radwege einrichten



Verortung:

- Olof-Palme-Allee
- Ostermoorer Straße (K 1)
- Fritz-Staiger-Straße (K 73)

Priorität:

hoch

Zeitrahmen:

langfristig

Kostenschätzung:

Ca. 1.200.000 € Olof-Palme-Allee
Ca. 800.000 € Ostermoorer Straße
Ca. 450.000 € Fritz-Staiger-Straße

Ausgangslage:

An der Olof-Palme-Allee besteht ein einseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg für beide Fahrtrichtungen. Mit knapp 2,00 m Breite ist dieser für die gemeinsame Nutzung durch Fuß- und Radverkehr sowie für Zweirichtungsverkehr deutlich zu schmal. An der Ostermoorer Straße (K 1) und der Fritz-Staiger-Straße (K 73) fehlen Geh- und Radwege über weite Abschnitte, insbesondere im nordöstlichen Bereich. Die Ostermoorer Straße und die Fritz-Staiger-Straße weisen abschnittsweise keine Geschwindigkeitsbeschränkung auf, sodass außerörtliche Geschwindigkeiten bis 100 km/h möglich sind. Aus planerischer Sicht ist die Maßnahme für den Netzschluss und die sichere Führung von Fuß- und Radverkehr von hoher Bedeutung. In der Beteiligung wurde sie mit mittlerer Priorität bewertet.

Ziel der Maßnahme:

- Aktive Mobilität erhöhen
- Radverkehrsnetz verbessern
- Sicherheit der gefährdeten Verkehrsteilnehmenden erhöhen

Beschreibung der Maßnahme:

Entlang der Olof-Palme-Allee, Ostermoorer Straße (K 1) und Fritz-Staiger-Straße (K 73) werden baulich getrennte Radverkehrsanlagen hergestellt. Fuß- und Radverkehr erhalten getrennte, ausreichend breite Flächen. In Abschnitten mit hohen Kfz-Geschwindigkeiten wird der Radverkehr vom Kfz-Verkehr räumlich separiert geführt. Die Maßnahme schließt Lücken im Radverkehrsnetz und verbessert die Erreichbarkeit zwischen den Stadtbereichen.



Abbildung 49: Praxisbeispiel baulich getrennter Radweg, Attilastraße Berlin (Quelle: infraVelo, URL)

Erwarteter Nutzen:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit auf wichtigen Radverkehrsachsen
- Reduktion von Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr
- Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs im Alltagsnetz
- sichere Führung bei hohen Kfz-Geschwindigkeiten

Umsetzungshinweise und Wechselwirkungen:

Baulich getrennte Radwege sind insbesondere dort vorzusehen, wo hohe Kfz-Geschwindigkeiten oder höhere Verkehrsbelastungen bestehen. (Grundlagenwerke: ERA 2010, RASt 06 für innerörtliche Straßen sowie die RAL für außerörtliche Straßen.)

Für gemeinsame Geh- und Radwege sowie Zweirichtungsführungen sind ausreichende Breiten erforderlich. Eine Breite von knapp 2,00 m ist für die vorhandene Nutzung an der Olof-Palme-Allee nicht ausreichend. Nach den in der ERA 2010 dargestellten Orientierungswerten liegen allein regelkonforme Breiten für Zweirichtungsradwege bei mindestens 3,00 m und sind abhängig von Nutzungsintensität und Verkehrsbelastung zu bemessen.

An Knotenpunkten, Grundstückszufahrten und Einmündungen sind Sichtbeziehungen besonders zu sichern. Die bestehende Vorfahrtsregelung an der Olof-Palme-Allee begünstigt derzeit den Kfz-Verkehr. Bei einer Stärkung des Radverkehrs sind Querungsstellen, Furten und Einmündungsbereiche daher gesondert zu prüfen und eindeutig zu gestalten. Alternativ kann auf geeigneten Abschnitten eine Protected Bike Lane auf der Fahrbahn geprüft werden. Auch diese Lösung erfordert Umbauarbeiten, Markierungen, Trennelemente und ausreichende Sicherheitsräume.

Für die Ostermoorer Straße (K 1) wurde in der Beteiligung eine Führung auf der alten Bahntrasse eingebracht. Diese Variante kann verkehrlich attraktiv sein, ist jedoch mit erhöhten organisatorischen und finanziellen Anforderungen verbunden. Dazu zählen insbesondere Grunderwerb, Eigentumsfragen, naturschutzfachliche Prüfungen und die Herstellung einer durchgängigen Trasse.

Die Fritz-Staiger-Straße (K 73) und Ostermoorer Straße (K 1) sind auch als Ausbaumaßnahmen im Radverkehrskonzept des Kreises Dithmarschen und müssen in diesem Zuge mit dem Kreis abgestimmt werden.

Planungs- und Baumaßnahmen für baulich getrennte Radwege können grundsätzlich über das Bundesprogramm „Stadt und Land“ gefördert werden (vgl. Ministeriums Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, 2023, S. 4); die konkreten Förderbedingungen und verfügbaren Mittel sind vor Planungsbeginn mit der zuständigen Bewilligungsstelle des Landes Schleswig-Holstein zu klären.

Wechselwirkungen bestehen insbesondere mit

- A1 Barrierefreie Querungen einrichten
- B1 Fuß- und Radverkehrsquerungen verkehrssicher umgestalten
- B5 Fahrradfreundliche Umgestaltung der Ortseinfahrt
- B8 Fahrradpiktogrammketten markieren

Zuständigkeiten:

Stadtverwaltung, Kreis Dithmarschen (für K 1 und K 73), Straßenverkehrsbehörde Dithmarschen, ggf. Grundstückseigentümer:innen bei Trassenvarianten außerhalb bestehender Straßenräume,

B5: Fahrradfreundliche Umgestaltung der Ortseinfahrt



Verortung:

Marner Chaussee (K 75) / Ochsenmarkt (K 75)

Priorität:	hoch
Zeitrahmen:	mittelfristig
Kostenschätzung:	Ca. 50.000 €

Ausgangslage:

Am Übergang Marner Chaussee (K 75) / Ochsenmarkt (K 75) besteht ein geradliniger Ortseingang mit hohen Einfahrgeschwindigkeiten. Der Radverkehr wird beidseitig auf Gehwegen geführt. Außerorts schließt ein gemeinsamer Geh- und Radweg einseitig an, eine klare und sichere Überleitung in das innerörtliche Netz fehlt jedoch. Rund 300 m hinter der Ortseinfahrt beginnt bereits ein Tempo-30-Abschnitt, sodass eine frühere Geschwindigkeitsdämpfung sinnvoll ist. Der Bereich der Ortseinfahrt ist zunächst aufgeweitet, geht jedoch in den engeren Straßenraum des Ochsenmarkts (K 75) über. In der Beteiligung wurde die Maßnahme gering priorisiert, aus planerischer Sicht ist sie für die Verkehrssicherheit dennoch wichtig.



Abbildung 50: Ortseinfahrt Marner Chaussee/ Ochsenmarkt Brunsbüttel (Quelle: Apple Maps)

Ziel der Maßnahme:

- Aktive Mobilität erhöhen
- Radverkehrsnetz verbessern
- Sicherheit der gefährdeten Verkehrsteilnehmenden erhöhen

Beschreibung der Maßnahme:

Die Ortseinfahrt Marner Chaussee (K 75) / Ochsenmarkt (K 75) wird radverkehrsfreundlich umgestaltet. Eine bauliche Querungshilfe unterstützt den Übergang vom außerörtlichen gemeinsamen Geh- und Radweg in das innerörtliche Radverkehrsnetz. Die Fahrbahn wird im Bereich der Ortseinfahrt räumlich gefasst, sodass der Wechsel vom außerörtlichen zum innerörtlichen Geschwindigkeitsniveau erkennbar wird. Die Gestaltung soll frühzeitig auf den folgenden Tempo-30-Bereich vorbereiten.

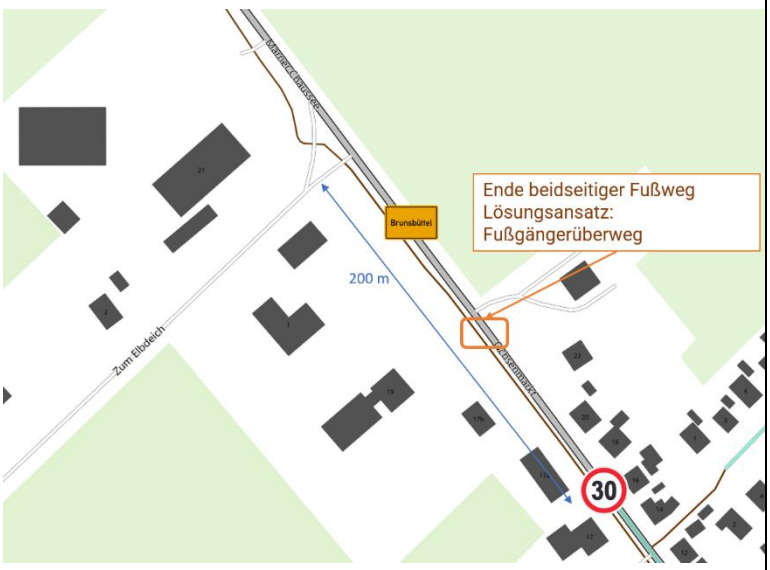


Abbildung 51: Prinzipskizze Ortseinfahrt Brunsbüttel-Ort (Quelle: fair spaces)

Erwarteter Nutzen:

- sichere Querung für den Radverkehr am Ortseingang
- bessere Führung zwischen außerörtlichem Geh- und Radweg und innerörtlichem Netz
- Reduktion der Einfahrgeschwindigkeiten
- Verbesserung der Sichtbeziehungen im Übergangsbereich
- indirekte Verbesserung für den Fußverkehr
- Stärkung des Radverkehrsnetzes in Richtung Brunsbüttel-Ort

Umsetzungshinweise und Wechselwirkungen:

Für die Ortseinfahrt wird eine Mittelinsel oder Fahrbahneinengung empfohlen. Die Maßnahme sollte so positioniert werden, dass sie bereits vor dem enger werdenden Abschnitt des Ochsenmarkts (K 75) wirkt. Der Übergang in den späteren Tempo-30-Bereich wird dadurch nachvollziehbar und verkehrlich vorbereitet.

Bei einer Mittelinsel mit Radverkehr ist eine nutzbare Inselbreite von mindestens 2,50 m vorzusehen. Besser sind 3,00 m oder mehr, damit auch Fahrräder mit Anhänger oder Lastenräder sicher aufgestellt werden können. Die Querung ist mit ausreichenden Sichtfeldern, klarer Führung und gut erkennbarer Markierung auszuführen.

Die Führung des Radverkehrs ist durchgängig zu planen. Der außerörtliche gemeinsame Geh- und Radweg sollte nicht abrupt im Seitenraum enden, sondern in eine verständliche innerörtliche Führung übergehen. Dabei sind die örtlichen Flächenrestriktionen zu berücksichtigen.

Die Befahrbarkeit für Busverkehr, Einsatzfahrzeuge und landwirtschaftlichen Verkehr ist zu prüfen. Aufgrund des geringen landwirtschaftlichen Verkehrs und geringen Busverkehrs erscheint eine Einengung grundsätzlich prüffähig. Die Maßnahme ist in vereinfachter Form auch ein Teil des Radverkehrskonzeptes des Kreises und die Umsetzung ist mit dem Kreis Dithmarschen als Straßenbaulastträger und Verkehrsbehörde abzustimmen.

Wechselwirkungen bestehen insbesondere mit

- A1 Barrierefreie Querungen einrichten
- B1 Fuß- und Radverkehrsquerungen verkehrssicher umgestalten
- B4 Baulich getrennte Radwege einrichten
- B8 Fahrradpiktogrammketten markieren
- B12 Streckenbezogene Temporeduzierung auf 30 km/ h in Brunsbüttel-Ort einrichten

Zuständigkeiten:

Stadtverwaltung, Straßenverkehrsbehörde Dithmarschen, Kreis Dithmarschen

B6: Fahrradabstellanlagen einrichten



Verortung:

- Koogstraße (K 75)
- Gustav-Meyer-Platz
- Neues Zentrum
- Markt (K 75)
- Hallenbad
- Industriegebiet
- Wohngebiet
- ZOB
- Kanalfähre
- Bushaltestellen
- Westküstenklinikum
- Boy-Lornsen-Grunschule

Priorität:	mittel
Zeitrahmen:	kurzfristig
Kostenschätzung:	Ca. 400 € je Fahrradbügel

Ausgangslage:

An wichtigen Zielorten bestehen bislang nur wenige hochwertige Fahrradabstellanlagen. Wild abgestellte Fahrräder treten zwar nur punktuell auf, zugleich fehlen an zentralen Standorten sichere und gut nutzbare Abstellmöglichkeiten. Teilweise sind noch ältere Vorderradhalter vorhanden, die als „Felgenkiller“ wahrgenommen werden und keinen ausreichenden Diebstahlschutz bieten. Explizite Stellplätze für Lastenräder, Anhänger oder Sonderräder fehlen. An Verknüpfungspunkten des ÖPNV bestehen keine überdachten Abstellanlagen oder Fahrradboxen für Bike-and-Ride-Nutzungen.

Ziel der Maßnahme:

- Aktive Mobilität erhöhen
- Radverkehrsnetz verbessern
- Öffentliche Räume attraktiv gestalten
- Fläche (öffentlichen Raum) effizient nutzen

Beschreibung der Maßnahme:

An wichtigen Zielorten werden hochwertige Fahrradabstellanlagen ergänzt. Vorgesehen sind Anlehnbügel als Grundstandard sowie größere Stellflächen für Lastenräder, Fahrräder mit Anhänger und E-Bikes. An Standorten mit längerer Abstelldauer, insbesondere an Bushaltestellen, am ZOB, an der Kanalfähre, im Industriegebiet und an weiteren Umstiegspunkten, werden überdachte und beleuchtete Anlagen geprüft. Für die Boy-Lornsen-Grundschule werden zusätzliche Abstellbügel als Baustein einer fahrradfreundlichen Schule vorgesehen.



Abbildung 52: Praxisbeispiel Fahrradbügel für Lastenräder Graz (Quelle: fair spaces)

Erwarteter Nutzen:

- Erhöhung des Komforts für Radfahrende
- Verbesserung des Diebstahlschutzes
- geordnetes Fahrradparken an zentralen Zielorten
- Entlastung von Gehwegen und Eingangsbereichen
- bessere Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV
- Förderung von Lastenrädern, E-Bikes und Alltagsradverkehr

Umsetzungshinweise und Wechselwirkungen:

Als Standard werden Anlehnbügel empfohlen wie sie die Stadt bereits als neuen Standard einsetzt. Sie ermöglichen das Anschließen des Fahrradrahmens und bieten gegenüber einfachen Vorderradhaltern eine deutlich höhere Standsicherheit. Bestehende ungeeignete Anlagen sollten schrittweise ersetzt werden.

Die Standorte sind zielnah und gut sichtbar anzuordnen. An publikumsintensiven Orten wie Koogstraße (K 75), Gustav-Meyer-Platz, Neues Zentrum, Markt (K 75), Hallenbad, Krankenhaus, Bushaltestellen und Kanalfähre sind kurze Wege zu Eingängen und Haltestellen entscheidend. Gleichzeitig sind ausreichende Restbreiten für den Fußverkehr, taktile Leitelemente, Sichtfelder und Feuerwehrzufahrten freizuhalten.

Für Lastenräder und Fahrräder mit Anhänger sind größere Abstellflächen vorzusehen. Diese sollten nicht in engen Bügelreihen liegen, sondern seitlich gut anfahrbar sein. An ÖPNV-Verknüpfungspunkten sind Fahrradboxen oder Sammelschließanlagen zu prüfen, da dort längere Abstelldauern und höhere Anforderungen an Diebstahlschutz bestehen.

Wetterschutz und Beleuchtung sollten an Standorten mit längerer Abstelldauer zum Standard gehören. Dies betrifft insbesondere Bike-and-Ride-Standorte, Arbeitsstandorte, größere Bushaltestellen und die Kanalfähre. Für E-Bikes ist eine sichere Unterbringung wichtiger als frei zugängliche Ladepunkte im öffentlichen Raum. Ladeangebote sind nur an geeigneten Standorten mit Betriebskonzept zu prüfen.

Bei der Umsetzung sind gestalterische Anforderungen im öffentlichen Raum sowie Eigentumsverhältnisse zu berücksichtigen. Auf privaten oder halböffentlichen Flächen sind Kooperationen mit Einzelhandel, Schule, Krankenhaus und weiteren Einrichtungen sinnvoll. Passende Richtlinie: FGSV „Hinweise zum Fahrradparken" W1 2012

Planungs- und Baumaßnahmen für Fahrradabstellanlagen können grundsätzlich über das Bundesprogramm „Stadt und Land" gefördert werden (vgl. Ministeriums Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, 2023, S. 5); die konkreten Förderbedingungen und verfügbaren Mittel sind vor Planungsbeginn mit der zuständigen Bewilligungsstelle des Landes Schleswig-Holstein zu klären.

Wechselwirkungen bestehen insbesondere mit

- B16 Grundlegende Mobilitätsmanagement-Aktionen aufbauen

Zuständigkeiten:

Stadtverwaltung

B7: Fahrradzonen in Nebenstraßen einrichten



Verortung:

Schulstraße / Unter dem Deiche (alternativ zu Tempo 30)

Ziegelweg

Generell weitere Tempo 30-Zonen

Priorität:	hoch
Zeitrahmen:	kurzfristig
Kostenschätzung:	Ca. 30.000 € je Straße

Ausgangslage:

In Brunsbüttel bestehen bislang weder Fahrradstraßen noch Fahrradzonen. Das Nebenstraßennetz ist überwiegend als klassische Tempo-30-Zone organisiert. Für den Radverkehr fehlt damit eine sichtbare Priorisierung im Nebenstraßennetz, obwohl einzelne Relationen eine hohe Bedeutung für das Fahrradhauptnetz übernehmen. Fahrradstraßen wurden in der Beteiligung hoch priorisiert. Der Geschwindigkeitsvorteil einer Fahrradstraße mit Vorfahrt ist auf den betrachteten Strecken jedoch begrenzt.

Ziel der Maßnahme:

- Aktive Mobilität erhöhen
- Radverkehrsnetz verbessern
- Sicherheit der gefährdeten Verkehrsteilnehmenden erhöhen

Beschreibung der Maßnahme:

In geeigneten Nebenstraßenquartieren werden Fahrradzonen geprüft und schrittweise eingerichtet. Schwerpunkte bilden die Schulstraße, Unter dem Deiche, das Quartier Ziegelweg sowie weitere Tempo-30-Quartiere mit Bedeutung für den Radverkehr. Der Radverkehr erhält eine sichtbare Priorität im Straßenraum. Kfz-Verkehr kann über Zusatzzeichen zugelassen werden, muss sich jedoch an den Vorrang und die Schutzbedürfnisse des Radverkehrs anpassen. Die Maßnahme wird durch Markierungen und begleitende Kommunikation verständlich eingeführt.



Abbildung 53: Praxisbeispiel Fahrradzone Preetz (Quelle: RAD.SH, URL)

Erwarteter Nutzen:

- Stärkung des Radverkehrs im Nebenstraßennetz
- bessere Sichtbarkeit wichtiger Radverbindungen
- Reduktion von Konflikten auf gemeinsamen Geh- und Radwegen
- Erhöhung der subjektiven Sicherheit für Radfahrende
- Förderung des Nebeneinanderfahrens im Radverkehr
- kommunikativ gut vermittelbarer Vorrang für den Radverkehr

Umsetzungshinweise und Wechselwirkungen:

Fahrradzonen sind in zusammenhängenden Nebenstraßenquartieren zu prüfen. Sie eignen sich besonders dort, wo der Radverkehr gebündelt werden soll und Hauptverkehrsstraßen umfahren werden können.

Die bestehenden Tempo-30-Zonen sind vorab zu prüfen. Fahrradzonen dürfen sich nicht mit Tempo-30-Zonen überschneiden. Für betroffene Quartiere ist daher eine Anpassung der bestehenden verkehrsrechtlichen Anordnung erforderlich.

Innerhalb der Fahrradzone gilt weiterhin Tempo 30. Rechts-vor-links bleibt grundsätzlich möglich und passt zur bisherigen Regelungslogik der Stadt. Dadurch entsteht keine vollständige Bevorrechtigung wie bei einzelnen Fahrradstraßen mit Vorfahrtsregelung. Der Schwerpunkt liegt auf Sichtbarkeit, Flächenwirkung und klarer Kommunikation des Radvorrangs.

Die Fahrradzone ist durch Verkehrszeichen 244.3 auszuweisen und im Straßenraum wiederkehrend kenntlich zu machen. Piktogramme, Eingangssituationen und Markierungen sollten so eingesetzt werden, dass die Regelung auch für ortsfremde Verkehrsteilnehmende verständlich ist.

Da Fahrradzonen noch vergleichsweise neu sind, ist eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit erforderlich. Diese sollte die Verkehrsregeln, die Zulassung des Kfz-Verkehrs und das Nebeneinanderfahren im Radverkehr erläutern.

Planungs- und Baumaßnahmen für Fahrradzonen können grundsätzlich über das Bundesprogramm „Stadt und Land“ gefördert werden (vgl. Ministeriums Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, 2023, S. 4); die konkreten Förderbedingungen und verfügbaren Mittel sind vor Planungsbeginn mit der zuständigen Bewilligungsstelle des Landes Schleswig-Holstein zu klären.

Wechselwirkungen bestehen mit

- A2 Fahrradstraße in der Unteren Koogstraße
- B1 Fuß- und Radverkehrsquerungen verkehrssicher umgestalten
- B8 Fahrradpiktogrammketten markieren
- B16 Grundlegende Mobilitätsmanagement-Aktionen aufbauen

Zuständigkeiten:

Stadtverwaltung, Straßenverkehrsbehörde Dithmarschen

B8: Fahrradpiktogrammketten markieren



Verortung:

- Ochsenmarkt (K 75)
- Reichenstraße (K 75)
- Markt (K 75)
- Sackstraße (K 75)
- Süderstraße (K 75)
- Hafenstraße (K 75)
- Ostermoorer Straße (K 1)
- Fritz-Staiger-Straße (K 73)

Priorität:
mittel
Zeitrahmen:
kurzfristig
Kostenschätzung:
Ca. 15.000 € je Straße

Ausgangslage:

Auf mehreren Hauptverkehrsstraßen fehlen eigenständige Radverkehrsanlagen. Die Straßenräume in den historischen Stadtvierteln sind eng und lassen bauliche Radverkehrsanlagen nur eingeschränkt zu. Teilweise ist Gehwegradeln zugelassen, die Gehwege sind dafür jedoch ebenfalls zu schmal. Mischverkehr auf der Fahrbahn ist dadurch häufig gegeben, wird im Straßenraum aber bislang nicht ausreichend sichtbar gemacht. In der Beteiligung wurde die Maßnahme hoch priorisiert.

Ziel der Maßnahme:

- Aktive Mobilität erhöhen
- Radverkehrsnetz verbessern
- Sicherheit der gefährdeten Verkehrsteilnehmenden erhöhen

Beschreibung der Maßnahme:

Auf ausgewählten Hauptverkehrsstraßen werden Fahrradpiktogrammketten markiert. Die Markierungen bestehen aus wiederkehrenden Radverkehrssinnbildern auf der Fahrbahn, die in regelmäßigen Abständen von etwa 25 bis 50 m angeordnet werden. Sie verdeutlichen, dass Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird und dort gleichberechtigt am Verkehr teilnimmt. Die Maßnahme wird insbesondere auf Abschnitten mit Netzbedeutung, beengten Querschnitten und fehlenden baulichen Alternativen eingesetzt. Schwerpunkte bilden Sackstraße (K 75), Süderstraße (K 75), Ochsenmarkt (K 75), Reichenstraße (K 75) und Markt (K 75).



Abbildung 54: Praxisbeispiel Fahrradpiktogrammketten (Quelle: RAD.SH, URL)

Erwarteter Nutzen:

- bessere Sichtbarkeit des Radverkehrs im Mischverkehr
- Erhöhung der Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs
- Stärkung des subjektiven Sicherheitsgefühls für Radfahrende
- Reduktion von Gehwegradeln auf zu schmalen Seitenräumen
- Verdeutlichung wichtiger Radverbindungen im Hauptnetz
- kurzfristig umsetzbare Verbesserung bei beengten Straßenquerschnitten

Umsetzungshinweise und Wechselwirkungen:

Fahrradpiktogrammketten sind keine eigenständige Radverkehrsanlage. Sie markieren die Mitbenutzung der Fahrbahn und machen bestehende Regelungen sichtbarer. Ihr Einsatz wird besonders für Hauptverkehrsstraßen, Routen mit hoher Netzbedeutung und Engstellen empfohlen, wenn bauliche Radwege, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen aufgrund geringer Querschnittsbreiten nicht regelkonform hergestellt werden können.

Die rechtliche Einordnung ist vor Umsetzung mit der Straßenverkehrsbehörde Dithmarschen zu klären. Fahrradpiktogrammketten erhalten voraussichtlich mit der Fortschreibung der ERA einen klareren fachlichen Rahmen. Bis dahin ist die Umsetzung sorgfältig zu begründen, etwa über Netzbedeutung, fehlende Flächenverfügbarkeit und vorhandene Konflikte im Seitenraum.

Die Piktogramme sollten so positioniert werden, dass Radfahrende nicht in den Türöffnungsbereich parkender Fahrzeuge gedrängt werden. Eine mittige Platzierung im Fahrstreifen kann dazu beitragen, Radfahrende

aus der Dooring-Zone herauszuführen und den Kfz-Verkehr stärker auf die gemeinsame Fahrbahnnutzung hinzuweisen. Dies ist insbesondere in der Reichenstraße (K 75) mit vorhandenem Fahrbahnparken zu berücksichtigen.

Die Maßnahme sollte kommunikativ begleitet werden. Radfahrende und Kfz-Fahrende müssen verstehen, dass die Markierung keine neue Sonderfläche schafft, sondern die Fahrbahnnutzung des Radverkehrs verdeutlicht. Auf Abschnitten mit Kreisstraßenfunktion, insbesondere Ochsenmarkt (K 75), Reichenstraße (K 75), Markt (K 75) und Süderstraße (K 75), ist eine Abstimmung mit dem Kreis Dithmarschen als Straßenbaulastträger erforderlich.

Wechselwirkungen bestehen insbesondere mit

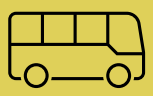
- B1 Fuß- und Radverkehrsquerungen verkehrssicher umgestalten
- B4 Baulich getrennte Radwege einrichten
- B5 Fahrradfreundliche Umgestaltung der Ortseinfahrt
- B7 Fahrradzonen in Nebenstraßen einrichten
- B12 Streckenbezogene Temporeduzierung auf 30 km/ h in Brunsbüttel-Ort einrichten
- C3 Shared Space Brunsbüttel-Ort gestalten.

Zuständigkeiten:

Stadtverwaltung, Straßenverkehrsbehörde Dithmarschen, Kreis Dithmarschen

ÖPNV

B9: Ausbau und Anpassung der vorhandenen Buslinien



Verortung:

Gesamtes Stadtgebiet

Priorität:	hoch
Zeitrahmen:	langfristig
Kostenschätzung:	ca. 200.000 € pro Jahr je Buslinie

Ausgangslage:

In Teilen des Stadtgebiets bestehen Lücken in der Buserschließung und unzureichende Bedienqualitäten. Der Nordwesten ist bislang nur eingeschränkt angebunden. Die Ortsteile Groden und Westerbelmhusen werden derzeit lediglich mit wenigen Fahrten je Schultag bedient. Auch die Verbindung nach Burg weist insbesondere am Wochenende eine geringe Verfügbarkeit auf. Verbindungen nach Friedrichskoog erfordern derzeit Umstiege, was die Nutzbarkeit einschränkt. Insgesamt besteht eine geringe Taktdichte und eingeschränkte Erreichbarkeit zentraler Ziele. Die Maßnahme wurde im Beteiligungsprozess im Bereich ÖPNV hoch priorisiert.

282 Westerbelmhusen/Belmermoor - Brunsbüttel

Gültig ab 01.01.2026 DB Regio Bus Nord GmbH, 0481 - 69 88 16 73

Betriebstagsgruppe		Montag -		
Verkehrsbeschränkung		S	S	S
Fahrtnummer		001	003	005
Fußnoten				
Deichstraßen, Groden	ab	07:05		08:05
Deichstraßen, Wallsweg		07:06		08:06
Mühlenstraßen, Glück im Winkel		07:08		08:08
Mühlenstraßen, Ortsmitte		07:10		08:10
Mühlenstraßen, B 5		07:11		08:11
Westerbelmhusen, Rastplatz/B5		07:13		08:12
Westerbelmhusen, Abzw.		07:15		08:13
Westerbelmhusen IV		07:20		08:18
Westerbelmhusen III		07:21		08:19
Westerbelmhusen II		07:22		08:20
Westerbelmhusen I		07:23		08:21
Brunsbüttel, Mühlenweg		07:26		|
Brunsbüttel, Süderstraße		07:27		|
Brunsbüttel, Schulcampus		07:30		08:25
Brunsbüttel, Boy-Lornsen-Grundschule		07:33		
Brunsbüttel, Bötticherstraße		07:36	07:36	
Belmermoor II			07:43	
Belmermoor III			07:45	
Brunsbüttel, Bötticherstraße	an		07:55	

S = Verkehrt nur an Schultagen

Abbildung 55: Fahrplan 282 (Quelle: DB)

Ziel der Maßnahme:

- Verfügbarkeit des Busverkehrs optimieren
- Regionale Verkehrsanbindung verbessern

Beschreibung der Maßnahme:

Bestehende Buslinien werden im Linienverlauf angepasst und durch zusätzliche Haltepunkte ergänzt. Die Grundversorgung wird erhöht, insbesondere durch die Einführung eines regelmäßigen einstündigen Grundtakts für die Linien 282 - 284. Fehlende Direktverbindungen werden hergestellt, um Umwege und Umstiege zu reduzieren. Ergänzend werden bislang unterversorgte Stadtbereiche in das Liniennetz integriert: z. B. An der Sprante, Schmiedestraße für den Nordwesten. Eine Einbindung der Haltestellen Bötticherstraße und Friedhof in den X60 würde zudem eine deutlich verbesserte Anbindung des nördlichen Beamtenviertels bedeuten. Für eine Umgestaltung bringt sich die Stadtverwaltung in die Fortschreibung des Nahverkehrsplans ein und nutzt das Gespräch mit den Aufgabenträgern des ÖPNV.

Erwarteter Nutzen:

- Verbesserung der Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen und Versorgungsstandorte
- Erhöhung der Teilhabe für Personen ohne eigenen Pkw
- Attraktivitätssteigerung des ÖPNV durch dichtere Taktung
- Verbesserte Bedingungen für Pendelverkehre
- Beitrag zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs

Umsetzungshinweise und Wechselwirkungen:

Ein attraktiver ÖPNV erfordert eine ausreichende Bedienfrequenz. Für Grundangebote im ländlichen Raum wird mindestens ein Stundentakt empfohlen, um eine verlässliche Nutzung zu ermöglichen. Angebotsausweitungen sind eng an die tatsächliche Nachfrage zu koppeln und schrittweise umzusetzen.

Bei der Linienanpassung sind insbesondere Verknüpfungspunkte mit bestehenden Bus- und Bahnverbindungen zu berücksichtigen, um funktionierende Umsteigebeziehungen sicherzustellen. Schul- und Pendlerverkehre sind in der Fahrplangestaltung gezielt zu integrieren.

Im ländlichen Raum bestehen strukturelle Herausforderungen durch geringe Fahrgastzahlen und hohe Betriebskosten. Angebotsausweitungen sind daher wirtschaftlich zu prüfen und können durch flexible Bedienformen ergänzt werden. Eine Kombination mit Schnellbusverbindungen und Maßnahmen zur Barrierefreiheit wird empfohlen.

Wechselwirkungen bestehen insbesondere mit

- A5 Markierte Parkflächen ausweisen
- B10 Ausbau von Schnellbusverbindungen
- B11 Haltestellen und Verkehrsmittel flächendeckend barrierefrei gestalten
- C8 (Autonomer) On-Demand-Verkehr.

Zuständigkeiten:

Kreis Dithmarschen (Aufgabenträger ÖPNV), NAH.SH, Verkehrsunternehmen

B10: Ausbau von Schnellbusverbindungen

Verortung:

Gesamtes Stadtgebiet bzw. ZOB

Priorität:	hoch
Zeitrahmen:	langfristig
Kostenschätzung:	ca. 200.000 € pro Jahr je Buslinie

Ausgangslage:

Verbindungen zu wichtigen Bahnanknüpfungspunkten wie Heide, Burg und St. Michaelisdonn sind derzeit zeitlich wenig konkurrenzfähig. Durch zahlreiche Zwischenhalte und Umwege entstehen lange Reisezeiten. Die Verbindung nach Heide benötigt derzeit rund 82 Minuten bei stündlicher Bedienung, während die Fahrt mit dem Pkw etwa 45 Minuten beträgt. Die bestehende Angebotsstruktur unregelmäßigen Takt nach St. Michaelisdonn und Zweistundentakt nach Burg ist dadurch für Pendelnde unattraktiv. Im Beteiligungsprozess wurde die Maßnahme im Bereich ÖPNV hoch priorisiert.



Abbildung 56: ZOB Brunsbüttel (Quelle: fair spaces)

Ziel der Maßnahme:

- Verfügbarkeit des Busverkehrs optimieren
- Regionale Verkehrsanbindung verbessern

Beschreibung der Maßnahme:

Die Maßnahme umfasst die Einführung und den Ausbau von Schnellbusverbindungen (ähnlich dem X60 nach Itzehoe) zwischen Brunsbüttel und zentralen Verknüpfungspunkten, insbesondere Heide, Burg und St. Michaelisdonn. Dies soll in Verbindung mit der Verlängerung des RB 61 nach Hamburg eine neue schnelle

Umsteigerelation ermöglichen. Bestehende Verbindungen werden auf der Linie 250, 280 und 290 durch schnellere Direktrelationen ergänzt und der Fahrplan auf wichtige Anschlusszeiten abgestimmt.

Erwarteter Nutzen:

- Deutliche Reduktion der Reisezeiten im Vergleich zum bestehenden Busangebot
- Verbesserung der Anbindung an den Schienenverkehr
- Attraktivitätssteigerung des ÖPNV für Pendelnde
- Erhöhung der Erreichbarkeit regionaler Zentren
- Beitrag zur Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr

Umsetzungshinweise und Wechselwirkungen:

Schnellbuslinien sind als Ergänzung zum bestehenden Liniennetz zu konzipieren und übernehmen Verbindungsfunktionen auf längeren Distanzen. Die Haltestellenabstände sind zu vergrößern, um Reisezeiten zu reduzieren und eine konkurrenzfähige Alternative zum Pkw zu schaffen. Ein abgestimmter Takt sowie verlässliche Anschlüsse an den Bahnverkehr sind sicherzustellen.

Die Einführung sollte auf nachfragestarken Buslinien erfolgen und kann zunächst pilotartig umgesetzt werden. Aufgrund aktuell geringer Nachfrage ist eine kontinuierliche Auswertung der Auslastung erforderlich. Angebotsausweitungen sind schrittweise vorzunehmen und können durch flexible Bedienformen ergänzt werden.

Die Maßnahme steht in direktem Zusammenhang mit dem Ausbau des Grundnetzes (B9) sowie zukünftigen Entwicklungen im Bereich On-Demand-Verkehre (C8). Eine abgestimmte Netzkonzeption ist erforderlich, um Parallelverkehre zu vermeiden und Synergien zu nutzen.

Weitere Wechselwirkungen bestehen mit

- A5 Markierte Parkflächen ausweisen
- B11 Haltestellen und Verkehrsmittel flächendeckend barrierefrei gestalten
- C3 Shared Space Brunsbüttel-Ort gestalten.

Zuständigkeiten:

Kreis Dithmarschen (Aufgabenträger ÖPNV), SVG Südwestholstein ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft, NAH.SH, Verkehrsunternehmen

B11: Haltestellen und Verkehrsmittel flächendeckend barrierefrei gestalten

Verortung:

Gesamtstädtisch

Priorität:	mittel
Zeitrahmen:	mittelfristig
Kostenschätzung:	ca. 10.000 – 15.000 € je Haltestelle

Ausgangslage:

Barrierefreie Ausstattungen sind bislang nur entlang der Schnellbuslinie X60 vorhanden. Im übrigen Netz fehlen häufig Hochborde, taktile Leitelemente sowie standardisierte Ausstattungen. Haltestellen sind vielfach nur mit einem Haltestellenschild ausgestattet. Die Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen ist dadurch stark eingeschränkt. Die Maßnahme wurde im Beteiligungsprozess als zentraler Baustein zur Verbesserung des ÖPNV bewertet.



Abbildung 57: Haltestelle Süderstraße Schnellbuslinie (Quelle: fair spaces)

Ziel der Maßnahme:

- Barrierefreiheit gewährleisten
- Verfügbarkeit des Busverkehrs optimieren

Beschreibung der Maßnahme:

Haltestellen im gesamten Stadtgebiet werden schrittweise barrierefrei ausgebaut. Dabei werden standardisierte Haltestellentypen mit angepassten Bordhöhen, taktilen Elementen sowie ergänzender Ausstattung umgesetzt. Parallel wird der Einsatz barrierefreier Fahrzeuge unterstützt.

Erwarteter Nutzen:

- Verbesserung der Teilhabe für mobilitätseingeschränkte Personen

- Erhöhung des Nutzungskomforts für alle Fahrgäste
- Stärkung des ÖPNV als verlässliches Verkehrsmittel
- Beitrag zur Gleichstellung im öffentlichen Raum

Umsetzungshinweise und Wechselwirkungen:

Barrierefreie Haltestellen sind entsprechend den Anforderungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) umzusetzen, welches eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV vorsieht. Für Bussteige sind Bordhöhen von etwa 16 bis 18 cm vorzusehen, um einen niveaugleichen Einstieg zu ermöglichen.

Die Ausstattung erfolgt gemäß DIN 18040-3 sowie DIN 32984. Dabei sind taktile Leitsysteme mit Auffindestreifen und Einstiegsfeldern anzuordnen, um eine sichere Orientierung für sehbehinderte Menschen zu gewährleisten. Ergänzend sind visuelle und akustische Fahrgastinformationen bereitzustellen.

Der Ausbau ist nach Prioritäten zu staffeln. Haltestellen mit hoher Nachfrage sowie zentrale Umstiegspunkte sind vorrangig zu behandeln. In Bereichen mit geringer Bedienfrequenz ist eine Wirtschaftlichkeitsprüfung erforderlich.

Die Fahrzeugausstattung liegt außerhalb des direkten Zuständigkeitsbereichs der Kommune. Anforderungen an barrierefreie Fahrzeuge sind über den Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen sicherzustellen.

Wechselwirkungen bestehen insbesondere mit

- B9 Ausbau und Anpassung der vorhandenen Buslinien
- B10 Ausbau von Schnellbusverbindungen.

Zuständigkeiten:

Kreis Dithmarschen (Aufgabenträger ÖPNV), SVG Südwestholstein, NAH.SH, Verkehrsunternehmen, Stadtverwaltung

MIV

A4: Schulumfeldgestaltung Boy-Lornsen-Grundschule

Verortung:

Schulstraße, Unter dem Deiche

Priorität:	sehr hoch
Zeitrahmen:	kurzfristig
Kostenschätzung:	Ca. 20.000 € Fahrradstraße Ca. 15.000 – 100.000 € Schulstraße

Ausgangslage:

Entlang der Schulstraße sowie im Abschnitt Unter dem Deiche besteht überwiegend eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/ h. Lediglich im unmittelbaren Umfeld der Boy-Lornsen-Grundschule ist auf der Schulstraße rund 300 m lang Tempo 30 angeordnet. Trotz baulicher Trennung des Gehwegs durch Sperrelemente verbleiben Unsicherheiten für querende Kinder und Begleitpersonen. Im Beteiligungsprozess wurde die Maßnahme als vordringlich bewertet und am Runden Tisch am höchsten priorisiert. Die bestehende Radverkehrsführung Unter dem Deiche ist bei der Planung zu berücksichtigen, da deren bauliche Ausprägung aktuell auf eine übergeordnete Straßenfunktion gegenüber z. B. der Fritz-Reuter-Straße hinweist.



Abbildung 58: Schulstraße Brunsbüttel (Quelle: fair spaces)

Ziel der Maßnahme:

- Aktive Mobilität erhöhen
- Lärmbetroffenheit minimieren
- Sicherheit der gefährdeten Verkehrsteilnehmenden erhöhen

- Öffentliche Räume attraktiv gestalten
- Verkehr beruhigen
- Radverkehrsnetz verbessern

Beschreibung der Maßnahme:

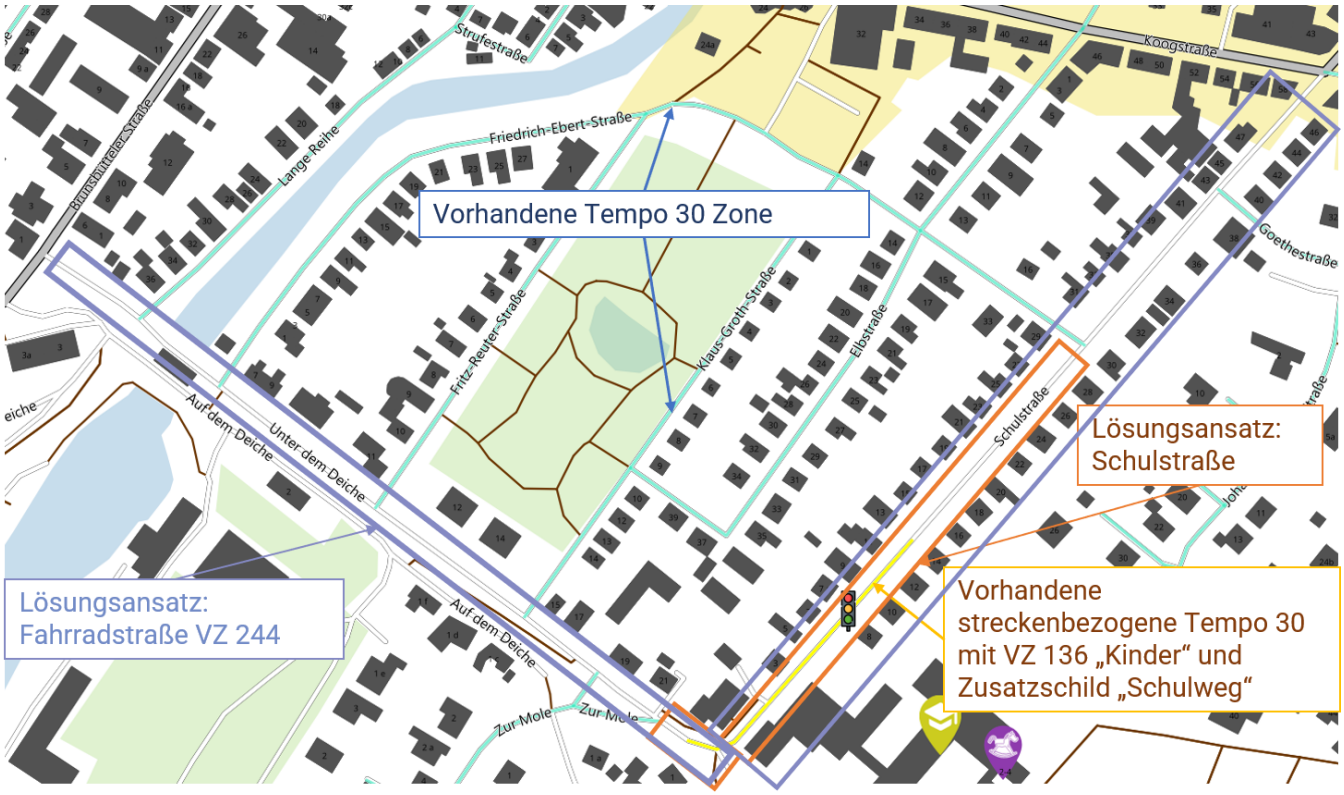


Abbildung 59: Karte des Schulumfeldes Boy-Lornsen-Grundschule mit Lösungsansätzen

Als kurzfristige Maßnahme ist die Einrichtung einer Fahrradstraße (VZ 244) nach dem Ende der Umleitungsverkehre angedacht. Der Autoverkehr wird rechtlich auf Anlieger begrenzt. Dadurch entsteht eine Ausweitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 von dem Abschnitt vor der Schule bis zu den Knotenpunkten Unter dem Deiche x Hafenstraße (K 75) sowie Schulstraße x Koogstraße (K 75). Gegenüber den angrenzenden Straßenzügen Friedrich-Ebert-Straße, Fritz-Reuter-Straße und Klaus-Groth-Straße besteht die Vorfahrt der Fahrradstraße analog zur heutigen Regelung, wodurch die Aufplasterungen der Einfahrten bestehen bleiben können. Dem Radverkehr wird Vorrang auf der Straße eingeräumt, Grundschüler:innen sind weiterhin berechtigt auf dem Gehweg zu fahren.

Die Maßnahme beinhaltet zudem die langfristige Einrichtung einer Schulstraße in der Schulstraße (von Zur Mole bis Friedrich-Ebert-Straße zu definierten Schulzeiten mit der Einschränkung des Kfz-Durchgangsverkehrs durch ein zeitlich befristetes Einfahrtsverbot. In den Zeitfenstern zu Schulbeginn und -ende wird die Straße für den motorisierten Verkehr gesperrt, Anliegerverkehr bleibt eingeschränkt möglich. Ergänzend sind geeignete Beschilderungen sowie temporäre Absperrungen vorzusehen.

Erwarteter Nutzen:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld
- Reduktion von Konflikten durch Hol- und Bringverkehre
- Verringerung von Lärm- und Schadstoffbelastungen
- Förderung selbstständiger Wege von Kindern zu Fuß und mit dem Rad

Umsetzungshinweise und Wechselwirkungen:

Für die Umsetzung einer Fahrradstraße sowie einer Schulstraße ist eine weitere Rücksprache mit der Verkehrsbehörde bezüglich der aktuellen rechtlichen Auslegungen notwendig.

In Fahrradstraßen erhält der Radverkehr Vorrang und wird als Vorfahrtsstraße geführt. Beschilderung und Markierungen machen die Bevorrechtigung sichtbar. Rechtlich sind die Bestimmungen zu Verkehrszeichen 244 (Fahrradstraße), die ERA sowie der Erlass zur Anordnung von Fahrradstraßen des MWATT vom 12. Juni 2024 zu beachten. Es existieren vom RAD:SH und Weiteren Musterlösungen und Leitfäden zur Umsetzung.

Schulstraßen werden in der Regel über bestehende Verkehrszeichen, insbesondere ein zeitlich beschränktes Einfahrtsverbot, im direkten Schulumfeld umgesetzt. Voraussetzung ist eine nachweisbare Gefahrenlage im Schulumfeld, hier durch Bringverkehre und unübersichtliche Verkehrssituationen in der Ecke Schulstraße x Unter dem Deiche begründet. Die Maßnahme kann zeitlich begrenzt zu Schulbeginn und -ende eingeführt werden und ist durch flankierende Maßnahmen wie alternative Bring- und Haltepunkte (Z.B. Zur Mole) zu ergänzen. Eine Schulkooperation ist notwendig und eine weitere Beteiligung von Elternvertretungen und lokalen Initiativen unterstützt die Umsetzung. Rechtliche Grundlage bildet insbesondere § 45 StVO zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit, §8 StrWG SH zur Teileinziehung der Straße sowie das Informationsschreiben des MWVATT zur Einrichtung von Schulstraßen. Die Kosten sind abhängig von der Größe und dem Anspruch an die Umgestaltung. Bei einer Einrichtung ist der (Schul-)Busverkehr in der Straße abzustimmen.

Für die erste Fahrradstraße bzw. erste Schulstraße der Stadt erhöht flankierende Kommunikation im Rahmen von „B16 Grundlegende Mobilitätsmanagement-Aktionen aufbauen“ die Akzeptanz.

Zuständigkeiten:

Stadtverwaltung, Straßenverkehrsbehörde Dithmarschen, Polizei

A5: Markierte Parkflächen ausweisen

Verortung:

- Deichstraße
- Nördliche Wurtleutetweute
- Delbrückstraße
- Koogstraße (K 75)
- Albert-Schweitzer-Straße

Priorität:	sehr hoch
Zeitrahmen:	kurzfristig
Kostenschätzung:	ca. 8.000 € je Straßenzug

Ausgangslage:

In mehreren Straßenräumen erfolgt straßenbegleitendes Parken ungeordnet auf der Fahrbahn. Es fehlen klar definierte Ausweichstellen. Dies führt zu konfliktreichen Begegnungssituationen, insbesondere für den Radverkehr. Gleichzeitig wird der Busverkehr durch Verengungen und unklare Parkpositionen verlangsamt. In der Bürgerbeteiligung wurde ein hoher Handlungsbedarf benannt, insbesondere für die nördliche Wurtleutetweute mit hoher Nutzungsintensität.



Abbildung 60: Markierte Parkflächen südliche Wurtleutetweute (Quelle: fair spaces)

Ziel der Maßnahme:

- Sicherheit der gefährdeten Verkehrsteilnehmenden erhöhen
- Parkraum stadtverträglich organisieren
- Fläche (öffentlichen Raum) effizient nutzen

Beschreibung der Maßnahme:

Straßenbegleitendes Parken wird durch die Markierung klar definierter Stellplätze geordnet. Das Parken ist künftig nur noch innerhalb dieser Flächen zulässig. Zwischen den Parkständen werden gezielt Lücken vorgesehen, um Begegnungsfälle zu erleichtern. Für das Stadtgebiet werden abschnittsbezogene Markierungspläne erarbeitet und schrittweise umgesetzt.

Erwarteter Nutzen:

- Verbesserung der Sichtbeziehungen im Straßenraum
- Reduktion von Konflikten zwischen Kfz-, Rad- und Busverkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch definierte Verkehrsflächen
- Verstetigung des Verkehrsablaufs, insbesondere für den ÖPNV
- Unterstützende Geschwindigkeitsdämpfung im Kfz-Verkehr

Umsetzungshinweise und Wechselwirkungen:

Parkstände sind gemäß den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR) mit ausreichenden Längen und Breiten auszuführen. Zwischen den Parkständen sind regelmäßig Abstände vorzusehen, um Begegnungsverkehre zu ermöglichen und Sichtfelder freizuhalten.

In Straßen mit relevanter Radverkehrsführung ist ein ausreichender Sicherheitsraum zwischen Parkständen und Fahrgasse einzuplanen. Dies umfasst insbesondere den Türöffnungsbereich von parkenden Fahrzeugen. Bei beengten Querschnitten sind Markierungen mit Verschwenkungen zu prüfen, um Konflikte zu minimieren.

Die Anordnung erfolgt über die Markierung und Beschilderung nach den Vorgaben der StVO. Außerhalb markierter Flächen ist das Parken eindeutig zu unterbinden und zu überwachen. In einzelnen Straßenzügen kann das Straßenparken weiterhin erforderlich sein, um Stellplatzbedarfe im Bestand abzudecken.

Wechselwirkungen bestehen allgemein mit Maßnahmen zur Förderung des Busverkehrs (B9 und B10).

Zuständigkeiten:

Stadtverwaltung, Straßenverkehrsbehörde Dithmarschen

B12: Streckenbezogene Temporeduzierung auf 30 km/ h in Brunsbüttel-Ort einrichten

Verortung:

Markt (K 75), Reichenstraße (K 75), Ochsenmarkt (K 75), Sackstraße (K 75)

Priorität:	hoch
Zeitrahmen:	kurzfristig
Kostenschätzung:	ca. 5.000 €

Ausgangslage:

Im Straßenzug Ochsenmarkt (K 75), Reichenstraße (K 75), Markt (K 75) und Sackstraße (K 75) bestehen bereits zwei streckenbezogene Tempo-30-Abschnitte im Umfeld eines Seniorenheims sowie einer Kindertagesstätte. Zwischen diesen Bereichen liegt ein rund 400 m langer Abschnitt mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/ h. Der Straßenraum ist insgesamt eng ausgeprägt und durch straßenbegleitendes Parken in der Reichenstraße (K 75) zusätzlich eingeengt. Die Strecke wird vom ÖPNV genutzt. Für den Radverkehr fehlt eine eindeutige und sichere Führung. Am Knotenpunkt Reichenstraße (K 75) x Markt (K 75) bestehen eingeschränkte Sichtbeziehungen. Gleichzeitig weist der Bereich Markt (K 75) im Umfeld der Jakobuskirche Potenzial für eine stärkere Aufenthaltsfunktion auf. Die Achse wird als Durchgangsroute für den Kfz-Verkehr nach Marne genutzt.



Abbildung 61: Sackstraße Brunsbüttel (Quelle: fair spaces)

Ziel der Maßnahme:

- Verkehr beruhigen
- Lärmbetroffenheit minimieren
- Sicherheit der gefährdeten Verkehrsteilnehmenden erhöhen

Beschreibung der Maßnahme:

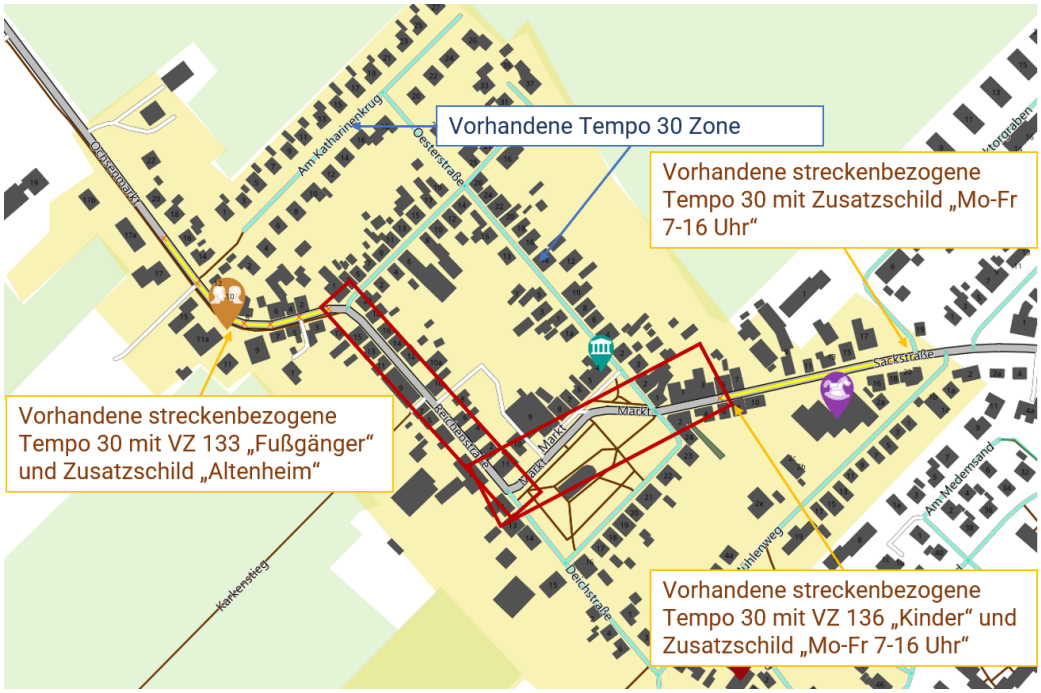


Abbildung 62: Lösungsansatz Lückenschluss Tempo 30 Brunsbüttel-Ort (Quelle: fair spaces)

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird als streckenbezogene Anordnung durchgängig auf 30 km/ h reduziert. Die bestehenden Abschnitte werden zu einem zusammenhängenden Bereich verbunden. In Verbindung mit angrenzenden Nebenstraßen mit bereits angeordneter Tempo-30-Regelung entsteht ein durchgehender Straßenraum mit einheitlicher Höchstgeschwindigkeit.

Erwarteter Nutzen:

- Schaffung einer durchgängigen und verständlichen Geschwindigkeitsregelung
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fuß- und Radverkehr
- Erhöhung der Querungsmöglichkeiten im Straßenraum
- Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr im Mischverkehr
- Beitrag zur Reduktion von Lärm- und Emissionsbelastungen
- Unterstützung der Aufenthaltsfunktion im Bereich Markt

Umsetzungshinweise und Wechselwirkungen:

Die Anordnung einer streckenbezogenen Temporeduzierung erfolgt gemäß § 45 StVO. Die novellierte Verwaltungsvorschrift zur StVO ermöglicht eine Lückenschlussregelung, durch die bestehende Tempo-30-Abschnitte miteinander verbunden werden können, wenn dies zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sinnvoll ist. Die bestehenden Abschnitte im Umfeld von sozialen Einrichtungen sind als Begründung heranzuziehen.

Zur Unterstützung der Regelakzeptanz sind ergänzende Maßnahmen zu empfehlen (C4). Hierzu zählen beispielsweise Aufpflasterungen, Markierungen oder gestalterische Elemente, die eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit unterstützen. Die Befahrbarkeit für den ÖPNV ist dabei sicherzustellen.

Die Reduzierung auf Tempo 30 ermöglicht gemäß ERA 2010 eine verträgliche Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bei entsprechenden Rahmenbedingungen. Parkstände sind so anzuordnen, dass ausreichende Sichtfelder und sichere Begegnungsfälle gewährleistet bleiben.

Da es sich um eine Kreisstraße handelt, ist eine enge Abstimmung mit dem Kreis Dithmarschen sowie der Straßenverkehrsbehörde Dithmarschen erforderlich.

Wechselwirkungen bestehen insbesondere mit

- B1 Fuß- und Radverkehrsquerungen verkehrssicher umgestalten
- B2 Barrierefreie Gestaltung des Straßenraums Markt
- B5 Fahrradfreundliche Umgestaltung der Ortseinfahrt
- B8 Fahrradpiktogrammketten markieren
- B13 Neue Verkehrsführung vor dem Heimatmuseum einrichten
- C3 Shared Space Brunsbüttel-Ort gestalten.

Zuständigkeiten:

Kreis Dithmarschen, Straßenverkehrsbehörde Dithmarschen, Stadtverwaltung

B13: Neue Verkehrsführung vor dem Heimatmuseum einrichten



Verortung:

Markt (K 75), Oesterstraße

Priorität:	mittel
Zeitrahmen:	kurzfristig
Kostenschätzung:	Ca. 20.000 €

Ausgangslage:

Der Bereich Markt (K 75) / Oesterstraße wird derzeit weiterhin als Durchfahrtsraum genutzt. Die Verkehrsfläche dient insbesondere Abholverkehren sowie Gästen der angrenzenden Gastronomie. Gleichzeitig werden Teile der Fußverkehrsflächen bereits gastronomisch genutzt, sodass der Raum faktisch eine platzartige Funktion übernimmt. Durch die jüngere Gestaltung wirkt der Bereich bereits stärker als Aufenthaltsraum. Direkt auf der Verkehrsfläche befinden sich wenige Parkstände. Die Maßnahme wurde innerhalb der Ortsbegehung diskutiert.



Abbildung 63: Markt Brunsbüttel (Quelle: fair spaces)

Ziel der Maßnahme:

- Öffentliche Räume attraktiv gestalten
- Verkehr beruhigen
- Fläche (öffentlichen Raum) effizient nutzen
- Sicherheit der gefährdeten Verkehrsteilnehmenden erhöhen
- Fußverkehrsnetz verbessern

Beschreibung der Maßnahme:

Die Verkehrsführung vor dem Heimatmuseum wird angepasst, sodass der Platzcharakter des Bereichs gestärkt wird. Der Kfz-Verkehr wird aus dem Teilstück herausgenommen oder deutlich reduziert. Dadurch entsteht ein zusammenhängender Raum für Fußverkehr, Aufenthalt und gastronomische Außennutzung. Die Umgestaltung erfolgt mit geringen baulichen Eingriffen und nutzt die bereits vorhandene Gestaltung des Straßenraums.

Erwarteter Nutzen:

- Stärkung der Aufenthaltsqualität im Bereich Markt (K 75) /Oesterstraße
- Herstellung eines durchgehenden und besser nutzbaren Fußverkehrsbereichs
- Reduktion von Konflikten zwischen Kfz-Verkehr, Gastronomie und Fußverkehr
- Bessere Nutzung der vorhandenen Platzstruktur
- Aufwertung des Umfelds von Heimatmuseum und Jakobuskirche

Umsetzungshinweise und Wechselwirkungen:

Für den Bereich Markt (K 75) / Oesterstraße wird eine verkehrsorganisatorische Neuordnung empfohlen. Die Oesterstraße sollte bis zur Norderstraße als Einbahnstraße geführt werden; Empfehlung Richtung Norderstraße. Beim Markt sollte im Abschnitt vor dem Heimatmuseum eine Umgestaltung zum Platz entstehen und eine Teileinziehung der Straße. Der verbleibende Abschnitt Markt zwischen Oesterstraße und Sackstraße muss der Führung der Einbahnstraße angepasst werden. Dadurch wird der Durchgangsverkehr reduziert und der platzartige Charakter des Bereichs gestärkt.

Die Maßnahme sollte zunächst mit geringen baulichen Eingriffen umgesetzt werden. Beschilderung, Markierungen und mobile Elemente reichen aus, um die neue Verkehrsführung verständlich zu machen. Die vorhandene Gestaltung des Viertels bleibt damit weitgehend erhalten. Gleichzeitig kann die neue Raumaufteilung erprobt und bei Bedarf angepasst werden. Temporäre oder reversible Umgestaltungen eignen sich besonders, um neue Nutzungen des Straßenraums zu testen und Akzeptanz für dauerhafte Lösungen aufzubauen.

Die Erreichbarkeit für Anwohnende, Gastronomie und notwendige Lieferverkehre ist sicherzustellen. Zufahrten und Haltemöglichkeiten sind eindeutig zu regeln. Die Eingewöhnungsphase der neuen Einbahnstraßenführung ist kommunikativ zu begleiten und verkehrlich zu beobachten.

Wechselwirkungen bestehen insbesondere mit

- B12 Streckenbezogene Temporeduzierung auf 30 km/ h in Brunsbüttel-Ort einrichten
- C3 Shared Space Brunsbüttel-Ort gestalten.

Zuständigkeiten:

Stadtverwaltung, Straßenverkehrsbehörde Dithmarschen

B14: Gezielte Ausschilderung und Ordnung von Parkflächen

Verortung:

Beamtenviertel

Priorität:	niedrig
Zeitrahmen:	mittelfristig
Kostenschätzung:	Ca. 40.000 €

Ausgangslage:



Abbildung 64: Grüner Weg Brunsbüttel, Ausweisung Kurzzeitparken (Quelle: fair spaces)

Parkflächen sind in Brunsbüttel für Anwohnende und Besuchende kostenfrei nutzbar. Das Parkraumkonzept zeigt freie Kapazitäten im Beamtenviertel auf. Gleichzeitig bestehen räumliche Konzentrationen im Umfeld des Westküstenklinikums und der Koogstraße (K 75). Am Klinikum wird insbesondere der rückwärtige Parkplatz nur eingeschränkt genutzt. Stattdessen entstehen Parkdruck und Suchverkehre in angrenzenden Wohnstraßen, unter anderem in der Delbrückstraße und Scholerstraße. In der Koogstraße (K 75) werden straßennahe Stellplätze besonders stark nachgefragt, obwohl Sammelparkflächen im Umfeld vorhanden sind. In der Beteiligung wurde die Maßnahme gering priorisiert, jedoch häufiger diskutiert.

Ziel der Maßnahme:

- Parkraum stadtverträglich organisieren
- Fläche (öffentlichen Raum) effizient nutzen

Beschreibung der Maßnahme:

Die Parkflächen im Umfeld der Koogstraße (K 75) und des Westküstenklinikums werden gezielt ausgeschildert und besser geordnet. Vorhandene Sammelparkflächen werden klarer sichtbar gemacht. Die Wegweisung wird so angepasst, dass Besuchende frühzeitig zu geeigneten Parkmöglichkeiten geführt werden. Ergänzend werden Informationen zu Parkstandorten auf der städtischen Website bereitgestellt.

Erwarteter Nutzen:

- Reduktion von Parksuchverkehren im Umfeld der Koogstraße (K 75) und des Klinikums
- Bessere Nutzung vorhandener Sammelparkflächen
- Entlastung angrenzender Wohnstraßen vom Parkdruck
- Verbesserte Orientierung für Besuchende und Tagesgäste
- Unterstützung einer stadtverträglichen Parkraumorganisation

Umsetzungshinweise und Wechselwirkungen:

Für die Koogstraße (K 75) und das Westküstenklinikum wird eine gezielte Parkwegweisung empfohlen. Im Vordergrund steht kein gesamtstädtisches dynamisches Parkleitsystem, sondern eine verständliche

Ausschilderung der vorhandenen Parkflächen an den relevanten Zufahrten. Die Beschilderung sollte frühzeitig einsetzen und zwischen Kurzzeitparken, Besucherparken und Sammelparkflächen unterscheiden.

Am Westküstenklinikum sind kurze Wege für mobilitätseingeschränkte Personen zu berücksichtigen. Gleichzeitig sollte der rückwärtige Parkplatz stärker in die Wegweisung eingebunden werden, um Parkdruck in den angrenzenden Wohnstraßen zu reduzieren. Für die Koogstraße (K 75) sind Sammelparkflächen so zu kommunizieren, dass die Erreichbarkeit des Einzelhandels nachvollziehbar bleibt und Befürchtungen des Gewerbes aufgegriffen werden.

Die ergänzende Information auf der städtischen Website sollte Lage, Zugänge und Nutzungsbedingungen der Parkflächen darstellen. Dadurch können insbesondere Tagesgäste und Klinikbesuchende bereits vor Fahrtantritt gelenkt werden. Eine begleitende Kommunikation ist wichtig, da Parkraummanagement häufig mit Vorbehalten verbunden ist und nachvollziehbare Argumente (Wohngebiet etc.) die Akzeptanz erhöhen.

Der Leitfaden „Parkraummanagement lohnt sich“ gibt Argumentationsgrundlagen, Kommunikationshinweise und Umsetzungsempfehlungen für Kommunen.

Wechselwirkung besteht mit

- C1 Fußgängerfreundliche Umgestaltung der unteren Koogstraße
- C10 Carsharing
- C11 Zweckgebundene Parkraumbewirtschaftung
- C12 Dashboard für Parkraummanagement

Zuständigkeiten:

Stadtverwaltung, ggf. Straßenverkehrsbehörde Dithmarschen, Westküstenklinikum, Stadtmarketing

B15: Straßensanierung Mühlenberg

Verortung:

Mühlenberg

Priorität:
niedrig
Zeitrahmen:
mittelfristig
Kostenschätzung:
Ca. 150.000 €

Ausgangslage:

Die Straße Mühlenberg ist als niveaugleicher Straßenraum ausgebildet. Die Oberflächen sind sanierungsbedürftig. Ein kurzer angrenzender Fußwegabschnitt passt gestalterisch und funktional nicht mehr zur gewünschten Ausbaulogik.



Abbildung 65: Mühlenberg Brunsbüttel (Quelle: fair spaces)

Ziel der Maßnahme:

- Barrierefreiheit gewährleisten
- Öffentliche Räume attraktiv gestalten

Beschreibung der Maßnahme:

Die Straße Mühlenberg wird im Bestand saniert. Die niveaugleiche Gestaltung bleibt erhalten und wird durch eine neue, einheitliche Oberfläche gestärkt.

Erwarteter Nutzen:

- Verbesserung der Oberflächenqualität
- Erhöhung des Gehkomforts

- barriereärmere Nutzung des Straßenraums
- gestalterische Vereinheitlichung des Abschnitts
- Sicherung der bestehenden niveaugleichen Straßenraumstruktur

Umsetzungshinweise und Wechselwirkungen:

Die Sanierung sollte den bestehenden niveaugleichen Charakter erhalten. Beläge sind eben, rutschhemmend und rollatorgeeignet auszuführen, doch aufgrund der Fahrzeuge der Feuerwehr ist hierbei wieder eine tragende Decke aus Asphalt zu empfehlen. Entwässerung, Anschlüsse an Grundstückszufahrten und vorhandene Höhenlagen sind frühzeitig zu prüfen.

Zuständigkeiten:

Stadtverwaltung

Mobilitätsmanagement

B16: Grundlegende Mobilitätsmanagement-Aktionen aufbauen	

Verortung:

Gesamtstädtisch. Fokusräume:

- Beim Wochenmarkt (Marktplatz)
- Von-Humboldt-Platz
- Koogstraße (K 75) / Gustav-Meyer-Platz
- Boy-Lornsen-Grundschule
- Schleusen-Gemeinschaftsschule
- Grundschule West
- Gymnasium
- Bücherei

Priorität:	mittel
Zeitrahmen:	kurzfristig
Kostenschätzung:	ca. 5.000 € je Aktion

Ausgangslage:

Maßnahmen des Mobilitätsmanagements werden derzeit vereinzelt durch unterschiedliche Akteure umgesetzt, beispielsweise im schulischen Kontext. Eine gesamtstädtische Koordination und systematische Bestandsaufnahme fehlen. Bestehende Aktivitäten sind nur begrenzt miteinander verknüpft und entfalten dadurch nicht ihre volle Wirkung. In der Beteiligung wurde die Maßnahme als sinnvoll, jedoch nachgeordnet priorisiert.

Ziel der Maßnahme:

- Aktive Mobilität erhöhen

Beschreibung der Maßnahme:

Die Maßnahme bezieht sich auf den Aufbau eines abgestimmten kommunalen Mobilitätsmanagements, das bestehende Aktivitäten bündelt und durch neue Angebote ergänzt. Maßnahmen werden zielgruppenspezifisch organisiert und regelmäßig durchgeführt. Ein Schwerpunkt liegt auf der Unterstützung und Vernetzung bestehender Initiativen sowie auf öffentlichkeitswirksamen Aktionen.



Abbildung 66: Kinder mit unterschiedlichen Fortbewegungsmitteln (Quelle: Jochen van Wylick, Unsplash, URL)

Erwarteter Nutzen:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Sensibilisierung und Information
- Unterstützung nachhaltiger Verhaltensänderungen im Mobilitätsverhalten
- Stärkung des Fuß- und Radverkehrs im Alltag
- Erhöhung der Akzeptanz infrastruktureller Maßnahmen
- Aktivierung lokaler Akteure und Initiativen

Umsetzungshinweise und Wechselwirkungen:

Mobilitätsmanagement umfasst organisatorische und kommunikative Maßnahmen, die das Mobilitätsverhalten beeinflussen und bauliche Maßnahmen ergänzen. Typische Elemente sind schulisches Mobilitätsmanagement, Informationskampagnen, Aktionstage wie Fahrradfeste sowie Angebote zur Mobilitätsbildung.

Bestehende Initiativen (z. B. ADFC, Schulen, Vereine) sind zu vernetzen und aktiv zu unterstützen, um Synergien zu nutzen. Ein jährliches Netzwerktreffen mit den Akteur:innen ist anzustreben. Ideen aus der Beteiligung waren:

- „Aktiv und selbstständig zur Schule“,
- Mobilitätsbildung (Vorträge),
- Aktionen zum Fahrrad-Check & leichte Reparaturen.

Mobilitätsmanagement zeichnet sich durch vergleichsweise geringe Investitionskosten aus, kann jedoch eine hohe Wirkung auf das Mobilitätsverhalten erzielen.

Aufgrund begrenzter personeller Ressourcen ist eine schrittweise Entwicklung empfehlenswert. Die Arbeit kann perspektivisch durch die Erfahrungen und Fortbildungen der RAD.SH (z. B. Wegedialoge) unterstützt werden. Die Fortbildung einer Personalstelle im zertifizierten Lehrgang Kommunales Mobilitätsmanagement wird empfohlen, sodass eine hauptamtliche und verantwortliche Mobilitätsmanager:in für den Themenbereich definiert wird.

Wechselwirkungen bestehen mit allen Maßnahmen, die kommunikativ begleitet werden können, insbesondere mit

- A2 Fahrradstraße in der Unteren Koogstraße
- A4 Schulumfeldgestaltung Boy-Lornsen-Grundschule
- B7 Fahrradzonen in Nebenstraßen einrichten
- C13 Nachhaltige Mobilitätsmaßnahmen in Schulen und Betrieben fördern.

Zuständigkeiten:

Stadtverwaltung

6.2 Maßnahmen Optimales Szenario

Mobilitätsmanagement 112

Fußverkehr 116

C1: Fußgängerfreundliche Umgestaltung der unteren Koogstraße 116

C2: Fuß- und Radverkehrsbrücke über die Braake bauen 118

C3: Shared Space Brunsbüttel-Ort gestalten 120

Radverkehr 122

C4: Rad-Hauptnetz an höhere Geschwindigkeiten und Lastenräder anpassen 122

C5: Bike-Sharing 124

ÖPNV 126

C6: Taktung von Schnellbusverbindung X60 erhöhen 126

C7: Tarifeinbindung HVV 127

C8: (Autonomer) On-Demand-Verkehr 129

C9: Bahnanbindung reaktivieren 131

MIV 133

C10: Carsharing 133

C11: Zweckgebundene Parkraumbewirtschaftung 134

Mobilitätsmanagement 136

C12: Dashboard für Parkraummanagement 136

C13: Nachhaltige Mobilitätsmaßnahmen in Schulen und Betrieben fördern 138

Fußverkehr

C1: Fußgängerfreundliche Umgestaltung der unteren Koogstraße	

Verortung:

Koogstraße zwischen Kautzstraße (K 75) x Schulstraße und Schillerstraße

Priorität:	niedrig
Zeitrahmen:	mittel- bis langfristig
Kostenschätzung:	Ca. 75.000 € temporäre Aufwertung ca. 2.500.000 € Komplettumbau

Ausgangslage:

Die Ausgangslage der Geschäftsstraße und die dortigen Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr sind abhängig von der Umsetzung A2: Fahrradstraße in der Unteren Koogstraße.

Ziel der Maßnahme:

- Aktive Mobilität erhöhen
- Sicherheit der gefährdeten Verkehrsteilnehmenden erhöhen
- Lärmbetroffenheit minimieren
- Fläche (öffentlichen Raum) effizient nutzen
- Verkehr beruhigen
- Öffentliche Räume attraktiv gestalten
- Fußverkehrsnetz verbessern

Beschreibung der Maßnahme:

Die Maßnahme umschließt die temporäre Umgestaltung der Koogstraße zu einer Fußgängerzone in den touristischen Sommerwochen sowie zu Veranstaltungszeiten. Ergänzend ist eine temporäre Möblierung

mit Sitzgelegenheiten und Begrünungselementen vorzusehen. Die Flächen werden flexibel gestaltet, sodass Aufenthaltsnutzung, Einzelhandel und Gastronomie unterstützt werden. Der Kfz-Verkehr wird in diesen Zeiträumen unterbunden, Anlieger- und Lieferverkehre werden zeitlich geregelt zugelassen. Das Radfahren wird analog zur heutigen Fahrbahn mithilfe von Außenmöblierung und Belaggestaltung mit genügend Platz in der Straßenmitte kanalisiert. Das Radfahren ist somit weiterhin möglich, jedoch nur mit Rücksichtnahme auf den Fußverkehr gestattet. Durch diese Gestaltung wird der Verkehrsfunktion für den Radverkehr als touristische Route und Zielort genüge getan, gleichzeitig wird der Fokus auf eine Innenstadtgestaltung für Flanieren, Einkaufen und Gastronomie gelegt. Die Maßnahme wird als Pilotversuch mit begleitender Beteiligung der Anwohnenden und der ansässigen Gewerbetreibenden bzw. des Vereins für Handel, Gewerbe und Industrie e.V. (HGI) durchgeführt. Langfristig ist eine weitere Gestaltung als Fußgängerzone zu prüfen.



Abbildung 67: Praxisbeispiel Fußgängerzone (Quelle: Qimby, URL)

Erwarteter Nutzen:

- Erhöhung der Attraktivität der Geschäftsstraße
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch eine Umgestaltung mit Sitzelementen
- Breite Flaniermöglichkeit und Vorrang für den Fußverkehr
- Verträgliche Führung für gemächlichen Radverkehr
- Ausbleibende Konflikte mit dem Autoverkehr

Umsetzungshinweise und Wechselwirkungen:

Die temporäre Einrichtung erfolgt über das Verkehrszeichen 242 (Fußgängerzone) mit zeitlicher Beschränkung auf maximal drei Sommermonate (Juni bis August; von Flohmarkt bis Jahrmarkt). Der Umsetzungsraum ist von der Kreuzung Kautzstraße (K 75) x Schulstraße oder ab Posadowskystraße beginnend bis zur Schillerstraße als Fußgängerzone eingerichtet. Der Radverkehr, E-Tretroller und freigegebener Kfz-Verkehr sind in Schrittgeschwindigkeit über die vorhandene Fahrbahn zu führen, dabei ist der Vorrang des Fußverkehrs sicherzustellen. Lieferverkehre sind über definierte Zeitfenster zu organisieren.

Für temporäre Maßnahmen sind reversible Elemente wie mobile Möblierung, Pflanzgefäße und modulare Sitzgelegenheiten einzusetzen. Diese können gemietet oder als Leihsystem organisiert werden und ermöglichen eine flexible Anpassung an Veranstaltungen.

Begleitend ist eine systematische Evaluation durchzuführen. Zu erfassen sind die Nutzungsintensität (Verweildauer), wirtschaftliche Effekte sowie verkehrliche Veränderungen im Umfeld. Die Ergebnisse dienen als Entscheidungsgrundlage für eine mögliche Verstetigung.

Die Maßnahme wird nur bei einem erfolgreichen Test zu einer dauerhaften Umgestaltung der Koogstraße weiterentwickelt.

Die Hinweise der ERA für eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr in Fußgängerzonen sind maßgebend. Zu beachten sind die Ergebnisse des Forschungsprojektes „Mit dem Rad zum Einkauf in die Innenstadt“ sowie der Planungsleitfaden, welche bestätigen, dass die Öffnung für den Radverkehr in Fußgängerzonen zu keiner Zunahme der Gefährdung für den Fußverkehr führt, sowie belegt, dass der Einzelhandel an Radfahrenden über das Jahr hinweg einen höheren Umsatz macht im Vergleich zu Autofahrenden.

Gegebenenfalls kann eine zusätzliche Begrünung und Entsiegelung einen Mehrwert für den Aufenthalt und Hitzeschutz bieten und zeitgleich Förderungen im Fördergebiet blau-grüne Infrastrukturen ermöglichen.

Wechselwirkungen bestehen mit:

- A2 Fahrradstraße in der Unteren Koogstraße

Zuständigkeiten:

Stadtverwaltung, Straßenverkehrsbehörde Dithmarschen

C2: Fuß- und Radverkehrsbrücke über die Braake bauen



Verortung:

Delbrückstraße - An der Sprante

Priorität:	niedrig
Zeitrahmen:	mittelfristig
Kostenschätzung:	Ca. 400.000 €

Ausgangslage:

Die Braake ist an vier Stellen querbar. Zwischen den Fußverkehrsbrücken Höhe Böttcherstraße und Höhe Justus-von-Liebig-Straße ist über einen Kilometer keine Querung möglich.

Die Brücke ist explizit als Chance im IEK Beamtenviertel festgehalten: „Um die bessere Vernetzung mit den Grün- und Erholungsflachen westlich der Braake herzustellen, ist langfristig eine Brücke in Verlängerung der Delbrückstrase über die Braake angedacht.“ (vgl. IEK Beamtenviertel S. 82, S. 93, S.98)

Ziel der Maßnahme:

- Aktive Mobilität erhöhen
- Fußverkehrsnetz verbessern
- Radverkehrsnetz verbessern

Beschreibung der Maßnahme:

Eine neue Brücke mit 4,50 Meter Breite erlaubt einen Führung als gemeinsamen Geh- und Radweg in beidseitiger Richtung. Als Spannweite ist die Braake mit 50 m zu überbrücken. Die Maßnahme kürzt viele Verbindungen um rund 500 Meter ab, was insbesondere im Fußverkehr ein starker Umwegefaktor ist.



Abbildung 68: Praxisbeispiel Fahrradbrücke (Quelle: Qimby, URL)

Erwarteter Nutzen:

- Verbindung zwischen Stadtteilen Kippe, Beamtenviertel und An der Sprante
- Prinzip der kurzen Wege,
- Grünverbindung für das Beamtenviertel
- Schulwegverbindung

Umsetzungshinweise und Wechselwirkungen:

Als zusätzliche Rettungsachse sind Ausbauten des Weges im Bürgerpark vonnöten. Für Rettungswagen ist eine Auslegung der Brücke auf 8 Tonnen sinnvoll, für Löschwagen ein Maximalgewicht von 18 Tonnen und

Achslasten von 12 Tonnen. Dies erfordert voraussichtlich Stützpfeiler oder eine gewichtstragende Konstruktion. In der Summe würden die Kosten sich um 400.000 – 750.000 Euro verdoppeln bis verdreifachen. Zu beachten sind weiterhin langfristige Instandhaltungskosten von rund 5.000 Euro pro Jahr.

Die Maßnahme ist städtebaulich nicht zuwendungsfähig. Eine Prüfung der Förderung der Baukosten durch das Programm „Stadt und Land“ ist zu empfehlen, denn förderfähig sind „Radwegebrücken oder -unterführungen zur höhenfreien Querung, insbesondere von Straßen, Schienen- und Wasserwegen im Zuge von Radverbindungen. […] Ausnahmsweise sind innerörtlich auch gemeinsame Geh- und Radwege möglich“ (Ministeriums Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, 2023, S. 4).

Zuständigkeiten:

Stadtverwaltung

C3: Shared Space Brunsbüttel-Ort gestalten



Verortung:

Reichenstraße (K 75) x am Markt (K 75)

Priorität:	niedrig
Zeitrahmen:	langfristig
Kostenschätzung:	Einmalig ca. 300.000–700.000 € Laufend ca. 10.000–25.000 €/Jahr

Ausgangslage:

Die Straße Markt (K 75) liegt im Umfeld der Jakobuskirche und bildet einen zentralen Bereich von Brunsbüttel-Ort. Über Ochsenmarkt (K 75), Reichenstraße (K 75), Markt (K 75) und Sackstraße (K 75) besteht eine Verbindung zum übrigen Stadtgebiet. Der Straßenraum wird derzeit vom Kfz-Verkehr geprägt; es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Für den Fuß- und Radverkehr bestehen keine durchgängigen und eindeutig erkennbaren Führungen. Dies beeinträchtigt die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität.

Ziel der Maßnahme:

- Fläche (öffentlichen Raum) effizient nutzen
- Aktive Mobilität erhöhen
- Lärmbetroffenheit minimieren
- Sicherheit der gefährdeten Verkehrsteilnehmenden erhöhen
- Barrierefreiheit gewährleisten
- Öffentliche Räume attraktiv gestalten
- Verkehr beruhigen
- Fußverkehrsnetz verbessern
- Radverkehrsnetz verbessern

Beschreibung der Maßnahme:

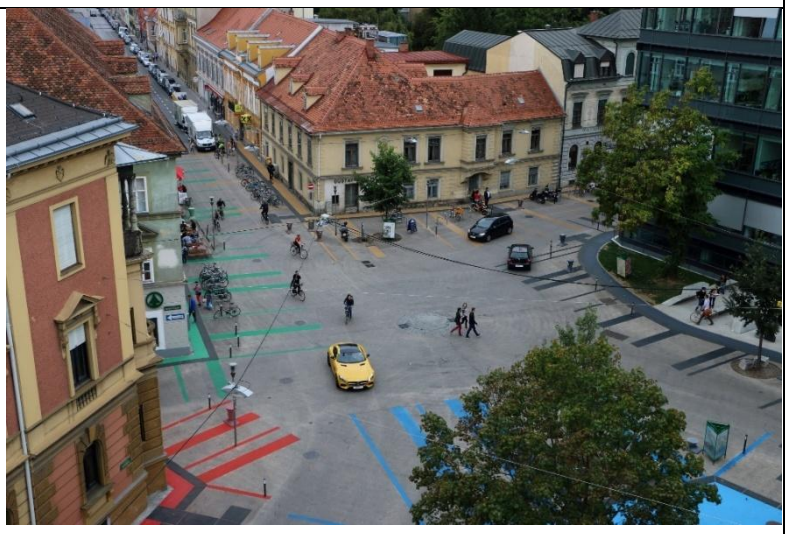


Abbildung 69: Praxisbeispiel Shared Space, Graz Sonnenfelsplatz (Quelle: Begegnungszonen, URL)

Der Straßenraum im Bereich Markt soll als Shared Space umgestaltet werden. Auf eine weitgehende Trennung der Verkehrsarten wird verzichtet. Eine niveaugleiche Gestaltung, unterschiedliche Materialien und punktuelle Gestaltungselemente sollen den Kfz-Verkehr verlangsamen und die gegenseitige Rücksichtnahme fördern. Sitzgelegenheiten und weitere Möblierung können die Aufenthaltsqualität im Umfeld der Jakobuskirche und des Marktes verbessern. Die Gestaltung muss barrierefrei und für Rettungs- und Lieferverkehre ausreichend dimensioniert sein.

Erwarteter Nutzen:

- Höhere Verkehrssicherheit durch niedrigere Geschwindigkeiten
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Stärkung des Fuß- und Radverkehrs
- Aufwertung des öffentlichen Raums

Umsetzungshinweise und Wechselwirkungen:

Die Gestaltung ist mit der Straßenverkehrsbehörde Dithmarschen abzustimmen und muss eine sichere Orientierung sowie Barrierefreiheit gewährleisten. Die Geschwindigkeitsreduzierung soll vor allem durch die

Gestaltung des Straßenraums erreicht werden. Wechselwirkungen bestehen mit Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie zur Aufwertung des Ortszentrums (s. A1, B1, B2, B8, B10, B12, B13).

Zuständigkeiten:

Stadtverwaltung, Straßenverkehrsbehörde Dithmarschen

Radverkehr

C4: Rad-Hauptnetz an höhere Geschwindigkeiten und Lastenräder anpassen

Verortung:

gesamtstädtisch

Priorität: niedrig

Zeitrahmen: langfristig

Kostenschätzung:

Grobwert bei baulichem Ausbau: ca. 250.000–500.000 €/ km

Laufend: ca. 5.000–15.000 €/ km/ Jahr für Unterhaltung

Ausgangslage:

Das bestehende Rad-Hauptnetz weist teilweise zu geringe Breiten und keine ausreichende Gestaltung für die Anforderungen des Radverkehrs auf. Insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten sowie bei Lastenrädern und Fahrrädern mit Anhängern können dadurch Konflikte entstehen. Das bestehende Radwegekonzept der Stadt fokussiert erstmals die Führungsformen im Radverkehr.



Abbildung 70: Kautzstraße (Quelle: fair spaces)

Ziel der Maßnahme:

- Aktive Mobilität erhöhen
- Sicherheit der gefährdeten Verkehrsteilnehmenden erhöhen
- Barrierefreiheit gewährleisten
- Radverkehrsnetz verbessern

Beschreibung der Maßnahme:

Das Rad-Hauptnetz ist zunächst eindeutig festzulegen und mit dem Radwegekonzept abzugleichen. Anschließend sind die Strecken hinsichtlich Breite, Führungsform, Oberflächenqualität und Knotenpunkten zu überprüfen. Erforderlich sind insbesondere ausreichende Breiten für Begegnungs- und Überholvorgänge sowie eine sichere und eindeutige Führung an Knotenpunkten und Querungsstellen.

Erwarteter Nutzen:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Reduzierung von Konflikten im Radverkehr
- Attraktiveres Radverkehrsangebot

Umsetzungshinweise und Wechselwirkungen:

Die Planung ist nach den geltenden technischen Regelwerken, insbesondere den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), vorzunehmen. Die Maßnahme ist mit dem Radverkehrskonzept sowie Maßnahmen an Knotenpunkten und zur Förderung des Fußverkehrs abzustimmen (s. A3, B1).

Die Gesamtkosten hängen von der Länge des auszubauenden Netzes und dem erforderlichen Umfang der baulichen Maßnahmen ab.

Zuständigkeiten:

Stadtverwaltung, Straßenverkehrsbehörde Dithmarschen

C5: Bike-Sharing

Verortung:

- An den Kanalfähren
- ZOB
- Koogstraße (K 75)
- Brunsbüttel-Ort

Priorität:	niedrig
Zeitrahmen:	mittelfristig
Kostenschätzung:	Einmalig ca. 10.000–50.000 € Laufend ca. 20.000–60.000 €/ Jahr

Ausgangslage:

Für kurze Wege und die Verbindung zwischen wichtigen Zielen besteht bislang kein ergänzendes Bikesharing-Angebot. Für Pendelnde, Tagesbesuchende und Personen ohne eigenes Fahrrad kann dies die Erreichbarkeit zentraler Ziele einschränken.

Ziel der Maßnahme:

- Aktive Mobilität erhöhen

Beschreibung der Maßnahme:

Es soll ein gesamtstädtisches Bikesharing-System eingeführt werden. Vorgesehen ist ein stationsbasiertes System mit festen Stationen und definierten Abstellbereichen an geeigneten Standorten. Dafür werden ein Standortkonzept und ein geeignetes Betreibermodell entwickelt.



Abbildung 71: Praxisbeispiel Bikesharing, Seestadt Aspern (Quelle: Qimby, URL)

Erwarteter Nutzen:

- Ergänzung des öffentlichen Nahverkehrs
- Verbesserung der Erreichbarkeit, z. B. zwischen Fähre und Industriegebiet
- Attraktivitätssteigerung für Pendler und Tagesbesucher
- Förderung der Fahrradnutzung für kurze Wege

Umsetzungshinweise und Wechselwirkungen:

Abstellbereiche sollen insbesondere an ÖPNV-Haltestellen, Fähranlegern, wichtigen Zielen und zentralen Bereichen eingerichtet werden. Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit sind zu berücksichtigen. Verfügbarkeit, Wartung und Verteilung der Fahrräder sind vertraglich mit dem Anbieter zu regeln.

Die tatsächlichen Kosten hängen insbesondere von der Zahl der Fahrräder, dem Betreibermodell und dem kommunalen Finanzierungsanteil ab.

Im aktuell laufenden Leitprojekt „Bikesharing als Teil der vernetzten Mobilität in der Metropolregion Hamburg" der Metropolregion Hamburg ist Brunsbüttel als Anwendungsfall für die Betrachtung der Zielgruppen Pendelnde und Tourist:innen angedacht. Die Ergebnisse des Leitprojektes sollten als Grundlage für weitere Entscheidungen dienen.

Die Maßnahme kann mit Carsharing sowie der Schnellbusverbindung X60 verknüpft werden (s. C6, C10).

Zuständigkeiten:

Stadtverwaltung, ggf. externer Bikesharing-Anbieter

ÖPNV

C6: Taktung von Schnellbusverbindung X60 erhöhen

Verortung:

- Jakobuskirche
- Süderstraße (K 75)
- ZOB
- Braake
- Kanalfähre Nord
- Schlesierplatz
- Itzehoe

Priorität:	niedrig
Zeitrahmen:	mittelfristig
Kostenschätzung:	Einmalig ca. 50.000–150.000 € (für Planung und betriebliche Anpassungen)

Ausgangslage:

Die Schnellbuslinie X60 verbindet Brunsbüttel und Itzehoe derzeit grundsätzlich im Stundentakt. Die geringe Angebotsdichte begrenzt die Flexibilität insbesondere für Pendelnde und Personen ohne eigenen Pkw.



Abbildung 72: Beispielfoto Bus (Quelle: NAH.SH, URL)

Ziel der Maßnahme:

- Verfügbarkeit des Busverkehrs verbessern
- Regionale Verkehrsanbindung verbessern

Beschreibung der Maßnahme:

Die X60 soll künftig im halbstündlichen statt im stündlichen Takt zwischen Brunsbüttel und Itzehoe verkehren. Dadurch sollen die Erreichbarkeit von Itzehoe und die Anschlussmöglichkeiten an den

Bahnverkehr verbessert werden. Bei einem Ausbau anderer Verbindungen an die Bahnlinie (s. B10) sollten diese entsprechend gestärkt werden.

Erwarteter Nutzen:

- Kürzere durchschnittliche Wartezeiten
- Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit
- Attraktiveres ÖPNV-Angebot für Pendelnde
- Bessere Mobilitätsmöglichkeiten für Menschen ohne eigenen Pkw

Umsetzungshinweise und Wechselwirkungen:

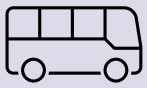
Die Taktverdichtung ist mit den Bahnanschlüssen in Itzehoe und dem übrigen Busangebot abzustimmen. Der zusätzliche Fahrzeug- und Personalbedarf ist im Betriebskonzept zu berücksichtigen. Die Maßnahme kann mit Bike- und Carsharing sowie der Förderung des Radverkehrs verknüpft werden (s. C5, C10). Die vorhandenen Fahrradheckträger der X60 können dabei berücksichtigt werden.

Die laufenden Kosten sind deutlich höher als bei den übrigen Maßnahmen, da die Verdoppelung des Taktes zusätzliche Fahrleistungen und gegebenenfalls zusätzliche Fahrzeuge und Personal erfordert.

Zuständigkeiten:

Stadtverwaltung, Kreis Dithmarschen, Verkehrsunternehmen (NAH.SH)

C7: Tarifeinbindung HVV



Verortung:

Gesamtes Stadtgebiet

Priorität:	niedrig
Zeitrahmen:	kurzfristig
Kostenschätzung:	Ca. 25.000 € Einrichtungskosten

Ausgangslage:

Brunsbüttel ist Teil des Tarifgebietes der NAH.SH bzw. des Schleswig-Holstein-Tarifes. Gleichzeitig hat der Hamburger Verkehrsverbund (hvv) überschneidende Tarifringe in Schleswig-Holstein. Die östliche Nachbarorte Wilster, Sankt Margarethen und Büttel sind noch Teil des hvv in der Tarifzone 1001 und im äußersten Tarifring F. Die Tarifzonen verlaufen weitestgehend entlang der Gemeindegrenzen. Es existieren in andere Ausdehnungsrichtungen entlang von Regionalverkehrsstrecken noch die Tarifringe H und G für das hvv-Zeitticket, welches im Monatsabo jedoch teurer ist als das Deutschlandticket (Monatsticket hvv Gesamtnetz: 83,00 Euro; Deutschlandticket 63,00 Euro; Stand: Aug 2026). Der SH-Tarif ermöglicht bereits durchgehende Fahrkarten mit Bus und Bahn von Brunsbüttel bis Hamburg.

Ein Tagesticket von Brunsbüttel nach Hamburg kostet im SH-Tarif 40,90 Euro für die Einzelperson und 49,90 Euro als Kleingruppenkarte (bis 5 Personen). Im hvv kostet ein Tagesticket ab dem Ring F nach Hamburg 25,20 Euro als Einzelperson und 35 Euro als Kleingruppenticket. Das Schleswig-Holstein-Ticket der DB kostet wiederum 34 Euro als Einzelperson und 58 Euro als Kleingruppenticket.

Ziel der Maßnahme:

- Verfügbarkeit des Busverkehrs verbessern
- Regionale Verkehrsanbindung verbessern

Beschreibung der Maßnahme:

Eine weitergehende Einbindung Brunsbüttels in den HVV-Tarif könnte Fahrten in die Metropolregion Hamburg vereinfachen und die tarifliche Wahrnehmung des ÖPNV stärken. Dies gilt insbesondere für den Freizeitverkehr, wo Tagesausflüge deutlich günstiger werden.

Erwarteter Nutzen:

- attraktivere Bedingungen für Gäste und Freizeitverkehr

Umsetzungshinweise und Wechselwirkungen:

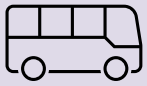
Die Umsetzung müsste vom Kreis Dithmarschen gemeinsam mit HVV, NAH.SH, Verkehrsunternehmen wie DB Regio Bus Nord GmbH Dithmarschenbus und Ländern vorbereitet und hinsichtlich Nachfrage, Einnahmeausfällen / -steigerung sowie dauerhaftem Finanzierungsbedarf untersucht werden.

Als Zeitticket schafft aktuell das Deutschlandticket die größere Einheitlichkeit und ist für Pendler:innen kostengünstiger. Aus Arbeitgebersicht bietet der hvv als Jobtickets nur Deutschlandtickets an, sodass Pendler:innen aus Brunsbüttel dasselbe Angebot wie ihre Kolleg:innen haben.

Zuständigkeiten:

Kreis Dithmarschen, NAH.SH, HVV

C8: (Autonomer) On-Demand-Verkehr



Verortung:

Stadtbuslinie zur Anbindung von den Stadtteilen An der Sprante, Am Belmermoor sowie Richtung Soesmenhusen als Wohngebiete ans Stadtzentrum sowie zu den Arbeitsstandorten im Industriegebiet.

Im ländlichen Teil sind folgende Richtungsbandbetriebe zu prüfen:

- Landlinie nach Lehe (Averlak)
- Landlinie über Groden und Mühlenstraßen nach Neufeld / Nordhusen
- Landlinie über Westerbelmhusen nach Ohlen

Priorität:	niedrig
Zeitrahmen:	langfristig
Kostenschätzung:	Ca. 400.000 € pro Jahr

Ausgangslage:

RuDi (Rufbus Dithmarschen) ergänzt als Anruf-Linien-Taxi in nachfrageschwachen Zeiten den Busverkehr. Bisher existieren wenige solche Rufbusverbindungen auf der 290 (ZOB, über Averlak und Buchholz nach Burg) am Wochenende sowie auf der 6610 (Brunsbüttel-Süd nach Wilster, Itzehoe) zu späten Uhrzeiten. Aktuell existiert autonomes Fahren im ÖPNV in Deutschland nur im Testbetrieb mit geringen Geschwindigkeiten, zeitgleich sind große Entwicklungen auf dem internationalen Markt zu beobachten.

Ziel der Maßnahme:

- Verfügbarkeit des Busverkehrs verbessern

Beschreibung der Maßnahme:

In der ersten Stufe wird RuDi ausgeweitet zu einem On-Demand-Verkehrs als Richtungsbandbetrieb (Feste Start- und Zielhaltestelle, sowie Bedarfshaltestellen oder bspw. Haustür) innerhalb des Stadtgebiets sowie für eine Abdeckung des ländlichen Gebietes. Als Einsatzfelder kommen vor allem oben benannte schwächer bediente Ortsteile, Verbindungen zu den Industriearbeitsplätzen oder nachfrageschwache Tageszeiten infrage.

Im nächsten Schritt ist die Einrichtung eines On-Demand-Verkehrs als Flächenbetrieb, also einer Nutzung ähnlich wie geteilte Taxifahrten, weiter zu prüfen.

Insbesondere weitere Entwicklungen und rechtliche Zulassungen vom autonomen Fahren im ÖPNV (im Sinne von „Robotaxis“) kann in den nächsten Jahren hierbei deutliche Angebotsverbesserungen ermöglichen.

Erwarteter Nutzen:

- Erhöhte Erreichbarkeit durch regelmäßig bediente Haltestellen
- Teilhabe von Menschen ohne eigenen PKW (z.B. Kinder / Jugendliche)
- Verbesserte Bedingungen für Pendler:innen mit dem ÖPNV

Umsetzungshinweise und Wechselwirkungen:

Für Brunsbüttel ist ein Betrieb mit 2 Fahrzeugen, welche mehrere Linien abdecken, für eine Betriebsaufnahme sinnvoll und gleichzeitig mit hohen Zuschüssen verbunden. Eine (autonome) On-Demand-Buslinie sollte zunächst als gemeinsam mit dem Kreis Dithmarschen und dem ÖPNV-Aufgabenträger entwickelte Modellanwendung vorbereitet werden. Dafür sind ein klar abgegrenztes Bediengebiet und geeignete Haltepunkte festzulegen, sowie barrierefreie Fahrzeuge zu beschaffen. Ein kreisweites On-Demand-Projekt würde durch das Teilen von Fahrzeugen und Infrastrukturen effizienter werden. Durch RuDi existieren digitale und telefonische Buchungsmöglichkeiten sowie die Einbindung in Fahrplanauskunft und Erfahrungen zur Einbindung in den Nahverkehrstarif.

Wechselwirkungen bestehen mit

- B9 Ausbau und Anpassung der vorhandenen Buslinien
- B10 Ausbau von Schnellbusverbindungen.

Zuständigkeiten:

Kreis Dithmarschen, NAH.SH

C9: Bahnanbindung reaktivieren

Verortung:

Brunsbüttel-Süd

Priorität:
niedrig
Zeitrahmen:
langfristig
Kostenschätzung:
Ca. 300.000 € für Machbarkeitsstudie

Ausgangslage:



Abbildung 73: Alter Bahnhof Brunsbüttel (Quelle: fair spaces)

Der nächstgelegene Personenbahnhof ist St. Michaelisdonn in 12 km Entfernung. Von Brunsbüttel-Ort ist Wilster der nächste Bahnhof in 17 km Entfernung. Die Schienenanbindungen beidseitig des NOK sind nur für den Güterverkehr nutzbar und nicht elektrifiziert. Der Personenverkehr südseitig nach Wilster wurde 1988 eingestellt. Das südseitige Gleis verläuft heute durch das Betriebsgelände von Total Energies. Das Land hat 2024 die Strecken Wilster – Brunsbüttel und St. Michaelisdonn – Brunsbüttel Nord im Infrastrukturentwicklungsvertrag mit der DB als mögliche Strecken für eine Reaktivierung gesichert. Die Ausbaustrecke (Itzehoe-) Wilster-Brunsbüttel ist als Vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan 2030 eingeordnet und als „Weitere prioritäre Projekte“ des Landes ohne Finanzierungszusage (vgl. Bundesverkehrswegeplan 2030 – Projekt 2-054-V02).

Ziel der Maßnahme:

- Regionale Verkehrsanbindung verbessern

Beschreibung der Maßnahme:

Ziel ist der Wiederanschluss von Brunsbüttel an den schienengebunden Personennahverkehr. Dafür ist eine ausführliche Machbarkeitstudie inkl. Infrastrukturuntersuchung über das Gesamtkonzept notwendig: Dieses

muss einerseits Fahrgastpotentiale und Kosten mithilfe einer Kosten-Nutzen-Analyse klarstellen. Andererseits sind die Auswirkungen großräumlicher Veränderungen, wie Eletrifizierung, Streckenausbau, Durchbindung von Zügen bis Hamburg und Hindernisse wie das Fahren durch das Betriebsgelände zu prüfen. Gleichermaßen ist ein Vergleich zum bestehenden Schnellbusanbindung und innovativen kostengünstigen Konzepten wie einer Stadt-Umland-Bahn entlang der nördlichen Gleise mit Straßenbahnführung über die Ostermoorer Straße (K 1) zur Innenstadt herzustellen.

Erwarteter Nutzen:

- Deutliche Reisezeitverkürzungen nach Itzehoe und Hamburg, ggf. auch nach Heide.
- Komfortable Reisebedingungen z.B. für die Fahrradmitnahme und Gruppenreisen

Umsetzungshinweise und Wechselwirkungen:

Eine Bahnreaktivierung liegt in der Größenordnung von 20-50 Millionen Euro bei jährlichen Betriebskosten von rund 5 Millionen Euro. Daher ist die Stadt Brunsbüttel gefragt, den Nutzen für den Wirtschaftsstandort herauszuarbeiten.

Für den Neubau der Bahnbrücke Hochdonn steht vonseiten des Bundes bzw. der Bahn eine Prüfung von Alternativen aus, bei der auch eine Betrachtung der Achse parallel zur Hochbrücke Brunsbüttel zu prüfen ist In dem Zuge könnte ein nahegelegener Haltepunkt entstehen.

Zuständigkeiten:

NAH.SH, Land Schleswig-Holstein, DB InfraGo

MIV

C10: Carsharing

Verortung:

- Neues Zentrum
- ZOB
- Tourist-Info

Priorität: niedrig

Zeitrahmen: mittelfristig

Kostenschätzung:

Einmalig ca. 10.000–50.000 €

Laufend ca. 5.000–20.000 €/ Jahr

Ausgangslage:

In Brunsbüttel bestand bereits ein Carsharing-Angebot von moiN. Das Angebot wurde Ende 2025 eingestellt, da die Nachfrage zu gering und die Kosten zu hoch waren. Damit steht derzeit kein Carsharing-Angebot zur Verfügung. Für Gelegenheitsfahrten, größere Transporte oder Ausflüge kann dadurch weiterhin die Anschaffung oder dauerhafte Nutzung eines eigenen Pkw erforderlich sein.

Ziel der Maßnahme:

- Ladepunktangebot erweitern

Beschreibung der Maßnahme:

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen soll Carsharing nicht einfach in gleicher Form fortgeführt, sondern unter veränderten Rahmenbedingungen erneut geprüft werden. Dabei sind insbesondere Nachfrage, geeignete Standorte, Fahrzeugangebot und ein tragfähiges Betreibermodell zu berücksichtigen.



Abbildung 74: Beispielfoto Carsharingfahrzeug (Quelle: Nordseetourismus, URL)

Erwarteter Nutzen:

- Mobilitätsangebot für Personen ohne eigenen Pkw
- Ergänzung des Umweltverbunds für längere Fahrten und Transporte
- Bessere Auslastung und effizientere Nutzung von Fahrzeugen
- Potenzielle Reduzierung des privaten Pkw-Besitzes

Umsetzungshinweise und Wechselwirkungen:

Vor einer erneuten Einführung sollte geprüft werden, unter welchen Bedingungen ein wirtschaftlich tragfähiges Angebot möglich ist, wie z.B. durch die Nutzung vorhandener Betriebs- und Verwaltungsflotten bei Barshare in Barnim. Die Standorte sollen gut zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit dem ÖPNV erreichbar sein. Eine Ausstattung mit Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ist zu prüfen. Die angegebenen Kosten sind entsprechend sehr projektabhängig. Wechselwirkungen bestehen insbesondere mit Parkraumbewirtschaftung, ÖPNV und Bikesharing (s. B14, C5, C6, C11). Ergänzend kann privates Carsharing unterstützt werden innerhalb des Mobilitätsmanagements (s. B16).

Zuständigkeiten:

Stadtverwaltung, Carsharing-Anbieter

C11: Zweckgebundene Parkraumbewirtschaftung



Verortung:

Zentrum und angrenzende Bereiche, schrittweise Ausweitung

Priorität:
niedrig

Zeitrahmen:
mittelfristig

Kostenschätzung:
Einmalig ca. 50.000–200.000 €
Laufende Kosten ca. 20.000–60.000 €/ Jahr

Ausgangslage:

Parken im öffentlichen Raum ist derzeit für Nutzer:innen kostenfrei. Eine fehlende Bewirtschaftung und entsprechende Regelungen sorgen insbesondere im Tourismusbetrieb für eine fehlende Steuerungswirkung und können zu langen Parkdauern und zur Nutzung des öffentlichen Straßenraums als Dauerparkfläche führen. Gleichzeitig stehen nur begrenzte Flächen für unterschiedliche Nutzungen (Aufenthaltsmöglichkeiten, Grünflächen, Fahrradabstellmöglichkeiten) zur Verfügung.

Ziel der Maßnahme:

- Fläche (öffentlichen Raum) effizient nutzen
- Aktive Mobilität erhöhen
- Parkraum stadtverträglich organisieren

Beschreibung der Maßnahme:

Für das Zentrum soll ein einheitliches Konzept zur Parkraumbewirtschaftung entwickelt werden. Je nach Lage und Nachfrage können unterschiedliche Regelungen zu Parkdauer, Gebühren und Bewohnerparken vorgesehen werden. Die Bewirtschaftung kann schrittweise auf geeignete angrenzende Bereiche ausgeweitet werden.



Abbildung 75: Beispielfoto Parkscheinautomat (Quelle: Presse Augsburg, URL)

Die Einnahmen sollen für Maßnahmen zur Verbesserung des Umweltverbunds und des öffentlichen Raums eingesetzt werden, beispielsweise für den Fuß- und Radverkehr, den ÖPNV oder die Aufwertung von Straßen- und Aufenthaltsräumen.

Erwarteter Nutzen:

- Verbesserung der Verfügbarkeit von Parkraum
- Reduzierung von Dauer- und Wildparken
- Verringerung des Parksuchverkehrs
- Finanzierung von Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität
- Attraktivierung des öffentlichen Raums

Umsetzungshinweise und Wechselwirkungen:

Die Maßnahme ist mit dem ÖPNV, Carsharing, der Radverkehrsförderung und der Gestaltung des öffentlichen Raums abzustimmen (s. B14, C10, C12). Für die zweckgebundene Verwendung der Einnahmen

ist ein transparentes Verfahren festzulegen. Die Mittel sollten insbesondere für Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs, des ÖPNV sowie zur Aufwertung des öffentlichen Raums eingesetzt werden.

Vor der Einführung sind Parkraumnachfrage, Parkdauer und Auslastung zu erfassen. Gebühren und Parkregelungen sollen entsprechend der Nachfrage räumlich differenziert und eindeutig gekennzeichnet werden. Für die Verwendung der Einnahmen ist ein transparentes Verfahren festzulegen.

Die Höhe der Einnahmen hängt insbesondere von der Zahl der bewirtschafteten Stellplätze, den Gebühren und der Auslastung ab.

Zuständigkeiten:

Stadtverwaltung

Mobilitätsmanagement

C12: Dashboard für Parkraummanagement



Verortung:

digital

Priorität:	niedrig
Zeitrahmen:	mittelfristig
Kostenschätzung:	Ca.200.000 €

Ausgangslage:

Die Stadt hat auf ihrer Website stadt.brunsbuettel.de Informationen zu den Parkmöglichkeiten wie auch zu E-Ladesäulen. Es fehlen dynamische Informationen zur Parkplatzauslastung und dazugehörige Leitsysteme. Auch der Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln lässt sich jeweils nur über eine eigenständige Suche über NAH.SH und anderen Anbietern vergleichen.

Ziel der Maßnahme:

- Parkraum stadtverträglich organisieren
- Verkehr beruhigen

Beschreibung der Maßnahme:

Ein frei zugängliches, digitales Verkehrs-Dashboard gibt detaillierte Informationen zu dem Belegungsstand von Stellplätzen, den Standorten von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge sowie Sperrungen. Das Verkehrs-Dashboard greift offene Daten auf und wird durch zusätzliche Sensoren auf den großen öffentlichen Parkplätzen unterstützt.

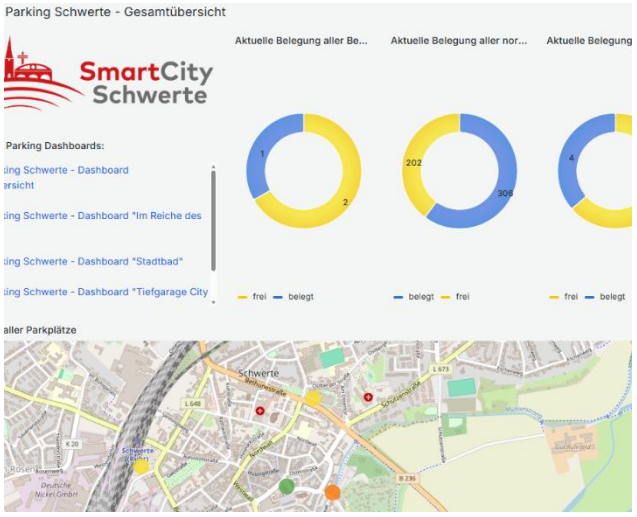


Abbildung 76: Praxisbeispiel Parkplatzbelegung (Quelle: Smart City Schwerte)

Erwarteter Nutzen:

- Reduzierung von Verkehr durch Parkplatz-suchende Autofahrende
- Tagesbesucher:innen haben eine einfache Übersicht über Parkmöglichkeiten

Umsetzungshinweise und Wechselwirkungen:

Das Dashboard sollte mit offenen Datenschnittstellen programmiert werden, sodass Mapping-Anbieter, Suchmaschinen und KI-Tools leichten Zugriff haben und diese Daten entsprechend weit verbreitet nutzbar machen.

Wechselwirkung zu B14 Gezielte Ausschilderung und Ordnung von Parkflächen und C11 Zweckgebundene Parkraumbewirtschaftung. Eine Parkraumbewirtschaftung kann die Kosten der Sensorik und das Dashboard nach Auslegung zweckgebunden finanzieren, wie z. B. bei Parkplätzen mit Schranken oder Kennzeichenerfassung und dadurch Belegungserfassung.

Zuständigkeiten:

Stadtverwaltung

C13: Nachhaltige Mobilitätsmaßnahmen in Schulen und Betrieben fördern

Verortung:

Gesamtes Stadtgebiet

Priorität:	niedrig
Zeitrahmen:	kurzfristig
Kostenschätzung:	Ca. 20.000 € pro Jahr

Ausgangslage:

Erste Ansätze des Mobilitätsmanagements sind in Brunsbüttel vorhanden (s. Kap. 2.8). Dabei ist noch keine zielgruppendefinierte Förderung oder Ansprache erfolgt.

Ziel der Maßnahme:

- Aktive Mobilität erhöhen

Beschreibung der Maßnahme:



Abbildung 77: Banner ‚Zu Fuß zur Schule' (Quelle: Die Dorfzeitung, URL)

Die Stadtverwaltung legt ein einfaches Förderverfahren für Mobilitätsmanagement und nachhaltige Mobilität auf. Damit können Schulen, Initiativen und Betriebe selbstbestimmt Impulse für den Rad- und Fußverkehr umsetzen. Organisatorisch würde ein kurzer Antrag (Ausgangssituation, Maßnahme, Kosten, gewünschte Förderung), eine zeitnahe Bewilligungsprüfung und ein vereinfachter Nachweis als Struktur aufgesetzt werden.

Förderfähig wären Aktionen (Zu-Fuß-zur-Schule-Wochen, Bus-Einstiegs-Test für Senior:innen, Mit-dem-Rad-Zur-Arbeit-Kampagne), Kleinstmaßnahmen (Luftpumpstation, Abstellanlagen, Bänke) oder Checks (Schulisches Mobilitätsmanagement-Workshop, Förderung zur Beratung als Fahrradfreundlicher Arbeitgeber, Fußverkehrschecks).

Erwarteter Nutzen:

- Bürgerschafts-Engagement bzw. Einbindung von Handel und Industrie
- Direkte Adressierung des Verkehrsverhaltens

Umsetzungshinweise und Wechselwirkungen:

Das Förderprogramm und seine Nutzung sind jährlich politisch zu evaluieren. Gleichzeitig setzt die Maßnahme trotz Aktivierung der Bürgerschaft entsprechende Kapazitäten in der Stadtverwaltung zur Betreuung voraus. Die Maßnahme hat B16 Grundlegende Mobilitätsmanagement-Aktionen aufbauen als Grundlage.

Zuständigkeiten:

Stadtverwaltung, Schulen, Betriebe, Initiativen

6.3 Umweltauswirkung

Die aufgeführten Maßnahmen für Brunsbüttel (s. Kap 6.1 und 6.2) folgen grundsätzlich den vorgegebenen Zielen der Mobilität, wie der Optimierung des Verkehrssystems und der Reduzierung der Verkehrsbelastung durch den MIV. Dadurch können sie einen Schritt zur CO2-Neutralität, zur Verringerung der Flächenversiegelung und Richtung Klimawandelanpassung leisten. Die Maßnahmen sind ohne aufwendiges Simulationsmodell nicht ehrlich zu quantifizieren, dennoch gilt, dass frühe Anpassungen langfristig die Effekte erhöhen. Die Entwicklung von Mobilitätsaktionen und vereinfachte Teilhabe am örtlichen Leben für ältere Menschen und mobileingeschränkte Menschen fördern den Zusammenhalt und machen Gemeinschaften resilienter. Eine frühzeitige Verhaltensänderung, seltener ins Auto zu steigen und häufiger zu Fuß zu gehen und Rad zu fahren, reduziert nicht nur Klimagase sondern fördert insbesondere die Gesundheit der Brunsbüttler:innen. Der Aufbau von komfortablen und schnellen ÖPNV-Optionen ermöglicht Jugendlichen überhaupt die eigenständige Teilnahme im Verkehr und bietet allen eine klimafreundliche Alternative zum Auto. Hier ist insbesondere auch die Anbindung an die Bahnverbindung zu nennen, welcher Brunsbüttel erreichbarer und besser vernetzt machen würde. Für den motorisierten Verkehr ist die Förderung der Elektromobilität als abgasfreie Alternative bereits ein Bestandteil der laufenden Tätigkeiten der Verwaltung.

Eine Flächenneuversiegelung wird nur im Rahmen von B4 Baulich getrennte Radwege einrichten empfohlen. Hier wird aber der Sicherheitsaspekt höher als die Versiegelung gewertet, zudem können die neuen Fahrradachsen wiederum neue Fahrradfahrten statt Autofahrten ermöglichen. Ebenso braucht der Autoverkehr sehr viel Fläche, nicht nur auf den Straßen, aber vor allem auch durch Parkmöglichkeiten, welche oft vollständig versiegelte Flächen sind. Dies sind Flächen die durch gute Planung multifunktional nutzbar gemacht und entsiegelt werden können.
Die Umgestaltungsmaßnahmen (s. B3 Ebenerdiger Ausbau des Straßenraums) geben die Option das Stadtbild zu entsiegeln, grüner zu gestalten und Flächen neuzuordnen. Dies bringt vor allem Vorteile im Bereich der Wasserversickerung und einer Leitung von Regenwasser, die möglichst wenig Schaden anrichtet. Dies wird immer wichtiger, durch die erhöhte Intensität von Stürmen und der Zunahme von Extremwetterereignissen durch den Klimawandel. Eine zusätzliche Begrünung des Stadtbildes kann in Hitzesommern die Temperaturen reduzieren und bringt somit Vorteile für die Hitzeresilienz der Bevölkerung.

7 AUSBLICK

Mit dem Beschluss des Mobilitätskonzeptes beginnt die schrittweise Umsetzung. Die hier enthaltenen Maßnahmen sind durch Vorplanungen, Entwürfe, Kostenberechnungen und Abstimmungen zu konkretisieren. Da viele Vorhaben zusätzliche Haushaltsmittel erfordern, wird für einen großen Teil der Maßnahmen nochmals ein eigener politischer Beschluss notwendig sein. Fördermöglichkeiten sollten frühzeitig geprüft und bei der zeitlichen Reihenfolge berücksichtigt werden.

Bei größeren Maßnahmen ist eine strukturierte Beteiligung der betroffenen Anwohnenden, Gewerbetreibenden, Schulen, Betriebe und Interessengruppen als fester Bestandteil der weiteren Planung vorzusehen. Sie ergänzt die fachliche Expertise der Verkehrs- und Stadtplanung durch Ortskenntnis und Alltagserfahrungen, während die Bewertung der Hinweise und die Entwicklung regelkonformer Lösungen bei der Fachplanung verbleiben.

Nicht alle Maßnahmen kann die Stadt allein umsetzen. Verkehrsrechtliche Anordnungen sind mit dem Kreis Dithmarschen als zuständiger Verkehrsbehörde abzustimmen. Bei Bundes- und Landesstraßen ist der LBV.SH einzubeziehen, während Verbesserungen im Busverkehr gemeinsam mit dem ÖPNV-Aufgabenträger, den Verkehrsunternehmen und NAH.SH vorbereitet werden müssen. Größere Vorhaben benötigen deshalb häufig mehrere Planungs- und Genehmigungsschritte sowie eine abgestimmte Finanzierung.

Für die Evaluation genügt zunächst eine einfache, jährlich fortgeschriebene Maßnahmenübersicht. Jede Maßnahme wird darin einer von fünf Stufen zugeordnet: noch nicht begonnen, in Abstimmung, in Planung, in Umsetzung oder abgeschlossen. Ergänzend werden Zuständigkeit, nächster Arbeitsschritt, benötigter Beschluss, Kostenrahmen und mögliche Förderung festgehalten. So wird sichtbar, an welcher Stelle ein Vorhaben steht und wodurch sich seine Umsetzung gegebenenfalls verzögert.

Bis 2040 entsteht so kein einmaliges Bauprogramm, sondern ein fortlaufender Arbeitsprozess. Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen können zuerst realisiert werden (z.B. Beschilderungen wie B12) während umfangreiche Straßenumbauten, neue Verbindungen oder Änderungen im ÖPNV mehr Vorlauf benötigen. Dieses Mobilitätskonzept bildet dafür den strategischen Anstoß, ersetzt aber nicht die anschließende Fachplanung und politische Entscheidung über die einzelnen Projekte.

LITERATURVERZEICHNIS

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC) (2025): ADFC-Fahrradklima-Test 2024. Ergebnisse für Brunsbüttel, [online] https://fkt.adfc.de/ergebnisse/fahrradklima-test-2024/interaktive-fkt-karte [20.08.2026].

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC) (2026): ADFC-Radreiseanalyse 2025. Kurzbericht, [online] https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/ADFC-Radreiseanalyse2025_Kurzbericht_Web.pdf [20.08.2026].

Arbeitsgemeinschaft ISEK Brunsbüttel (petersen pörksen partner architekten + stadtplaner | bda, CIMA GmbH, plankontor Stadt + Gesellschaft GmbH) (2012): Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Brunsbüttel. Im Auftrag der Stadt Brunsbüttel, [online] https://www.stadt.brunsbuettel.de/fileadmin/Stadt_Brunsbuettel/Dateien/ISEK/1770_2839_1.pdf [20.08.2026].

Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (2019): Automatische Straßenverkehrszählung 2019. Dauerzählstelle Brunsbüttel Hochbrücke, B 5, BASt-Nr. 1120, [online] https://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/Daten/2019_1/Jawe2019.html?cms_detail=1120&cms_map=0 [20.08.2026].

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2020): Deutschlandatlas – Erreichbarkeit von Bus- und Bahnhaltestellen, [online] https://www.deutschlandatlas.bund.de/DE/Karten/Wie-wir-uns-bewegen/103-Erreichbarkeit-Nahverkehr-Haltestellen.html [20.08.2026].

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2024): Interaktives Raumgliederungssystem des BBSR. Stadt- und Gemeindetyp, Datenstand 31.12.2022, [online] https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/daten-karten/raumentwicklung/2025/raumgliederungen-bbsr.html [20.08.2026].

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2025): „Frischluftdienstwagen“ – Mit dem Lastenfahrrad zur Kaikante bei Brunsbüttel Ports, Mobilikon-Praxisbeispiel, [online] https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/frischluftdienstwagen-mit-dem-lastenfahrrad-zur-kaikante-bei-brunsbuettel-ports [20.08.2026].

Bundesministerium für Verkehr (BMV) (2026): RegioStaR – Regionalstatistische Raumtypisierung, Gebietsstand 31.12.2024, [online] https://www.govdata.de/suche/daten/regiostar-regionalstatistische-raumtypisierungceed0 [20.08.2026].

Bundesministerium für Verkehr (BMV) (2026): StandortTOOL – Standorte des Deutschlandnetzes, interaktive Kartenanwendung zu bestehenden und geplanten Schnellladestandorten, [online] https://www.deutschlandnetz.de/standorte [20.08.2026].

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2016): Bundesverkehrswegeplan 2030 – Projekt W 02: Vertiefung des Nord-Ostsee-Kanals, Projektinformationssystem PRINS, [online] https://www.bvwp-projekte.de/wasserstrasse/w02/w02.html [20.08.2026].

Cappel + Kranzhoff (2019): Vorbereitende Untersuchungen und integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept „Brunsbüttel-Ort“, [online] https://www.stadt.brunsbuettel.de/fileadmin/Stadt_Brunsbuettel/Dateien/Staedtebaufoerderung/Brunsbuettel_Ort/Endbericht_vorbereitende_Untersuchungen/1770_6949_1.PDF [12.07.2026].

complan Kommunalberatung GmbH (2017): „Beamtenviertel“ in Brunsbüttel, Vorbereitende Untersuchungen mit integriertem städtebaulichem Entwicklungskonzept (IEK), [online] https://www.stadt.brunsbuettel.de/fileadmin/Stadt_Brunsbuettel/Dateien/Staedtebaufoerderung/Beamtenviertel/Endbericht_vorbereitende_Untersuchungen/1770_5937_1.PDF [12.07.2026].

Die Autobahn GmbH des Bundes (2026): A 20 – Neubau der A 20 in Niedersachsen, [online] https://www.autobahn.de/planen-bauen/projekt/a20-niedersachsen [20.08.2026].

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“ (2005): Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs. EAR. Ausgabe 2005.

Klima-Bündnis Services GmbH (2026): STADTRADELN - Brunsbüttel im Kreis Dithmarschen. Ergebnisse 2026, [online] https://www.stadtradeln.de/brunsbuettel [20.08.2026].

merkel Ingenieur Consult (2025): Koogstraße in Brunsbüttel – Verkehrstechnische Untersuchung.

Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein, Abteilung Landesplanung (2025): Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein – Fortschreibung 2021. Anlage 1: Plantext einschließlich Begründung, Teile A und B. Konsolidierte Fassung, geändert durch Verordnung vom 5. Februar 2025, [online] https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/L/landesplanung/Downloads/landesentwicklungsplan/landesentwicklungsplan_sh_2021_textteil [20.08.2026].

Ministeriums Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (2023): Neufassung der Richtlinie des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus für die Gewährung von Zuwendungen aus dem Sonderprogramm des Bundes „Stadt und Land“ in

Schleswig-Holstein, [online] https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/R/radverkehr/Downloads/richtlinie_Stadt_land.pdf?__blob=publicationFile&v=3 [18.08.2026].

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein (MVATT) (2025): Maßnahmenfahrplan für den Sektor Verkehr für das Klimaschutzprogramm 2030 der Landesregierung, [online] https://www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/themen/energie/klimaschutzprogramm2030/massnahmenfahrplaene/Ma%C3%9Fnahmenfahrplan/00-C.pdf?__blob=publicationFile&v=4 [20.08.2026].

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein (2026): Sechster Landesweiter Nahverkehrsplan (LNVP 2027 bis 2031), Schleswig-Holsteinischer Landtag, Drucksache 20/4607 vom 7. Juli 2026, [online] https://unternehmen.nah.sh/assets/nahsh_LNVP_2027_Designdatei_20260708_01-v2.pdf [20.08.2026].

Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH) (2026): Fahrplantabellen 2025/2026, gültig vom 14. Dezember 2025 bis zum 12. Dezember 2026, [online] https://www.nah.sh/de/fahrplan/fahrplantabellen/ [20.08.2026].

PGV-Alrutz GbR, urbanus GbR, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2020): „Ab aufs Rad im echten Norden“. Radstrategie Schleswig-Holstein 2030, [online] https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/R/radverkehr/Downloads/radstrategie_Broschuere.pdf?__blob=publicationFile&v=3 [20.08.2026].

Planungsgemeinschaft Verkehr PGV Dargel Hildebrandt GbR und urbanus GbR (2023): Aufstellung des Radverkehrskonzeptes für den Kreis Dithmarschen. Maßnahmentabellen. Im Auftrag des Kreises Dithmarschen, [online] https://www.dithmarschen.de/themen/mobilitaet/radverkehr [20.08.2026].

Planungsgemeinschaft Verkehr PGV Dargel Hildebrandt GbR und urbanus GbR (2023): Aufstellung des Radverkehrskonzeptes für den Kreis Dithmarschen. Pläne. Im Auftrag des Kreises Dithmarschen, Stand: 25. April 2023, [online] https://www.dithmarschen.de/fileadmin/download/themen/radverkehrskonzept/radverkehrskonzept_dithmarschen_planband_juni_2023.pdf [20.08.2026].

Planungsgemeinschaft Verkehr PGV Dargel Hildebrandt GbR und urbanus GbR (2023): Radverkehrskonzept für den Kreis Dithmarschen. Abschlussbericht. Im Auftrag des Kreises Dithmarschen, Stand: 27. Mai 2023, [online] https://www.dithmarschen.de/fileadmin/download/themen/radverkehrskonzept/radverkehrskonzept_dithmarschen_endbericht_juni_2023.pdf [20.08.2026].

Stadt Brunsbüttel (1983): Flächennutzungsplan der Stadt Brunsbüttel. Neufassung der Planzeichnung, neu bekannt gemacht am 04.10.2017, [online] https://www.stadt.brunsbuettel.de/fileadmin/Stadt_Brunsbuettel/Dateien/Flaechennutzungsplan/Flaechennutzungsplan_der_Stadt_Brunsbuettel.pdf [20.08.2026].

Stadt Brunsbüttel (2022): Satzung der Stadt Brunsbüttel über die Ermittlung, Herstellung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Abstellplätzen für Fahrräder (Stellplatzsatzung), beschlossen am 28.09.2022, [online] https://www.stadt.brunsbuettel.de/fileadmin/Stadt_Brunsbuettel/Dateien/Satzungen_und_Verordnungen/Bauwesen_und_Umweltschutz/1770_7475_1.PDF [20.08.2026].

Stadt Brunsbüttel (2004): Satzung zur Erhaltung baulicher Anlagen im Beamtenviertel der Stadt Brunsbüttel, beschlossen am 18.02.2004, [online] https://www.stadt.brunsbuettel.de/fileadmin/Stadt_Brunsbuettel/Dateien/Satzungen_und_Verordnungen/Erhaltungs_und_Gestaltungssatzungen/Beamtenviertel/1770_167_1.PDF [20.08.2026].

Stadt Brunsbüttel (2021): Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Brunsbüttel-Ort“, [online] https://www.stadt.brunsbuettel.de/fileadmin/Stadt_Brunsbuettel/Dateien/Staedtebaufoerderung/Brunsbuettel_Ort/Satzung/1770_6955_1.PDF [20.08.2026].

Stadt Brunsbüttel (2021): Parkplätze in Brunsbüttel. Übersicht der Parkmöglichkeiten, [online] https://www.stadt.brunsbuettel.de/fileadmin/Stadt_Brunsbuettel/Dateien/Mobilitaet/Uebersicht_Parkplaetze.pdf

Stadt Brunsbüttel (2025): Radverkehrskonzept Brunsbüttel, einschließlich Radwegekataster, [online] https://www.stadt.brunsbuettel.de/bauen/berichte-und-konzepte/radwegekonzept [20.08.2026].

Stadt Brunsbüttel (2026): E-Ladestationen, [online] https://www.stadt.brunsbuettel.de/buergerservice/mobilitaet/e-ladestationen [20.08.2026].

Stadtwerke Steinburg GmbH (2025): moiN – Mobil im Norden. Einstellung des Carsharing-Angebots zum 31. Dezember 2025, [online] https://stadtwerke-steinburg.de/loesungen/moin/ [20.08.2026].

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2025): Pendleratlas Deutschland. Ergebnisse der Pendlerrechnung, Datenstand Dezember 2024, [online] https://pendleratlas.statistikportal.de/ [20.08.2026].

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2026): Unfallatlas Deutschland, interaktive Kartenanwendung zu Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden, [online] https://unfallatlas.statistikportal.de/ [20.08.2026].

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Statistikamt Nord) (2026): Meine Region – Datenanzeige für Brunsbüttel, Stadt, [online] https://region.statistik-nord.de/detail/001000000000000000/1/345/368/ [20.08.2026].

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Statistikamt Nord) (2026): Meine Region – Datenanzeige für Dithmarschen, [online] https://region.statistik-nord.de/detail/001000000000000000/1/345/ [20.08.2026].

Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Nord-Ostsee-Kanal (WSA NOK) (2026): Fähren am Nord-Ostsee-Kanal. Fährstellen, Betriebszeiten und Beförderungsbedingungen, [online] https://www.wsa-nord-ostsee-kanal.wsv.de/Webs/WSA/WSA-Nord-Ostsee-Kanal/DE/1_Wasserstrasse/2_Tunnel-Bruecken-Faehren/3_Faehren/Faehren_node.html [20.08.2026].

Wasserstraßen-Neubauamt Nord-Ostsee-Kanal (WNA NOK) (2026): Bau der 5. Schleusenkammer Brunsbüttel, [online] https://www.wna-nord-ostsee-kanal.wsv.de/Webs/WNA/WNA-NOK/DE/0_Startseite/Aktuelle_Meldungen/5SKB-Meldungen.html [20.08.2026].

ANHANG

Anhang 1: Protokoll Auftaktveranstaltung

Verlinkung zum Dokument: https://www.stadt.brunsbuettel.de/fileadmin/Stadt_Brunsbuettel/Dateien/Mobilitaetskonzept/Protokoll_OEffentlichkeitsveranstaltung_Brunsbuettel.pdf

Anhang 2: Protokoll Abschlussveranstaltung

Das Protokoll wurde zum Zeitpunkt der Beendigung des Abschlussberichts noch nicht veröffentlicht. Nach der Veröffentlichung wird es unter folgendem Link abrufbar sein: https://www.stadt.brunsbuettel.de/bauen/berichte-und-konzepte/mobilitaetskonzept