
PROTOKOLL ÖFFENTLICHKEITSVERANSTALTUNG BRUNSBÜTTTEL

Beteiligungsrahmen:

Projekt: Verkehrs- und Mobilitätskonzept Brunsbüttel

Anlass: 1. Öffentlichkeitsveranstaltung

Datum: 29.09.2025, 18:00 – 20:00 Uhr

Ort: Aula Gymnasium Brunsbüttel, Kopernikusstraße 1, 25541 Brunsbüttel

Zielgruppe: Stadtbevölkerung Brunsbüttel

Stand: 01.10.2025

Erstellt durch: fair spaces

Projektbeteiligte und Teilnehmende:

Stadt Brunsbüttel: 5 Personen

fair spaces: 2 Personen kontakt@fair-spaces.de

Und ca. 25 Anwohnende

Agenda

18:00 – 18:10	Begrüßungsworte	Bürgermeister Hr. Schmedtje
18:10 – 18:20	Einführung in das Projekt Mobilitätskonzept	Präsentation fair spaces
18:20 – 18:35	Grundlagenermittlung	Präsentation fair spaces
18:35 – 19:00	Fragen und Antworten	
19:00 – 19:15	Beginn Zielanalyse, mögliche Handlungsfelder	Präsentation fair spaces
19:15 – 19:20	Übergang in offene Beteiligung	
19:20 – 20:00	Offene Beteiligung I: Punktabfrage zu Zielvorstellungen / Handlungsfeldern	
19:20– 20:00	Offene Beteiligung II: Rückmeldungen per Klebezetteln zur Grundlagenermittlung	

Die Veranstaltung wird von Bjarne Lotze (fair spaces) moderiert. Nach den Begrüßungsworten gibt er eine kurze Einführung und stellt das Projekt vor. Anschließend präsentiert er die Ergebnisse der Grundlagenermittlung, gefolgt von einer Fragerunde. Danach wird die Vorgehensweise der Zielanalyse erläutert und erste mögliche Handlungsfelder werden vorgestellt. Zum Abschluss gibt er einen Ausblick auf die weiteren Schritte. Im Anschluss findet eine offene Beteiligung statt, bei der die Bürger:innen die Möglichkeit haben, Verständnisfragen zu stellen sowie Anmerkungen und Hinweise zu äußern. Zusätzlich können sie in einer Punktabfrage ihre drei favorisierten Handlungsfelder bestimmen. Die Ergebnisse der Punktabfrage sowie die Anmerkungen zur Grundlagenermittlung sind weiter unten dokumentiert. Weitere Informationen zum Vortrag können der Präsentation der Veranstaltung entnommen werden.

Rückfragen und Diskussionen

Nr.	Frage / Diskussion / Anmerkungen	Antwort und Anmerkungen
1	Was versteht man unter Parkraumbewirtschaftung?	Parkraumbewirtschaftung kann unterschiedliche Formen haben. Dazu zählen zum Beispiel Anwohnerparkzonen, in denen Anwohnende mit einem entsprechenden Parkausweis ihr Fahrzeug im öffentlichen Straßenraum abstellen dürfen. Eine andere Möglichkeit ist die Einführung von Parkscheinpflcht, bei der Autofahrende an Automaten einen Parkschein lösen müssen, um ihr Fahrzeug in bestimmten Zonen oder auf bestimmten Parkplätzen abstellen zu dürfen.
2	Inwiefern werden bereits vorhandene Erkenntnisse von Initiativen in die Erstellung des Mobilitätskonzepts einbezogen?	Die Stadt hat vorliegende Konzepte zur Grundlagenermittlung zur Verfügung gestellt, welche durch das Planungsbüro analysiert werden. Vorliegende Dokumente und Ergebnisse können bei Bedarf nachgereicht und in den Prozess integriert werden.
3	In der Koogstraße löst das Radfahren Unsicherheit und Angst aus. Außerdem ist in der Stadt bereits ausreichend Parkraum vorhanden, sodass keine weiteren Parkplätze notwendig sind. Umlaufsperrren stellen ein Hindernis für Radfahrende sowie für Menschen mit Kinderwagen etc. dar.	Die Umlaufsperrren sind bereits als Hindernisse aufgenommen und werden im weiteren Verlauf konkret betrachtet. Die übrigen Punkte werden als Hinweise dokumentiert.
4	Auf dem Radweg der Wurtleutetweute stellen die Baumscheiben (Umlaufbeete) ein Hindernis dar, insbesondere für Schulkinder.	Der Hinweis wird aufgenommen.
5	Werden die Bedürfnisse von Menschen mit Elektrorollstühlen berücksichtigt (in Brunsbüttel gibt es über 20 Nutzende)?	Ja, der Aufbau eines barrierefreien Netzes wird berücksichtigt.
6	Wie wird mit schnelleren Modellen von Elektrorollstühlen umgegangen, die auf der Straße fahren?	Der Hinweis wird aufgenommen.
7	In der Wurtleutetweute, Richtung Fritz-Staiger-Straße, gibt es keine Parkbuchten. Bei Beerdigungen parken daher viele Autos im Straßenraum. Zusätzliche Buchten wären hier sinnvoll.	Der Hinweis wird aufgenommen.
8	An der Kreuzung Elbstraße – Koogstraße erschweren parkende Autos das Abbiegen. Eine verstärkte Kontrolle wäre sinnvoll.	Der Hinweis wird aufgenommen.

9	Warum werden anstelle von 30er-Zonen nicht direkt Fahrradstraßen eingerichtet?	Für Fahrradstraßen spricht die eindeutige Bevorrechtigung für Radfahrende. Autofahrende müssen sich jedoch an die speziellen Regelungen einer Fahrradstraße gewöhnen. Der Hinweis wird aufgenommen.
10	In Wedel ist die Hauptverkehrsstraße als Fahrradstraße ausgewiesen. Dieses Beispiel könnte auch für Brunsbüttel relevant sein.	Der Hinweis wird aufgenommen.
11	Fahrradstraßen werden als für den Autoverkehr nachteilig empfunden. Es wird eine bauliche Trennung zwischen Radverkehr und Auto- sowie Fußverkehr gewünscht.	Der Hinweis wird aufgenommen.
12	Koogstraße Süd: Könnte hier eine Fußgängerzone eingerichtet werden, um die Aufenthaltsqualität und den Tourismus zu erhöhen? Zusätzlich könnten die Nebenstraßen für den Lieferverkehr dreimal täglich geöffnet werden (vgl. Itzehoe).	Die Umgestaltung der Koogstraße wird noch geprüft.
13	Radwege sollten vom Autoverkehr getrennt geführt werden. Zudem könnten mehr Einbahnstraßen eingerichtet werden, in denen Flächen für Rad- und Autoverkehr klar ausgewiesen sind.	Der Hinweis wird aufgenommen.
14	Werden die Unterlagen des Sanierungsträgers in die Planung mit einbezogen?	Siehe Frage 2.
15	Wie breit muss eine Einbahnstraße mindestens sein? Können Einbahnstraßen so verengt werden, dass der Lieferverkehr dennoch durchfahren kann?	Die Mindestbreite beträgt 3,50 m (im Regelfall). Eine Betrachtung der Verkehrslenkung und Nutzung der Straßenquerschnitte erfolgt nach Bedarf der Grundlagenanalyse.
16	Die Koogstraße könnte gegebenenfalls am Wochenende gesperrt werden (vgl. Regelungen in Itzehoe). Beispielsweise wäre eine Sperrung freitags denkbar, wenn in Gastronomiebetrieben bspw. Live-Musik gespielt wird.	Der Hinweis wird aufgenommen.
17	Könnte der Wochenmarkt aus der Koogstraße auf den Rathausplatz verlegt werden?	Die Koordination mit den Marktbetreibenden gestaltet sich schwierig, da sie keine Veränderung wünschen. Sie befürchten, dass weniger Menschen den Markt besuchen würden.
18	Es wird vorgeschlagen, Nullabsenkungen an	Der Aufbau eines barrierefreien Netzes wird berücksichtigt, wozu auch die Einrichtung taktiler

	Straßenüberquerungen einzuführen. Asphaltkeile gelten als Variante mit geringem Aufwand.	Elemente gehört. Außerdem wird geprüft, ob eine Umgestaltung mit 6 cm Bordsteinhöhe und Null-Absenkung möglich ist. Asphaltkeile können unterliegende Wasserrinnen blockieren und stellen daher meist keine sinnvolle Lösung dar.
19	Wie kann mit der Verschmutzung der Radwege auf der Olof-Palme-Allee umgegangen werden?	Der Hinweis wird aufgenommen.
20	Gibt es Möglichkeiten, Baumwurzeln auf Gehwegen zu umgehen?	Verkehrstechnische Lösungen sind in der Umsetzung sehr teuer. Daher ist in vielen Fällen kostengünstiger, die Gehwege alle paar Jahre zu erneuern.
21	Ostermoorer-Straße/ Fritz-Staiger-Straße: Kann die alte Nordbahntrasse zu einem Radweg umgestaltet werden? Das Grundstück gehört der Stadt.	Die Prüfung ist noch offen. Gegebenenfalls könnte alternativ die Fahrbahn verschmälert werden, um die Radverkehrswege zu verbreitern.
22	Tourismus ist ein wichtiges Thema in Brunsbüttel. Braucht die Stadt einen Hitzeschutzplan?	Tourismus wird als Querschnittsthema berücksichtigt. Ein Hitzeschutzplan fällt eher unter das Handlungsfeld „Flächen effizient nutzen“.
23	Vorgeschlagen wird ein Fahrradparkhaus, ähnlich wie am Bahnhof in Itzehoe.	Dieses Thema ist im Handlungsfeld „Radverkehrsnetz verbessern“ enthalten. Der Hinweis wird aufgenommen.
24	Die Meinungen von Bürger:innen, die nicht an der Veranstaltung teilgenommen haben, sollen berücksichtigt werden. Zudem wird empfohlen, mit Initiativen in Kontakt zu treten.	Der Hinweis wird aufgenommen.

Ergebnisse offene Beteiligung I: Punktabfrage

Im Anschluss an die Präsentation und die Fragerunde konnten die Bürger:innen in einer Punktabfrage die drei Handlungsfelder auswählen, die sie persönlich als besonders wichtig erachten. Insgesamt haben 24 Teilnehmende abgestimmt.

Die drei Handlungsziele mit den meisten Stimmen sind:

- „Radverkehrsnetz verbessern“: 15 Punkte
- „Sicherheit der gefährdeten Verkehrsteilnehmenden erhöhen“: 11 Punkte
- „Regionale Verkehrsanbindung (z. B. nach Itzehoe, Heide, Marne) verbessern“: 11 Punkte

Das Handlungsziel „Barrierefreiheit gewährleisten“ erhielt 8 Punkte, „Verfügbarkeit des Busverkehrs verbessern“ insgesamt 7 Punkte. Die weiteren Handlungsfelder wurden wie folgt bewertet:

- „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 erhielten die Handlungsfelder „Wirtschaftsverkehr effizient abwickeln“, „Parkraum stadtverträglich organisieren“ sowie „Ladepunktangebot erweitern“.

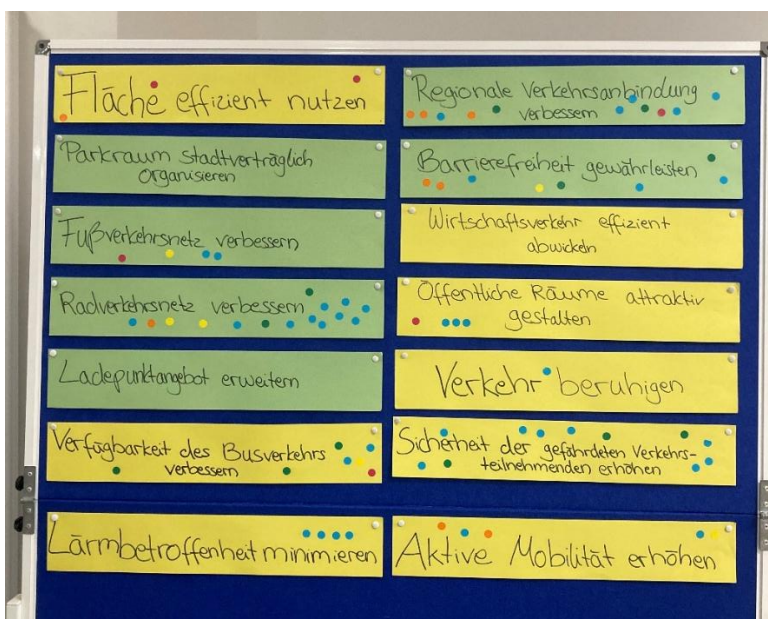


Abbildung 1: Ergebnis der Punktabfrage zu den Handlungsfeldern (Quelle: fair spaces)

Ergebnisse offene Beteiligung II: Rückmeldungen per Klebezetteln

Es wurden folgende Hinweise zur Grundlagenermittlung genannt:

- Am Belmermoor: Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der Strecke hinter dem Neubaugebiet einrichten. Nach Ortausfahrt ist Geschwindigkeitsbeschränkung aufgehoben.
- Fahrradabstellmöglichkeiten: Gesicherte Abstellplätze an ÖPNV-Knotenpunkten sowie an weiteren wichtigen Standorten innerhalb der Stadt schaffen, z. B. in stark frequentierten Bereichen oder bei wichtigen Einrichtungen.



Abbildung 2: Rückmeldungen zu der Grundlagenermittlung (Quelle: fair spaces)