

Jetzt wird sortiert: Maßnahmen für den Verkehr in Geesthacht

Was ist dir dabei wichtig?



Werkstatt zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Geesthacht

Mensa der Alfred-Nobel-Schule

12. März 2026

18 bis 21 Uhr

Kurzbericht und Dokumentation der Ergebnisse

1. Kurzbericht

Seit Anfang 2025 arbeitet ein Team bestehend aus dem Verkehrsplanungsbüro Planersocietät und dem Kommunikationsbüro TOLLERORT entwickeln & beteiligen zusammen mit der Stadt Geesthacht an der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP). Die Öffentlichkeit war bereits mehrfach durch verschiedene Formate eingeladen, sich an der Planung zu beteiligen. Im Mittelpunkt der aktuellen Werkstatt steht die Präsentation und Diskussion der Maßnahmenvorschläge für die zukünftige Mobilitätsentwicklung. Ziel der Veranstaltung ist, Prioritäten aus Sicht der Beteiligten zu ermitteln und Empfehlungen für vorrangige Maßnahmen sowie Maßnahmenbündel zu erarbeiten.

Nico Bendschneider, Mobilitätsmanager der Stadt Geesthacht, begrüßt die Teilnehmenden. Knapp 40 Personen sind – verteilt aus dem ganzen Stadtgebiet kommend – der Einladung gefolgt. Mit dem VEP werden entscheidende Weichen für die Mobilität der kommenden 10 bis 15 Jahre gestellt. Es ist wichtig, diesen Prozess gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Geesthacht zu gestalten. Jede Rückmeldung hilft, die Maßnahmen passgenau und zukunftsorientiert an vielfältigen Bedürfnissen auszurichten. Da es bei der Verkehrsentwicklungsplanung darum geht, vielfältige Anforderungen und unterschiedliche Interessen zu berücksichtigen, lädt die Moderatorin zu einem inneren Perspektivwechsel ein: Wie waren Sie im Alter von sechs Jahren draußen unterwegs? Was meinen Sie, wie werden Sie sich in 10-20 Jahren fortbewegen? Der VEP soll schließlich über mehrere Jahre Bestand haben. Verschiedene Menschen haben unterschiedliche Anliegen.

Nach Informationen durch das Planungsteam erhalten die Beteiligten Gelegenheit, sich das Maßnahmenkonzept, aufgeteilt auf fünf Handlungsfelder, in Ruhe anzuschauen. Ihre dabei erfolgte individuelle Auswahl an für sie vorrangigen Maßnahmen bereitet sie auf die nachfolgende Gesprächsphase in Gruppen vor. In Gruppen diskutieren die Teilnehmenden dann Bündel von Maßnahmen, die sich aus vorrangigen Maßnahmen der einzelnen Teilnehmenden ergeben.

Im Ergebnis wird deutlich, dass ein hohes Gewicht auf Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr für die Verbesserung der Verkehrssicherheit gelegt wird. Vorrang sollten demnach etwa der radverkehrsfreundliche Ausbau von Knotenpunkten sowie die Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes haben. Beides trägt zum Abbau von Konflikten des Kfz- und Radverkehrs mit dem Fußverkehr bei, was ebenfalls als vorrangiges Ziel gesetzt wird. Für den Fußverkehr stehen barrierefreie und sichere Querungen im Mittelpunkt, auch wenn diese bekanntermaßen im Bereich von Bundesstraßen schwer zu realisieren sind, da die Stadt Geesthacht hier keine Entscheidungshoheit hat.

Eine hohe Priorität wird außerdem dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) beigemessen. Hier geht es darum, das Angebot zu sichern und auszubauen. Dabei werden auch wichtige Anbindungen zu angrenzenden Kommunen angesprochen, nicht nur für den beruflichen Verkehr, sondern auch zum Beispiel für Arztbesuche, für die häufiger nach außerhalb Geesthachts ausgewichen werden muss. Ein attraktives ÖPNV-Angebot wird als Voraussetzung für eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens betrachtet, damit der Pkw weniger genutzt werden muss. Als ein Schlüsselprojekt wird in diesem Zusammenhang der Ausbau des ZOB einschließlich des weiteren Umfelds auch als Schnittstelle zwischen Fuß-, Rad- und Busverkehr gesehen. Generell wird Sharing-Angeboten einschließlich guter Schnittstellen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln eine Bedeutung beigemessen. In diesem Zusammenhang werden E-Scooter als relevantes Angebot in Ergänzung zum Fahrrad genannt. Auch das schulische Mobilitätsmanagement wird im Handlungsfeld ÖPNV und Vernetzung höher gewichtet.

Für den MIV werden Parkmöglichkeiten an Schnittstellen außerhalb des Zentrums angeregt, damit nicht alle ins Zentrum reinfahren müssen.

Das Planungsteam nimmt die Hinweise der Beteiligten für die weitere Ausarbeitung des Konzepts über Maßnahmen mit. Bevor dieser Arbeitsschritt weitergeht, wird es ein weiteres Angebot zur Beteiligung geben: Am 18. April 2026 werden die Maßnahmenvorschläge vormittags und mittags in der Fußgängerzone (Höhe Nessler) vorgestellt. Mit diesem Angebot an einem Samstag sollen Menschen zufällig angesprochen werden und ergänzend zur heutigen Veranstaltung weitere Perspektiven einbezogen werden.

1. Vorspann der Veranstaltung

Anhand von zwei Abfragen werden beim Einlass Eindrücke über Hintergründe der Teilnehmenden hinsichtlich ihrer Standorte (Wohnen/Arbeiten) in Geesthacht sowie ihrer Verkehrsmittelwahl gewonnen.



Abfragen: Wo ist dein Standort in Geesthacht

Wie bist du im Alltag unterwegs?

- Frage: Wo ist dein Standort in Geesthacht?
 Die Standorte (Wohnen oder Arbeiten) der Teilnehmenden sind mit Punkten markiert und verteilen sich über das gesamte Stadtgebiet.
- Frage: Wie bist du im Alltag unterwegs? Welches Verkehrsmittel nutzt du im Alltag überwiegend (gemessen an der Länge aller Wege)?
 Die meisten Teilnehmenden der Abfrage (15 von 32) geben das Fahrrad als häufigstes Verkehrsmittel an, dicht gefolgt vom Auto mit 11 Punkten. Fußverkehr, öffentlicher Personennahverkehr und eine wechselnde Verkehrsmittelwahl sind als Hauptverkehrsmittel deutlich weniger vertreten. Zu berücksichtigen ist, dass nicht nach der Häufigkeit der Nutzung gefragt wird.

2. Begrüßung und Austausch

Überblick über den Ablauf

1. Begrüßung und Austausch: Wie verschieden sind Sie im Alltag unterwegs?
2. Einstieg: Wo steht der Verkehrsentwicklungsplan?
3. Vorstellung des „Maßnahmenbuffets“ für den Verkehrsentwicklungsplan mit anschließender eigener Erkundung
4. Gesprächsphase: Welche Elemente aus dem Maßnahmenbuffet sind für Ihre Mobilität besonders wichtig und ergänzen sich gut?
5. Vorstellung und Austausch über die Gruppenergebnisse
6. Ausblick und Abschluss

Mitwirkende und Teilnehmende

Als Vertreter der Stadtverwaltung Geesthacht begrüßt Nico Bendschneider, Mobilitätsmanager, die Teilnehmenden.

Das Verkehrsplanungsbüro Planersocietät (Dortmund/Bremen) wird vertreten durch Markus Grundmann und Ilka Bürling.

Das Büro TOLLERORT entwickeln & beteiligen (Hamburg) ist für Moderation und Dokumentation der Veranstaltung zuständig, mit Mone Böcker, Karina Meißner und Tessa Pusch. Während der Veranstaltung werden Fotos für die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt gemacht.

An der Veranstaltung nehmen knapp 40 Personen teil. Nach einem Überblick über Hintergründe der Teilnehmenden anhand der Abfragen vom Einlass lädt die Moderatorin die Beteiligten zu einem inneren Perspektivenwechsel mit folgenden Fragen ein:

- Wie waren Sie im Alter von 6 Jahren draußen unterwegs?
- Wie waren Sie als Jugendliche unterwegs, noch ohne Führerschein, aber abends schon mal alleine weg?
- Was meinen Sie, wie werden Sie sich in 10-20 Jahren fortbewegen? Welche Wünsche werden Sie an die Mobilität haben?

Mit diesem Gedankenspiel wird vermittelt, dass es bei der Verkehrsentwicklungsplanung darum geht, sehr verschiedene Bedürfnisse zusammen zu bedenken. Es geht auch nicht nur um eine Momentaufnahme. Der Verkehrsentwicklungsplan soll über mehrere Jahre tragen. Es ist notwendig, über den eigenen Tellerrand zu schauen.

Gespräche in Murrengruppen

Als Einstieg in das Thema bittet Frau Böcker die Teilnehmenden, sich zu dritt etwa vier Minuten lang nacheinander über zwei Fragen auszutauschen.

- Wie sind Sie im Alltag auf verschiedenen Wegen unterwegs?
- Wie könnten Sie Ihre Mobilität verändern, etwa nachhaltiger gestalten?

Im Anschluss werden einige Eindrücke eingeholt. In den Statements kommt zum Ausdruck,

- dass viele Teilnehmende je nach Wegezweck unterschiedlich unterwegs sind
- dass der Wohnstandort bzw. Arbeitsort das Mobilitätsverhalten beeinflusst:
 „... bin nur zu Fuß unterwegs, wohne im Zentrum, da ist es zu umständlich das Rad anzuschließen“
 „... wohne in Krümel, mit Familie und Säugling. Da müssen wir für viele Wege das Auto nutzen. Nachhaltiger wäre es, wenn Kinder mit dem Fahrrad zur Schule fahren oder es einen Schulbus geben würde.“
- dass viele Teilnehmende ihre Verkehrsmittelwahl bereits so nachhaltig wie möglich gestalten:
 „... bin mit dem Fahrrad und der Bahn unterwegs und habe mein Auto schon vor einem Jahr abgegeben, das war eine große Veränderung.“
 „... bin mit dem E-Auto und dem Fahrrad und auch etwas zu Fuß unterwegs. Meine Veränderungsmöglichkeiten sind ausgereizt.“
 „... fahre schon viel mit dem Bus nach Bergedorf und nutze selten das E-Auto. Es wird schwierig, das noch nachhaltiger zu gestalten.“
- dass es Hürden gibt, das Mobilitätsverhalten zu ändern:
 „... es gibt viele Wege, die mit dem Rad noch nicht gut funktionieren, teilweise gefährlich sind, es gibt Konflikte mit dem Straßenverkehr.“
- dass der ÖPNV nicht abgebaut, sondern gesichert und entwickelt werden sollte:
 „... wir müssen aufpassen, dass keine Buslinien eingestellt werden.“

3. Einstieg: Wo steht der Verkehrsentwicklungsplan?

Markus Grundmann (Planersocietät) erläutert den Planungsauftrag, die Funktion und den Arbeitsprozess für die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans. Die Präsentation steht im Nachgang der Veranstaltung online zur Verfügung.

Stärken

- ↑ Gut vernetztes ÖPNV-Angebot, ZOB als Mobilitätsknoten
- ↑ Erschließungsqualität des Stadtzentrums und anliegender Wohnquartiere gut
- ↑ Schrittweiser Umbau der Haltestellen für mehr Barrierefreiheit
- ↑ Angebot einer Radabstellanlage am ZOB und Fahrradservicestationen





Schwächen

- ↓ Geringes ÖPNV-Angebot am Wochenende und in den Schwachverkehrszeiten
- ↓ ÖPNV-Erreichbarkeit neuer Wohngebiete und einiger Gewerbestandorte schlecht
- ↓ Generelles Defizit barrierefreier Ausgestaltung, zusätzlich einzelne Bushaltestellen mit sehr schlechter Ausstattung
- ↓ Keine Sharing-Angebote oder Park+Ride-Möglichkeiten



Chancen

- ◆ Erhöhung der Taktung stark frequentierte Linien zur Erhöhung der Attraktivität
- ◆ Ausbau weiterer Haltestellen für mehr Barrierefreiheit
- ◆ Ergänzende Verkehrsangebote wie Fahrradverleihsysteme oder On-Demand-Verkehre
- ◆ Potenzial zur Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Geesthacht und Hamburg

Auszug aus der Präsentation: Stärken- und Schwächen-Analyse aus der Bestandsaufnahme

Herr Grundmann erläutert den Aufbau und die Funktionen eines Zielkonzeptes und erklärt, woraus sich die Ziele des Konzeptes ableiten. Das Zielkonzept wurde im Ausschuss für Stadt- und Verkehrsplanung am 17.11.2025 beschlossen. Der Beschluss des Zielkonzeptes schafft die politische Grundlage dafür, dass Verwaltung und Gutachterteam die anschließende Maßnahmenkonzeption auf Basis der dargelegten Ziele erarbeiten können.

Nachfragen und Anmerkungen der Teilnehmenden:

- Anmerkung: Viele Verkehrsteilnehmende sind mit dem Auto groß geworden. Das Auto ist heute aber nicht mehr der Maßstab. Stichwort „awareness“ – bewusst unterwegs sein.
- Mehrere Teilnehmende fragen nach konkreteren Zwischenzielen und messbaren Meilensteinen in der Zukunft: Was will ich bis wann erreichen?

Antwort Herr Grundmann: Es werden noch Indikatoren ausgewählt und festgelegt, um messbare Ziele für die Zukunft zu beschreiben und den Erfolg nachvollziehen zu können. Wichtig ist, Indikatoren zu verwenden, für die auch Daten vorhanden sind und die im Zusammenhang mit Maßnahmen eine Entwicklung nachvollziehbar machen. Die Indikatoren werden im Rahmen der Vertiefung des Handlungskonzeptes ausgewählt. Für Maßnahmen werden außerdem in Steckbriefen Meilensteine ausformuliert, die konkretere Vorgaben machen. Zum Beispiel könnte die Länge des Radwegenetzes ein Indikator sein. Im Steckbrief könnte zum Beispiel festgehalten werden, dass zunächst über einen Zeitraum von fünf Jahren erst Haupttrouten ausgebaut werden, gefolgt vom Ausbau der Nebenrouten in den anschließenden fünf Jahren.

Mobil in Geesthacht 2040



Auszug aus der Präsentation: Zielkonzept

- Frage: Die bestehende Ladeinfrastruktur ist noch sehr dünn, nur im Zentrum ist die Ausstattung besser. Warum wird die bestehende Ladeinfrastruktur als Potenzial bewertet worden.

Antwort: Im Vergleich ist Geesthacht schon gut aufgestellt. Der Begriff Potenzial sagt jedoch auch, dass das Angebot weiter ausgeweitet werden sollte. Es ist keine Stärke, sondern ausbaufähig.
- Anmerkung: Es war richtig, die Ziele im Ausschuss politisch absegnen zu lassen. Es ist wichtig, sich nicht im Detail zu verlieren, damit nicht wie beim VEP 2012 wegen dieser Details das ganze Konzept nicht beschlossen wird.

Herr Grundmann weist darauf hin, dass viele Maßnahmen mit Fördermitteln bezuschusst werden können. Der Beschluss des VEP ist daher eine wichtige Grundlage, um Fördermittel generieren zu können
- Frage: Wie weitgehend wird der ZOB mit betrachtet und wird auch das Thema Park & Ride mit einbezogen?

Antwort Herr Grundmann: Die Situation am ZOB wird mit begutachtet. Hier ist zudem eine Verlegung als Option mit zu bedenken, im Falle einer Reaktivierung der Bahnstrecke Hamburg-Geesthacht.
- Frage: In der Fußgängerzone stimmt das Verhältnis von Fuß- und Radverkehr nicht. Die Situation ist Für Fußverkehr nicht gut. Nun kommen noch die E-Scooter dazu. Wie gehen wir damit um?

Antwort Herr Grundmann: Es wird hierzu Empfehlungen geben. In vielen Städten werden Verbotszonen für das Fahren mit E-Scooter eingerichtet und GPS-gesteuert umgesetzt. Der E-Scooter (von vertraglich gebundenen Sharing-Anbietern) kann in den Bereichen nicht gefahren werden. Außerdem werden Flächen für das Abstellen eingerichtet. Es wird im VEP als Maßnahme empfohlen, eine Strategie zum Umgang mit E-Scootern aufzusetzen.

4. Vorstellung des „Maßnahmenbuffets“ für den Verkehrsentwicklungsplan mit anschließender eigener Erkundung

Informationen für die Gesprächsphase

Zum Einstieg in die Gesprächsphase stellt Herr Grundmann zunächst die Erarbeitung des Maßnahmenkonzepts vor (siehe Präsentation).



Auszug aus der Präsentation: Prozess der Maßnahmenentwicklung

Herr Grundmann betont, dass die Stadt Geesthacht nicht alle Vorschläge und Anliegen aufgreifen und selbst umsetzen könne. Sie nehme verschiedene Rollen bei der Umsetzung der Maßnahmen ein. Teilweise könne sie daher nicht selbst aktiv werden und Maßnahmen umsetzen, wie zum Beispiel bei der möglichen Reaktivierung der Bahnstrecke Hamburg-Geesthacht.

Für den VEP werden Maßnahmen formuliert, mit denen die Ziele erreicht werden und die in Geesthacht funktionieren können. Das Maßnahmenkonzept ist in fünf Handlungsfelder unterteilt. Die Maßnahmen sind bei der Veranstaltung auf Plakaten ausgestellt. Ein Glossar erläutert eine Reihe von Fachbegriffen.

Auf Nachfrage eines Teilnehmers stellt Herr Grundmann klar, dass die Reaktivierung der Bahnstrecke als Option im Verkehrsentwicklungsplan mitgedacht werde, aber nicht als Voraussetzung für die dargestellten Maßnahmen gelte. Gleiches gelte für die geplante Umgehungsstraße, von der derzeit nicht klar ist, wann sie realisiert wird.

Herr Grundmann erläutert, der VEP sei kein starres Planwerk, das durchgearbeitet und abgehakt wird. Das Zielkonzept und die Indikatoren dienen als Dach. Es sei zukünftig regelmäßig zu prüfen, ob die eingeschlagenen Wege die richtigen sind oder ob andere Maßnahmen angegangen werden sollten. So könne auch in Zukunft auf Entscheidungen anhand von neuen Gesetzen, Entwicklungen, Trends oder dergleichen reagiert werden.

Erkundung des „Maßnahmenbuffets“

Vor der Gesprächsphase in Gruppen haben die Teilnehmenden Gelegenheit, die Maßnahmen noch einmal genau zu sichten. Frau Böcker nutzt für den Auftrag an die Beteiligten den Vergleich mit einem Buffet, bei dem aus dem Angebot die Speisen ausgewählt werden, die einem selbst am besten schmecken:

- Sichten Sie die Maßnahmen bei einem eigenen Rundgang.
- Stellen Sie sich auf Ihrer Karte ein „Menü“ vom Maßnahmenbuffet zusammen. Auch unter schwierigen Rahmenbedingungen will die Stadt Geesthacht eine sichere, barrierefreie, stadtverträgliche/nachhaltige und bedarfsgerechte Mobilität gestalten. Welche bis zu fünf Maßnahmen (aus verschiedenen Handlungsfeldern) sind für Sie besonders wichtig, damit dies gelingen kann? Was fehlt Ihnen?

Die Karten werden im Nachgang eingesammelt und ausgewertet. Sie dienen den Teilnehmenden jedoch zunächst als Anhaltspunkt für das anschließende Gruppengespräch.

Das Ergebnis der beim Rundgang als vorrangig ausgewählten Maßnahmen ist im Anhang dokumentiert. Hier sind die am häufigsten ausgewählten Maßnahmen notiert:

2.1	Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes	(Radverkehr) 10
2.2	Knotenpunkte radverkehrsfreundlich ausbauen	(Radverkehr) 10
3.7	Optimierung kommunalgrenzen-überschreitender Verkehre	(ÖPNV/Vernetzung) 10
1.4	Reduzierung der Konflikte mit dem Radverkehr	(Radverkehr) 9
4.1	Verkehrsströme optimieren	(Motorisierter Individualverkehr) 9
1.2	Ausbau sicherer und barrierefreier Querungsmöglichkeiten	(Fußverkehr) 8
3.1	Ausbau vernetzter Infrastruktur	(ÖPNV/Vernetzung) 8
5.3	Schulisches Mobilitätsmanagement	(Integrierte Themen) 8

5. Gesprächsphase: Welche Elemente aus dem Maßnahmenbuffet sind für Ihre Mobilität besonders wichtig und ergänzen sich gut?

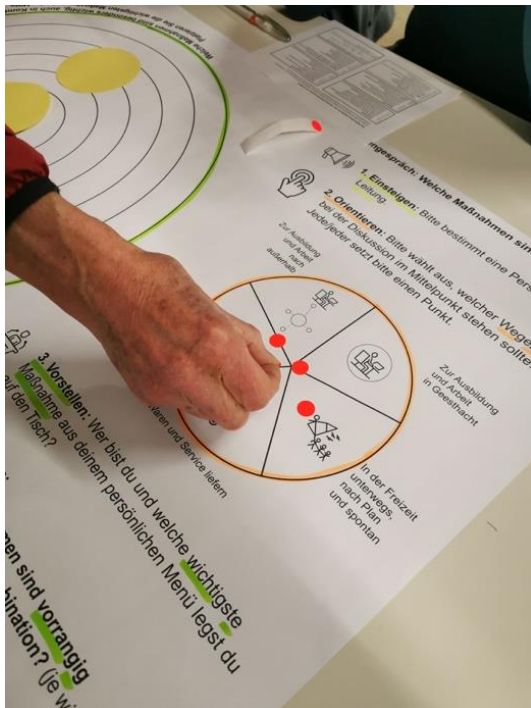
Anleitung

Die Teilnehmenden verteilen sich auf vier Gruppen (zu diesem Zeitpunkt sind noch ca. 25 Teilnehmende anwesend). Sie bestimmen jeweils eine Person als Leitung. Anschließend ermitteln sie, welche Wegezwecke für die Teilnehmenden bei der Diskussion im Mittelpunkt stehen. Dazu setzt jede Person einen Punkt auf einen von mehreren möglichen Wegezwecken. Hintergrund dieses Zwischenschritts ist, dass sich manche Maßnahmen je nach Wegezweck unterscheiden können. Besorgungen im Alltag lösen andere Mobilitätsbedürfnisse aus als beispielsweise ein entspannter Ausflug in der Freizeit. Über die Abfrage macht sich die Gruppe bewusst, welche Wegezwecke in der Diskussion relevant sind.

Im nächsten Schritt stellen sich die Teilnehmenden einzeln vor mit der für sie wichtigsten Maßnahme aus dem eigenen „Menü“. Diese notieren sie auf eine gelbe Karte und platzieren sie auf einer Zielscheibe. Dann folgt der Austausch in der Gruppe:

- Welche der Maßnahmen sind vorrangig umzusetzen, auch in Kombination? (je wichtiger, um so mehr in die Mitte rücken)
- Welche Maßnahmen fehlen in der Kombi? (mit orangenen Karten ergänzen)
- Welche Erwartungen knüpft ihr an einzelne Maßnahmen? (Maßnahmen mit Stichpunkten auf den Karten vertiefen)

Die Gruppen stellen im Nachgang ihre Ergebnisse vor.



Gruppenphase

1. Einsteigen: Bitte bestimmt eine Person als Leitung.

2. Orientieren: Bitte wählt aus, welcher Wegezweck bei der Diskussion im Mittelpunkt stehen sollte. Pro Person bitte einen Punkt setzen.

3. Vorstellen: Wer bist du und welche wichtigste Maßnahme aus deinem persönlichen Menü legst du auf den Tisch?

3. Diskutieren:
Welche der Maßnahmen sind vorrangig umzusetzen, auch in Kombination? (je wichtiger, um so mehr in die Mitte rücken)
Welche Maßnahmen fehlen in der Kombi? (mit Karten ergänzen)
Welche Erwartungen knüpft ihr an einzelne Maßnahmen? (Maßnahmen mit Stichpunkten auf den Karten vertiefen)

Tischpapier mit Arbeitsanleitung

Ergebnisse Gruppe 1:

Gruppengespräch: Welche Maßnahmen sind wichtig? (40 Min.)

1. Einsteigen: Bitte bestimmt eine Person als Leitung.

2. Orientieren: Bitte wählt aus, welcher Wegezug bei der Diskussion im Mittelpunkt stehen sollte. Jede/jeder setzt bitte einen Punkt.

3. Vorstellen: Wer bist du und welche wichtigste Maßnahme aus deinem persönlichen Menü legst du auf den Tisch?

4. Diskutieren: Welche der Maßnahmen sind vorrangig umzusetzen, auch in Kombination? (je wichtiger, um so mehr in die Mitte rücken)
 Welche Maßnahmen fehlen in der Kombi? (mit Karten ergänzen)
 Welche Erwartungen knüpft ihr an einzelne Maßnahmen? (Maßnahmen mit Stichpunkten auf den Karten vertiefen)

Wegezug: Die Bepunktung ergibt unterschiedliche Wegezüge als relevant, mit einem leichten Ausschlag zu „in der Freizeit unterwegs, nach Plan und spontan“. Berichtet wird, dass die Gruppe alle Wegezüge als relevant erachtet, Waren und Service wurden jedoch weniger betrachtet.

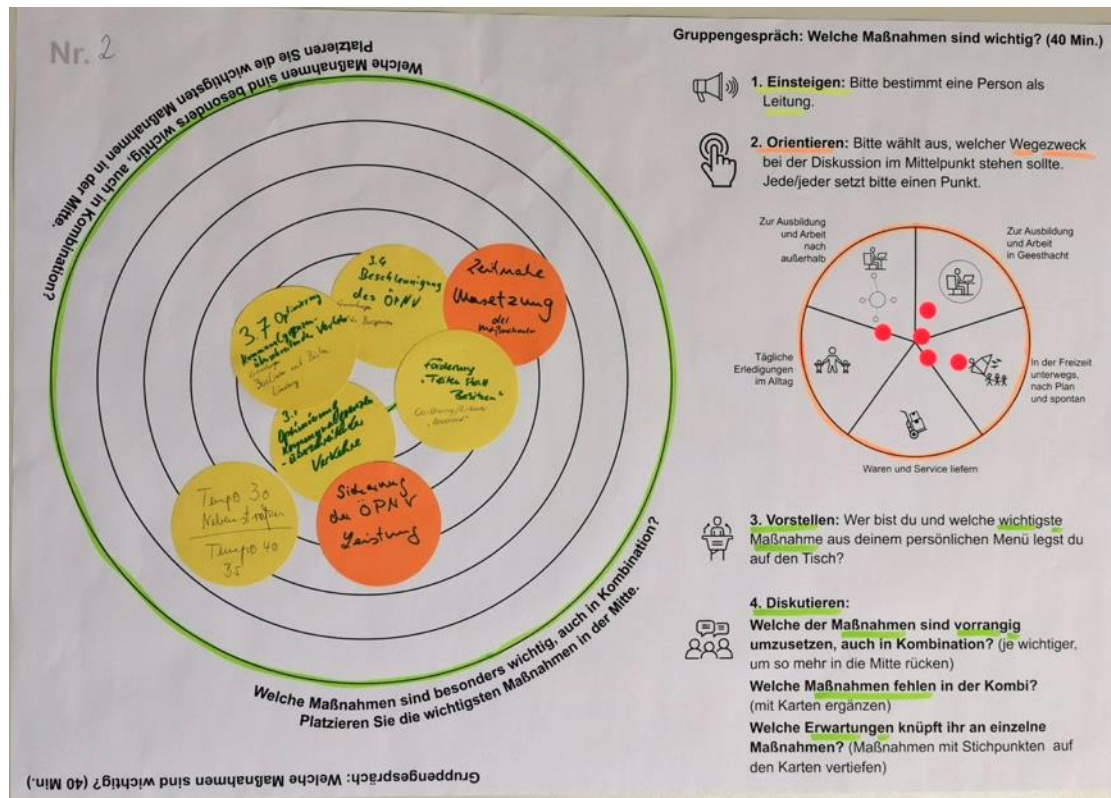
Priorisierung von Maßnahmen:

- Prio 1/Mittelpunkt: Verkehrssicherheit (*Ergänzung*)
- Prio 2/Maßnahmenbündel:
 Barrierefreies Fußverkehrsnetz und Fahrräder und Straßen;
 Sicherheit (Komfort?) im Radverkehr;
 Radverkehrsnetz weiterentwickeln;
 Reduzierung der Konflikte mit dem Radverkehr
- Prio 2/Maßnahmenbündel:
 3.9 Erreichbarkeit von Alltagszielen (ÖPNV/3.5),
 Schulisches Mobilitätsmanagement, Anbindung Dörfer, Schulweggefahr Richtweg!,
 Finanzielle Förderung des ÖPNV („regionales Deutschlandticket“), bezahlbarer Nahverkehr (*Ergänzung*)
- Prio 3: Ausbau der Ladeinfrastruktur

Der Gruppensprecher erläutert, dass die Verkehrssicherheit aus Sicht der Gruppe im Mittelpunkt steht. Im Schwerpunkt beziehe sich die Gruppe auf Maßnahmen für den Fuß- und Fahrradverkehr sowie für die Mobilität im ÖPNV speziell für Schüler:innen sowie in den Randzeiten.

Die Gruppe regt an, über die Einführung eines zusätzlichen Regionaltickets nachzudenken, da einige Menschen das Deutschlandticket mit dem Umfang nicht benötigen. Der hohe Grad der Digitalisierung beim Deutschlandticket würde ältere Menschen davon abhalten, vom Auto auf den ÖPNV umzusteigen.

Ergebnisse Gruppe 2:



Wegezzweck: Die Bepunktung ergibt unterschiedliche Wegezzwecke als relevant, mit einem leichten Ausschlag zu „Zur Ausbildung und Arbeit in Geesthacht“ und „in der Freizeit unterwegs, nach Plan und spontan“.

Priorisierung von Maßnahmen:

- Prio 1 (zwei Karten): 3.7 Optimierung Kommunalgrenzen-überschreitender Verkehre
 Erwartungen: Buslinien nach Büchen, Lüneburg
 Erwartungen: Mehr Busspuren
- Prio 1: 3.4 Beschleunigung des ÖPNV
 Erwartungen: Mehr Busspuren
- Prio 1: Förderung „Teilen statt Besitzen“
 Car-Sharing/E-Scooter/„Stadtrad“
- Prio 2: Zeitnahe Umsetzung der Maßnahmen (Ergänzung)
- Prio 2: Sicherung der ÖPNV-Leistung (Ergänzung)
- Prio 3: Tempo 30 Nebenstraßen/Tempo 40 Bus

Die Gruppe macht sich für die Sicherung und Verbesserung des ÖPNV stark. Mit hoher Priorität ausgewählt wird die Optimierung kommunalgrenzen-überschreitender ÖPNV-Angebote. Begründet wird dies zum Beispiel damit, dass im Krankheitsfall teilweise auf einen Arzt in Lüneburg oder an anderen Orten ausgewichen werden müsse. Da fehle dann das entsprechende Angebot.

Zur Beschleunigung des ÖPNV wird neben Busspuren auch eine Bevorrechtigung des Busverkehrs an Ampeln angeregt.

In Kombination mit einer Verbesserung des ÖPNV wird die Maßnahme „Teilen statt Besitzen“ priorisiert: Das ÖPNV-Angebot lasse sich mit Carsharing und E-Scootern gut ergänzen.

Angemahnt wird, dass die ÖPNV-Leistungen aufrechterhalten werden müssten, sonst ließen sich viele Ziele einer verträglichen Entwicklung des Verkehrs nicht umsetzen.

Ergebnisse Gruppe 3:

Gruppengespräch: Welche Maßnahmen sind wichtig? (40 Min.)

- 1. Einsteigen:** Bitte bestimmt eine Person als Leitung.
- 2. Orientieren:** Bitte wählt aus, welcher Wegezweck bei der Diskussion im Mittelpunkt stehen sollte. Jede/jeder setzt bitte einen Punkt.
- 3. Vorstellen:** Wer bist du und welche wichtigste Maßnahme aus deinem persönlichen Menü legst du auf den Tisch?
- 4. Diskutieren:** Welche der Maßnahmen sind vorrangig umzusetzen, auch in Kombination? (je wichtiger, um so mehr in die Mitte rücken)
 Welche Maßnahmen fehlen in der Kombi? (mit Karten ergänzen)
 Welche Erwartungen knüpft ihr an einzelne Maßnahmen? (Maßnahmen mit Stichpunkten auf den Karten vertiefen)

Wegezweck: Die Bepunktung ergibt einerseits, dass alle Wegezwecke als relevant betrachtet werden, Einzelpunkte wählen „Tägliche Erledigungen im Alltag“ und „in der Freizeit unterwegs, nach Plan und spontan“.

Priorisierung von Maßnahmen:

- Prio 1: ZOB Barrierefrei ausbauen -> Ziel Umbau (*Ergänzung*)
 Fördermittel generieren, mehr Platz, mehr Übersichtlichkeit, mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- Prio 2: Verkehrsberuhigung 30-Zonen Innenstadt (*Ergänzung*)
- Prio 2: 3.4 Beschleunigung + Sicherung + Ausbau des Busverkehrs (zwei Karten)
- Prio 2: 1.2 Ausbau sicherer und barrierefreier Quermöglichkeiten
- Prio 2: 1.4 Konflikt zwischen Fußgängern und Radfahrern entschärfen!
- Prio 2: 2.2 Knotenpunkte radverkehrsfriendly ausbauen
 ARAS Fahrradaufstellfläche auf dem Richtweg Richtung Norderstraße (*Ergänzung*)
- Prio 2: 2.1 Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes
- Prio 3: shared places/shares spaces
 die ganze Stadt als shared space denken, und die Bereiche ausnehmen, wo es nicht möglich ist

Der Gruppensprecher erläutert, dass in der Gruppe hinsichtlich der täglichen Verkehrsmittelwahl sehr unterschiedliche Perspektiven vertreten wären.

Die Gruppe diskutiert als Schwerpunkt die Handlungsansätze, die Geschwindigkeit auf Straßen zu reduzieren und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu verbessern. Im Ergebnis wird der barrierefreie Ausbau des ZOB als Schlüsselmaßnahme mit der ersten Priorität ausgewählt. Hier bestünde die Chance, Fördergelder zu beantragen und das gesamte Umfeld des Standorts weitläufig aufzuwerten und Verbesserungen für andere Verkehrsarten zu ermöglichen. Darüber hinaus wird empfohlen, dass vergleichsweise gute Busangebot in Geesthacht zu erhalten, auch die angebotsorientierten Bereiche mit weniger Nachfrage.

Als weitere Empfehlung schlägt die Gruppe vor, gleichberechtigt nutzbare Stadträume für den Verkehr in Geesthacht umzusetzen. Hier geht es um das sog. „Shared Space-Prinzip“, bei dem alle Verkehrsteilnehmenden in einem Straßenraum gleichberechtigt sind. Dies führe zu gegenseitiger Rücksichtnahme und einer größeren Sicherheit im Verkehr. Das Prinzip solle zunächst überall umgesetzt werden. Nur dort, wo es nicht funktioniere, sollten andere Lösungen greifen.

Ergebnisse Gruppe 4:

Wegezzweck: Die Bepunktung ergibt einen Schwerpunkt auf „Tägliche Erledigungen im Alltag“.

Priorisierung von Maßnahmen:

- Prio 1 (zwei Karten): 2.2 Radverkehr Knotenpunkte radverkehrsfriendly ausbauen KUB
- Prio 1: 1.2 Ausbau sicherer Quermöglichkeiten, barrierefrei (vor allem über B5, B404, K63)
- Prio 1: 1.4 Reduzierung der Konflikte mit dem Radverkehr und E-Rollern
- Prio 1: Parkraumbewirtschaftung (Ergänzung)
- Prio 1: Ausweitung 30 km/h auf alle Straßen der Innenstadt (Ergänzung)
- Prio 2: 5.7 Klimagerechte Verkehrsplanung

Die Gruppe legt in der Diskussion den Schwerpunkt auf den Fuß- und Fahrradverkehr. Um Konflikte abzubauen und die Sicherheit zu erhöhen, wird empfohlen, vorrangig Knotenpunkte radverkehrsfriendly ausbauen und sichere, barrierefreie Quermöglichkeiten im Fußverkehr herzustellen.

Die Gruppe empfiehlt, Lösungen für den Abbau von Konflikten zwischen Fahrradverkehr und E-Scooter zu finden. Maßnahmen für den Radverkehr und für E-Scooter könnten Synergien erzeugen.

Als wichtige zusätzliche Punkte werden die Erweiterung von Tempo-30-Zonen empfohlen, außerdem die Einführung von Parkraumgebühren/Parkraummanagement, um die Belastungen in Geesthacht zu reduzieren.

Genannt und verortet werden detaillierte Einzelmaßnahmen:

- Maßnahme zur Verkehrsberuhigung auf der Straße Besenhorst („Rennstrecke“), Vorschlag: intelligente Ampel installieren, die bei über Tempo 50 auf Rot springt. Aus dem Teilnehmerkreis wird kritisch bemerkt, dass die Genehmigung einer Ampel auf der Bundesstraße kaum zu erwarten sei, da die Stadt Geesthacht nicht für Bundesstraßen zuständig ist
- Bushaltestelle im neuen Wohngebiet am Weidentrift, da der Fußweg zur vorhandenen Bushaltestelle unattraktiv sei.
- Querung für die Fahrgäste im Bereich der Bushaltestelle „Bergstraße“
- ZOB attraktiver und sicherer gestalten.
- Ergänzend zu den bisher diskutierten Maßnahmen wird angeregt, die Fußgängerzone in östlicher Richtung zu erweitern. Es bestehe ein hohes Aufkommen im Fußverkehr, aber auch im Kraftfahrzeugverkehr.
- Ebenfalls ergänzend wird angeregt, über Kreisverkehre statt Ampeln an zentralen Punkten nachzudenken, beispielsweise bei der Einfädelung des Kfz-Verkehrs zur B404.
- Es wird auf nicht schlüssige bzw. abrupt endende Radwegführungen hingewiesen: im Worther endet ein kombinierter Rad-Fußweg im Nichts, kurz vor dem ZOB in Richtung Norderstraße ist die Führung unklar.

Das Planungsteam bedankt sich abschließend für die Ergebnisse der Gruppenarbeit bezüglich der Priorisierungen sowie die lokale Expertise. Wie die Teilnehmenden selbst feststellen, seien einige der ergänzenden Empfehlungen „dicke Bretter“. Dennoch würden diese als Hinweise erst einmal mit in die Ausarbeitung des Maßnahmenkonzepts genommen.

Frau Böcker ruft die Teilnehmenden dazu auf, möglichst viele Menschen zu motivieren, bei dem nächsten Angebot zur Beteiligung, am 18. April in der Fußgängerzone bei Nessler mitzumachen. Mit diesem Samstagsangebot sollen Menschen erreicht werden, die sich an Veranstaltungen wie dieser nicht aktiv beteiligen.

Samstag, 18. April 2026: Information und Gespräche in der Fußgängerzone

Herbst 2026 (noch nicht terminiert): Vorstellung der Ergebnisse

7. Anhang

Auswahl von Maßnahmen beim Rundgang

31 Karten ausgefüllte Karten wurden abgegeben. In der nachfolgenden Liste gelb markiert sind die am häufigsten ausgewählten Maßnahmen.

1. Fußverkehr (Gesamt 30 Punkte)

1.1	Schaffung eines barrierefreien Fußverkehrsnetzes	4
1.2	Ausbau sicherer und barrierefreier Querungsmöglichkeiten	8
1.3	Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr minimieren	3
1.4	Reduzierung der Konflikte mit dem Radverkehr	9
1.5	Knotenpunkte fußverkehrsfreundlich gestalten	4
1.6	Förderung der Aufenthaltsqualität	2
1.7	Förderung des subjektiven Sicherheitsgefühls	0

2. Radverkehr (Gesamt 31 Punkte)

2.1	Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes	10
2.2	Knotenpunkte radverkehrsfreundlich ausbauen	10
2.3	Einrichtung weiterer Fahrradstraßen	2
2.4	Qualifizierung stadtgrenzen-überschreitender Radwegeverbindungen	3
2.5	Ausbau von Radabstellanlagen	1
2.6	Weiterentwicklung touristischer Radverkehrsangebote	2
2.7	Erhöhung des Komforts im Radverkehr	3

3. ÖPNV & Vernetzung (Gesamt 41 Punkte)

3.1	Ausbau vernetzter Infrastruktur	8
3.2	Förderung „Teilen anstatt Besitzen“	2
3.3	Etablierung neuer ÖV-Angebote	4
3.4	Beschleunigung des ÖPNV	7
3.5	Einführung eines On-Demand Angebotes	6
3.6	Vermarktung Freizeitmobilität	0
3.7	Optimierung kommunalgrenzen-überschreitender Verkehre	10
3.8	Mobilität aus einer Hand	0
3.9	Erreichbarkeit von Alltagszielen	4

4. Motorisierter Individualverkehr (Gesamt 32 Punkte)

4.1	Verkehrsströme optimieren	9
4.2	Verträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs	3
4.3	Sofortprogramm Straße	6
4.4	Erarbeitung und Umsetzung einer ganzheitlichen Parkraumstrategie	5
4.5	Förderung der Verkehrssicherheit	4
4.6	Geesthacht als Smart City	2
4.7	Ausbau der Ladeinfrastruktur	3

5. Integrierte Themen/Mobilitätsmanagement (Gesamt 23 Punkte)

5.1	Betriebliches Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung	0
5.2	Betriebliches Mobilitätsmanagement für Betriebe in Geesthacht	0
5.3	Schulisches Mobilitätsmanagement	8
5.4	Neubürgermarketing Mobilität	2
5.5	Kommunikationsstrategie	0
5.6	Datenbasierte Verkehrsplanung	2
5.7	Klimagerechte Verkehrsplanung	4
5.8	Regionale Zusammenarbeit	7

Ergänzungen auf Karten zu einzelnen Maßnahmen

bei 2.7 Komfort durchgestrichen und "Sicherheit" ergänzt

zu 3.4 : "ink. Barrierefreiheit"

zu 5.3 : "5.3 Vermeidung Elterntaxis!"

Stichpunkte zur Frage: "Was fehlt Ihnen im Buffet?"

- Verstetigung und Ausbau des ÖPNV, Sicherung der ÖPNV-Leistung
- Tempo 40 auf B5, 404
- Entschärfung Konflikt Fußg./Rad -> motorisierter Verkehr ist die eigentliche Ursache für den Konflikt!
- Sicherung und Ausbau des ÖPNV(Bus), Verhinderung Umgehung -> zieht IV an!
- Maßnahmen für den Bau einer Umgehungsstraße
- Umgehungsstraße *besonders Schulweg Richtweg
- Taktung des ÖPNV auch am Wochenende beibehalten!, Tempo 30
- Umgehungsstraße
- Maßnahmen gegen die Störungen durch Durchgangsverkehr! -> B5, B404, K63!
- zu 1&2 -> E-Roller fehlen, zu 2.5 -> auch vor Geschäften
- Was ist bereits geplant in den nächsten Jahren! Dann gibt evtl. andere Entscheid.
- Problem der E-Mobilität (E-Roller etc.)
- Park + Ridemöglichkeiten
- Umgestaltung ZOB oder Standort (Aufenthaltsqualität & Verkehrstechnisch)

Impressum

Veranstalterin:

Stadt Geesthacht
Fachdienst 23 Stadtplanung
Markt 15
21502 Geesthacht
E-Mail: verkehrsplan@geesthacht.de

Fachplanung

Planersocietät
Frehn Steinberg Partner GmbH
Konrad-Zuse-Straße 1
44263 Dortmund
info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Moderation und Dokumentation

TOLLERORT entwickeln & beteiligen GmbH
Palmaille 96
22767 Hamburg
mobil@tollerort-hamburg.de
www.tollerort-hamburg.de