

# **Beteiligungsverfahren „Borgweg-Dialog“ – Senatsprogramm Busbeschleunigung Ergebnis-Protokoll des 1. Planungs-Workshops**

am Freitag, den 14.10.2016, 17 bis 20.30 Uhr  
in der Aula der Heinrich-Hertz-Schule, Grasweg 72-76

Anwesende:

- Roland Hansen, Projektleiter Busbeschleunigung, LSBG
- Carsten Buck, Projekt Busbeschleunigung, Projektleiter MetroBus 6, LSBG
- Dr. Leonie Lange, Projekt Busbeschleunigung, LSBG
- Sönke Gerundt, Projekt Busbeschleunigung, LSBG
- Konrad Rothfuchs, ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung
- Christoph Ludwig, ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung
- Christian Trahms, HOCHBAHN
- Joachim Wiucha, HVV
- Norbert Nähr, SUPERURBAN
- Katja Rostock, SUPERURBAN (Protokoll)
- Lena Kühl, SUPERURBAN
- Philine Lehmann, SUPERURBAN
- Thomas Schulze, Moderator
  
- rund 60 Teilnehmerinnen und Teilnehmer



**Roland Hansen** vom Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) begrüßt die Anwesenden und stellt das Team des LSBG sowie die beteiligten Fachleute vor: Herrn Rothfuchs und Herrn Ludwig von ARGUS, Herrn Trahms von der HOCHBAHN, Herrn Wiucha vom HVV, den Moderator Thomas Schulze, Herrn Nähr und Frau Rostock von SUPERURBAN. Außerdem begrüßt er Herrn Herbst vom Polizeikommissariat 33 und Herrn Tiedemann von der Handelskammer Hamburg.

Herr Hansen bittet die Anwesenden darum, im Anschluss an die Veranstaltung die auf den Sitzen ausgelegten Feedback-Bögen auszufüllen und damit Rückmeldungen und Verbesserungsvorschläge zur Veranstaltung zu geben.

**Moderator Thomas Schulze** begrüßt die Anwesenden und erläutert Aufgaben und Ziele des Workshops. Er erklärt, dass er als freier Moderator eine neutrale Rolle einnehme und dass er während des Workshops auf einen ergebnisorientierten Ablauf, ein gutes Miteinander und auf die Zeit achten werde.

In der anschließenden Vorstellungsrunde fragt Herr Schulze,

- welche der Teilnehmer am bzw. um den Borgweg herum wohnen (etwa die Hälfte),
- wer Gewerbetreibender sei (keine),
- wer von Einrichtungen im Borgweg bzw. im Umfeld komme (eine Teilnehmerin),
- wer Interessengruppen, Initiativen oder Verbände vertrete (ca. sechs Personen),
- wer aus der Politik komme (ca. drei) und
- wer als Mitglied der Verwaltung anwesend sei (fünf).

Der Moderator weist die Anwesenden darauf hin, dass zur Unterstützung des Protokolls die Veranstaltung mit einem Aufnahmegerät aufgezeichnet werden solle. Dagegen gibt es keinen Widerspruch.

Anschließend stellt er den Ablauf des Abends vor (siehe Folie 2 der Workshop-Präsentation) und gibt Tipps für eine gute Zusammenarbeit während der Veranstaltung (Folie 3). Herr Schulze übergibt das Wort an Herrn Buck.

**Carsten Buck** vom LSGB stellt sich vor und begrüßt die Anwesenden, über deren rege Teilnahme er sich freue. Er erkundigt sich, wer bereits die Auftaktveranstaltung zum Borgweg-Dialog besucht habe (gut die Hälfte). Herr Buck erläutert kurz das Beteiligungsverfahren (Folie 4 in der Präsentation) – es handele sich um ein aktives und offenes Verfahren, das der Planung vorgelagert sei. Aufgrund der recht komplexen Ausgangslage am Borgweg sei der LSBG ohne eine Vorab-Planung in das Beteiligungsverfahren gestartet. Man suche nach Lösungen mit breitem Konsens. Das Ziel für den Borgweg sei es, eine Vorzugsvariante zu entwickeln. Die Letztentscheidung liege jedoch nicht in diesem Verfahren. Das Interesse müsse sein, etwas Umsetzbares zu erarbeiten.

Anlass für den geplanten Umbau des Borgwegs sei die Busbeschleunigung (Folie 5); Ziel sei jedoch nicht allein, die Situation für den Busverkehr zu verbessern – vielmehr werde der gesamte Straßenraum betrachtet und eine für alle Interessengruppen vernünftige Lösung angestrebt.

Herr Buck geht kurz auf den Ablauf des Beteiligungsverfahrens ein (Folie 6): Nach den ersten Schritten (Gespräche vor Ort und Auftakt-Veranstaltung) befinde man sich jetzt in der spannendsten Phase, dem ersten Workshop. Ein weiterer Workshop werde folgen, nachdem unter Einbeziehung der Ergebnisse des heutigen Abends verschiedene Planungsvarianten erstellt worden seien. Zum Ende des Verfahrens werde es eine Abschluss-Veranstaltung geben, auf der die Vorzugsvariante vorgestellt werde.

**Herr Schulze** übergibt das Wort an Konrad Rothfuchs (ARGUS), der die Herausforderungen am Borgweg und einige verkehrsplanerische Grundlagen darstellen werde.

**Konrad Rothfuchs** (ARGUS) erklärt eingangs, dass die Folien aus seiner Präsentation auch in den vier Arbeitsgruppen bereitliegen und die Teilnehmenden Nachfragen gern an die Planer richten können.

Herr Rothfuchs erläutert, es gebe am Borgweg Herausforderungen aus verkehrlicher und funktionaler Sicht (Folien 3 bis 7 in der Workshop-Präsentation). Die Anlagen der U3 stehen nicht in Frage, weil sie einen Ensembleschutz habe. Aus Sicht des ÖPNV sei die Querung vor dem U-Bahnhof das größte Problem; die Radverkehrsführung trage zur unübersichtlicher Situation der Haltebereiche vor dem U-Bahnhof bei; die Überlieger erschweren die Einsehbarkeit der Straße und erzeugten Konflikte im Bereich von Zu- und Ausfahrten; der Weg vom Ausstieg des Busses M6 zum Bildungszentrum für Blinde und Sehbehinderte sei v. a. für Sehbehinderte lang und kompliziert. Die Breite der Gehwege sei nicht mehr „State of the Art“; die regelgerechte Breite ließe sich jedoch nicht einrichten, weil dafür der angrenzende private Grund genutzt werden müsse – oder die Bäume nicht erhalten werden könnten; die Wegeverbindung zum Stadtpark könnte gestärkt werden; ein weiterer Punkt sei z. B. die Unübersichtlichkeit der Kreuzungsbereiche. Aus Radverkehrs-Sicht seien die zu schmalen Radwege problematisch, daneben seien die Fahrradabstellanlagen zu klein – so dass viele Fahrräder wild abgestellt werden.

**Ein Teilnehmer** fragt, welche Rahmenbedingungen gesetzt seien – neben der U-Bahn auch die Buslinien? Der 179er sei aus seiner Sicht nicht nötig.

**Herr Rothfuchs** antwortet, diesen Punkt müsse man in den Arbeitsgruppen aufnehmen. Zunächst müsse man den Status quo aufnehmen und prüfen, ob alles untergebracht werden könne. Das sei die einzig vernünftige Herangehensweise, um anschließend abwägen zu können. Zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) führt Herr Rothfuchs an, es gebe zeitweise Rückstau in Richtung Süden, Unfallgefahr durch querende Fußgänger; die Dimensionierung der beiden Knoten (Kreuzungsbereiche Südring und Wiesendamm) durch die Mittelinsel müsse bei Neuplanung überdacht werden, die jetzige Situation beruhe auf Planungen aus den 1970er/80er Jahren. Die U-Bahn-Brücke sei denkmalgeschützt; Überlieger blockieren zeitweise Zufahrten zu Grundstücken; den Bäumen auf der Mittelinsel täten die parkenden Fahrzeuge nicht gut, sie seien jedoch nicht gefährdet.

**Eine Teilnehmerin** fragt, was mit „Überlieger“ gemeint sei.

**Herr Rothfuchs** erklärt, dass es sich dabei um die wartenden Busse handele (Ruhepause für die Fahrerinnen und Fahrer zwischen Aus- und Einstieg).

Die Müllcontainer seien ein weiterer Punkt, der betrachtet werden müsse. Der Straßenquerschnitt (Folie 9) zeige, dass im Borgweg nicht alle Interessen parallel berücksichtigt werden könnten – zum einen wegen mangelnder Flächenverfügbarkeit, zum anderen wegen der Bestandsbäume. Abschließend geht Herr Rothfuchs auf die Linienverläufe der Busse am Borgweg ein (Folien 10 u. 11). Es habe bereits eine Diskussion gegeben, den Überlieger der Linie 179 aus dem Borgweg zu verschieben, indem man den Bus einen Rundkurs fahren ließe. Das würde jedoch die Busrouten verlängern und höhere Betriebskosten verursachen.

**Ein Teilnehmer** fragt, ob schon kritisch sei, wenn ein Bus einen zusätzlichen Kilometer fahren müsse.

**Herr Rothfuchs** bestätigt dies, das ginge in jedem Fall mit höheren Kosten einher.

Zum Radverkehr ergänzt Herr Rothfuchs, wenn eine Kfz-Belastung wie am Borgweg gegeben sei (15.000 Kfz/Tag), dann seien gemäß den gültigen Richtlinien Radfahrstreifen bzw. Radwege erforderlich.

**Eine Teilnehmerin** fragt, wie viele Radfahrer am Tag den Borgweg nutzen würden.

**Herr Rothfuchs** antwortet, man habe keine Zahlen zum Radverkehr; wenn jedoch nur 300-400 pro Tag gezählt würden, hieße das nicht, dass die Nachfrage nicht gegeben sei – die Nutzerzahlen seien immer auch abhängig von der Art der Radverkehrsanlage.

Zu den Anforderungen an Parkplätze erläutert Herr Rothfuchs, die Erhebung von ARGUS aus dem Frühjahr 2016 habe ca. 120 Parkstände im Betrachtungsraum ergeben (ca. 85 auf der Mittelinsel); über 40 Pkw seien innerhalb von 24 Stunden nicht bewegt worden; die restlichen Parkstände werden von Bewohnerinnen und Bewohnern bzw. Pendlern oder Besuchern genutzt.

**Ein Teilnehmer** möchte wissen, ob die Parkplätze zur Diskussion stünden, bzw. was nicht angetastet werden dürfe.

**Herr Rothfuchs** antwortet, es gebe keine Vorgaben, aber Parkstände seien ein hohes Gut für das Quartier; Konflikte seien vorprogrammiert, wenn ein Wegfall von Parkplätzen drohen würde.

Zur Verkehrsführung könne man prüfen, den Kfz-Verkehr auf eine Seite der Straße zu verlegen und den ÖPNV auf die andere – das habe Vor- und Nachteile. Das könne in den Arbeitsgruppen überlegt werden.

**Ein Teilnehmer** fragt, inwieweit die vorhandenen Kantsteine gesetzt seien.

**Herr Rothfuchs** antwortet, es bestehe eine Regel, die am Borgweg bereits nicht eingehalten worden sei: unter Baumkronen sollte nicht gebaut werden. Es sei immer sehr aufwendig und (für die Bäume) sehr ungünstig, den Bord noch näher an die Bäume zu versetzen. Es gebe Beispiele, bei denen unter der Straßenoberfläche Wurzelbrücken über die Baumwurzeln geführt würden, das sei sehr aufwändig und es stehe in Frage, wie lange ein Baum trotz dieser Maßnahme überleben könne.

**Der Teilnehmer** hakt nach, ob Kantsteine gesetzt oder nicht und wenn ja, welche das seien.

**Herr Schulze** bittet darum, zunächst Verständnisfragen zu klären, bevor man in Detaildiskussionen einsteige.

**Ein Teilnehmer** merkt an, die Zufahrtsstraßen zum Stadtpark seien von Fritz Schumacher als Alleen angelegt worden und Teil des Stadtparks, das müsse jedem Teilnehmer hier bewusst sein.

**Herr Schulze** bittet nochmals darum, sich zunächst auf Verständnisfragen zu konzentrieren, die Details könnten anschließend in den Arbeitsgruppen weiter diskutiert werden.

Ein Teilnehmer erkundigt sich, ob die grundsätzliche Möglichkeit eines zusätzlichen U-Bahn- Ein- bzw. Ausgangs bestehe, um den Borgweg in Richtung der Schule zu entlasten.

**Christian Trahms** von der HOCHBAHN antwortet, ein zweiter Eingang würde sich am westlichen Ende des Bahnsteiges befinden und habe daher mit Planungsgebiet am Borgweg nichts zu tun. Eventuell werde man sich im Rahmen der U5-Planungen über einen zweiten Bahnsteigzugang Gedanken machen, nicht aber im Zusammenhang mit der Busbeschleunigung.

**Ein Teilnehmer** möchte wissen, wo die U5 an der künftigen Haltestelle Borgweg liege.

**Eine Teilnehmerin** fragt nach, inwieweit berücksichtigt wurde, dass der Borgweg eine der Hauptstraßen sei, die zum Flughafen führen.

**Herr Trahms** berichtet, dass die endgültige Haltestellenlage der U5 heute noch nicht feststehe, die Lage der Haltestelle könne sich im Verlauf der Planungen noch verschieben. Es sei daher zum jetzigen Zeitpunkt noch zu früh für eine verbindliche Antwort.

**Herr Buck** geht auf die Frage nach der Zufahrtstraße zum Flughafen ein: Der Autoverkehr sei fester Bestandteil der Planungen. Wenn man in der Stadt Verkehrsplanung angehe, dann würden immer alle Interessen betrachtet – in diesem Zusammenhang auch die Nutzung als Zufahrtsstraße zum Flughafen.

**Ein Teilnehmer** möchte wissen, ob sich das Planungsgebiet tatsächlich nur auf den Bereich zwischen Jahnring und Wiesendamm beziehe oder ob die Bereiche rechts und links mit einbezogen würden? Der Borgweg gehe doch bis zur Barmbeker Straße, dort könnten theoretisch auch Überlieger stehen.

**Herr Buck** antwortet, der Gedanke, die Überlieger an andere Stelle zu verlegen, sei durchaus legitim und könne gern in den Arbeitsgruppen skizziert werden. Natürlich sei das Plangebiet begrenzt, man plane den Umbau der Verkehrsflächen im Bereich zwischen Südring und Wiesendamm. Die Überlegung, Überlieger woanders zu platzieren, sei nicht grundsätzlich ausgeschlossen.

**Ein Teilnehmer** ist der Meinung, dass bei der Auftaktveranstaltung und im Info-Folder das Plangebiet auch den südlichen Abschnitt des Borgwegs zwischen Wiesendamm und Barmbeker Straße umfasste; ohne diesen Abschnitt ergebe sich eine völlig neue Situation für die Planung.

**Herr Buck** ermuntert den Teilnehmer, konkrete Ideen gern in die Arbeitsgruppenphase einzubringen bzw. auf dem Plan einzuzeichnen, dann werde man diese Ideen mitnehmen.

**Herr Trahms** ergänzt zum Thema Überlieger, diese könnten nicht wild in der Stadt verteilt werden, da hierdurch die Betriebsleistung der Busse über das Jahr deutlich steigen würde und somit erhöhte Betriebskosten für die HOCHBAHN (in die Zehn- oder Hunderttausende) verursacht würden. Die Überlieger gehörten direkt an die Anfangs- und Endhaltestellen; die Verlegung eines einzelnen Überliegers könne im Notfall erwogen werden, eine freie Verteilung sei jedoch faktisch nicht möglich.

**Herr Schulze** leitet zur Arbeitsphase über. Er erläutert die Zuordnung der Teilnehmer zu den Arbeitsgruppen. Die Gruppen seien moderiert, es seien zusätzlich jeweils die Fachleute vom LSBG, von ARGUS, der HOCHBAHN und des HVV für Rückfragen anwesend.

[Es folgen die Arbeit in Kleingruppen à ca. 15 Teilnehmende und eine Pause.]

**Präsentation der Gruppen-Ergebnisse:**





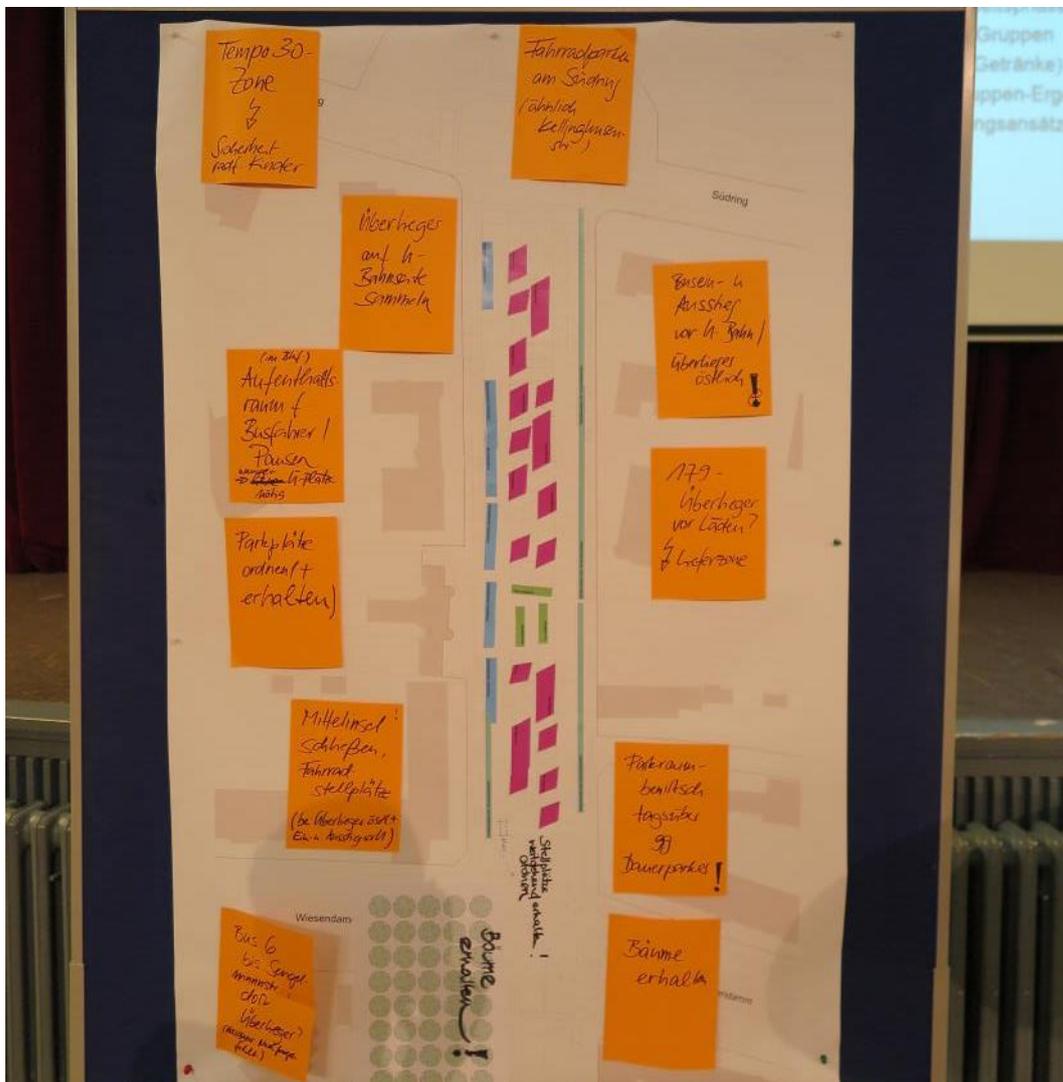
## AG Blau:

- Müllcontainer Standort verlegen
- Parken an den Straßenrändern (zwischen Bäumen) baulich unterbinden (Steine?)
- ↗ Mittelinsel/Kurzparkplätze: tagsüber zahlen, abends frei, + switchh vs. Anwohner? Tarif? Parkscheibe?
- Lösung für Dauerparker (Parkhaus mit Fahrstuhl?)
- Tendenz: Tempo 30-Lösung, Radfahren in beiden Richtungen auf Straße; Staugefahr! Prüfen
- Bäume bleiben stehen; östlich: Bäume haben Probleme → Maßnahmen
- 179 Alsterdorf enden lassen, ggf. 6er einzelne Fahrten
- Bus-Ein- und Ausstiege auf Seite U-Bahn; wenn nicht möglich: Übergang sichern/verbessern
- barrierefreie Fußwege (Bordabsenkung, taktile Elemente)
- Mittelinsel zu Fahrradparkplätzen
- Parkplätze auf Mittelinsel erhalten



## AG Rot:

- ⚡ Tempo 30-Zone vs. Sicherheit Rad fahrende Kinder
- Bus-Ein- und Ausstieg vor U-Bahn/Überlieger auf östliche Seite (!)
- Überlieger auf U-Bahnseite sammeln
- ⚡ 179: Überlieger vor Läden (südwestliche Seite) vs. Lieferzonen
- Aufenthaltsraum für Busfahrer/Pausen → weniger Überliegerplätze nötig
- Parkplätze ordnen (+ erhalten)
- Mittelinsel schließen, dort zus. Fahrradstellplätze (bei Variante Überlieger östlich und Ein- und Ausstieg vor U-Bahn) (!)
- ⚡ Bus 6 bis Sengelmannstraße, dort Überlieger vs. Fehlende Nachfrage (HOCHBAHN)
- Parkraumbewirtschaftung tagsüber gegen Dauerparker (!)
- Bäume erhalten
- Fahrradparken am Südring (ähnlich Kellinghusenstraße)



## AG Grün:

- bestehende Leerflächen: Fahrradparkplätze an Kreuzung Borgweg/Südring; dito Müllcontainer dorthin verlegen
- Busse und Fußweg auf eine Seite (U-Bahn); eine Parkseite; Fahrradweg L/R; einspurige Straße; statt Fahrradweg Parkplätze; Wendung Fahrradstellplätze
- Parkplätze genau kennzeichnen, Pfeiler (Metall), Parkbuchten
- Bushaltestelle auf U-Bahn-Seite, Überlieger auf die andere, Radweg auf die Straße
- Pkw-Verkehr zweistreifig auf Ostseite Borgweg; ÖPNV-Trasse auf die Westseite; Ladezone in der jetzigen Kehre; Radweg auf Straße
- Reicht der Mittelplatz zwischen den parkenden Autos für einen Rad- oder Fußweg?
- Radfahrstreifen; Überlieger: Ostseite, Haltestellen: Westseite ODER: Kehre schließen, evtl. für Fußgängerquerung, Radparken
- Radweg Mitte, Gehwege größer, jeweils eine Autospur, Busausstiege auf U-Bahn-Seite
- Eine Reihe der Parkplätze zwischen U-Bahn und Stadtpark als Fußweg/Zugang zum Stadtpark nutzen
- An- und Abfahrt der Busse an nur einer Seite
- Den Brücken-Wendeplatz für den Autoverkehr „sperren“ und anderweitig nutzen
- 30er Zone: Barmbeker Straße – Otto-Wels-Straße
- Ostfahrbahn: Pkw zweispurig
- Westfahrbahn: Bus, Fahrrad beide Richtungen
- Parken: Ostfahrbahn alle, Westfahrbahn Anwohner
- Lieferverkehr: Haltebucht auf Brücke
- Fahrradständer: Brücke



**Herr Buck** bedankt sich für den freundlichen und wertschätzenden Umgang der Teilnehmerinnen und Teilnehmer untereinander; viele Ansprüche seien formuliert und aufgenommen worden, v. a. den Radverkehr betreffend.

**Herr Schulze** erläutert, es bleibe eine halbe Stunde, um Zwischenergebnisse zu diskutieren, und bittet um Wortmeldungen.

**Ein Teilnehmer** erläutert einen Vorschlag aus der roten Gruppe näher: Er sehe die Möglichkeit, Überlieger-Häuschen wie früher bei der Straßenbahn einzurichten; damit könnten die Überliegerplätze überflüssig werden und der HVV hätte einen Gewinn, weil mehr Busse permanent fahren würden. Eine zweite Idee sei, den MetroBus 6 bis zur Sengelmanstraße zu verlängern, wo später die U5 fahren solle. Diese Kerngedanken könnten aus seiner Sicht zu einer grundlegenden Vereinfachung der Planung am Borgweg führen.

**Ein Teilnehmer** findet die Idee gut, den Bus 179 zu streichen. Überlieger im Borgweg seien aus seiner Sicht nicht nötig. Er wünsche sich eine „gesunde“ Planung bei der HOCHBAHN. Außerdem sei jetzt der Zeitpunkt für Entwürfe, die die Vorschläge der Teilnehmenden aufgreifen, so dass man erkennen könne, wie die Ideen aus dem Workshop weiterbearbeitet werden.

**Herr Schulze** bestätigt, genau das sei die Idee: die Vorschläge zu sammeln, zu prüfen und damit verschiedene Planungs-Varianten zu erstellen, die beim nächsten Mal diskutiert und bewertet werden können.

**Herr Trahms** erläutert, dass die Überlieger nicht zum ersten Mal Thema seien. Die Dienste der Busfahrer beginnen und enden laut Betriebsvereinbarung der HOCHBAHN auf dem Betriebshof. Dementsprechend verbleibe der Fahrer in der Regel für seinen gesamten Dienst auf einem Fahrzeug und übergebe es nicht für seine Pause an einen nächsten Fahrer. Grundsätzlich wäre dies in Einzelfällen auch anders denkbar, würde aber zu zusätzlichen Standzeiten führen (An- und Abmeldung am Fahrzeug, Arbeitsplatzeinrichtung, Kassenabrechnung). Die Busse würden aber ohnehin zumindest einige Minuten lang stehen (sog. Pufferzeiten für den Ausgleich von Verspätungen), außerdem müsse dann auf die nächste fahrplanmäßige Abfahrtszeit gewartet werden. Das Grundproblem der Warte- bzw. Standzeiten ließe sich auch bei einem Fahrerwechsel nicht vollständig lösen.

**Eine Teilnehmerin** wirft ein, das Betriebsende sei nicht das Thema gewesen, vielmehr der Vorschlag, dass die Fahrer ihre Pausenzeiten in einem Pausenraum statt auf dem Bus verbringen und den Bus an einen Kollegen übergeben könnten.

**Herr Trahms** wiederholt seinen Hinweis auf den vereinbarten Dienstbeginn und -ende im Betriebshof und die damit verbundene feste Bindung an ein Fahrzeug.

**Eine Teilnehmerin** merkt an, es gebe in der Gegend des Borgwegs auch viele Kinder. Sie regt eine Kinderbeteiligung vor dem nächsten Workshop-Termin an und rechnet damit, dass sich dadurch viele andere Ideen ergeben könnten.

**Herr Schulze** antwortet, Frau Dr. Lange sei mit der Heinrich-Hertz-Schule in Kontakt, zusätzliche Gesprächstermine mit verschiedenen Interessengruppen seien geplant (auch Gewerbetreibende), der LSBG bleibe zum Thema Kinder- und Jugendbeteiligung am Ball. Er fragt nach weiteren Anmerkungen.

**Ein Teilnehmer:** Vor der Arbeitsgruppenphase sei schon angesprochen worden, dass das Planungsgebiet sich gefühlt reduziert habe auf den Abschnitt des Borgweg, auf dem Busverkehr stattfindet. Für die Zukunft bittet er darum, über Grenzen hinaus zu denken, Radverkehr, Autoverkehr

und Abbiegespuren einzubeziehen und ein paar hundert Meter von Kreuzungen entfernt zu denken (Stichwort Entspannung durch andere Verkehrsführung).

**Herr Schulze** ergänzt, in der von ihm moderierten Arbeitsgruppe sei dieses Thema auch angesprochen worden. Man dürfe auch über den Tellerrand hinaus denken.

**Herr Buck** ergänzt, man habe diese Anregung mitgenommen. Die beiden Kreuzungsbereiche seien Teil des Planungsgebiets, die Verkehrsführung müsse vernünftig anschließen. Jede Planung werde immer Auswirkungen auf die angrenzenden Bereiche bedingen. Wenn man eine Baumaßnahme mit Steuergeldern plane, müsse man aber die Grenzen des Planungsgebietes ehrlich benennen.

**Ein Teilnehmer** bedauert, dass die Kreuzung Barmbeker Straße nicht ins Planungsgebiet einbezogen sei. Generell sei man in seiner Arbeitsgruppe einig gewesen, dass eine Lösung mit Tempo 30 am Borgweg wichtig sei. Zudem solle vorrangig die Gefahrensituation für die ein- und aussteigenden Fahrgäste reduziert werden, das ginge auch schon weit vor eventuellen Baumaßnahmen.

**Herr Schulze** fragt nach weiteren Wortmeldungen. Da keine Wortmeldungen folgen, bittet er Herrn Buck kurz zu ergänzen, wie das Verfahren weitergehe. Herr Hansen bittet er um ein Fazit zur Veranstaltung.

**Herr Buck** erklärt, die Planungsaufträge des heutigen Workshops gehen an das Ingenieurbüro ARGUS, das Varianten entwickle – die wiederum im nächsten Workshop vorgestellt werden. Er bedankt sich für die gute Zusammenarbeit trotz der nicht ganz einfachen Planungssituation.

**Herr Hansen** resümiert, die Arbeitsgruppen haben unterschiedlich schnell ins Thema gefunden, der Umgang miteinander sei gut gewesen und die Ergebnisse insgesamt können sich sehen lassen. LSBG, ARGUS und HOCHBAHN gehen jetzt die Planungsaufgabe an. Er dankt für die Planungs- und Diskussion-Anstöße. Höchstwahrscheinlich im Januar 2017 werde man sich wiedersehen. Herr Hansen wünscht allen einen guten Heimweg und ein schönes Wochenende.

**Herr Schulze** bittet Herrn Rothfuchs um ein abschließendes Statement.

**Herr Rothfuchs** antwortet, aus seiner Sicht sei allen klar geworden, wie komplex die Situation bzw. Planungsaufgabe sei. Beim nächsten Mal gehe es um die Gewichtung, er freue sich auf spannende Diskussionen. Zum Schluss wolle er ergänzen, dass die Platzierung der Aus- und Einsteigesituation an ein und derselben Stelle nicht möglich sei, weil die Busfahrer hier laufend Fahrgäste abweisen müssten, um ihre Pausen einzuhalten.

**Herr Schulze** bittet abschließend die Teilnehmenden um ein Stimmungsbild hinsichtlich der Vorgaben an die Planung: Jeder Teilnehmer möge 5 Markierungspunkte auf die aus seiner Sicht wichtigsten Aspekte verteilen. Er wünscht allen einen guten Heimweg und dankt für die Teilnahme.

