

Beteiligungsverfahren „Borgweg-Dialog“ – Senatsprogramm Busbeschleunigung Ergebnis-Protokoll des 2. Planungs-Workshops

am Freitag, den 20.01.2017, 17.30 bis 21.30 Uhr
in der Epiphaniienkirche, Großheidestraße 44

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
 - Berthold Eckebrecht, Landschaftsarchitekt BDLA
 - Norbert Nähr, SUPERURBAN
 - Katja Rostock, SUPERURBAN (Protokoll)
 - Thomas Schulze, Moderator
- rund 60 Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu Beginn der Veranstaltung



Roland Hansen vom Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) begrüßt die Anwesenden. Er freue sich auf eine interessante Veranstaltung mit vielen Fragen und Anregungen und übergibt das Wort an den Moderator, Thomas Schulze.

Thomas Schulze begrüßt seinerseits die Teilnehmenden. Er stellt sich vor und erläutert kurz seine neutrale Rolle als Moderator der Veranstaltung. Am heutigen Abend werde es konkret um mögliche Planungsvarianten für die Gestaltung des Borgwegs gehen, an denen beim letzten Workshop im Oktober 2016 bereits viele der heute Anwesenden mitgearbeitet hätten. Nach einigen organisatorischen Anmerkungen ermittelt der Moderator die Zusammensetzung des Plenums mittels Handzeichen: Die große Mehrheit stellen Anwohnerinnen und Anwohner; es sind keine Gewerbetreibenden aus dem Borgweg anwesend; etwa zehn Personen sind als Vertreterinnen und Vertreter von Einrichtungen gekommen; weitere zehn Personen kommen von Interessenvertretungen und Verbänden; es sind vier Politik-Vertreterinnen bzw. -vertreter anwesend; etwa zehn Anwesende sind Mitarbeitende der Verwaltung; die meisten (ca. 40) Personen waren schon bei einer vorhergehenden Veranstaltung innerhalb des Borgweg-Dialogs dabei. Herr Schulze begrüßt insbesondere diejenigen, die das erste Mal dabei sind.

Die Ziele des heutigen Workshops seien:

- die fachliche Prüfung der Workshop-Ergebnisse vom Oktober 2016 zu zeigen und zu erläutern,
- zusätzlich zu den Planungsvarianten aus dem ersten Workshop weitere Planungsvarianten der Verkehrsplanerinnen und -planer vorzustellen sowie
- eine Richtungsentscheidung zu treffen: Die Teilnehmenden sollen die vorgestellten Varianten aus ihrer Sicht bewerten. Die gewählte(n) Variante(n) würden die Planerinnen und Planer anschließend mitnehmen und detaillierter ausarbeiten.

Herr Schulze stellt den Ablauf des Workshops vor. Man habe ausreichend Zeit eingeplant, um alles besprechen und für die komplexe Situation am Borgweg eine gute Lösung finden zu können. Der Moderator bittet die Anwesenden, einander gut zuzuhören und freundlich und fair miteinander umzugehen. Er übergibt das Mikrofon an Herrn Buck.

Carsten Buck, der stellvertretende Projektleiter für das Programm Busbeschleunigung beim LSBG, bedankt sich bei den Anwesenden für die rege Teilnahme am Freitagabend. Er gibt einen kurzen Überblick zum Thema Busbeschleunigung: Das Programm beschäftige sich mit der Optimierung des Bussystems. Dabei gehe es nicht nur um die Belange des Busverkehrs, sondern man betrachte immer alle Verkehrsarten. Im Fall des Borgwegs ginge es insbesondere um die unbefriedigende Querungssituation für Busfahrgäste, die zu schmalen Radwege sowie zusätzlich um den schützenswerten Baumbestand. Bei einem Beteiligungsverfahren wie dem zum Borgweg sei besonders wichtig, die Rahmenbedingungen der Beteiligung klar zu benennen: Es gebe eine Mitwirkungsmöglichkeit, die eine gewisse Planungstiefe erzeuge. Sein Wunsch sei, mit einer Vorzugsvariante aus dem Verfahren in den weiteren Planungsprozess zu gehen. Anschließend beginne der konkrete Planungsprozess mit weiteren Abstimmungsrunden innerhalb der Behörden, mit der Polizei, der Politik u. a., bevor die Pläne in die Verschiedenheit gehen. Insofern liegt die Letztentscheidung über die Planungen nicht in diesem Beteiligungsverfahren. Das Votum aus diesem Verfahren sei aber stark und es werde versucht, dieses umzusetzen.

Herr Buck stellt die Projektpartner im Verfahren für den Borgweg vor: den Landesbetriebe Straßen, Brücken und Gewässer mit Roland Hansen, Sönke Gerundt und Frau Dr. Leonie Lange, Christian Trahms von der HOCHBAHN und Joachim Wiucha vom Hamburger Verkehrsverbund, das Verkehrsplanungsbüro ARGUS mit Konrad Rothfuchs und Christoph Ludwig, den Moderator Thomas Schulze, das Büro SUPERURBAN sowie den Landschaftsarchitekten Berthold Eckebrecht als

Baumexperte. Anschließend skizziert er kurz die Schritte des Beteiligungsverfahrens: von den Gesprächen vor Ort über eine Auftakt-Veranstaltung und einen ersten Planungsworkshop 2016 bis zum heutigen Workshop und der für das Frühjahr 2017 geplanten Abschluss-Veranstaltung.

In den Arbeitsgruppen des ersten Workshops im Oktober 2016 haben sich drei Themen herauskristallisiert, bei denen besonderer Informations- und Klärungsbedarf besteht: Bäume, Tempo 30 und Überlieger. Zu diesen Themen folgen Erläuterungen.

Thomas Schulze bittet Berthold Eckebrecht um seine Informationen zu den Bäumen im Borgweg.

Berthold Eckebrecht stellt sich vor: Er sei Landschaftsarchitekt und Gärtner. Er wolle einen kurzen Input zu den Bäumen im Borgweg, ihren Standortbedingungen und den allgemeinen Anforderungen an den Baumerhalt geben. Im Borgweg stünden fast ausnahmslos Stieleichen, normalerweise in Wäldern und teilweise in Knicks beheimatet. Wo sich Siedlungen schnell vergrößern, stünden Eichen oftmals mitten in den Siedlungsgebieten. Als Beispiel zeigt Herr Eckebrecht das Bild einer um 1755 gepflanzten Eiche im Heschredder in Fuhlsbüttel. Ein weiteres Beispielbild zeigt Eichen am Gojenberg in Bergedorf, die Bäume dort haben in etwa das Alter der Eichen am Wiesendamm und am Borgweg. Er zeigt ein Bild vom Bäumen im Borgweg, deren Standorte stark von parkenden Autos beansprucht sind. Ursprünglich haben sich Bäume in Waldgesellschaften entwickelt, sind dort an humus- und nährstoffreiche, gut durchlüftete Böden gewöhnt und leben oftmals in Symbiose mit Pilzen. Anhand eines Fotos einer 250 Jahre alten Eiche auf einem Gehweg erläutert Herr Eckebrecht die Lebensbedingungen für Bäume in der Stadt: zum Beispiel verdichteter, wenig durchlüfteter Boden, sehr kleine Baumscheiben, Kabel und Kommunikationsschächte werden sehr nah an die Bäume herangeführt. Teilweise – so am Borgweg – ist die Oberfläche bis an den Baumstamm heran verdichtet und fast so undurchlässig wie Betonplatten. Diese Verdichtung, aber auch Verletzungen, wie zum Beispiel durch Anfahren, würden die Bäume beeinträchtigen. Eichen haben eigentlich ein kompaktes, nach unten gerichtetes Herzwurzelsystem, das sich nur da arttypisch entwickeln könne, wo genügend Platz gegeben sei. Herr Eckebrecht zeigt das Beispiel einer großen Eiche, die bei den gegebenen guten Voraussetzungen (hier Sandboden) ihre Wurzeln so absenken konnte, dass bei einer Suchgrabung im Abstand von ca. 2,5 Metern keine Wurzeln gefunden wurden. Wenn der Wurzelbereich allerdings eingeschränkt sei, zum Beispiel durch Straßenbau- oder Leitungsbaumaßnahmen, entwickelten sich die Wurzeln manchmal waagrecht oder entlang von Leitungen weiter. Man könne derzeit noch nicht genau sagen, ob die Bäume am Borgweg ihre typischen tiefgehenden Herzwurzeln oder aus der Not heraus doch oberflächlich weitreichende Wurzeln ausgebildet hätten. Für die Durchführbarkeit der Baumaßnahmen sei dies jedoch zentral. Deshalb sollen kurzfristig Wurzeluntersuchungen durchgeführt werden.

Herr Eckebrecht geht auf die geschichtliche Entwicklung des Borgwegs als Baumstandort ein: Noch vor 120 Jahren sei der Bereich des heutigen Borgwegs eine landwirtschaftliche Fläche mit Knicks gewesen. 1914 sei an dieser Stelle der Stadtpark eröffnet worden, für den der Borgweg eine Eingangssituation gebildet habe. Zu dieser Zeit seien viele der heutigen Eichen hier gepflanzt worden, einige seien sogar älter, einige habe man inzwischen ersetzt. Damals haben die Bäume hier gute Wachstumsbedingungen gehabt, daher könne man hoffen, dass die Bäume tiefere Wurzeln haben ausbilden können. Bis in die 1960er Jahre sei der Baumbestand bis auf wenige Lücken im Grundzug erhalten geblieben. Über die folgenden Jahrzehnte habe der Parkdruck enorm zugenommen. Die Menge an parkenden Autos auf der Mittelinsel beeinträchtigt die Bäume stark. Die Mittelinsel sei durchgehend befestigt, die Autos stünden sehr dicht an den Bäumen, einige Bäume zeigten Anfahrtschäden. Eigentlich müssten die Bäume Baumscheiben etwa in der Größe eines Pkw-Stellplatzes (5 mal 2 Meter) haben – wie sie beispielsweise den großen Linden am Planschbecken im Stadtpark gewährt würden. Herr Eckebrecht beschließt seine Ausführungen mit einem Plädoyer: Für

den Baumerhalt müsse nicht nur überprüft werden, wie man das Zerstören von Wurzeln oder den Wegfall von Baumstandorten im Rahmen der geplanten Baumaßnahme verhindern könne. Langfristig müssten für die Bäume am Borgweg ordentliche Baumscheiben ausgebildet werden. Um das zu realisieren, müssten zwangsläufig Parkplätze entfallen.

Herr Schulze dankt Herrn Eckebrecht. Er weist darauf hin, dass im Nachgang der Veranstaltungen alle Präsentationen auf der Internetseite bereitgestellt werden, auch in einer barrierefreien Fassung.

Ein Teilnehmer fragt nach, wie man den Stand der Bäume am Borgweg bewerten könne. Er kenne die Bäume seit etwa 30 Jahren und habe nicht den Eindruck, dass bisher viel kaputt gegangen sei.

Berthold Eckebrecht antwortet, dass der Baumzustand im Durchschnitt nicht sehr gut sei. Vor allem die nachgepflanzten Bäume hätten Probleme, sich gut zu entwickeln. Das liege vor allem an den schwierigen Bedingungen im Hinblick auf Wasserversorgung etc. Die Bäume am Borgweg blieben in ihrer Größenentwicklung deutlich hinter vergleichbar alten Bäumen an anderen Standorten zurück – sie müssten deutlich größer sein.

Ein Teilnehmer merkt an, er habe festgestellt, dass die Bäume auf der Ostseite in der Nähe zu den Gärten deutlich besser aussähen als die auf der Westseite am U-Bahn-Eingang; dass die Wurzeln Platz brauchen, habe ihm sehr eingeleuchtet.

Herr Eckebrecht antwortet, dass die Wurzeln der Eichen nicht so weit strichen, dass sie auf der anderen Fahrbahnseite Versorgung mit Wasser und Nährstoffen fänden – insofern sei die Nähe zu den Gärten nicht ausschlaggebend.

Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass die „verdichtete Platte“ der Mittelinsel erst vor etwa zwei Jahren angelegt worden sei. Vorher sei hier der Boden offen gewesen und die Bäume hätten es besser gehabt.

Eine weitere Teilnehmerin unterstreicht, dass die Bäume im Borgweg ursprünglich den Eingang zum Stadtpark markierten. Sollten sie jetzt erhöhte Einfassungen erhalten, würde aus ihrer Sicht der Gesamteindruck nicht mehr bestehen.

Herr Eckebrecht wendet ein, dass man im Moment von einer konkreten technischen Lösung noch entfernt sei. Es dürfe aus seiner Sicht keine Borde geben, die die Wurzeln schädigen könnten; weiterhin werde darauf zu achten sein, dass die Gestaltung zur Gesamtanlage passe.

Thomas Schulze gibt das Wort an Herrn Hansen, der zum Thema „Tempo 30“ spricht.

Roland Hansen erinnert daran, dass beim ersten Planungsworkshop 2016 alle vier Arbeitsgruppen unabhängig voneinander „Tempo 30“ thematisiert hätten. Der LSBG habe das Thema zur Prüfung mitgenommen und geplant, sich dazu mit der Behörde für Inneres in Verbindung zu setzen. Da der Bezirk Nord zwischenzeitlich mit einem Beschluss der Bezirksversammlung gefordert habe, im Bereich des Borgwegs Tempo 30 anzuordnen, sei der LSBG zu dem Thema nicht aktiv geworden. Zu dem Beschluss habe die Innenbehörde eine Stellungnahme abgegeben, die voraussichtlich am 23. Januar 2017 im zuständigen Ausschuss verkündet werde. Die Prüfung durch die Innenbehörde habe ergeben, dass Tempo 30 im Borgweg derzeit nicht angeordnet werden könne, weil es keine besonderen Umstände gebe, die das zwingend erforderten. Die Stellungnahme der Innenbehörde solle aber für den heutigen Workshop nicht bedeuten, alle Gedanken in Richtung Tempo 30 grundsätzlich ausschließen. Möglicherweise ergäben sich durch einzelne Varianten andere Randbedingungen für den Borgweg, so dass die Innenbehörde bei einer erneuten Prüfung zu einem anderen Ergebnis kommen könnte.

Ein Teilnehmer verweist auf die Änderungen der Straßenverkehrsordnung vom Januar 2017: Darin hieße es, dass im Bereich von Schulen und Sozialeinrichtungen Tempo 30 ohne den Nachweis einer Gefahrenlage anordnungsfähig sei. Er erkundigt sich, ob Herr Hansen wisse, inwiefern die Aussagen der neuen Straßenverkehrsordnung in die Prüfung der Innenbehörde eingeflossen seien und ob er absehen könne, ob es durch die neuen Voraussetzungen 2017 ohnehin zu einer ganz neuen Einschätzung der Situation am Borgweg kommen könne.

Herr Hansen antwortet, die ihm vorliegende Stellungnahme sei mit dem 4. Januar 2017 datiert. Seines Wissens werde sich die Hamburger Innenbehörde nach der Neueinführung auf Bundesebene noch einmal gesondert mit dem Thema Straßenverkehrsordnung/Tempo 30 befassen. Da der LSBG nicht die anordnende Behörde sei, wolle er der Innenbehörde nicht vorgreifen.

Ein Teilnehmer hat die angesprochene Drucksache [Anm. d. P.: Beschlussvorlage des Regionalausschusses vom 5.1.2017, siehe <https://sitzungsdienst-hamburg-nord.hamburg.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=1005248>] mitgebracht und bietet an, diese für alle Anwesenden auszulegen. Er liest den einstimmigen Beschluss des Regionalausschusses vor: „1. Der Regionalausschuss Eppendorf/Winterhude spricht sich für die zeitnahe Einführung von Tempo 30 im Borgweg im Abschnitt zwischen Wiesendamm und Südring aus. 2. Der Tempo-30-Abschnitt soll unmittelbar an den Tempo-30-Abschnitt im Stadtpark anschließen und somit eine Einheit zwischen Wiesendamm und Jahnring bilden.“ In Stellungnahme der Innenbehörde hieße es, in der infrage stehenden Örtlichkeit am Borgweg gebe es keine verkehrsbedingten Sicherheitsdefizite. [...] Nach seiner Erinnerung sehe die örtliche Polizei die Situation anders als die Innenbehörde. Er sehe daher gute Chancen, heute Abend erneut deutlich zu machen, dass die Workshop-Teilnehmenden eine Gefährdungslage sehe und nach wie vor Tempo 30 fordere.

Ein Teilnehmer, selbst Bus- und U-Bahn-Nutzer am Borgweg, merkt an, dass aus seiner Sicht die Gefährdung der Busfahrgäste beim Queren der Fahrbahnen vom östlichen Bus-Ausstieg in Richtung U-Bahn bestehe. Ihm sei darum unklar, warum es nicht möglich sei, dort Tempo 30 einzuführen – auch nach alter Gesetzeslage.

Herr Schulze dankt für den Hinweis und bittet darum, das Thema an dieser Stelle abzuschließen und in die Diskussion nach der Vorstellung der Planungsvarianten mitzunehmen.

Eine Teilnehmerin ergänzt, sie habe als Pkw-Fahrerin die Erfahrung gemacht, dass man im Borgweg nicht auf 50 km/h oder mehr beschleunigen könne. Für ein- und aussteigende Busfahrgäste seien selbst Pkw mit 30 km/h zu viel, und eine Zone 10 könne man sicher nicht einrichten.

Herr Schulze dankt für den Hinweis und bittet Herrn Trahms von der HOCHBAHN um seinen Input zum Thema Überlieger.

Christian Trahms verweist auf den Workshop im Oktober 2016, bei dem das Thema Überlieger viel diskutiert worden sei. Für die weitere Planung wolle er die Rahmenbedingungen verdeutlichen. Es gebe vier Gründe, aus denen Überlieger notwendig seien:

- Fahrplan-Pufferzeiten: Diese Überlieger verhinderten, dass Verspätungen auf die nachfolgenden Fahrten übertragen würden bzw. sich Verspätungen über den Tag hinweg aufstauten. Es gebe eine Soll-Ankunftszeit, die Abfahrtszeit in Gegenrichtung könne frühestens fünf Minuten später erfolgen.
- Betrieblicher Ablauf: Nach Erreichen der Endhaltestelle müssen alle Fahrgäste aussteigen. Danach prüfe der Fahrer den Bus zum Beispiel auf Fundsachen, grobe Verschmutzungen und begeben sich dann auf seinen Pausenplatz.

- Fahrplankontakt: Die nächste Abfahrt sei durch den Fahrplankontakt vorgegeben. In jedem Fall müsse der Fahrer bis zur Abfahrtsminute mit der Weiterfahrt warten.
- Pausenzeiten der Fahrer

Selbst wenn die Fahrer ihre Pausenzeiten nicht mehr auf den Bussen verbringen würden, käme man nicht ohne die Zeiten für die vorgenannten Punkte aus. Mindestens zwei Überliegerplätze seien daher in jedem Fall am Borgweg erforderlich und würden immer in Anspruch genommen werden.

Grundsätzlich strebe die HOCHBAHN eine solide Planung an und müsse daher Toleranzen – etwa für Verspätungen von mehr als fünf Minuten – einplanen. Um Chaos zu vermeiden, sollten möglichst drei Überlieger am Borgweg Platz haben. Zudem müsse bedacht werden, dass bei nur zwei Überliegern jegliche Erhöhung des Fahrplankontaktes für die Zukunft ausgeschlossen sei.

Ein Vorschlag aus dem vergangenen Workshop sei die Schaffung von Überliegern außerhalb des Borgwegs gewesen. Grundsätzlich sei das möglich, vorbehaltlich verfügbarer Flächen. Je weiter die Flächen von der Endhaltestelle entfernt seien, desto teurer werde es. Ein mögliches Szenario werde von der HOCHBAHN geprüft, er könne zum jetzigen Zeitpunkt aber noch nicht sagen, ob es Erfolg verspreche oder nicht. Im konkreten Fall könnte ein Überliegerplatz am Borgweg entfallen.

Ein weiterer Vorschlag zur Verlängerung der Buslinie 6 sei nicht durch die tatsächliche Nachfrage gerechtfertigt und würde vielmehr signifikant erhöhte Betriebskosten hervorrufen, die der Hamburger Haushalt tragen müsse. Ein Überlieger an einer anderen Stelle in der Stadt bedeute nur eine Verlagerung des Problems, denn Flächen seien überall in Hamburg rar.

Zum Vorschlag des Blockpausen-Konzeptes – bei dem die Fahrer ihre Pausen außerhalb der Busse in einem Pausenraum verbringen würden – merkt Herr Trahms an, dass ein solcher Raum erst eingerichtet werden müsse. Das wäre nach seiner Einschätzung am Borgweg grundsätzlich denkbar. Durch das Blockpausen-Konzept könne man einen Überlieger einsparen, die Umsetzung dieses Konzeptes würde aber auch deutliche Mehrkosten verursachen. Aus HOCHBAHN-Sicht sei diese Variante am ungünstigsten, weil der Gewinn im Verhältnis zu den Mehrkosten zu gering sei. Am vielversprechendsten sei die mögliche Verlegung von Überliegerplätzen in den nahen Umkreis des Borgwegs, diese Variante werde derzeit geprüft.

Ein Teilnehmer erkundigt sich, inwieweit die Verlagerung der Universität in die City Nord bei den Betrachtungen der HOCHBAHN zu einer möglichen Verlängerung der Buslinie 6 berücksichtigt worden sei. Zweitens wisse er gern, warum früher mit den Straßenbahnen möglich gewesen sei, was hier heute nicht mehr möglich sein solle. Drittens merkt er an, dass am U-Bahnhof Borgweg mit dem ehemaligen Fahrkarten-Verkaufsraum bereits ein ausreichend großer Pausenraum vorhanden sei.

Joachim Wiucha (HVV) erläutert zum Thema der Uni-Verlegung, es sei vorgesehen, im Zusammenhang mit der Baumaßnahme des Philosophenturms 1.400 Studierende der Geisteswissenschaften in der City Nord unterzubringen. Es gebe in der City Nord drei Metrobuslinien und zwei Stadtbuslinien und damit bereits heute ein üppiges Fahrtenangebot mit zusätzlichen Anschlussmöglichkeiten ab U Alsterdorf und S Rübenkamp, so dass hier kein zusätzlicher Bedarf bestehe, die Metrobuslinie 6 über Alsterdorf in die City Nord weiterzuführen. Zur zweiten Frage verweist Herr Wiucha auf das deutlich geringere Pkw-Aufkommen zur Zeit des Straßenbahn-Betriebes. Die Platzproblematik ergebe sich heute aus einer ganz anderen Nutzung des Straßenraums.

Ein Teilnehmer hat eine Frage zur Darstellung der Planungsvarianten im Teilnehmer-Handout. (Der Moderator entgegnet, zu den Planungsvarianten komme man im nächsten Schritt.) Offensichtlich plane man hier mit Gelenkbussen, das schließe er aus der „Option 24-m-Bus-Überlieger“. Bisher sei die Planung der U5 noch nicht berücksichtigt worden, für die der Borgweg Bedeutung als Umsteigepunkt

haben werde – dafür müssten entsprechende Fußwegebreiten und entsprechende Querungsmöglichkeiten für die Buspassagiere vorgesehen werden. Zum anderen werde die Metrobuslinie 6 an Bedeutung verlieren, weil sie parallel zur U 5 verlaufe. Er vermutet, dass weniger Fahrten und keine überlangen Busse mehr erforderlich wären, und spricht sich für eine weitergehende Planung als für die nächsten zehn Jahre aus.

Ein Teilnehmer fragt nach, ob sich die drei Überliegerplätze [Ansatz der HOCHBAHN für eine solide Planung, siehe Ausführungen von Herrn Trahms, Anm. d. P.] auf die Linie 6 beziehen würden. Herr Trahms bestätigt das. Der Teilnehmer schlägt vor, die Anzahl der Überliegerplätze zu reduzieren, indem zum Beispiel nur jeder zweite Bus überliege.

Herr Trahms antwortet, wenn anstelle des 179ers zum Beispiel jede vierte Fahrt des M 6 verlängert werden würde, führe auf dem folgenden Abschnitt ein zu großes Fahrzeug, wodurch höhere Kosten entstehen würden. Zudem fahre die Linie 179 deutlich weiter als bis in die City Nord, nämlich nach Poppenbüttel, da es eine relevante Fahrgastnachfrage an Direktverbindungen zwischen Poppenbüttel und der City Nord gebe. Die Linie 6 bis dorthin zu verlängern, würde weitere Kostensteigerungen hervorrufen.

Die Planungen für die U 5 stünden noch sehr am Anfang, man werde frühestens in den 2030er Jahren zu einer Umsetzung kommen. Das Programm der Busbeschleunigung sei auf das Auffangen der steigenden Fahrgastzahlen bis zum Ausbau der Schienenverkehrsmittel bzw. bis zur Umsetzung der U 5 ausgerichtet. Daher sei das Außenvorlassen der U 5 ganz im Sinne des Busbeschleunigungsprogramms und man müsse sich mit dem Status quo befassen. Wann und ob die U 5 komme, sei zum jetzigen Zeitpunkt nicht absehbar.

Ein Teilnehmer möchte wissen, ob die Buslinie 179 nicht auch in Poppenbüttel überliegen könne.

Herr Trahms entgegnet, ihm sei die Situation der Endhaltestelle in Poppenbüttel nicht geläufig. Er sei aber sicher, dass die HOCHBAHN das Problem längst behoben hätte, wenn die Lösung so einfach wäre. Er gehe davon aus, dass der 179er den Überliegerplatz am Borgweg brauche.

Herr Schulze leitet zur Präsentation der Planungsvarianten durch Herrn Rothfuchs (ARGUS) über und verweist auf die Teilnehmer-Handouts, die auf den Sitzplätzen bereit gelegt haben. Er erläutert die Darstellungen und die Matrix, die von den Teilnehmenden für eine eigene Bewertung genutzt werden könne.

Konrad Rothfuchs wünscht allen Anwesenden einen guten Abend. Er schickt voraus, die Parkplatz-Situation am Borgweg wolle man beim nächsten Mal besprechen. Sie beeinflusse nicht die grundsätzliche Varianten-Diskussion. Man wolle vor allem die Baum-Untersuchungen abwarten.

Er werde die drei Varianten aus dem vergangenen Workshop vorstellen und zunächst aus fachplanerischer Sicht bewerten. Im ersten Workshop seien vor allem die Baumstandorte, Fußgängerquerung, der Radverkehr, die Haltestellen-Situation bis hin zur Barrierefreiheit im Fokus gewesen. Die Barrierefreiheit habe ARGUS bewusst nicht als Kriterium aufgenommen, weil selbstverständlich sei, dass diese bei der Neuplanung in allen Varianten gewährleistet sein müsse.

Herr Rothfuchs gibt einen vergleichenden Überblick über die Planungsvarianten aus dem Oktober-Workshop und erläutert die Varianten anschließend detailliert:

Variante 1a | Status quo mit Fußgängerampel:

- verbesserte Querungssituation mit zwei Fußgängerampeln in Höhe der bisherigen Umfahrt
- Mittelinsel würde geschlossen werden

- Baumbestand bliebe erhalten

ARGUS habe auch über die Möglichkeit nachgedacht, einen Zebrastreifen einzuplanen, die aber aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens zugunsten einer Ampel verworfen worden sei. Das Büro gehe davon aus, dass die Leistungsfähigkeit des Borgwegs bei einer koordinierten Ampelschaltung nicht wesentlich beeinträchtigt werde.

Rückfrage aus dem Plenum: Sei es realistisch für die Fußgänger, die Fahrbahnen in Schlangenlinien zu überqueren?

Herr Rothfuchs antwortet, man spreche hier über Konzeptskizzen, man werde aber immer einen leichten Versatz im Verlauf der beiden Ampelquerungen haben. Diese Anordnung sei aus Sicherheitsgründen viel besser, als hinten um den Bus herum gehen zu müssen; gleichzeitig geben die Baumstandorte in gewisser Weise die Position der Haltestelle vor. Man werde die Planung sicher optimieren, aber ein kleiner Versatz werde immer bestehen bleiben.

Ein Teilnehmer merkt an, man könne bei dieser Variante auf den Versatz der Ampel-Übergänge verzichten, wenn die Haltestelle auf der Ostseite weiter nach Norden verschoben werde.

Herr Rothfuchs wiederholt, man werde die Planung noch verfeinern. Im Hinblick auf einen möglichen späteren Einsatz von längeren Bussen solle man einen leichten Versatz der Übergänge aber akzeptieren. Sofern der Übergang von der Ost- zur Westseite ohne Versatz umsetzbar sei, werde man dies so planen. Man müsse aber für den Bus-Ausstieg einen gewissen Abstand zu den Baumstämmen vorsehen.

Variante 1b | Status quo mit Fußgängerampel und Tempo 30:

- wie 1a, zusätzlich jedoch Tempo 30 – wodurch sich der Radverkehr auf der Fahrbahn besser umsetzen ließe

Ein Teilnehmer merkt an, dass momentan zwischen den beiden Teilen der Mittelinsel abgebogen werde, und fragt, ob diese Abbiege- und Wendemöglichkeit bei Variante 1 a/b entfallen solle.

Herr Rothfuchs bejaht das. Man gehe bei allen Varianten davon aus, dass die bestehende Umfahrt geschlossen werde.

Variante 2 | Busse und motorisierter Individualverkehr getrennt:

- Pkw-Verkehr auf der östlichen Seite des Borgwegs
- westliche Seite des Borgwegs nur für ÖPNV
- Ein- und Ausstieg beider Buslinien und 3 Überlieger auf der U-Bahn-Seite
- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn der U-Bahn-Seite (kombinierter Busfahrstreifen), Anlieger/Anlieferung frei
- Unterbringung Radverkehr auf östlicher Straßenseite wäre schwierig
- Mittelinsel würde geschlossen und auf der Ostseite aufgrund erforderlicher Linksabbiegestreifen verschmälert werden
- für die neue Fahrbahnführung müssten einige Bäume entfallen

Eine Teilnehmerin möchte wissen, warum die Mittelinsel in dieser Variante verschmälert werden müsse.

Herr Rothfuchs erklärt, dass zum Beispiel in Richtung Süden an der Kreuzung Borgweg/Wiesendamm zwei Fahrstreifen (für Links-/Rechtsabbieger) benötigt werden, um die Leistungsfähigkeit der Kreuzung zu sichern. Das gleiche gelte in Richtung Norden an der Kreuzung Borgweg/Südring.

Herr Hansen ergänzt, man brauche die zusätzliche Fahrspur, weil in Variante 2 auf der Ostseite des Borgwegs der Verkehr in beiden Richtungen abgewickelt werden solle.

Variante 3 | Busse auf U-Bahn-Seite und Tempo 30:

- Status quo, aber Querung würde verhindert werden, indem Bus-Ein- und Ausstieg beider Buslinien auf die U-Bahn-Seite verlegt werden würden
- Überliegerplatz im Bereich der ehemaligen Haltestelle auf der Ostseite Borgweg
- Führung des Radverkehrs in beiden Richtungen auf der Straße
- Mittelinsel würde geschlossen werden
- Baumbestand bliebe erhalten

Ein Teilnehmer erkundigt sich, ob intelligente Ampelführung überlegt worden sei. Er sagt außerdem, die Mittelinsel solle nicht angegriffen werden, weil ihre auf den Stadtpark gerichtete Achsenwirkung wichtig sei; die Idee der Bündelung von Bus-Ein- und Ausstiegen auf der westlichen Straßenseite sei aus seiner Sicht interessant und daher weiter zu verfolgen.

Ein Teilnehmer stellt sich als blinder Mitbewohner und Nutzer der Schule am Borgweg vor. Er fragt, ob auf der U-Bahn-Seite nicht eine Fahrspur ausreiche, wenn alle Busse auf dieser Seite hielten – man könne dann doch den übrigen Platz sinnvoller nutzen.

Herr Rothfuchs entgegnet, die Busse müssten sich gegenseitig überholen können bzw. die Vorbeifahrt an Überliegern müsse sichergestellt sein, dadurch sei die zweite Fahrspur erforderlich.

Ein Teilnehmer fragt, wo bei Variante 3 die Radfahrer fahren sollen. Ihm sei zudem aufgefallen, dass die Überlieger immer rechts und links von der Zufahrt zur Schule (BZBS) platziert seien. Diese Situation sei sehr gefährlich, zum Beispiel auch wenn Schulbusse auf das oder vom Gelände fahren würden, weil die Sicht durch die Busse stark eingeschränkt sei und zusätzlich der Radverkehr quer verlaufe.

Ein weiterer Teilnehmer äußert Skepsis, dass bei Variante 2 die Freigabe der westlichen Fahrbahn für Anlieger und Lieferanten tatsächlich funktionieren könne. Ortsfremde würden vermutlich hier entlangzufahren versuchen.

Herr Rothfuchs erklärt, ARGUS habe drei weitere Planungsvarianten erstellt, die auf die Optimierung des Fahrradverkehrs am Borgweg ausgerichtet seien. Diese werde er anschließend vorstellen.

Er erläutert zunächst die Bewertung der Varianten 1 bis 3 aus verkehrsplanerischer Sicht. Als Wertungskriterien habe man den Baumerhalt, die Überlieger, die Leistungsfähigkeit – hier vor allem die Abwicklung an den Knotenpunkten –, den Erhalt der Parkstände, die Fußgängerquerung vom Bus zur U-Bahn, die Radverkehrsführung, die Option für das Ergänzen eines 24-m-Bus-Überliegers, sowie die betriebliche Abwicklung des Busverkehrs angesetzt. Sofern für ein Kriterium der Status quo erhalten werde, habe man es mit Null bewertet. Ergebe sich durch die Planung eine Verbesserung, habe man mit Plus bewertet, eine Verschlechterung mit Minus. Je nach Gewichtung der Veränderung können maximal zwei Plus bzw. zwei Minus vergeben werden. Anhand dieser Kriterien habe man die Varianten 1 bis 3 bewertet:

- In Variante 1 und 3 würden voraussichtlich keine Bäume entfallen, beide seien in diesem Punkt daher mit Null bewertet worden. Bei Variante 2 müssten durch das Eingreifen in die Mittelinsel Bäume gefällt werden, dadurch ergebe sich die Bewertung mit Doppel-Minus.
- Die seitens der HOCHBAHN als optimal angegebenen fünf Überliegerplätze können nur in Variante 3 vorgesehen werden, dafür habe man hier mit Null bewertet. In den Varianten 1 und 2 könnten nur vier bzw. drei Überlieger angeboten werden, weshalb man die Bewertung Minus bzw. Doppelminus gewählt habe.
- Die Leistungsfähigkeit der Kreuzungen bliebe bei Varianten 1 und 3 auf dem heutigen Stand, demnach sei die Bewertung mit Null erfolgt. Bei Variante 2 ergäbe sich eine Verschlechterung und damit die Bewertung mit Doppel-Minus.
- Die Anzahl der Parkstände könne bei den Varianten 1 und 3 erhalten bleiben, dafür würden beide Varianten mit Null bewertet. In Variante 2 blieben durch den Eingriff in die Mittelinsel deutlich weniger Parkplätze übrig, daher erfolge hier die Bewertung mit Doppel-Minus.
- Für die Fußgängerquerung in Variante 1 habe ARGUS wegen der Ampel ein Plus gegeben. Bei Varianten 2 und 3 ergäbe sich ein großer Gewinn durch den Bus-Ein-und Ausstieg auf der U-Bahnseite, daher erhielten die beiden Varianten für dieses Kriterium ein Doppel-Plus.
- Hinsichtlich der Radverkehrsführung werden die Varianten 1 und 3 mit Minus, die Variante 2 mit Doppel-Minus bewertet.
- Gleiches gelte für die Optimierung für 24-m-Busse: Bei Varianten 1 bis 3 bekäme man diese Überlieger nicht gut unter, daher habe man die Varianten 1 und 3 in diesem Punkt mit Minus bewertet, die Variante 2 mit Doppel-Minus.
- Für die betriebliche Abwicklung des Busverkehrs sei im Vergleich die Variante 1 die beste Variante und mit Null bewertet worden, da sich hier am Status quo nichts ändere. Bei den Varianten 2 und 3 müssten Umwege in Kauf genommen werden, daher erfolge hier die Bewertung mit Minus.

Ein Teilnehmer kritisiert, den Baumerhalt mit Null zu kennzeichnen sei unlogisch – in diesem Punkt könne es nach dem System von ARGUS keine positive Wertung geben (weil nicht neu gepflanzt werde), das sei aus seiner Sicht nicht konsequent.

Herr Rothfuchs entgegnet, dass man die positiven bzw. negativen Bewertungen nicht addieren werde, vielmehr vergleiche man die Planungsvarianten anhand der Bewertung jedes einzelnen Kriteriums. Er bietet an, sich über die Art der Bewertungen anschließend (im Marktplatz) bilateral oder auch im Plenum auszutauschen.

Ein Teilnehmer erkundigt sich zur Fußgängerquerung in Variante 1: An der Bushaltestelle werde es einen 16 cm hohen Kantenstein geben und der Bus müsse eine Anfahrtsmöglichkeit erhalten, die länger als die Buslänge sei. Ein Fußgängerüberweg direkt hinter dem Bus sei daher bautechnisch nicht möglich, zumal der hohe Kantenstein nicht barrierefrei sei. Aus seiner Sicht sei daher hier ein Doppelminus zu vergeben.

Herr Rothfuchs ergänzt, beim 16-cm-Hochbord benötige man mehr als einen Meter Länge für die Absenkung des Bordsteins auf Fahrbahnniveau. Es sei selbstverständlich, einen Abstand von 1,50 m bis 2 m hinter dem Bus bis zum Übergang einzuplanen.

Der Teilnehmer erwidert, dieser Abstand reiche aber nicht für die Anfahrt des Busses aus.

Herr Schulze schlägt vor, Herrn Rothfuchs den Vergleich der Planungsvarianten zu Ende präsentieren zu lassen. Das Team von ARGUS habe die Varianten vom fachplanerischen Standpunkt aus bewertet; die Teilnehmenden seien gern eingeladen, sich eine eigene Meinung zu bilden.

Ein Teilnehmer schlägt vor, den Fußgängerüberweg vor der Bushaltestelle einzuplanen, so dass hinter dem Bus ausreichend Platz für die Anfahrt gegeben sei, vor dem Bus die Absenkung des Bordes eingeplant werden könne und jeder Bus – unabhängig von seiner Länge – an der richtigen Stelle halten könne. Zusätzlich wäre aus seiner Sicht eine Ampelvorrangschaltung sinnvoll, die Ampel könne beim Ankommen des Busses automatisch auf Grün für die Fußgänger schalten.

Herr Rothfuchs erwidert, in der Planung könne man sicher noch justieren. Der Übergang hinter dem Bus habe den Vorteil, dass der Bus nach dem Ein- und Ausstieg direkt weiterfahren könne. Er fährt fort mit der Beschreibung der Bewertung durch ARGUS: Zu jedem Kriterium habe man in der Matrix die schlechteste Variante eingekreist und sei damit zur finalen Bewertung der 3 Varianten gelangt: Variante 2 funktioniere in vieler Hinsicht nicht richtig und könne außer Acht gelassen werden; Varianten 1 und 3 könnten weiter mitgedacht werden, obwohl beide für den Radverkehr nicht optimal wären – aus diesem Grund habe ARGUS drei weitere Planungsvarianten entwickelt.

Eine Teilnehmerin merkt an, bei Variante 3 würden ständig sieben Busse im Kreisverkehr kursieren – das sei eine Zumutung für den gesamten Verkehr allgemein und für die Anwohner, vor allem durch die Geräuschkulisse beim Starten/Anfahren.

Herr Rothfuchs schlägt vor, bei Bedarf Bewertungskriterien wie „Aufenthaltsqualität im Borgweg“ anschließend im Marktplatz zu ergänzen bzw. zu besprechen. Zunächst wolle er die drei übrigen Planungsvarianten vorstellen.

Ein Teilnehmer fragt, ob die E-Busse, die die HOCHBAHN ab 2020 einsetzen wolle, nicht ohnehin leiser seien.

Herr Trahms bejaht das.

Herr Schulze bekräftigt den Vorschlag, die drei übrigen Varianten noch vor der Pause zu zeigen, damit das Gesamtbild klarer werde. Nach der Pause werde Gelegenheit für Einzelfragen an den Stelltafeln sein.

Herr Rothfuchs erläutert die Überlegungen der Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner zu den Varianten 4 bis 6. Bei einer geringen Verbreiterung der Fahrbahn könne der Radverkehr mit auf die Fahrbahn gelegt werden, so dass die Radfahrerinnen und Radfahrer auch an haltenden Bussen vorbeifahren könnten. Um diese Fahrbahnbreite zu erreichen, müssten die Bordsteine leicht versetzt werden. Inwieweit dies möglich sei, müssten die noch ausstehenden Untersuchungen an den Bäumen ergeben. Grundsätzlich bestehe aber die Möglichkeit, die Borde zu versetzen, solange dabei kein Baum verletzt werde. Diese Möglichkeit habe man in den Varianten 4 bis 6 untersucht:

Variante 4 | Busfahrstreifen und Radfahrstreifen:

- westliche Fahrbahn: Radfahrstreifen zwischen Busfahrstreifen und MIV-Spur, ehemaliger Radweg würde für Busfahrstreifen mitgenutzt werden
- östliche Fahrbahn: Radverkehrsmitbenutzung auf Busfahrstreifen, Aufweitung der Busspur im Haltestellenbereich, dadurch Mittelinsel auf dieser Höhe verschmälert
- sehr breite Flächen nötig, Baumaßnahmen würde sehr nah an die Bäume rücken
- Mittelinsel würde geschlossen werden
- Übergang von östlicher Fahrbahn zur U-Bahn mit Fußgängerampeln

Variante 5 | Busfahrstreifen mit Radverkehr:

- Überlieger würden außerhalb des Borgwegs untergebracht werden
- Bushaltestellen auf Ost- und Westseite in Höhe der U-Bahn-Brücke/bisherige Umfahrt Mittelinsel, hier Aufweitung des Busfahrstreifens für Vorbeifahrt des Radverkehrs
- Baumerhalt wäre im Bereich dieser Aufweitung ggf. schwierig (Eingriff in den Wurzelbereich)
- Mittelinsel würde geschlossen werden
- Übergang von östlicher Fahrbahn zur U-Bahn mit Fußgängerampeln

Diese Variante sei nur möglich, wenn die Überlieger außerhalb des Borgwegs untergebracht werden. Eine Option in relativer Nähe zum Borgweg wäre, sie im Südring auf Höhe der Heinrich-Hertz-Schule zu platzieren. Dafür müsse ein Teil der Schul-Grundstücksfläche einbezogen werden. Hier gebe es noch einige Fragezeichen.

Variante 6 | Breiter Busfahrstreifen mit Radverkehr:

- überbreiter Busfahrstreifen, Radverkehr könnte am Bus vorbeifahren
- Überlieger auf West- und Ostseite
- Bus-Ein- und Ausstieg nur auf der Westseite vor dem U-Bahn-Eingang
- Mittelinsel würde geschlossen werden

Wie weit die Fahrbahn für die jeweilige Variante verbreitert werden müsste, zeigt Herr Rothfuchs anhand von Querschnittszeichnungen sowie anhand von Bestandsfotos eines beispielhaften Abschnittes des Borgwegs mit rot eingezeichneten Linien für die Planung.

Herr Rothfuchs zeigt die Bewertungsmatrix für die Varianten 4 bis 6 und erläutert die Gewichtung durch ARGUS:

- Zum Baumerhalt könne derzeit keine Aussage getroffen werden, da das Baumgutachten noch ausstehe.
- Ausreichend Überliegerplätze könnten nur in Variante 6 angeboten werden, in Varianten 4 wären es nur drei und Variante 5 keine Überliegerplätze – daher die Bewertung mit Minus bzw. für Variante 6 mit Null.
- Die Leistungsfähigkeit der Fahrbahnen bliebe bei allen drei Varianten auf dem heutigen Stand, deshalb sei dieses Kriterium für alle mit Null zu bewerten.
- Die Parkstände könnten in allen drei Varianten erhalten werden, auch hier erfolge die Bewertung mit Null für alle Varianten. Der Weg in der Mitte der Mittelinsel würde allerdings entfallen.
- Bei der Fußgängerquerung sei Variante 6 am besten bewertet worden (Doppel-Plus), da hier der Bus-Ein- und Ausstieg auf der U-Bahn-Seite ein Queren der Fahrbahn überflüssig mache. Die Bewertung der Varianten 4 und 5 erfolgten mit Plus.
- Aus Sicht der Radverkehrsführung schneiden die Varianten 4 und 6 am besten ab, daher seien beide mit Doppel-Plus bewertet worden, Variante 5 erhalte ein Plus.
- Das Bereitstellen von Überliegern für 24 m lange Busse gestalte sich in allen drei Varianten eher schwierig, weshalb in diesem Punkt die Varianten 4 und 5 mit Doppel-Minus und die Variante 6 mit Minus bewertet worden seien.
- Alle drei Varianten hätten deutliche Auswirkungen auf die betriebliche Abwicklung für die HOCHBAHN, da die Busse Umwege fahren müssten, daher seien alle drei bei diesem Kriterium mit Doppel-Minus bewertet worden. [Anm. d. P.: Die Bewertung der Variante 6 wurde nach Hinweis eines Teilnehmers (siehe unten) im Nachgang auf ein Minus korrigiert, da die Abwicklung mit den Varianten 2 und 3 vergleichbar ist.]

In der Zusammenschau werde deutlich, dass aus Sicht der Fachplanerinnen und Fachplaner die Varianten 4 und 5 nicht weiterverfolgt werden sollten, weil beide nicht ausreichend Überliegerplätze böten. Für die Variante 5 ergebe sich nur dann ein anderes Bild, wenn ausreichend Überlieger im Südring angeboten werden könnten. In diesem Fall könne Variante 5 noch einmal mit in die Gegenüberstellung aller möglichen Varianten mitgenommen werden. Somit stelle man die Varianten 1, 3, 5 und 6 in der Gesamtbewertung gegenüber.

Ein Teilnehmer merkt an, die Variante 5 habe wegen der deutlich längeren Fahrtwege zum Überliegerplatz enorme Auswirkungen auf die betriebliche Abwicklung. Insofern müsse Variante 5 in diesem Punkt noch schlechter bewertet werden, als ARGUS dies getan habe.

Eine Teilnehmerin stellt die Frage, ob für das Überliegen der Buslinie 6 nicht die Haltestelle Alsterdorf mitgenutzt werden könne, weil dort ohnehin Busse überliegen würden und dort keine Anwohner belästigt würden.

Ein Teilnehmer fragt, wo der Radverkehr in den Varianten 1 bis 3 geführt werden solle; weiterhin erkundigt er sich, warum die Varianten 3 und 6 im Hinblick auf die betriebliche Abwicklung unterschiedlich bewertet bzw. gewichtet worden seien.

Herr Rothfuchs erklärt, der Radverkehr nutze bei den Varianten 1 bis 3 wie bisher die Radwege oder die Fahrbahn. Daher wäre auch Tempo 30 wünschenswert, um den Radverkehr sicherer auf der Fahrbahn zu führen. Zum Vergleich der Varianten verweist er auf den Veranstaltungsteil nach der Pause.

Herr Schulze fragt die Teilnehmenden, ob sie bereit wären, die Anzahl der Varianten zu reduzieren: Für Variante 2 sei nach Einschätzung der Fachplaner eine Weiterbetrachtung nicht sinnvoll. Er bitte um Handzeichen für das Einverständnis, Variante 2 auszuschließen. Die deutliche Mehrheit des Plenums entscheidet sich dafür, zwei Personen dagegen, es gibt keine Enthaltungen.

Herr Schulze bittet anschließend um Handzeichen für das Einverständnis, Variante 4 ebenfalls aufgrund der fachlichen Bewertung auszuschließen. Die Mehrheit des Plenums entscheidet sich dafür, etwa sechs Personen dagegen, es gibt keine Enthaltungen.

[Pause]

Herr Schulze bittet Herrn Trahms um die Beantwortung der offenen Frage zum Thema Verlängerung der Linie 6 bis Alsterdorf; anschließend werde Herr Rothfuchs seine fachplanerische Bewertung ergänzen.

Herr Trahms erläutert, dass an der Haltestelle Alsterdorf faktisch kein Platz für (weitere) Überlieger sei; diese Idee sei bereits geprüft worden, hier bestehe dieselbe Problematik wie am Borgweg, so dass das Problem lediglich verlagert werde.

Hinsichtlich der betrieblichen Mehrkosten bei Variante 5 ergänzt Herr Trahms, man müsse abwägen, was man durch das Verlegen der Überlieger in den Südring gewinnen könne. Der Südring wäre der einzig mögliche Ausweichpunkt im näheren Bereich, deshalb werde diese Variante seitens der HOCHBAHN geprüft.

Ein Teilnehmer wirft ein, die Variante 5 solle hinsichtlich der Überlieger mit drei Minus bewertet werden.

Ein Teilnehmer merkt an, bei einem Umbau der Haltestelle Alsterdorf müsste zwar dort die Mittelinsel in Anspruch genommen werden, allerdings wären – anders als beim Borgweg – dort keine Bäume betroffen.

Ein Teilnehmer wendet ein, dass die betriebliche Abwicklung in Variante 3 und 6 gleich wäre, aber in der Matrix unterschiedlich bewertet wurde.

Herr Rothfuchs stimmt dem Einwand zu, man müsse die Bewertung in Variante 3 mit der in Variante 6 synchronisieren. Anschließend zeigt er die Zusammenschau der Varianten 1, 3, 5 und 6 mit den Bewertungen von ARGUS.

Herr Schulze leitet die Marktplatz-Phase ein: Die Teilnehmenden könnten sich an den Stelltafeln die einzelnen Varianten noch einmal genau ansehen, mit den Fachplanern diskutieren und ihre Anmerkungen und Fragen abgeben. Der Moderator bittet die Teilnehmenden darum, die Varianten aus ihrer Sicht zu bewerten.

Ein Teilnehmer schlägt vor, man solle über die Varianten 1 a und b abstimmen, so dass nur eine der beiden als Variante 1 in der weiteren Betrachtung verbleibe.

Herr Schulze greift den Vorschlag auf, das Plenum entscheidet sich zum Ausschluss von Variante 1a und zur weiteren Betrachtung der Variante 1b, 3, 5 und 6.

Eine Teilnehmerin macht den Vorschlag, bei den Varianten 5 und 6 das Tempo 30 mit aufzunehmen.

Herr Gerundt entgegnet, dass laut den aktuellen Vorschriften markierte Radverkehrsanlagen in einer Zone 30 nicht erlaubt seien.

Herr Rothfuchs ergänzt, dass sich mit Tempo 30 keine völlig neue Situation ergebe und für die Gesamtfunktion der jeweiligen Varianten die Tempo-Diskussion nicht ausschlaggebend sei.

Die Teilnehmerin erwidert, dass das Tempo aber wichtig für die Anwohner sei.

Herr Schulze erinnert daran, dass es um eine Richtungsentscheidung gehe. Wenn zwei Varianten übrig blieben, würden die Planer diese mitnehmen und weiter detaillieren; in der nächsten Runde könne erneut über Tempo 30 gesprochen werden.

Ein Teilnehmer bemängelt, er habe den Eindruck, dass die Richtungsentscheidungen und Einzelaspekte vorgegeben würden; ihm schiene die Entscheidung vorbestimmt zu sein.

Ein Teilnehmer bittet darum, das Kriterium „Betroffenheit der Anwohner“ in der Bewertungsmatrix zu ergänzen und ggf. weitere Kriterien aufzunehmen.

[Marktplatz/Diskussion und Bewertung an den Themenstationen]

Station 1b (Herr Trahms, Frau Dr. Lange, Herr Hansen)

An den Stelltafeln zur Variante 1b diskutierten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in der Hauptsache die Auswirkungen der möglichen Fußgängerampel im Borgweg. Außerdem wurde die Lage der notwendigen Ladezone kritisch diskutiert.

Fragen/Anregungen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer im Gespräch:

- Würden die Fahrgäste wirklich Grün an der dann eingerichteten Fußgängerampel abwarten?
- Wie geradlinig könnte der Überweg überhaupt sein?
- Bei dieser Variante gäbe es zu viele Ampeln im Borgweg.
- Die dann neu eingerichtete Ampel müsste eine sehr kurze Umlaufzeit haben.
- Wie muss das Verhältnis zwischen der Bordhöhe und der Länge der Anfahrkante sein?
- Wo könnte die erforderliche Ladezone liegen? Diese sollte so eingerichtet werden, dass eine gerade Abfahrt der Busse gewährleistet wäre.

- keine Fragen/Anregungen der Teilnehmenden auf Moderationskarten

Station 3 (Herr Gerundt, Herr Nähr)

Im Gespräch wurde sich nach den Möglichkeiten des Kreisverkehrs an beiden Seiten erkundigt. An Kreisverkehren haben sehbehinderte Personen Schwierigkeiten, die Richtung, in die ein ankommendes Auto fahren will, zu orten. Daher seien Kreisverkehre ohne Ampelanlagen vor Einrichtungen für Blinde und sehbehinderte Menschen zu vermeiden.

Der geplante Überlieger für den Bus 179 nördlich der Einfahrt zur Schule verhindere die Sicht von ausfahrenden Schulbussen (Sprinter) der Blindenschule und könne so nicht eingeplant werden.

Fragen/Anregungen der Teilnehmenden auf Moderationskarten:

- Warum müssen Überlieger-Busse auf beide Straßenseiten? Können sie nicht auf eine?
- Überlieger bei Schule muss weg wg. Ausfahrt!
- Für blinde und sehbehinderte Schüler muss der nördliche Überlieger vor dem BZBS verschwinden! Mindestens 30 Schulbusse befahren täglich das Gelände! Gefahr!!
- ein Überlieger mehr als bisher
- keine Ampel direkt vor U-Bahnhof
- Es gibt keine Notwendigkeit für Ein- und Ausstieg auf Nordseite (Blindenschule).
- Ständiger Kreisverkehr an Bussen? Deutlich mehr Fahrten!
- Durch mehr Busverkehr wird das Ein- und Ausparken gefährlicher
- Busse kommen ggf. später an – U-Bahn wird verpasst?
- [Verpassen von U-Bahnen] Kann durch Ampel-Vorrangschaltung reduziert werden
- Im Nordbereich ggf. Fahrradweg zurückbauen
- Radverkehr auf die Straße
- In beiden Kreuzungsbereichen wird Gas gegeben
- einzige Variante ohne ungeklärte Punkte (außer Tempo 30)

Station 5 (Herr Buck)

An der Station 5 wurden allgemeine Fragen zur Barrierefreiheit erläutert und Überlegungen zu den Kosten durch zusätzliche Busumfahrten aufgestellt. Außerdem wurde der mögliche Haltepunkt an der Heinrich-Hertz-Schule kritisch kommentiert.

- keine Fragen/Anregungen der Teilnehmenden auf Moderationskarten

Station 6 (Herr Wiucha, Herr Eckebrecht, Herr Rothfuchs, Frau Rostock)

An den Stelltafeln zur Planungsvariante 6 wurde vorwiegend über die Gestaltung der Radverkehrsstreifen diskutiert. Außerdem erkundigten sich viele Teilnehmer nach den möglichen Auswirkungen dieser Variante auf den Baumbestand im Borgweg

Fragen/Anregungen der Teilnehmenden auf Moderationskarten:

- Verflechtung der zwei Autospuren nach Norden kürzer – mehr Platz für Räder und Busse
- Längere Bus- und Radspur nach Norden – Tempo 30 möglich
- Radfahrer: Vorbeifahrstreifen für direktes Linksabbiegen
- Für Radfahrer das Linksabbiegen erleichtern: Vorbeifahrstreifen und Aufstellfläche vor der Haltelinie

- Schutz- und ggf. Radfahrstreifen über die Knoten hinüber ziehen – mindestens aber direkt bis an den Knoten
- Fahrradparken auf der Mittelinsel Nähe U-Bahn-Eingang
- Variante 6: akzeptabel für blinde und sehbehinderte Schüler, wenn der nördliche Überlieger verschwindet! Tägl. fahren ca. 30 Schulbusse auf das Gelände des BZBS, Sichtbehinderung durch Überlieger – gefährlich!
- Beim Hinausfahren vom BZBS sind Radfahrer nur schwer zu erkennen, werden von Überliegern verdeckt!
- Einfädung vom Schutzstreifen Höhe Goldbekweg frühzeitig und deutlich kenntlich machen

Der Moderator leitet den letzten Teil des Workshops ein und bittet um Wortmeldungen.

Ein Teilnehmer schlägt vor, als weiteres Kriterium die Kosten mit aufzunehmen, um die Varianten aus finanzieller Sicht vergleichen zu können. Des Weiteren wolle er gern über Tempo 30 für alle Varianten abstimmen lassen.

Herr Schulze fragt ins Plenum, ob man mit dem Vorschlag einverstanden sei, bei allen Varianten Tempo 30 zu fordern.

Ein Teilnehmer äußert die Einschätzung, Variante 3 und 6 seien von der Ausrichtung der Haltestellen her identisch, der Unterschied liege nur in der Markierung für den Radverkehr – und wenn diese entfalle wegen Tempo 30, wären die beiden Varianten identisch.

[Widerspruch aus dem Plenum]

Herr Buck wirft ein, Tempo 30 alleine bringe noch keine bauliche Veränderung.

Ein Teilnehmer bittet um Erläuterung, ob es sich bei Variante 6 um eine Busspur handele, die die Radfahrer mitbenutzen dürften – oder ob man hier von einer Radverkehrsanlage sprechen könne.

Her Gerundt verweist auf die Straßenverkehrsordnung, die vorgebe, dass bei einer Zone 30 keine Fahrbahnmarkierung aufgebracht werden dürfen.

Eine Teilnehmerin äußert, sie habe die Planung so verstanden, dass in Variante 6 die Fahrbahn breiter werde und somit – ob mit oder ohne Markierung – mehr Platz für die Verkehrsteilnehmer gegeben sei.

Ein Teilnehmer ergänzt, eine „Zone 30“ setze voraus, dass mehr als eine Straße einbezogen seien. Am Borgweg käme „Tempo 30“ in Frage, dabei sei eine kombinierte Spur für Fahrräder und Busse zulässig.

Ein Teilnehmer meint, man solle eher darüber sprechen, ob man Tempo 30 wolle – unter der Prämisse, dass man sich damit die Möglichkeit von Markierungen oder Schutzstreifen nicht verbaue.

Herr Buck antwortet, Tempo 30 sei für ihn unabhängig von Varianten. Bei einer Tempo-30-Zone seien Markierungen nicht zulässig; sofern es sich nur um eine örtliche Geschwindigkeitsbeschränkung handele, wären Markierungen möglich.

Herr Schulze fragt ins Plenum, ob man Tempo 30 – keine Zone 30 – im Borgweg bevorzuge.

Herr Buck merkt an, über Tempo 30 könne man abstimmen; dies bedeute aber nicht, dass am Borgweg nichts baulich verändert werde, denn man werde den Bereich in jedem Fall barrierefrei gestalten.

Ein Teilnehmer äußert den Eindruck, der Antragsteller versuche, mit dem Antrag auf Vorabstimmung Varianten auszuschließen, das finde er nicht in Ordnung. Bei einer Tempo-30-Zone seien Markierungen

nicht mehr möglich. Es gebe zumindest zwei verschiedene Rechtsauffassungen, was Tempo 30 bedeute. Wie könne man in dieser Situation über Tempo 30 abstimmen?

Herr Schulze geht auf den Einwand ein und bittet um Abstimmung darüber, ob die Teilnehmenden zum Thema Tempo 30 abstimmen möchten. Acht Personen möchten abstimmen, deutlich mehr möchten gern erst beim nächsten Mal das Thema weiterbehandeln.

Ein Teilnehmer berichtet mit Bezug auf den Bus-Ein- und Ausstieg auf der U-Bahn-Seite, es sei bei einem Gespräch in der Blindenschule Ende 2016 deutlich geworden, dass auch die blinden und sehbehinderten Nutzerinnen und Nutzer des Bildungszentrums den Ein- und Ausstieg auf der U-Bahn-Seite im Sinne der Barrierefreiheit für erforderlich halten.

Eine Teilnehmerin geht auf den Vorschlag ein, auch die Kosten bei der Bewertung der Varianten einzubeziehen. Vorerst gehe es ihrer Meinung nach darum, wie der Platz sinnvoller gestaltet werden könne. Die momentane Situation sei für viele nicht gut. Barrierefrei sei zwar teuer, müsse aber in jedem Fall berücksichtigt werden.

Ein Teilnehmer unterstützt diese Aussage: Barrierefreiheit sei Menschenrecht.

Herr Hansen geht auf die Kostenthematik ein: Man betrachte im Rahmen der Busbeschleunigung den gesamten Straßenraum ganzheitlich. Die jetzigen Radwege seien nicht in Ordnung und nicht benutzungspflichtig, man würde also die Nebenflächen auch erneuern und die Radwege aufheben, egal welche Variante ausgewählt werde. Wenn der Asphalt der Fahrbahnen beschädigt sei, würde man auch diesen erneuern, egal welche Variante ausgewählt werde. Es gehe im Endeffekt um geringfügige Kostenunterschiede, abgesehen von Variante 6, die durch das Anfassen der Bordsteine etwas teurer wäre. Wenn man in den Straßenraum eingreife, wolle man das vernünftig tun, um nicht nach kurzer Zeit neu beginnen zu müssen.

Eine Teilnehmerin merkt an, sie verstehe es so, dass das Plenum sich möglichst für eine Variante entscheiden solle; bei drei von vier Varianten seien die Rahmenbedingungen aber noch nicht abschließend geprüft. Sie würde daher bevorzugen, die Auswahl erst in der nächsten Sitzung zu prüfen.

Herr Rothfuchs erwidert, es sei richtig, dass derzeit noch nicht alles geklärt sei – das sei normal in solchen Planungsprozessen. Es sei durchaus richtig darüber nachzudenken, was ausgeschlossen werden könne. Sollte bei den Baumuntersuchungen festgestellt werden, dass die Varianten 5 und 6 nicht machbar seien, habe man nur noch zwei Varianten übrig. Man könne den Prozess nicht immer weiter hinausschieben und abwarten, bis alles geklärt sei.

Ein Teilnehmer regt an, Variante 5 mit Variante 1 zu kombinieren. Man könne über Variante 1 mit anderem Busverkehr nachdenken. Aus seiner Sicht sei Variante 1 nicht zu Ende gedacht.

Ein Teilnehmer entgegnet, die beiden Varianten würden sich widersprechen. Wenn man bei 1 auch die Überlieger außerhalb des Borgwegs ansiedele, würde der betriebliche Ablauf hier ebenfalls mit zwei Minus bewertet werden.

Ein Teilnehmer spricht sich für Variante 6 aus und – sollte diese aufgrund des Baumgutachtens ausgeschlossen werden – sei die Variante 3 zu wählen. Er schlägt vor, die beiden Varianten in der Abstimmung zu koppeln: wenn 6 nicht machbar sei, solle 3 favorisiert werden.

Ein Teilnehmer kommt zurück auf die mögliche Kombination von Variante 1 und 5: Wenn die Überlieger in Variante 1 entfielen, werde aus Minus eine Null wie in Variante 5. Bei der Option für 24-m-Bus-Überlieger werde ebenfalls aus Minus eine Null – was Variante 1 wesentlich verbessern würde.

Ein Teilnehmer ist der Auffassung, bei Variante 1 und 5 sei egal, wo die Überlieger platziert werden – er finde die Position der Fußgänger-Ampel falsch. Aus seiner Sicht würde niemand hier stehen bleiben, der noch seine Bahn bekommen möchte. Der Verkehr würde sich stattdessen noch mehr stauen. Die Varianten 3 und 6 seien die einzig sinnvollen: mit Bussen auf einer Seite und ohne Ampel.

Herr Schulze schließt die Rednerliste und bittet abschließend um ein Meinungsbild: Alle Teilnehmenden haben jeweils drei Punkte, die sie frei auf die Varianten verteilen könnten – so dass sie die Planer mit Meinungsbild – Stand heute – nach Hause gehen können.

[Varianten-Bewertung: Die Varianten 6 und 3 erhalten die meisten Punkte.]

Bewerten Sie die verschiedenen Varianten: Welche Aspekte sind Ihnen am wichtigsten?
Bitte vergeben Sie Punkte für Ihre Favoriten: Sie können 3 Punkte frei verteilen.

	1a	1b	2	3	4	5	6	keine	Enthaltung
Anwohner		••••		•••••		••••	••••••••	•	
Gewerbe				•••••		••••	••••••••		
Einrichtungen							••••••••		
Interessenvertretungen				••••			••••••••		
Politik		••		•••			••••		
Verwaltung							•••••		
Sonstige ...						•	•••••		

Herr Schulze bittet Herrn Rothfuchs um eine erste Rückmeldung zum Meinungsbild und um die Schlussworte von Herrn Buck und Herrn Hansen. Er dankt allen Anwesenden für die tiefgehende Diskussion. Der Moderator verabschiedet sich und wünscht guten Heimweg.

Herr Rothfuchs fasst zusammen, er habe das Votum nicht so eindeutig erwartet. ARGUS nehme die Varianten 6 und 3 mit und werde diese weiter vertiefen. Er wünscht allen einen guten Nachhauseweg.

Herr Buck schließt sich an: Er sei glücklich mit der Wahl. Es wäre schwieriger, wenn die gewünschte Variante schwierig umsetzbar sei – hier seien schöne Lösungen favorisiert worden. Er dankt den Teilnehmenden.

Herr Hansen bestätigt, das Ergebnis sei sehr eindeutig. In den nächsten Wochen werde das Baumgutachten erstellt, so dass man bald zu weiteren Ergebnissen kommen werde. In etwa drei Monaten werde man sich zur Abschlussveranstaltung wiedertreffen. Er dankt dem Plenum herzlich auch für den guten Umgang miteinander, wünscht einen guten Heimweg und schönes Wochenende.

Ein Teilnehmer bedankt sich im Namen des Seniorenbeirats für die Veranstaltung und dafür, dass die Planungen noch nicht vorgefertigt seien und die Bürgerinnen und Bürger eine echte Mitsprache hätten.

Superurban, 15.02.2017