

Beteiligungsverfahren „Borgweg-Dialog“ – Senatsprogramm Busbeschleunigung

Protokoll der Auftaktveranstaltung

am 15.07.2016, 18.30 bis 20.30 Uhr

(Infomarkt ab 17.30 Uhr)

in der Epiphaniienkirche, Großheidestraße 44

Anwesende:

- Carsten Buck, Projekt Busbeschleunigung, 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
 - Christian Schulz, SUPERURBAN (Protokoll)
 - Thomas Schulze, Moderator
- rund 75 Teilnehmerinnen und Teilnehmer



Carsten Buck vom LSBG begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Auftaktveranstaltung zum Beteiligungsverfahren „Borgweg-Dialog“ und stellt die anwesenden Projektpartner vor.



Thomas Schulze (Moderator) begrüßt die Anwesenden und weist darauf hin, dass er nicht Teil des LSBG, der Verwaltung oder der Politik sei, sondern als neutraler, allparteilicher Moderator die Veranstaltung leite. Zu seinen Aufgaben zähle, den Ablauf zu organisieren und dafür zu sorgen, dass alle mit ihren Anliegen zu Wort kommen können.

Der Moderator stellt den Ablauf des Abends vor (siehe PDF der Präsentation, Folie 3). Er weist darauf hin, dass die Veranstaltung protokolliert werde und dass Fotos zur Dokumentation gemacht werden. Außerdem seien auf den Stühlen Fragebögen des LSBG ausgelegt, die die Anwesenden gebeten werden auszufüllen. Der LSBG möchte damit erheben, wie die Veranstaltung bei den Teilnehmenden angekommen sei. Herr Schulze bittet die Anwesenden darum, während der Veranstaltung einen freundlichen Umgang miteinander zu pflegen. Das sei besonders dann wichtig, wenn es – wie bereits in der Vergangenheit bei anderen Projekten der Busbeschleunigung – unterschiedliche Meinungen und Interessen gebe. Er übergibt das Wort an Herrn Buck (LSBG).

Herr Buck erläutert zu Beginn das Beteiligungsverfahren, das dem „normalen“ Planungsverfahren vorgelagert ist. Normalerweise überlege man sich bei der Verkehrsplanung zunächst, was man machen oder ändern könne, erstelle dann einen Plan und verschicke diesen – die sog. Verschickung. Daraufhin geben Behörden, Verbände und Institutionen ihre Stellungnahmen ab, mithilfe derer man dann einen möglichst guten Kompromiss entwickle. Nach mehreren möglichen „Schleifen“ gebe es den Beschluss, der anschließend umgesetzt werde. In Fall des Borgwegs ziehe der LSBG ganz bewusst das Beteiligungsverfahren vor die formelle Planung.

Im Folgenden erläutert Herr Buck den Begriff „Busbeschleunigung“: Der Anlass dieses Senatsprogramms sei etwas für den ÖPNV zu tun. Am Borgweg mit der Endhaltestelle für die Linie M6 und der Verknüpfung zur U-Bahn seien bereits Aspekte aufgefallen, die nicht optimal seien, bspw. Querungsmöglichkeiten vom haltenden Bus zur U-Bahn. 2013 habe es dazu bereits eine Machbarkeitsstudie gegeben, die verschiedene Varianten aufzeigte, letztlich aber nicht zu einer Vorzugsvariante geführt habe. Diese Studie werde nicht weiter verfolgt und sei auch nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Der LSBG habe bisher noch keine Planungen für den Borgweg angefertigt. Man wolle diese mit den Bürgerinnen und Bürgern gemeinsam entwickeln. Das beziehe nicht nur den Busverkehr ein, sondern die Verkehrssituation in Gänze, also bspw. auch den Radverkehr. Nichts desto trotz sei der Anlass und auch die Aufgabe, hier etwas für den ÖPNV zu tun.

Busbeschleunigung sei der Name des Programms. Dahinter stecke aber mehr, als dass die Busse schnell fahren: zum Großteil Maßnahmen wie der barrierefreie Um- und Ausbau der Haltestellen, um diese auch für Menschen mit Einschränkungen zugänglich zu machen, außerdem Unterstände, Fahrkartenautomaten, neue Technik, die Verkehre erkenne und so effektiver abwickeln könne. Vor allem für viele Institutionen am Borgweg spiele Barrierefreiheit eine große Rolle, das sei ein Grund für die heutige Veranstaltung. Die Reduzierung des Begriffes „Busbeschleunigung“ auf die Schnelligkeit – die häufig auch durch die Medien vorgenommen werde – treffe den Umfang des Maßnahmenpakets nicht.

Herr Buck betont den offenen und aktiven Charakter des Beteiligungsverfahrens. Heute werde vor allem informiert, um allen einen einheitlichen Wissensstand zu geben. Es werde auch noch eine Phase der aktiven Mitarbeit geben. Herr Buck bittet die Anwesenden, sich und das, was sie von dem Ort wissen, einzubringen. Ihr Wissen als „Experten vor Ort“ sei ein großer Schatz. Zusammen eine Lösung zu finden, die für alle als Kompromiss tragbar ist, sei sein Wunsch.

Im Anschluss an das Beteiligungsverfahren und die Planungen werden die Pläne verschickt und vom zuständigen Ausschuss beschlossen. Wenn im Beteiligungsverfahren eine vernünftige Variante entwickelt werde, werde dieser in der Regel auch gefolgt. Es wäre aber falsch zu sagen, dass alles, was hier beschlossen werde – bspw. eine Autobahn für Luftkissenboote – auch so gebaut wird. Herr Buck übergibt an Frau Dr. Lange (LSBG).

Fr. Dr. Lange stellt den Ablauf des Borgweg-Dialogs vor. Im ersten Schritt habe der LSBG begonnen, Gespräche vor Ort zu führen. Diese seien nicht abschließend und nicht repräsentativ. Es gehe vor allem darum, die Situation vor Ort besser kennen zu lernen – daher wurden Gespräche mit verschiedenen Institutionen vor Ort geführt, mit den politischen Bezirksfraktionen und mit behördlichen Vertretern. Das Ziel war es, noch besser kennen zu lernen, wie die Situation vor Ort wahrgenommen wird. Zusätzlich habe eine Passantenbefragung stattgefunden, auch diese sei nicht repräsentativ gewesen, habe aber das Stimmungsbild komplettiert und Ideen und Wünsche für die Umgestaltung des Borgwegs zusammengetragen.



Die heutige Veranstaltung markiere den offiziellen Auftakt zum Prozess. Man werde weiterhin zwei Workshops durchführen. Im ersten Workshop Anfang Oktober sollen gemeinsam Lösungswege erörtert werden. Gemeinsam mit den Anwesenden wolle man Optionen für den Borgweg erarbeiten, Konfliktpunkte und Überschneidungen benennen und erörtern, wie man zu einer Kompromisslösung kommen könne.

Im Verlauf des Workshops bzw. daran anschließend werden verschiedene Planungsvarianten entwickelt werden. Dann werde man sich in einem zweiten Planungsworkshop der Bewertung widmen. Die

Planungsvarianten sollen diskutiert und bewertet werden, um herauszufinden, welche Varianten aus welchen Gründen den Teilnehmenden zusage und welche nicht.

Gegen Ende 2016 oder Anfang 2017 werde es eine Abschlussveranstaltung geben, bei der die Variante, die aus diesem Verfahren entstanden sein wird, noch einmal öffentlich vorgestellt werde. Diese Variante werde dann in den formellen Planungs- und Entscheidungsprozess einfließen. Je besser diese Variante sei, desto größer sei die Chance, dass sie zu einem Großteil übernommen und zu einem späteren Zeitpunkt auch realisiert werden könne. Im Beteiligungsverfahren liege dennoch keine letzte Entscheidung.

Im Folgenden stellt Frau Dr. Lange die Ergebnisse der Gespräche vor Ort vor und bedankt sich vorab bei ihren Gesprächspartnerinnen und Gesprächspartnern für ihre Unterstützung und die spannenden Informationen.

Der LSBG habe von April bis Juni 2016 insgesamt 23 Gespräche geführt, um viele verschiedene Informationen zu bekommen und ein möglichst komplettes Bild zu erhalten. Die Gespräche seien stichwortartig protokolliert worden. Man habe die Gespräche unter zwei Leitfragen gestellt:

1. Wie wird im Moment die Situation vor Ort eingeschätzt – insbesondere mit Blick auf den Busverkehr?
2. Welche Wünsche bestehen hinsichtlich des Borgwegs (auch hier wieder besonders mit Blick auf den Busverkehr)?

Es sei auch hier wichtig zu betonen, dass das keinesfalls repräsentativ sei, sondern erste Eindrücke seien, um ein besseres Gefühl für die Situation zu bekommen. Umso wichtiger sei der Input der Teilnehmenden heute Abend hier sowie bei den folgenden beiden Workshops. Das Gleiche gelte auch für die Passantenbefragung.

Insgesamt seien folgende Themenfelder in den Gesprächen berührt worden:

- der Busverkehr,
- der Radverkehr,
- die Gehwege,
- die Parksituation,
- die Bäume,
- die Barrierefreiheit.

Ein ganz zentraler, häufig genannter Punkt sei die problematische Querung zwischen Bus und U-Bahn. Beim Radverkehr erschienen mehrere Punkte wichtig: die zu schmalen Radwege, die häufigen Konfliktsituationen zwischen Radverkehr und Busfahrgästen oder allgemein den FußgängerInnen sowie also das wilde Abstellen von Fahrrädern.

Zum Autoverkehr sei häufiger berichtet worden, dass die Verkehrsräume etwas überdimensioniert, also etwas zu groß sind und es häufig Staus in Richtung Innenstadt gibt. Die Gehwege werden oft als zu schmal wahrgenommen.

Die Bäume werden als Hinführung zum Stadtpark gesehen und hätten deshalb einen sehr hohen Wert. Gleichzeitig sei darauf hingewiesen worden, dass die Bäume unter einem hohen Parkdruck leiden. Beim Parken sei vor allem auf das wilde Parken auf der Mittelinsel hingewiesen worden.

Zum Thema „Ideen und Wünsche“ sei häufig genannt worden, den Radverkehr auf die Straße zu verlegen. Zudem sei es vielen darum gegangen, die Bäume zu erhalten. Außerdem solle das Parken auf den Mittelinseln neu geordnet werden. Es sei auch mehrfach davon gesprochen worden, die Metrobuslinie M6 bis Alsterdorf zu verlängern. Außerdem sei gewünscht worden, den Busverkehr auf die eine und den Autoverkehr auf die andere Straßenseite zu verlegen und einen Zebrastreifen zur Querung für die Busfahrgäste anzulegen. Im Sinne der Barrierefreiheit sei gewünscht worden, die Bushaltestellen mit einem akustischen Signal auszustatten. Es gebe weitere Punkte, die auf dem Plakat [Infomarkt] zu finden seien. In der Präsentation seien nur die am häufigsten in den Gesprächen genannten Aspekte erwähnt worden. Frau Dr. Lange gibt das Wort an Frau Rostock (SUPERURBAN).

Rückfrage eines **Teilnehmers**, was mit Ausstattung der Haltestellen mit akustischen Signalen gemeint sei.

Fr. Dr. Lange erklärt, das seien Ansagen, die Menschen mit Sehbehinderungen vermitteln, wann welcher Bus komme bzw. abfahre.

Frau Rostock erläutert den Ablauf der Passantenbefragung: An vier Terminen à vier Stunden im Juni und Juli habe man einem Informationstand am U-Bahnhof Borgweg betreut, davon drei unter der Woche – zweimal an einem Nachmittag, einmal vormittags – sowie ein Termin an einem Samstagnachmittag.

Die Stimmung am Stand sei sehr positiv gewesen, die Menschen sehr aufgeschlossen für die Informationen und bereit, Hinweise zu geben. Vielfach habe man die Rückmeldung erhalten, dass die Bürgerinnen und Bürger es als positiv empfinden, vor Beginn der Planung mit einbezogen zu werden. Insgesamt seien rund 170 Gespräche am Stand geführt und rund 185 Fragebögen ausgefüllt worden.

Ziel des Einsatzes vor Ort sei gewesen, die Menschen über das Beteiligungsverfahren zu informieren und Anregungen für die Umgestaltung zu sammeln.

Es habe auch vereinzelte Rückmeldungen gegeben, dass am Borgweg nichts verändert werden müsse.

Auf dem Fragebogen seien vier Leitfragen gestellt worden:

- Was stört an der aktuellen Situation der Bushaltestellen im Borgweg?
- Was stört an der allgemeinen Verkehrssituation im Borgweg?
- Was soll erhalten bleiben?
- Ideen und Wünsche für eine Umgestaltung

Frau Rostock erklärt, sie werde nur die am meisten genannten Punkte vorstellen – auch auf dem Infoposter Plakat seien nur die Aussagen wiedergegeben, die mehr als einmal vorkamen. Die vollständige Auswertung mit allen Aussagen werde in Kürze auf www.via-bus.de eingestellt werden.

Viele Ergebnisse seien nahezu deckungsgleich mit den Ergebnissen der Gespräche, die Frau Dr. Lange geführt hat:

Was stört an der Situation vor Ort?

- Querung vom Bus Ein- und Ausstieg zur U-Bahn (71 Personen)
- häufige Konflikte zw. Radfahrenden und wartenden Fahrgästen (61)
- Radwege (zu schmal, undeutlich markiert, unübersichtlich) (58)
- zu wenig Fahrradstellplätze (14)
- zu viele Pkw-Stellplätze auf der Mittelinsel/ wildes Parken (13)
- zu wenig Pkw-Stellplätze (8)
- Fußwege zu schmal (8)

Was soll erhalten bleiben?

- Bäume (95)
- Parkplätze (39)
- Mittelstreifen (mit Baumbestand und Parkplätzen) (6)
- Müllsammelstation (Papier-/Glascontainer) (4)
- Radwege (3)
- Historisches Brückengeländer (3)

Ideen und Wünsche

- Querungshilfe von der Bushaltestelle zur U-Bahn (z. B. Zebrastreifen, Ampel) (29)
- Radweg auf die Straße verlegen (29)
- mehr Fahrradstellplätze (13)
- weniger Pkw-Stellplätze/Mittelinsel Pkw-frei machen (15)
- zusätzlicher U-Bahn-Aufgang auf der östlichen Seite (11)
- Mittelinsel mit Bänken, Grün u. ä. aufwerten (8)
- mehr Pkw-Stellplätze (8)
- Reduzierung auf eine Fahrspur für Pkw (7)
- StadtRAD-Station am U-Bahnhof (7)
- Radwege verbreitern (6)
- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h (6)

Herr Schulze eröffnet die Fragerunde.

Ein **Teilnehmer** fragt nach, an welchen Wochentagen und zu welcher Uhrzeit die Befragungen stattgefunden haben.

Antwort: Die genauen Termine lauteten: Dienstag, 27.6.2016, 15 bis 19 Uhr |

Donnerstag, 29.6.2016, 8 bis 12 Uhr | Samstag, 2.7.2016, 14 bis 18 Uhr | Montag, 4.7., 15 bis 19 Uhr

Eine **Teilnehmerin** möchte wissen, ob die die Zahlen in Klammern Prozent-Angaben seien.

Antwort: Die Zahl gibt an, wie viele der Befragten diese Aussage gemacht haben (absolute Zahlen).

Ein **Teilnehmer** merkt an, dass durch die zeitliche Legung der Infostand-Termine „immer nachmittags von 14 bis 18 Uhr“ die Befragungsgruppe ja schon vorselektiert sei. Wenn man die Anwohner erwischen wolle, die dort keine Parkplätze finden, seien die noch nicht zuhause (Parkplatzproblem ab 20 Uhr). Tendenziell sei klar, dass nachmittags nur die Probleme der Radfahrer und Fußgänger erfasst werden können. Er fragt, wie man die andere Passantengruppen oder auch Bürger beteiligen wolle, die vielleicht ganz andere Probleme haben, aber nachmittags nicht vor Ort seien.

Fr. Dr. Lange bestätigt, dass für Passantenbefragungen die Definition des Zeitraums immer entscheidend sei. Die Teilnehmenden des heutigen Abends haben die Gelegenheit, die stichprobenartig gesammelten Argumente mit ihren Sichtweisen zu ergänzen. Es bestehe explizit die Möglichkeit, in den Workshops mitzuwirken, um das, was dort dargestellt wird, zu ergänzen. Man werde die Hinweise mitnehmen, um daraus zu lernen und ggf. etwas anders zu machen, wenn das bisherige Vorgehen so noch nicht ausreichend sei.

Herr Schulze gibt den Hinweis, dass das Thema Parkdruck im Beitrag von ARGUS folge.

Eine **Teilnehmerin** berichtet, sie habe am Infostand die Parkplatzsituation auf dem Mittelstreifen angesprochen. Früher habe man sein Auto kurz dort abstellen können, um jemanden vom Bahnhof abzuholen. Heute seien die Parkplätze in ganzer Front unentwegt von Anwohnern belegt. Man habe nie eine Chance, dort einen Parkplatz zu kriegen, das müsse dringend geändert werden.

Eine **Teilnehmerin** bezieht sich zum Thema Barrierefreiheit auf die PLAST 10 (*Planungshinweise für Stadtstraßen in Hamburg*), nach denen die neuen Übergänge danach gebaut werden sollen (Bürgersteig dann 3 cm hoch als Widerstand für den Blindenstock – störend für Rollatoren oder für Rollstuhlfahrer). Das Problem habe es auf der Uhlenhorst oder am Mühlenkamp gegeben. Sie bittet darum, das Augenmerk auf dieses Problem zu richten.

Ein **Teilnehmer (Mitglied des Seniorenbeirats)** stellt richtig, dass PLAST 10 jetzt nicht mehr die 3 cm vorsieht, sondern eine 0-cm-Absenkung für Rollatoren und 6 cm für den Gangstock für die Blinden. Das bedeute überall eine geteilte Querung, die berücksichtigt, was seine Vorrednerin gefordert habe. In den aktuellen PLAST 10 sei eine klare Trennung vorgenommen worden, um auch Konflikte bspw. mit Radfahrern zu vermeiden. Denn die Rollstühle und Rollatoren seien immer über die Radwege gefahren, weil die Radwege natürlich eine Null-Absenkung haben.

Ein **Teilnehmer** erkundigt sich zur Umfrage, ob diese im November noch einmal durchgeführt werden, wenn nicht so viele Radfahrer unterwegs seien.

Frau Dr. Lange antwortet, im November werde der zweite Workshop stattfinden. Dann könne man überlegen, ob das sinnvoll ist oder nicht. Eine abschließende Antwort könne sie derzeit nicht geben, nehme den Hinweis aber zur Kenntnis.

Eine Anwohnerin im Borgweg fragt, wie die Auswahl der Passanten bei der Befragung zustande gekommen sei. Als Autofahrerin und insbesondere als Berufstätige fühle sie sich da vernachlässigt, weil bei den Ergebnissen der Befragung die Interessen der Autofahrer gar nicht berücksichtigt worden seien. Als Autofahrerin komme sie oft nur mit einem blauen Auge davon, wenn die Fußgänger hektisch über die Straße in Richtung Bus springen. Das schiebe sie auch der falschen Verkehrsplanung zu. Bei dem Gefahrenpotential müsse gerade unter Berücksichtigung der sehbehinderten Menschen für eine höhere Verkehrssicherheit gesorgt werden.

Herr Schulze übergibt das Wort an Konrad Rothfuchs (ARGUS).

Herr Rothfuchs erklärt, er werde die Anforderungen und die ersten Verkehrs-Beobachtungen vor Ort vorstellen. Diese werde ARGUS ergänzen um die Erfahrungen aus der heutigen Präsentation und der Aspekte, die in den nächsten Monaten noch gesammelt werden, um anschließend mit den Bürgerinnen und Bürgern Varianten erarbeiten zu können.



Er werde anhand der Folien auch einige

Grundlagen der Verkehrsplanung erläutern, z. B. welche Abhängigkeiten vorhanden seien. Wichtig sei, dass der Borgweg mit dem Stadtpark gedacht und geplant werde. Die Baumstellung schaffe einen grünen Stadtraum und eine Hinführung zum Stadtpark, geplant von Schumacher. Im Folgenden geht Herr Rothfuchs auf den Plan ein.

Das östliche Geländer der Brücke stehe unter Denkmalschutz. Außerdem stehe der U-Bahnhof und die U-Bahn-Trasse im Ensembleschutz. Das bedeute, dass auch jede nicht genehmigungspflichtige Änderung mit dem Denkmalschutzamt abgesprochen werden müsse.

Herr Rothfuchs erklärt die Bus-Situation mit Haltestellen und Überliegerplätzen. „Überlieger“ bezeichne die Bereiche, wo die Busse Pause machen bzw. warten. Der betreffende Bereich im Borgweg sei deshalb auch für die Busfahrer attraktiv, weil hier eine Toilette für sie ist, die sie in der relativ kurzen Pause nutzen können.

Die Wegebeziehung des M6er zur U3 müsse als Gefahrenstelle gesehen werden, aber nicht als Unfallhäufungsstelle.

Interessant am Borgweg seien die physischen Beschränkungen beim Verkehr. Busse, LKW und PKW haben feste Breiten, so dass man hier über Raumansprüche, aber immer auch über die damit verbundenen Zwänge sprechen müsse.

Beim Fußverkehr sei die Querung ein wichtiges Moment. Man müsse das ganze Umfeld mit Schule, Bildungszentrum für Blinde und Sehbehinderte (BSBZ) und Cafés etc. berücksichtigen, auch den Weg in die Jarrestadt und zum Studentenwohnheim. Die vorhandenen Gehwege seien sehr, sehr eng. Auch die Radwege seien mit 80 cm besonders schmal. Außerdem komme man als Radfahrer besonders stark in Konflikt mit den wartenden und kreuzenden Personen. Für die Planung seien Bewegungsräume zu berücksichtigen, in denen man sich als Fußgänger wohlfühle und 20 cm Abstand zum anderen halten können. Das gebe auch Hinweise darauf, was bei der Querung zum Bus zu berücksichtigen sei: ob z. B. ein Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“) oder eine Lichtsignalanlage (Ampel) erforderlich wären, oder ob es vielleicht „auch so“ gehe.

Im Borgweg gehe es derzeit gerade noch „auch so“ aufgrund der Pulkwirkung an den Ampelanlagen am Südring und am Wiesendamm. Durch sie entstünden immer wieder Lücken im Pkw-Verkehr, in denen der Fußgänger die Straße überqueren könne. Das ziehe aber auch die Gefahrenstelle bzw. das Empfinden dieser Gefahrenstelle nach sich.

Eine **Teilnehmerin** merkt an, das Schlimmste sei die zweispurige Fahrbahn. Die große Gefahr seien Autos, die versuchten, in die Busspur zu fahren. Darauf sei der Passant nicht eingestellt.

Herr Rothfuchs bittet darum, diese Beobachtung für die Szenarien in der nächsten Runde mitzunehmen. Beim Radverkehr gebe es einen immensen Bedarf an Abstellmöglichkeiten. Seiner Einschätzung nach liege das auch an der Nähe zur Jarrestadt. Den Borgweg könne man von dort in 5 bis 15 Minuten erreichen. Da werde sich kurz aufs Fahrrad geschwungen und das Rad dort stehengelassen. Es gibt eine Bezirksveloroute, die hauptsächlich den Stadtpark anbindet. Hier stelle sich die Frage, wie für die nächste Variante der Radverkehr geführt werde.

Zum ruhenden Verkehr habe ARGUS eine Erhebung gemacht: Es gebe in dem Planungsgebiet rund 120 Parkplätze, davon rund 70 bis 80 auf der Mittelinsel. Man habe durch eine Beobachtung in unterschiedlichen Intervallen erhoben, wer dort wie parkt. Wer bspw. um drei dort steht und um neun Uhr nicht mehr, sei per Definition Anwohner. Wer um neun Uhr dort steht und um 14 Uhr auch noch, aber um 18 Uhr nicht mehr, sei sicher ein Beschäftigter, der entweder im Umfeld arbeitet oder die U-Bahn benutzt hat. 21 Uhr gebe Hinweise auf Aktionen im Umfeld. Die Erhebung um drei Uhr zeigt dann, wer die ganze Zeit dort gestanden hat. Diese Hinweise zeigen, dass dort sehr viele immer sehr lange stehen. Viele stellen ihr Auto dort, wenn sie einen Parkplatz gefunden haben, auch lange ab.

Eine **Teilnehmerin** gibt zu bedenken, dass auf eine Wohnung drei Autos kämen.

Herr Rothfuchs zeigt und erläutert die grafische Darstellung zur Erhebung der Nutzergruppen. Die Hauptnutzer der Parkstände seien Anwohner mit im Schnitt rund 50 geparkten Fahrzeugen. Hinzu kämen zwischen 9 und 21 Uhr Pendler (durchschnittlich rund 30) sowie Besucher (rund 40). Man sehe, dass die Belegung um 9 Uhr nach unten gehe, um 14 Uhr noch weiter, und anschließend wieder steige. Gegen 18 Uhr – und das sei das einzige Mal – komme man unter 100 Prozent Auslastung. Zu allen übrigen Zeiten seien die Parkstände immer über 100 Prozent ausgelastet, man stehe also oft illegal. Auch um drei Uhr

seien mehr Autos abgestellt, als Parkflächen vorhanden sind. Es gebe vor Ort also einen sehr hohen Parkdruck, wobei eine sehr große Gruppe Bewohner und Bewohnerinnen seien.

Zum fließenden Verkehr werde man sicherlich noch Situationsbeschreibungen von Nutzerinnen und Nutzern vor Ort bekommen. Daran werde ARGUS für die Bewertung der Varianten später auch prüfen, ob die Situation leistungsfähig sei.

In einem Schema stellt Herr Rothfuchs gegenüber, welche Raumerfordernisse im Borgweg gegeben sind und wie der heutige ca. 34 m breite Querschnitt des Straßenraums tatsächlich aussieht. Wenn Verkehrsplaner den Borgweg neu planen würden, wären ca. 40 Meter Breite nötig – das werde man sicher nicht planen, da hierfür die privaten Vorgärten in Anspruch genommen werden müssten und die Baumreihen nicht erhalten bleiben würden. Er wolle nur deutlich machen, dass alle Verkehrsfunktionen nebeneinander nur sehr schwer dort abzubilden seien werden und man eigentlich mehr Platz bräuchte.

Zum Abschluss zeigt Herr Rothfuchs eine Übersichtsgrafik mit für die Planung wichtigen Aspekten am Borgweg:

- der Baumbestand
- Fußgängerquerung
- Radverkehr
- Müllsammelstation
- Parkstände
- Überlieger
- Haltestelle
- Bike & Ride
- Barrierefreiheit
- Außengastronomie

Herr Schulze leitet die Rückfragerunde ein.

Ein **Teilnehmer** fragt mit Blick auf die älter werdende Bevölkerung, ob zukünftig weniger Stellplätze für Autos gebraucht würden und wie es sich mit Stellplätzen für die Radfahrer verhalte.

Herr Rothfuchs antwortet, die Erfordernisse bzw. Prognosen für die Fahrradstellplätze gebe die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation vor, die auch aufgrund der Haltestellen einschätze, wie viele Fahrradstellplätze dort erforderlich sein könnten.

Die grundsätzliche Frage hinsichtlich der Pkw-Stellplätze sei aus seiner Sicht: Wenn man am Borgweg 200 Stellplätze schaffen würde, wären die auch voll, weil alle umliegenden Quartiere auch unter Parkraumdruck stehen. In ganz Hamburg existiere Parkraumdruck. Er führt als Beispiel die „Lange Reihe“ an: Wer dort einen Parkplatz hat, will den nicht mehr aufgeben. Wer dauerhaft keinen finde, gebe irgendwann sein Auto auf. Die Gesamtprognose sei, dass der Verkehr in der Stadt ganz leicht abnimmt oder stagniert. Der motorisierte

Individualverkehr (Autos) nehme in der Stadt leicht ab. Im Großraum, den Ringen und auf der Autobahn nehme er weiterhin leicht zu.

Eine **Teilnehmerin** möchte wissen, ob angedacht sei, den Borgweg für Autos einspurig zu machen? Man hätte dann mehr Platz für die Radwege, die aktuell viel zu eng seien. Außerdem müsse man den Borgweg zur 30er Zone umgestalten. Das würde die Raser zum Langsamfahren zwingen und Fußgänger müssten dann auch weniger Angst haben.

Ein **Teilnehmer** lobt die anschauliche Darstellung der begrenzten Raumsituation am Borgweg bzw. der Konkurrenz zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern. Hier, wo der Bedarf an Parkplätzen größer sei als der vorhandene Platz, müsse seiner Meinung nach das Parkangebot gesteuert werden, um nicht zu Lasten der Fußgänger und Radfahrer zu gehen. Er fragt, ob überlegt werde, das über den Preis zu steuern, bspw. Anwohnerparken mit Berechtigungsausweis oder Parkplätze gegen Gebühr zu vermieten.

Ein **Teilnehmer (Vertreter der Volksinitiative „Stopp des Busbeschleunigungsprogramms“)** fragt, warum die Trassenführung der geplanten U-Bahnlinie U5, die laut Senatsbeschluss ja über den Borgweg führen solle, nicht bei den Planungen berücksichtigt werde? Es könne nicht sein, jetzt eine Planung ohne die U5 zu machen und in drei Jahren eine neue Planung mit der U5 zu beginnen.

Herr Trahms antwortet, die Machbarkeitsstudie für die U5 habe faktisch erst vor einer Woche begonnen, die Projektgruppe habe in der letzten Woche zum ersten Mal getagt. Es werde geprüft, ob die Linienführung der U5 technisch umsetzbar ist. Es gebe extrem viele Fragezeichen – insbesondere bei Details. Wenn man die U5 bei den Planungen für den Borgweg heute einbeziehen wolle, müsse man diese Details kennen, was faktisch unmöglich sei.

Das Busbeschleunigungsprogramm sei 2011 ins Leben gerufen worden, um die Zeit zu überbrücken, bis an den Stellen, an denen es besonders nötig ist, eine größere Lösung gefunden sei. Mit der Fertigstellung der U5 sei frühestens Ende der 2020er zu rechnen, so dass frühestens in 12 bis 14 Jahren nutzbare Planungsaussagen für den Borgweg vorliegen würden. Aufgrund der in den letzten 10 bis 15 Jahren kontinuierlich steigenden Fahrgastzahlen und der großen Nachfrage auf der Linie M6 müsse man in dem Überbrückungszeitraum der nächsten 15 Jahre die Busbeschleunigung umsetzen. Nach Fertigstellung der U5 erhalte auch die M6 eine neue Bedeutung.

Herr Schulze dankt Herrn Trahms und bittet Herrn Rothfuchs um Rückmeldung zu den beiden vorhergehenden Fragen zu den Themen Parkraum-Bewirtschaftung bzw. Einspurigkeit und Tempo 30.

Herr Rothfuchs antwortet, dies seien Themen, die für die Workshops aufgenommen werden müssten. Tempo 30 werde sicher Thema sein, unabhängig von einem späteren Beschluss der bezirklichen Gremien. Beim Vorschlag der Reduzierung auf einen Fahrstreifen müsse man Varianten aufzeichnen, um ein Gefühl für die jeweiligen Auswirkungen zu bekommen. Auch die Parkraum-Bewirtschaftung werde sicher diskutiert werden müssen. Anwohnerzonen gebe es derzeit in Hamburg nur im sehr urbanen Bereich, wie z. B. am Großneumarkt. Der Umgang mit Parkraum müsse gesamtstädtisch überdacht werden. Man müsse sich

jedoch fragen, ob Anwohnerparken helfe, wo der Parkraum bereits 110 bis 120 Prozent durch Anwohner ausgelastet sei.

Ein **Teilnehmer** möchte wissen, ob auch der Wiesendamm Gegenstand der Planung sei. Die Situation für Fahrräder zwischen dem Borgweg und der Polizeiwache sei noch nicht ideal. Es habe zudem einmal Überlegungen für zusätzliche Abbiegespuren aus dem Wiesendamm in den Borgweg gegeben, um die Kreuzung schneller frei zu bekommen – mit dem Ziel, den Bus um ein paar Zehntelsekunden zu beschleunigen. Er fragt, ob dies noch Gegenstand der Planung sei.

Herr Buck sagt, man könne nicht nur die westliche oder östliche Seite des Borgwegs anschauen. Die Frage nach dem Wiesendamm sei ebenso eine Detailfrage wie die zum ruhenden Verkehr. Hier gebe es Möglichkeiten, wie bspw. eine Ladezone, wo man kurz aussteigen könne. Diese Details seien das Schwierige bei der Planung „mit einem weißen Blatt“. Entweder stehe der LSBG da, als habe man sich noch keine Gedanken gemacht, oder als würde man schon mit fertigen Plänen kommen. Inwieweit der Wiesendamm einbezogen werde, hänge von den Ergebnissen des Beteiligungsverfahrens ab. Die Kreuzung werde sicherlich ein Bestandteil sein, auch die Ampelanlage. Es sei aber nicht konkret geplant, zusätzliche Spuren einzurichten. Im Workshop könne dann diskutiert werden, wie der enge Raum mit vielen Nutzungsansprüchen für alle gut nutzbar gemacht werden könne.

Ein **Teilnehmer** fragt Herrn Rothfuchs, ob die Verkehrsbeobachtung gezeigt habe, ob die Dauerparker eher Fremde oder Anwohner sind. Sei es ähnlich wie in der Langen Reihe: Wer einen Parkplatz gefunden habe, bleiben dauerhaft da stehen?

Herr Rothfuchs antwortet, das habe man nicht festgestellt. Die Autos werden nicht mit dem vollen Kennzeichen erfasst, da dies gegen den Datenschutz verstoßen würde. Es sei naheliegend, dass die große Masse Anwohner seien, wie in der Präsentation grafisch dargestellt.

Ein **Teilnehmer** ist der Auffassung, der Parkdruck werde seit Jahren politisch erhöht: zum einen durch die wegfallende Verpflichtung, für Neubauten Parkflächen zu schaffen, wie Tiefgaragen; zum anderen die Verteuerung des Park & Ride, das in zunehmend mehr Parkräumen Geld koste. Hier sehe er HOCHBAHN und Stadtplanung im Konflikt und glaube, das Problem müsse der Senat lösen. Man brauche in den Wohnquartieren mehr Parkplätze. Das ginge nur, indem bei Neubauten wieder Parkplätze geschaffen werden.

Einwurf einer **Teilnehmerin**, man habe um den Borgweg herum aber überall Altbauten.

Ihr **Vorredner** erwidert, es werde aber überall verdichtet und man werde die Autos nicht abschaffen können, zumal viele Leute berufstätig und vom Pkw abhängig seien.

Ein **Teilnehmer** sagt, er es leid, in solchen Veranstaltungen immer das Gejammer von Autofahrern zu hören. Es gebe in diesem Quartier viele Menschen ohne Auto. Diese müssen ertragen, dass die öffentlichen Räume

vom Blech dominiert werden. So sei es am Borgweg: Die vielen Stellplätze dominierten den Raum. Andere, die kein Auto benutzten, müssten damit umgehen und seien dadurch gefährdet. Er schlägt den Autobesitzern vor, sich einen Tiefgaragenstellplatz zu mieten.

Eine **Teilnehmerin** ergänzt, es seien ja auch einige Neubauten mit Tiefgaragen gebaut worden. Dort seien sicherlich noch Stellplätze zu mieten. Das koste aber Geld.

Eine **Teilnehmerin** schlägt eine fantasievolle Umplanung des Borgwegs vor: Der Mittelstreifen könne ein Durchgang zum Park sein, begrünt und durchgängig. Aktuell habe man den Wendebereich, der besonders gefährlich sei. Man könne den Mittelstreifen wie eine Allee durchlaufen lassen. Hier leben viele Menschen mit Behinderung oder Ältere, die Ruhepausen bei der Querung der Straßen bräuchten. Die Gestaltung der Mittelinsel könne etwas Neues umfassen, z. B. ein Brunnen. Dort könne man auch die Fahrradständer aufstellen.

Eine **Teilnehmerin**, Anwohnerin am Borgweg, berichtet, vor ihrem Haus blieben tagelang Autos an den gleichen Stellen stehen. Man solle vielleicht noch einmal genau erheben, wie groß der Parkdruck wirklich sei.

Ein **Teilnehmer** sagt, Herr Rothfuchs habe das Problem am Beispiel der Langen Reihe gut beschrieben: Man traue nicht dort wegzufahren, denn man wisse nicht, ob man wieder einen Parkplatz finde. Die Situation hier sei ähnlich. Er wolle an die einleitenden Worte von Herrn Schulze hinsichtlich eines freundlichen Umgangs miteinander erinnern: Wenn die Anwohner hier ihre Nöte, ihre Ängste loswerden, dann sei das kein Gejammer.

Ein **Teilnehmer (Regionalvorsitzender Fahrgastverband)** möchte den Fokus noch einmal auf die Umsteigesituation zwischen Bus und U-Bahn legen. Eine ideologische Diskussion zwischen Fahrrad und Auto sei aus seiner Sicht hier nicht zielführend.

Ein **Teilnehmer (Vertreter der Volksinitiative „Stoppt das Busbeschleunigungsprogramm“)** schlägt vor, ein Meinungsbild einzuholen, ähnlich wie am Mühlenkamp: Wie viele Leute bereit seien, für eine Umgestaltung Bäume fällen zu lassen, bzw. wie viele dafür seien, dass die Bäume, die hier am Borgweg stehen, erhalten bleiben. Sollen die Planungen grundsätzlich berücksichtigen, dass die vorhandenen Bäume erhalten bleiben? Oder seien Teilnehmer bereit, auf der Mittelinsel Bäume fällen zu lassen, z. B. für die Bushaltestellenbereiche. Ein Meinungsbild der heute Anwesenden zu diesem zentralen Punkt könne die Befragung ergänzen.

Ein **Teilnehmer** erwidert, er sei gegen ein Meinungsbild. Es gehe weniger um Meinungen, sondern es sollten zunächst Bedarfe, Wünsche und Vorstellungen erhoben werden. Man solle versuchen, auf sachlicher Ebene ein vernünftiges Konzept zu finden, das allen nützt. Es müsse zudem allen klar sein, dass nicht alle Interessen zu 100 Prozent durchgesetzt werden können. Auf der begrenzten Fläche werden nicht alle Soll-Bedarfe berücksichtigt werden können. Er plädiere eher für eine sachliche Auseinandersetzung jenseits von Meinungen.

Herr Buck antwortet, er glaube auch, dass für eine Abstimmung jetzt nicht der richtige Zeitpunkt sei. Der Input der Anwesenden werde aufgenommen, und man werde in einer späteren Phase an den Plan treten. Hier gegeneinander abzustimmen sei aus seiner Sicht nicht der richtige Zeitpunkt in dem Verfahren.

Eine **Teilnehmerin** berichtet, ihre Kinder gehen hier zur Grundschule. Sie bemängelt, dass bei vergleichbaren Planungen etwas für die Kinder getan werden solle, diese selbst aber nie zu ihrer Meinung befragt würden. Am Borgweg kämen sehr viele Kinder mit der U-Bahn zur Schule. Sie fragt, ob der LSBG auch in die Schulen gehe und die Schüler dazu befrage, was sie denken.

Frau Dr. Lange antwortet, man habe im Vorfeld ein Gespräch an der Heinrich-Hertz-Schule geführt. Es sei durchaus möglich zu überlegen, im weiteren Verlauf des Verfahrens gezielt ein Gespräch in der Schule zu führen. Momentan sei dies noch nicht eingeplant.

Eine **Teilnehmerin fragt in Hinblick auf die Verkehrsbeobachtung**, ob auch andere Gruppen von Verkehrsteilnehmenden gezählt werden sollen: Wie viele Fußgänger hier durchlaufen, wie viele Radfahrer hier fahren.

Herr Rothfuchs erläutert, ARGUS greife zunächst auf Datengrundlagen der Stadt Hamburg zurück. Zahlen zu Kfz gebe es immer, der Radverkehr werde zunehmend erhoben. Fußgängerzahlen erhebe man nur in besonderen Situationen, bspw. wenn an Engstellen überprüft werden müsse, ob die Menge der Fußgänger problematisch ist. Am Borgweg sei schon die Breite der Gehwege am unteren Ende. Hinzu komme die Beziehung zwischen Bus und U-Bahn – das sei kein primäres Mengenproblem. Die Fußgänger gehen hinter oder vor dem Bus und laufen dann noch über den Radweg, da seien Konflikte vorprogrammiert. Ob es 20, 25 oder 30 Menschen sind, sei für die Grundfrage nicht entscheidend.

Ein Teilnehmer gibt zu bedenken, dass an Bussen ein- oder aussteigende Fahrgäste oft nicht gesehen werden. Das sei immer ein Gefahrenpotential. Dazu solle man vielleicht mal eine Erhebung machen und auch für eine Verbesserung der Sicherheit dort sorgen.

Herr Rothfuchs erwidert, das genau sei das Ziel.

Eine **Teilnehmerin** schildert ihren Eindruck, dass hier bisher eine Interessengruppe völlig vernachlässigt werde: die Sehbehinderten, die den Borgweg nutzen. Sie frage sich, wie diese geschützt werden und wie sie durch diesen schwierigen Straßenverkehr kommen.

Herr Buck antwortet, das Thema sei auch Teil der Busbeschleunigung. Wo ein Gehweg erneuert werde, geschehe das nach PLAST 10. Den Straßenraum für Sehbehinderte begreifbar und sicher zu machen, sei hier selbstverständlich ein ganz großes Thema. Die weißen, geriffelten Kantsteine an neuen Haltestellen seien genau die Elemente, die hier sehr wichtig sind. Dazu käme die akustische Fahrtanzeige. Deshalb habe Frau

Dr. Lange auch mit den umliegenden Einrichtungen gesprochen. Die Erhöhung der Sicherheit sei hier ein ganz großes Anliegen und werde in jedem Fall berücksichtigt.

Ein **Teilnehmer** sagt, er habe vorgeschlagen, alle Haltestellen auf die Seite des Bahnhofs zu legen und die Überlieger auf der anderen Seite halten zu lassen. So könne man das unsägliche Kreuzen und Queren des Borgwegs grundsätzlich vermeiden. Die aktuellen Querungsstellen führen zu Fast-Unfällen und leider manchmal zu tatsächlichen Unfällen mit Personen. Man habe es zunehmend mit älteren Menschen zu tun, die mobil sind, und zwar nicht unbedingt immer mit dem Auto, sondern per Nahverkehr. Die Senioren würden ungern immer über die Straßen gehen, die Besucher der Blindenschule erst recht nicht. Dass diese über die Straße gehen müssten, um zum 179er Bus zu gelangen, sei ein absoluter Wahnsinn. Bei seinem Vorschlag könne man auch den Mittelstreifen auf der Brücke schließen und an dieser Stelle schön begrünen.

Ein **Teilnehmer** unterstützt den Hinweis zu einer neuen Busführung und bittet, diese Möglichkeit genauer zu prüfen. Mit dem Ausstieg des M6er auf der U-Bahn-Seite würde man ein großes Problem lösen. Der Bus müsse ohnehin wenden. Wenn die Haltebuchten ein wenig anders gestellt werden, wäre das eine Entlastung. Er glaube, dass alle Anwohner aufgrund der bisherigen Erfahrungen mit der Busbeschleunigung befürchteten, das Programm sei ein „Selbstläufer“ und die Umplanung ohnehin umgesetzt werden solle, weil der LSBG noch Gelder zur Verfügung habe. Er hoffe, dass am Ende nicht nur einzelne Gruppen bedient werden. Er glaube, dass alle Verkehrsteilnehmer Rücksicht aufeinander nehmen müssen und weder der Radfahrer, der Fußgänger noch der Autofahrer mehr Rechte habe. Wenn die Diskussion dazu beitragen würde, wäre das auch schon hilfreich.

Der Borgweg sei immer noch sehr schön, wenn man zum Stadtpark komme. Entscheidend dafür seien die Busse, die Alleeführung und die Straßenführung hin zum Stadtpark. Er unterstütze die Bitte, ein Meinungsbild einzuholen – die Bäume seien hier nicht anwesend. Er befürchte, dass hier eine Interessengruppe sich durchsetzt und Baumfällungen durchsetzt, und bittet um eine Lösung mit Erhalt aller Bäume.

Ein **Teilnehmer** möchte eine Frage zur Verkehrssicherheit an einen Vertreter des Polizei-Kommissariats PK33 richten [Anm.: kein Vertreter vom PK 33 anwesend]. Er fragt, wie weit die Ampeln der Fußgängerüberwege von der Bushaltestelle entfernt seien. Eigentlich hätten Fußgänger die Pflicht, eine Fußgängerampel zu nutzen, wenn sie in Reichweite ist. Es gebe jeweils nördlich und südlich der Bushaltestelle eine Fußgängerampel. Er frage sich, ob man das wilde Queren der Straße an der Bushaltestelle durch eine Absperrung verhindert könne und damit die Verkehrssicherheit erhöhe.

Herr Rothfuchs erwidert, Haltestellen liegen nicht an den Ampeln. Die Wege zu den Ampeln seien zu lang, man könne das noch einmal nachmessen.

Herr Schulze leitet zum offenen Ausklang über. Er dankt den Anwesenden für ihre Anmerkungen und die vielen Hinweise. Er verweist auf die Informations- und Gesprächsmöglichkeiten an den Stationen des Infomarktes und lädt die Teilnehmenden ein, diese zu nutzen und mit weiteren Hinweisen das Gesamtbild zu vervollständigen.

Das Verfahren werde mit einem ersten Planungsworkshop Anfang Oktober fortgesetzt, dessen Termin rechtzeitig angekündigt werde. Es handele sich um einen offenen Workshop, zu dem sich die Interessierten aus organisatorischen Gründen bitte anmelden mögen. Herr Schulze weist auf die am Info-Tisch ausliegende E-Mail-Liste hin, die für weitere Informationen zum Verfahren, z. B. Terminankündigungen, diene. Er verabschiedet sich und übergibt an Herr Buck für das Schlusswort.

Herr Buck bedankt sich ebenfalls und begrüßt den allgemeinen Umgang miteinander an diesem Abend. Er ermuntert die Anwesenden, sich weiterhin einzubringen. Es kämen auf diesem Weg viele gute Ideen. Und man sehe so auch die Schwierigkeit für die Planenden, wenn verschiedene Leute verschiedene Wünsche haben. Herr Buck verabschiedet die Anwesenden.

Ideen und Hinweise der Teilnehmerinnen und Teilnehmer an den Themenstationen des Infomarktes

ÖPNV

- Fahrkartenautomaten an der Busstation oder im Bus
- Überlieger auf Mittelinsel
- 6er-Bus Durchfahrt
- Nachtbus 600 als Tageslinie – Anbindung Barmbek, Jarrestadt, Winterhuder Marktplatz
- Fahrbahn verengen, wo Busse Fahrgäste rauslassen, damit Autos nicht überholen
- Zusätzliche Überliegerplätze für Linie 6 oder Reduzierung der Taktfrequenz
- Ausstieg zwischen Fußgängerüberweg und Goldbekweg
- Überlieger in den Südring zwischen Borgweg und Marie-Louisen-Straße/Grasweg
- Busanzeige 179 (wann Abfahrt) auf beiden Straßenseiten
- Wir Jarrestädter brauchen einen Bus zum Winterhuder Markt!!!
- Bus und Kfz trennen, Bus vor U-Bahn, Kfz im Osten
- weiteren Zugang zur U-Bahn auf der anderen Brückenseite, um Überqueren der Straße zu vermeiden
- Überlieger vermeiden, indem Endhaltestelle des M6 nach Alsterdorf verlegt wird

Autoverkehr

- Keine Parkplatzvernichtung!!! Schaffung von weiteren Parkplätzen
- 30er-Zone zwischen Wiesendamm und Stadtpark
- Kein Autoverkehr mehr zwischen Südring und Wiesendamm
- Verkehrssicherheit für alle ist wichtiger als bequemes Parken
- Parkgebühren erheben, damit Flächen frei und Tiefgaragen genutzt werden
- In der Otto-wels-Straße gibt es ENORM viel Parkraum. Warum nicht da parken?

Fuß- und Radverkehr

- Rad- und Fußverkehr trennen!
- Auch den Wiesendamm zwischen Barmbeker Straße und Polizei einbeziehen!
- Radweg und Bushaltestelle trennen
- Heutige Fahrradstellplätze an U-Bahn-Station Borgweg sind hauptsächlich von Anwohnern und nicht U-Bahn-Fahrgästen benutzt
- Radfahrstreifen in den Borgweg
- Keine Radwege auf der Fahrbahn, zu gefährlich für 8- bis 12-Jährige + Eltern mit Fahrrad und Kind unter 6 Jahren
- Radverkehr auf die Straße, besonders bei der Bushaltestelle und vor den Geschäften

Städtebau und Grün

- Keine Bäume fällen!
- Mittelinsel komplett erhalten
- Das Wichtigste ist, dass alle Bäume bleiben! Ja, Denkmalschutz!

„Meine Idee für den Borgweg“:

- Mitspracherecht nur für Anwohner!
- Parkuhren, Parken nur gegen Gebühr – für die Anwohner von 19 bis 8 Uhr Freitag
- Müllcontainer gehören auf den Parkplatz von ALDI, LIDL usw.
- Fahrradstreifen auf der Fahrbahn, vormalige Radwege den Gehwegen zuschlagen
- Mittlere Durchfahrt schließen, statt dessen Fußgängerpromenade mit Zebrastreifen über beide Fahrbahnen
- Erhalt der Bäume & Parkplätze; Ampel am Übergang vom Bus zur U-Bahn; Kreisverkehr mit Zebrastreifen an den Kreuzungen Wiesendamm/Borgweg und Südring/Borgweg; größere Bushaltestelle am (Kreisverkehr) Südring