

Beteiligungsverfahren „Borgweg-Dialog“ – Senatsprogramm Busbeschleunigung Ergebnis-Protokoll der Abschluss-Veranstaltung

am Mittwoch, 31. Mai 2017, 18.30 Uhr

in der Aula der Heinrich-Hertz-Schule

Anwesende:

- Roland Hansen, Projektleiter 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
- Daniela Kind, ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung
- Christian Trahms, HOCHBAHN
- Joachim Wiucha, HVV
- Berthold Eckebrecht, Landschaftsarchitekt BDLA
- Max Henri Nielsen, SUPERURBAN
- Katja Rostock, SUPERURBAN (Protokoll)
- Thomas Schulze, Moderator

- rund 50 Interessierte



Roland Hansen, Projektleiter des Programms Busbeschleunigung beim Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG), begrüßt die Anwesenden. Er gibt einen knappen Rückblick auf die bisherigen Schritte des Verfahrens. Das aktuelle Datum für die Abschlussveranstaltung sei gewählt worden, um auch den Mitgliedern des Regionalausschusses Eppendorf-Winterhude Möglichkeit zu geben, teilzunehmen und das Stimmungsbild mit in ihr Gremium zu tragen. Dort werde der LSBG die sogenannte Erste Verschickung der Planungen für den Borgweg vorstellen. Herr Hansen stellt die anwesenden Projektbeteiligten vor: Frau Dr. Lange und Herrn Gerundt aus dem Team des LSBG, Herrn Trahms von der HOCHBAHN, Herrn Wiucha vom HVV, Herrn Rothfuchs, Frau Kind und Herrn Ludwig vom Verkehrsplanungsbüro ARGUS, Herrn Eckebrecht als Baumgutachter, Frau Rostock und Herrn Nielsen von Superurban und den Moderator des Abends, Thomas Schulze.

Thomas Schulze dankt Herrn Hansen und begrüßt seinerseits die Anwesenden. Er stellt sich vor und betont seine neutrale Position als Moderator. Herr Schulze geht kurz auf den Ablauf des Abends ein, bevor er mithilfe eines Soziogrammes die Zusammensetzung des Plenums ermittelt: Rund 80 Prozent der Teilnehmenden waren schon bei einer der vorhergehenden Veranstaltungen im Beteiligungsverfahren Borgweg-Dialog dabei; erstmals dabei sind etwa fünf Personen. Rund die Hälfte der Teilnehmenden sind direkte Anwohnerinnen und Anwohner des Borgwegs. Von Interessenvertretungen oder Bürgerinitiativen kommen etwa sechs Personen. Es sind keine Gewerbetreibenden anwesend. Zwei Vertreter von Einrichtungen, fünf Politikerinnen und Politiker sowie drei Personen aus der Verwaltung sind präsent.

Der Moderator nennt die drei Ziele der Abschlussveranstaltung: Es sollen

- die Variante ermittelt werden, die der weiteren Planung zugrunde gelegt wird,
- das Thema Tempo 30 besprochen werden und
- über die Gestaltung der Mittelinsel diskutiert bzw. weitere Anregungen gesammelt werden.

Herr Schulze gibt das Wort an Herrn Hansen.

Herr Hansen stellt kurz das Senatsprogramm der Busbeschleunigung vor: Es gehe nicht allein um „Beschleunigung“, sondern v. a. darum, dass die Busfahrpläne eingehalten und die Kapazitäten gesteigert würden. Zudem strebe der LSBG die Barrierefreiheit aller Haltestellen an. Man betrachte außerdem Kreuzungsbereiche, hier würden z. B. Lichtsignalanlagen (Ampeln) mit akustischen Signalen für Sehbehinderte eingerichtet. Die Busbeschleunigung ziele auch auf Verbesserungen für alle anderen Verkehrsteilnehmer ab, u. a. würden die Radverkehrsmöglichkeiten und der Fußgängerverkehr optimiert. Fahrgastkomfort und Sicherheit hätten im Programm der Busbeschleunigung einen hohen Stellenwert. Bspw. würden immer mehr Busbuchten zurückgebaut, die Busse hielten direkt am Bordstein, so dass die Querschleunigung beim Anfahren der Busse entfalle.

Herr Hansen geht auf den Rahmen des Beteiligungsverfahrens Borgweg-Dialog ein: Der LSBG habe mit einem weißem Blatt begonnen und Beteiligungsmöglichkeiten für alle Interessierten eröffnet. Die heute zu wählende Vorzugsvariante werde ausgearbeitet und in das behördliche Abstimmungsverfahren gehen, die Letztentscheidung über die Planung für den Borgweg liege bei der Senatsbehörde. Herr Hansen gibt einen Rückblick auf den Ablauf des Beteiligungsverfahrens: Zunächst habe man im Frühjahr 2016 Gespräche vor Ort geführt, bei denen erste Hinweise auf Mängel und Anregungen zur Umgestaltung aufgenommen wurden. Bei der Auftaktveranstaltung am 15. Juli 2016 seien ebenfalls Wünsche und Bedürfnisse ermittelt und gesammelt worden. Beim ersten Planungs-Workshop am 14. Oktober 2016 hätten viele Interessierte die Möglichkeit

wahrgenommen, direkt an den Plänen zu arbeiten; die Ergebnisse habe das Büro ARGUS in drei Planungs-Varianten übersetzt und drei zusätzliche Varianten auf Grundlage des bisherigen Verfahrens erstellt. Im zweiten Planungs-Workshop Ende Januar 2017 habe das Plenum mit großer Mehrheit Variante 6 favorisiert und die Variante 3 an die zweite Stelle gewählt (siehe Präsentation, Folie 9). Aufgrund dieses Votums seien anschließend die Bäume im Borgweg intensiv untersucht worden, um mögliche Auswirkungen der Variante 6 auf die Bäume zu ermitteln.

Landschaftsarchitekt **Berthold Eckebrecht** stellt sich vor. Er sei nach dem ersten Planungs-Workshop zum Team gestoßen, um die Bäume am Borgweg zu untersuchen. Der Borgweg sei ein typisch ungünstiger Standort für Straßenbäume. Die Bäume (Eichen) fänden hier erschwerte Lebensbedingungen vor – bedrängt vom Straßenverkehr, mit verdichtetem Boden – und würden dadurch auch Schaden nehmen. Es handele sich bei den Bäumen am Borgweg um Eichen, die arttypisch ein kompaktes, eher tiefgehendes Herzwurzelsystem ausbildeten. Zu klären sei gewesen, ob dies auch am Borgweg der Fall sei. Mit speziellen Untersuchungen habe man ermittelt, ob ein Versetzen der Bordsteine näher an die Baumstämme (Variante 6) einen Konflikt mit dem Baumerhalt erzeugen würde. Dafür habe man in Abstimmung mit dem Bezirksamt Nord repräsentativ sieben Bäume ausgewählt, u. a. den größten und ältesten Baum am Borgweg (Kataster-Nr. 44), der 1847 gepflanzt worden sei, und einen der Bäume, der am dichtesten am Bord steht. Die sieben Untersuchungen, von denen Herr Eckebrecht drei exemplarisch anführt, seien von der Firma Baumplan durchgeführt und dokumentiert worden.

Beim Baum Nr. 44 habe man neben Feinwurzeln eine Starkwurzel gefunden, die jedoch mit Annäherung an den Bordstein bzw. die Fahrbahn nach unten „abtauche“. Daher könne sie beim Umbau des Borgwegs z. B. mit einem Betonelement geschützt werden. Die Wurzeln des Baumes Nr. 39 kämen bei der Umsetzung der Variante 6 nicht in Konflikt mit den neuen Straßenborden. Baum Nr. 28 sei als drittes Beispiel ausgewählt worden, weil er dicht am aktuellen Fahrbahnverlauf auf der Mittelinsel wachse; hier habe man einige Feinwurzeln gefunden, deren Verlust aufgrund ihrer geringen Größe keine Gesundheitsrisiko für den Baum darstelle. Voraussetzung dafür sei, dass die Wurzel bei der Baumaßnahme fachlich korrekt behandelt werde, z. B. durch sauberen Rückschnitt und Behandlung mit fungiziden Wundverschlussmitteln. Herr Eckebrecht fasst zusammen, dass ca. 17 Prozent des Baumbestandes am Borgweg untersucht worden seien – mit dem Ergebnis, dass die Wurzeln wie vermutet kompakt in Stammnähe und nicht oberflächennah verliefen. Es gebe somit keinen Hinweis darauf, dass die Planungs-Variante 6 die Bäume gefährden würde.

Der Moderator bittet die Anwesenden um Verständnisfragen.

Ein Teilnehmer merkt an, aus seiner Sicht habe kein Teilnehmer des Beteiligungsverfahrens die Verbreiterung der Straße gewollt. Er vermutet, dass das Baumgutachten erstellt wurde, um die Möglichkeit für eine Straßen-Verbreiterung zu schaffen. Er sieht darin eine Manipulation: Man schiebe den Baumschutz vor, um die Bäume in der Konsequenz noch stärker zu belasten.

Herr Schulze dankt für das Statement, verweist auf die spätere Diskussionsrunde und bittet zunächst um weitere Verständnisfragen.

Eine Teilnehmerin widerspricht ihrem Vorredner: Man habe im zweiten Workshop Variante 6 favorisiert – über die Straßenverbreiterung seien die Teilnehmenden vorher im Workshop informiert worden.

Herr Schulze bittet Herrn Hansen um seine Ausführungen zum Thema Tempo 30.

Herr Hansen erinnert an Anregungen aus den Workshops, die sich Tempo 30 im Borgweg wünschten. Anfang Dezember 2016 habe auch der Regionalausschuss einen Antrag gestellt, im Borgweg Tempo 30 anzuordnen. Die Hamburger Innenbehörde habe in einer Stellungnahme zu diesem Antrag geäußert, es gebe vor Ort keine Gründe, Tempo 30 anzuordnen. Herr Hansen erläutert, die „Tempo-30-Zone“ gelte für Wohngebiete – im Borgweg gehe es jedoch um eine „streckenbezogene Anordnung“ von Tempo 30. Der Antrag habe sich mit einer Novellierung der Straßenverkehrsordnung vom Ende 2016 überschritten. Diese ermögliche es, Tempo 30 auch dort anzuordnen, wo keine besondere Gefährdungslage gegeben sei, jedoch Schulen oder soziale Einrichtungen vorhanden sind. Die ablehnende Entscheidung der Hamburger Innenbehörde zu Tempo 30 im Borgweg habe aber weiterhin Bestand, weil die Innenbehörde seitdem zu Tempo 30 keine weiteren Bescheide erlassen habe, da sie eine bundeseinheitliche Regelung abwarten wollte. Seit 30. Mai 2017 gebe es nun die betreffende Verwaltungsvorschrift auf Bundesebene. Unter Umständen könne jetzt für den Borgweg eine neue Entscheidung getroffen werden – das könne aber nicht mehr in diesem Verfahren geklärt werden. Bei den Planungs-Varianten 6 und 3 müsse daher nach den aktuellen Gegebenheiten Tempo 50 angesetzt werden. Herr Hansen schränkt ein, er könne jedoch nicht vorhersagen, wie die Innenbehörde einen neuen Antrag auf Tempo 30 im Borgweg bescheiden würde.

Herr Schulze ergänzt, die Anwesenden könnten sich unabhängig von der Entscheidung der Innenbehörde heute dazu äußern, wie sie zu Tempo 30 im Borgweg stehen.

Ein Teilnehmer merkt an, die Variante 5 könnte ganz neu bewertet werden, sollte die Innenbehörde einem neuen Antrag auf Tempo 30 zustimmen – denn dann bräuhete man am Borgweg nicht zwingend separate Radfahrstreifen.

Der Moderator dankt für den Beitrag und übergibt an Herrn Rothfuchs.

Konrad Rothfuchs (ARGUS) begrüßt die Anwesenden. Er geht zunächst auf die Anforderungen an den Borgweg und die unterschiedlichen Nutzungen ein, die in der Planung zu berücksichtigen seien: Dazu gehörten der Baumbestand, die Fußgängerquerung, die Parkstände, die Überlieger-Plätze für die (während der Fahrer-Pausen) wartenden Busse, die Lage der Haltestellen und Wegebeziehungen zur U-Bahn-Haltestelle, die Barrierefreiheit, Bike & Ride sowie die Außengastronomie. Anschließend erläutert er kurz die Planungs-Varianten 1 bis 6 im Überblick:

- Variante 1a entspricht im Wesentlichen der Bestandssituation; eine Ampel würde hier die sichere Querung für Fußgänger vom Bus-Ausstieg auf der östlichen Straßenseite zur U-Bahn-Haltestelle ermöglichen.
- Variante 1b entspricht der Planung in Variante 1a; zusätzlich wäre hier Tempo 30 angedacht, was dem auf der Fahrbahn geführten Radverkehr zugutekäme.
- In Variante 2 würde der Autoverkehr auf der Ostseite des Borgwegs abgewickelt werden, die Westseite bliebe ausschließlich dem Busverkehr vorbehalten. Hier müsste in die Mittelinsel eingegriffen werden, um in den Einmündungsbereichen die Fahrbahnen verbreitern zu können. Dadurch müssten Bäume weichen und es entfielen Parkplätze.
- In Variante 3 würden alle Bushaltestellen auf die Westseite des Borgwegs gelegt, die Überlieger würden auf der östlichen Straßenseite organisiert werden, zusätzlich sollte in dieser Variante Tempo 30 angeordnet werden.

Herr Rothfuchs erläutert die Bewertungsmatrix für die Variante 1 bis 3 (siehe Präsentation ARGUS, Folie 6). Variante 1a sei hier außen vor gelassen worden, weil das Beibehalten des Ist-Zustandes am Borgweg als nicht wünschenswert eingeschätzt worden sei. Jede Variante sei nach acht Kriterien bewertet worden (Baumerhalt,

Überlieger, Leistungsfähigkeit, Erhalt der Parkstände, Fußgängerquerung Bus – U-Bahn, Radverkehrsführung, Option für 24-m-Bus-Überlieger und betriebliche Auswirkungen auf den Busverkehr). Die Varianten wurden in den unterschiedlichen Kriterien bewertet. Die Variante mit den meisten nachrangigen Bewertungen habe ARGUS markiert. Aufgrund der resultierenden Gewichtung habe sich das Plenum in den bisherigen Workshop-Terminen mehrheitlich dafür ausgesprochen, die Variante 2 nicht weiter zu verfolgen und die Varianten 1 und 3 in den weiteren Prozess mitgenommen.

Unter Einbeziehung der Wünsche aus dem ersten Planungsworkshop habe ARGUS drei weitere Varianten entwickelt. Auf diese Varianten geht Herr Rothfuchs anschließend ein:

- In Variante 4 habe man einen Radfahrstreifen neben den Busfahrstreifen eingeplant, um den Radverkehr von den Nebenflächen wegzubekommen, die für einen Radweg nicht genügend Platz bieten. Die Haltestelle auf der Ostseite würde auf die Höhe der Durchfahrt durch die Mittelinsel verlegt. Die westliche Fahrbahn müsste in dieser Variante einen Meter in die Mittelinsel hinein verschoben bzw. erweitert werden.
- Variante 5 greift die Möglichkeit auf, die Überlieger-Plätze im näheren Umfeld des Borgwegs zu organisieren und den Borgweg damit frei von Überliegern zu bekommen. In diesem Fall könnte der Radverkehr auf dem Busfahrstreifen abgewickelt werden. Die Fahrbahn müsste in diesem Fall auf der westlichen Straßenseite nur ca. 20 Zentimeter in die Mittelinsel hinein erweitert werden; auf der Ostseite wäre der nötige Eingriff in die Mittelinsel ca. ein Meter.
- Variante 6 sehe einen überbreiten Busfahrstreifen zur Mitnutzung durch den Radverkehr vor – ähnlich wie an der Feldstraße bereits umgesetzt. Dafür müsste die Mittelinsel östlich um 90 Zentimeter und westlich um 50 Zentimeter verschmälert werden.

Die Varianten 4 bis 6 wurden nach denselben Kriterien bewertet wie die Varianten 1 bis 3. Herr Rothfuchs erläutert die Bewertung der Varianten 4 bis 6 nach diesen Kriterien (siehe Präsentation ARGUS, Folie 12f.).

Ein Teilnehmer bemängelt, dass die Planzeichnungen zu klein und damit unleserlich projiziert worden seien. Er möchte wissen, wie groß der gemeinsame Streifen für Busse und Radfahrer in der Variante 6 und wie breit ein Bus sei.

Herr Rothfuchs antwortet, die Breite betrage 4,75 Meter, ein Bus mit Spiegel sei 3 Meter breit. Man halte bei den Planungen selbstverständlich die geltenden Richtlinien ein. Die Projektion sei bei der letzten Veranstaltung für die detaillierte Erläuterung der Varianten im Einzelnen größer gewesen; heute gehe es um eine kurze Übersicht.

Ein Teilnehmer hinterfragt die Einschätzung von ARGUS, dass die zusätzlichen Bus-Umfahrten in Variante 6 zu keiner zusätzlichen Belastung der Kreuzungsbereiche führe und dass die Leistungsfähigkeit der Kreuzungen weiterhin gegeben wäre.

Herr Rothfuchs erklärt, ARGUS bemesse die Belastung nach den Spitzenstunden, hier für die Buslinien 6 (3- bzw. 5-Minuten-Takt) und 179 (20-Minuten-Takt). Er sehe die Belastung eher am Knotenpunkt Wiesendamm, der Südring wäre eher gering belastet. Die Planung der Kreuzung Wiesendamm werde auf die neue Situation im Borgweg abgestimmt: Wenn der Bereich kompakter gestaltet und die Ampelschaltung anpasst werde, würde das funktionieren.

Der Teilnehmer fragt, wie viele zusätzliche Bus-Umfahrten mit der Variante 6 anfallen würden.

Herr Rothfuchs antwortet, das wären zwölf zusätzliche Umfahrten pro Stunde. ARGUS betrachte die Leistungsfähigkeit nach Umläufen, d. h. wie oft in der Stunde die Ampel auf Grün schalte. Das sei in Hamburg 40-mal in der Stunde, da ein Umlauf 90 Sekunden dauere.

Ein Teilnehmer äußert die Meinung, man solle die Situation nicht verniedlichen. Eines der wesentlichen Probleme der Busführung im Borgweg seien die Umfahrten, da die Busse in den querenden Verkehr einfädeln müssten. Man solle zugeben, dass man dieses Problem in Kauf genommen habe, weil man andere Aspekte als wichtiger einschätzt.

Herr Rothfuchs entgegnet, er sehe kein großes Problem – das habe er versucht zu erläutern.

Eine Teilnehmerin merkt an, ARGUS habe mit den Zahlen des Ist-Zustandes kalkuliert. Sie befürchte, dass beim Einsatz von mehr Bussen bzw. bei höherer Taktung sich das Problem verschlimmere.

Christian Trahms (HOCHBAHN) bestätigt, ein Ziel der Busbeschleunigung sei es, die Kapazitäten auf den Buslinien zu steigern, also entweder häufiger zu fahren (Taktverdichtung) oder entlang der Linien größere Fahrzeuge (21 oder 24 Meter lang) einzusetzen. Heute gebe es auf der MetroBus-Linie 6 in Spitzenzeiten drei Fahrten in zehn Minuten, mehr sei betrieblich nicht mehr sinnvoll und solle daher vermieden werden. Die Bus-Taktung solle vor allem in schwächeren Zeiten verdichtet werden, das hänge aber von der Nachfrage ab.

Ein Teilnehmer erinnert daran, dass die Überlieger vor der Zufahrt zur Blinden- und Sehbehindertenschule ein großes Problem für die Schule darstellen. Am Tag würden 20 bis 30 Schulbusse auf das bzw. vom Gelände herunter fahren. Für sie sei die Sicht auf den fließenden Verkehr im Borgweg durch die Überlieger stark eingeschränkt, ebenso für die Rad fahrenden Schüler und die Fußgänger. Daher sei im zweiten Workshop gefordert worden, dass die Überliegerplätze von der Schul-Einfahrt weg verlegt werden sollten.

Herr Rothfuchs nimmt die Anregung auf; man werde bei der weiteren Planung die nördlichen Überliegerplätze besonders berücksichtigen und auf die Sichtbeziehung achten.

Er kommt zurück auf die Bewertungsmatrix (siehe Präsentation ARGUS, Folie 16), die man aufgrund der Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren um zwei weitere Kriterien ergänzt habe: die Aufenthaltsqualität am Borgweg (u. a. die mögliche Beeinträchtigung durch mehr Bus-Umfahrten) und die zu erwartenden Kosten für die Umsetzung der jeweiligen Planungsvariante. Durch diese beiden Kriterien sei die Gewichtung der Varianten nicht mehr ganz so eindeutig. Das Votum aus dem zweiten Planungs-Workshop (siehe Präsentation ARGUS, Folie 17) und die fachliche Empfehlung von ARGUS sprächen aber klar für die Variante 6, weil sie auch die Belange des Radverkehrs und die Überlieger berücksichtige.

Der Moderator fragt die Teilnehmenden nach Erläuterungen und Verständnisfragen.

Ein Teilnehmer möchte wissen, wie in der Variante 6 die Querungsmöglichkeit direkt von der U-Bahn auf die östliche Straßenseite aussehe, da die Mittelinsel voller parkender Autos stehen würde?

Herr Rothfuchs antwortet, man könne die Fußgängerampeln an den Kreuzungen Südring und Wiesendamm nutzen. Direkt vor der U-Bahn-Station sei in Variante 6 keine gesicherte Querung vorgesehen: die Mittelinsel unterstütze aber eine risikoarme Querung der Straße, weil jeweils nur eine Fahrtrichtung gequert werden müsse.

Herr Hansen ergänzt, dass die jetzige Durchfahrt durch die Mittelinsel auf der U-Bahn-Brücke geschlossen werden könne – die Gestaltung sei offen, diese Stelle könne als Durchgang gestaltet werden, Fußgänger müssten hier also nicht zwangsläufig zwischen parkenden Autos hindurchlaufen.

Ein Teilnehmer möchte wissen, wer gewährleisten würde, dass der Senat die Ergebnisse aus dem Verfahren ernsthaft berücksichtige.

Herr Hansen entgegnet, das Beteiligungsverfahren sei keine Schauveranstaltung. Die Letztentscheidung liege bei der Fachbehörde, also dem LSBG, v. a. in Bezug auf technische Vorschriften und Umsetzbarkeiten. Für die Gestaltungsvariante gehe er davon aus, dass das Votum der Teilnehmenden hier berücksichtigt und so umgesetzt werde.

Ein Teilnehmer äußert, er sei erschrocken darüber, dass die Planungen für die U5 hier keine Rolle spielten.

Herr Trahms entgegnet, momentan laufe eine Machbarkeitsstudie zur U5 (Abschnitt Siemersplatz/Stellingen - City Nord), in der zwei Varianten tiefer untersucht würden: eine mit einer Haltestelle am Borgweg, eine weitere mit einer Haltestelle in der Barmbeker Straße. Die Planungen würden bis in die 2020er Jahre andauern, momentan sei die Variante Barmbeker Straße die Vorzugsvariante. Die Umsetzung der U5-Planungen sei nicht vor den 2030er Jahren zu erwarten, zur Überbrückung dieser Zeitspanne sei die Busbeschleunigung angedacht.

Ein Teilnehmer fragt, wo im Planungsvorschlag 6 die Verbesserung für den Busverkehr liege. Aus seiner Sicht liege der Schwerpunkt auf der Radverkehrsführung – das solle auch so benannt werden. Er schlägt vor, noch einmal über eine Alternative mit Tempo 30 gegen alle anderen Varianten abzustimmen, weil dies auch für den Radverkehr wichtig sei. Damit wäre kein so massiver Eingriff in den Straßenraum nötig.

Herr Rothfuchs antwortet, die Konzentration der Bus-Haltestelle vor der U-Bahn-Haltestelle in Variante 6 sei ein großer Vorteil für die Busfahrgäste. Davon profitierten auch die Wegebeziehungen zu den Einrichtungen im nahen Umfeld, etwa das BZBS.

Ein Teilnehmer bezweifelt den Komfort-Zugewinn in Variante 6 für die Umsteiger zwischen Bus und U-Bahn. Er möchte außerdem wissen, ob er richtig verstanden habe, dass derzeit ein Umstieg an der Haltestelle Borgweg zwischen U3 und U5 von Senatsseite nicht mehr geplant bzw. proirisiert sei.

Herr Trahms antwortet, es werde selbstverständlich eine Umsteigemöglichkeit zwischen U3 und U5 geben, das sei fester Bestandteil der Planungen.

Ein Teilnehmer stellt infrage, ob zuletzt alle Teilnehmenden des zweiten Planungs-Workshops tatsächlich Tempo 30 positiv gesehen hätten. Aus seiner Sicht sei die Abstimmung zur Abstimmung über dieses Thema zuletzt negativ ausgefallen und damit Tempo 30 nicht mehrheitsfähig. Er sei daher erstaunt, dass dieses Thema wieder auf der Tagesordnung stehe.

Ein Teilnehmer äußert den Eindruck, viele Elemente der Planungs-Varianten seien ziemlich beliebig kombinierbar und diskutierbar.

Eine Teilnehmerin fragt, warum man heute Abend über Tempo 30 abstimmen solle, wenn die gesetzlichen Vorgaben diese Regelung eher unwahrscheinlich machten.

Herr Rothfuchs erwidert, dass durch den neuen bundeseinheitlichen Erlass die Möglichkeit für Tempo 30 im Borgweg etwas wahrscheinlicher werde, aber eine konkrete

Regelung für Hamburg noch nicht feststehe. Ein Meinungsbild der Teilnehmenden sei aber sicher hilfreich.

Herr Schulze fasst zusammen: Von sechs ursprünglichen Planungs-Varianten seien zwei im zweiten Planungs-Workshop verworfen worden. Das Votum der Teilnehmenden in diesem Workshop sah die Variante 6 am weitesten vorn, die Variante 3 mit Abstand an zweiter Stelle und die verbleibenden Varianten abgeschlagen. Der Auftrag an die Planer sei gewesen, die Varianten 3 und 6 zu prüfen im Hinblick auf die Verträglichkeit für die Straßenbäume und auf die formale Situation zum Tempo 30. Unabhängig davon, wie Hamburg in Zukunft das Thema Tempo 30 behandeln werde, könnten die Teilnehmenden sich heute Abend äußern, ob sie sich Tempo 30 wünschen oder nicht. Beim letzten Mal habe man sich geeinigt, dass das an das Ende des Verfahrens gestellt werde.

Das Büro ARGUS schlage die Variante 6 als Vorzugsvariante für die weitere Planung vor. Der Moderator fragt ins Plenum, ob man jetzt über Variante 6 als Vorzugsvariante abstimmen wolle.

Eine Teilnehmerin möchte wissen, ob es zur Variante 5 Überlegungen gab, die Überlieger woanders zu platzieren als vor der Heinrich-Hertz-Schule.

Herr Rothfuchs antwortet, dass die einzige plausible Möglichkeit für einen neuen Überlieger-Standort vor der Schule gewesen sei. Diese sei geprüft und verworfen worden. Es gebe keine weitere Möglichkeit für einen Überlieger-Standort in akzeptabler Entfernung vom Borgweg.

Ein Teilnehmer fragt, ob die fünf Überlieger-Plätze am Borgweg zwingend erforderlich seien – in den ersten Varianten gebe es ja auch weniger Überlieger-Plätze.

Herr Rothfuchs entgegnet, es sei der Wunsch bzw. das Optimum aus Sicht der HOCHBAHN, fünf Überlieger unterzubringen. Wenn vier Überliegerplätze machbar seien, sei dies auch darstellbar. Herr Trahms bestätigt das.

Eine Teilnehmerin fragt nach der Möglichkeit einer weiteren Veranstaltung zu einem Zeitpunkt, an dem die Regelung zum Thema Tempo 30 für Hamburg geklärt sei.

Ein Teilnehmer erinnert an den Wunsch der Arbeitsgruppen im ersten Planungs-Workshop, die Busse bis zur Sengelmanstraße fahren zu lassen und so die Überlieger aus dem Borgweg wegzubekommen. Ein weiterer Vorschlag sei gewesen, die Pausen der Busfahrer am Borgweg abzuwickeln und die Busse direkt an den nächsten Fahrer zu übergeben, um Standzeiten zu vermeiden. Diese Vorschläge seien aus Sturheit von der HOCHBAHN abgeblockt worden. Er fordert eine Abstimmung über Variante 1, alles so belassen. Zusätzliche möchte er die geschätzten Kosten für die Umsetzung der Variante 6 erfahren.

Herr Wiucha (HVV) erwidert, der HVV prüfe regelmäßig die Auslastung seiner Linien; es gebe zu wenige Fahrgäste, die bis zur Sengelmanstraße fahren wollen. Ließe man die Busse vom Borgweg bis dorthin durchfahren, würden zu viele Busse leer zur Sengelmanstraße fahren, was sehr unwirtschaftlich sei. Zur Pausenregelung antwortet Herr Wiucha, dass der zeitliche Puffer im Busbetrieb immer erforderlich sei, weil es immer Beeinträchtigungen im zeitlichen Ablauf geben könne. Deshalb sei das Überliegen der Busse nötig, um einen stabilen Betrieb zu gewährleisten.

Herr Hansen geht auf die Frage nach einer zusätzlichen Veranstaltung ein: Er wolle gern am heutigen Abschluss festhalten; zudem sei nicht sicher, wann die Stadt eine Entscheidung bzgl. der Tempo-30-Regelung fälle. Würde man darauf warten, verzögere sich die folgende Planung. Bei Variante 6 sei unerheblich, ob Tempo 50 oder Tempo 30

gelte. Nach der aktuellen Lage müsse man für die Variante 3 von Tempo 50 ausgehen. Das wolle man aus Sicherheitsgründen nicht weiterverfolgen, denn der bestehende Radweg würde durch Gehwegplatten ersetzt werden und der Radverkehr müsse die Fahrbahn mitnutzen, die dann für Mischverkehr mit Tempo 50 ausgelegt sei. Es bestehe theoretisch die Möglichkeit, dass Tempo 30 nachträglich angeordnet werde – man könne aber nicht vorhersagen, ob und wann diese Entscheidung falle.

Herr Schulze stellt die Variante 6 als Vorzugsvariante zur Abstimmung: Soll diese Variante als Vorzugsvariante aus diesem Verfahren weitergeleitet werden?

Ein Teilnehmer schlägt vor, alternativ darüber abzustimmen, alles so zu belassen, wie es heute ist.

Ein Teilnehmer geht auf den Vorschlag ein, über einzelne Planungs-Aspekte abzustimmen. Die vorgestellten Varianten seien manipulativ. Er favorisiert Variante 1b – also den Ist-Zustand, gekoppelt mit Tempo 30 – oder Variante 6 ohne Straßenverbreiterung. Er habe den Eindruck, der LSBG wolle die Straßenverbreiterung durchsetzen, um den Radverkehr auf die Straße zu verlegen.

Ein Teilnehmer spricht sich entschieden für eine Abstimmung über Variante 6 aus, weil das Votum schon im zweiten Planungsworkshop in diese Richtung ging – die Abstimmung heute sei eine logische Folge.

Eine Teilnehmerin merkt an, die Variante 1 stelle nicht die Bestand 1:1 dar. Aus ihrer Sicht sei die darin vorgeschlagene Ampel in der Mitte mit dem geschlängelten Übergang absurd.

Der Moderator fragt ins Plenum, wer dafür sei, jetzt über Variante 6 abzustimmen. Die Mehrheit der Anwesenden ist für die Abstimmung.

Herr Schulze bittet um das Votum der Anwesenden dazu, ob die Variante 6 als Vorzugsvariante des Beteiligungsverfahrens der weiteren Planung zu Grunde gelegt werden soll: Mit Ja stimmen rund 30, mit Nein neun Teilnehmende, acht enthalten sich.

Anschließend bittet Herr Schulze um ein Meinungsbild darüber, ob sich die Anwesenden Tempo 30 im Borgweg wünschen: Mit Ja antwortet die deutliche Mehrheit, es gibt vier Gegenstimmen und sieben Enthaltungen.

Herr Schulze übergibt das Wort an Herr Rothfuchs für einen Überblick über die Gestaltungsmöglichkeiten der Mittelinsel.

Herr Rothfuchs erläutert, dass es aktuell rund 79 nicht markierte Abstellmöglichkeiten für Pkw gebe, daneben eine Müllsammelstation und Fahrradbügel. Im Beteiligungsverfahren seien in Bezug auf die Mittelinsel verschiedene Aspekte angesprochen worden, darunter auch der Baumbestand, die Aufenthaltsqualität, das Fahrradparken, die Müllsammelstation oder Sitzmöglichkeiten. Wenn der Straßenraum neu gestaltet werde, sollte es aus Sicht von ARGUS eine Regel geben, die die Bäume schützt. Für die Entwürfe habe ARGUS 0,9 bis 1 Meter Abstand der parkenden Fahrzeuge zu den Baumstämmen gewählt.

Momentan gebe es auf der Mittelinsel Abstellmöglichkeiten für 22 Fahrräder an Fahrradbügeln. Eine Bedarfsermittlung von Bike + Ride für den Borgweg habe ergeben, dass rings um die U-Bahn-Haltestelle Borgweg perspektivisch in den kommenden acht Jahren gut 150 Fahrradstellplätze benötigt würden.

Ein Wunsch aus dem Verfahren sei unter anderem gewesen, das Parken ganz zu entfernen und so die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. ARGUS habe geprüft, wie das neu

geordnete Parken in die Planungsvariante 6 eingefügt werden könnte: Bei einer großzügigeren Dimensionierung könnten mindestens 50 Pkw-Stellplätze und 70 Fahrradstellplätze untergebracht werden, bei einer maximalen Auslastung der Flächen bis zu 65 Pkw-Stellplätze und bis zu 100 Fahrradstellplätze. Dabei sei die mögliche Zahl der Fahrradstellplätze immer abhängig von der Anzahl der Pkw-Stellplätze. Bei einer Mittelinsel ohne Pkw-Stellplätze, die als Aufenthaltsraum gestaltet wäre, könnten 100 oder mehr Fahrradstellplätze untergebracht werden – je nach freiraumplanerischer Ausgestaltung der Mittelinsel.

Herr Hansen ergänzt: Wenn bei der Neuordnung 65 Pkw-Parkstände geschaffen würden, seien rund 70 Fahrradstellplätze realistisch. Schaffe man nur 50 Pkw-Parkstände, wären entsprechend mehr Fahrradabstellplätze möglich. Pkw- und Fahrrad-Abstellmöglichkeiten stünden also in Konkurrenz.

Eine Teilnehmerin regt an, man könne die Fahrradstellplätze zwischen den Bäumen anlegen und die Pkw-Stellplätze auf der U-Bahn-Brücke. Zudem könne es sinnvoll sein, die Fahrräder in der Nähe der Ampeln abzustellen, weil sonst die Radfahrer wieder in Höhe der U-Bahn-Haltestelle die Straße überqueren müssten.

Ein Teilnehmer wirft ein, aus Sicht der Anwohner wäre es eine Katastrophe, wenn Parkplätze wegfielen; in der näheren Umgebung seien in letzter Zeit neue Wohngebäude entstanden, das zuletzt gebaute ohne Tiefgarage. Bei der Bedarfsplanung müsse auch bedacht werden, dass viele ihre Angehörigen vom Bahnhof abholen würden. Die Beseitigung von Parkplätzen wäre daher auf lange Sicht nicht von Vorteil.

Eine Teilnehmerin, Anwohnerin am Wiesendamm, fragt nach der Möglichkeit, im nördlichen Abschnitt des Borgwegs weitere Parkplätze zu generieren.

Herr Rothfuchs antwortet, wenn man die Umfahrt vor der Blinden- und Sehbehindertenschule schließe, könnten dort wenige weitere Parkstände geschaffen werden. Dennoch würden es weniger Parkstände werden als vorher, vor allem, wenn man sich auf den Schutz der Bäume einige.

Ein Teilnehmer merkt an, der Baumschutz sei im bisherigen Verfahren wichtig gewesen. Er möchte wissen, ob der Baumschutz und damit die Reduzierung der Parkplätze auf der Mittelinsel in jedem Fall greifen werde oder ob alles so bleibe wie bisher.

Herr Schulze antwortet, das sei auch eine Frage des Meinungsbildes der heutigen Versammlung.

Ein Teilnehmer spricht sich für den Baumschutz aus: Wenn man den Bäumen schon straßenseitig Wurzelraum nehme, solle man zumindest die Situation auf der Mittelinsel etwas entzerren. Er erinnert an die Analyse der Parkplatzsituation von ARGUS zu Beginn des Verfahrens und schlägt vor, das Pendler-Parken durch eine Kombination von Park-Gebühren und Anwohnerparken zugunsten der Anwohner einzuschränken.

Herr Rothfuchs entgegnet, die Analyse von ARGUS habe ergeben, dass hier hauptsächlich Anwohner parken.

Ein Teilnehmer widerspricht, er habe den Eindruck, dass an Feiertagen die Pkw-Parkplätze nur zu 50 Prozent belegt seien. Unter der Woche dagegen seien die Parkplätze voll ausgelastet.

Herr Rothfuchs antwortet, dass die Parkplätze natürlich auch von Anwohnern aus dem Wiesendamm und weiteren angrenzenden Straßen genutzt würden.

Eine Teilnehmerin fragt nach, wie groß eine optimale Baumscheibe sein müsse – ihrer Erinnerung nach sei das ein größeres Maß als die 90 Zentimeter Abstand zum Stamm, die Herr Rothfuchs genannt habe. Sie ist außerdem der Meinung, die Parkplatznot könne nicht so groß sein, weil man am Borgweg öfter wochenlang abgestellte Fahrzeuge sehe.

Herr Eckebrecht geht auf den Platzbedarf von Straßenbäumen ein: in Bebauungsplänen seien für jeden neu gepflanzten Baum eine ca. 12 Quadratmeter große Baumscheibe vorgesehen. Am Borgweg könnten bei Reduzierung der Parkstände für jeden Baum rund drei bis fünf Quadratmeter geschaffen werden. Er spricht sich klar gegen die aktuelle Parksituation aus, weil diese zu regelhafter Sachbeschädigung an Bäumen führe. Die Bäume seien Teil des Stadtvermögens und sollten durch die Entscheidung zur Gestaltung der Mittelinsel geschützt werden.

Ein Teilnehmer fragt, ob der Abstand von den Bäumen zur Fahrbahn auch einen Meter betrage oder nicht?

Herr Eckebrecht entgegnet, der Abstand der Bäume zur Fahrbahn variere. Einer der großen Vorteile der Variante 6 z. B. wäre, dass man auf der U-Bahn-Seite mit dem Bord von den Bäumen abrücke und daher einen Zugewinn an durchwurzelbarem Substrat für die Bäume erreichen könne. Er ergänzt, dass aus seiner Sicht die Busbeschleunigung am Borgweg eine große Chance biete, den Fußgängern mehr Platz zu gewähren, allen voran den Schülern des BZBS – und ein größerer Querschnitt für die Fußgänger sei hier zwingend erforderlich.

Ein Teilnehmer fragt in die Runde, was mit den Müllcontainern passieren solle.

Herr Rothfuchs versichert, dass der Müllsammelstandort in der Planung berücksichtigt werde.

Der Teilnehmer fragt zurück, wie der Müllsammelplatz erreichbar sein solle, wenn alles zugeparkt werde.

Ein weiterer **Teilnehmer** wirft ein, man könne die Müllcontainer vor Lidl aufstellen, dort sei Platz vorhanden. Er spricht sich dafür aus, die Fahrradstellplätze im Sinne der Sicherheit nur in der Nähe der Ampeln am Südring bzw. Wiesendamm einzurichten.

Herr Rothfuchs antwortet, die Frage des Müllsammelstandortes werde er in die weitere Planung mitnehmen.

Eine Teilnehmerin fragt, ob die Option einer Fahrradstation (StadtRAD) auf der Mittelinsel weiter betrachtet werde, dies sei ein Vorschlag aus einem der Workshops gewesen.

Christian Johannes (P+R) stellt sich vor: Er sei bei der P+R Betriebsgesellschaft in der Abteilung Bike + Ride tätig und seit dem zweiten Planungs-Workshop am Verfahren beteiligt. Die Schließung der Mittelinsel sei für P+R derzeit ein wichtiger Planungsbestand für 156 Fahrradstellplätze. In ihrem eigenen Entwicklungskonzept sei die Maßgabe verankert, dass im Umkreis von 50 Metern zum Eingang der U-Bahn-Station Borgweg eine Fahrradabstellanlage errichtet werden solle. Eine andere räumliche Möglichkeit als die Mittelinsel sehe er nicht. Eine konkrete Planung könne P+R aber erst im Anschluss an die Straßenraumplanung für den Borgweg angehen. Eine Abstellanlage für Fahrräder werde in jedem Fall errichtet.

Eine Teilnehmerin gibt den Hinweis, im Wiesendamm gebe es evtl. eine Möglichkeit für einen neuen Standort der Müllsammelstation auf dem Deckel über den Goldbekkanal, der bisher lediglich für eine Fußgängerquerung genutzt sei.

Der Moderator nimmt den Hinweis auf und bittet die Anwesenden um ein abschließendes Meinungsbild zur Gestaltung der Mittelinsel:

- Die Mittelinsel im jetzigen Zustand zu belassen, findet keine Zustimmung.
- Eine deutliche Mehrheit ist für eine Neuordnung der Situation auf der Mittelinsel – also einen Kompromiss zwischen Parkplatz-Bedarf und Baumschutz.
- Die Variante einer Mittelinsel als Aufenthaltsraum ohne Pkw-Parkplätze erhält fünf Stimmen.
- Es gibt keine Enthaltungen.

Herr Schulze übergibt an Herrn Hansen für einen Ausblick.

Herr Hansen fasst zusammen, man habe heute ein deutliches Votum für die Planungsvariante 6 bekommen. Diese Variante nehme der LSBG nun mit in das sogenannte Verschickungsverfahren. Das bedeute, der LSBG werde die Pläne detailliert ausarbeiten und diese an die Träger öffentlicher Belange verschicken. Die Planung werde dann auch im Regionalausschuss Eppendorf-Winterhude vorgestellt. Da heute auch die politischen Vertreter anwesend gewesen seien, hoffe er darauf, dass der Regionalausschuss das Votum für die Variante 6 bestätigen werde. Anschließend würden die Stellungnahmen wiederum in die Pläne eingearbeitet werden.

Der LSBG nehme das Meinungsbild für einen Vorstoß in Richtung Tempo 30 mit in die Gespräche mit der Innenbehörde. Das Abstimmungsergebnis zur Gestaltung der Mittelinsel werde man in der weiteren Planung berücksichtigen, zu der sich der LSBG eng mit Bike + Ride abstimmen werde. Mit dem Umbau am Borgweg sei voraussichtlich ab Anfang 2019 zu rechnen – abhängig davon, wie schnell das Abstimmungsverfahren laufe.

Herr Hansen dankt allen für die Mitarbeit im Beteiligungsverfahren und die starke Teilnahme bis hin zur Abschlussveranstaltung; die angeregten Diskussionen hätten das Verfahren belebt. Er wünscht allen einen guten Heimweg und ein schönes Pfingstfest.

Herr Schulze erinnert daran, dass alle Infos zum Verfahren auch auf der Website <http://via-bus.hamburg.de/beteiligungsprozess-borgweg/> nachzulesen sind.

Herr Hansen bittet abschließend die Teilnehmenden darum, die bereitliegenden Feedback-Bögen auszufüllen.

Anhang

Wünsche und Anregungen für die Gestaltung der Mittelinsel

- Grünflächen
- große Baumscheiben, mind. 12 m² (Baumschutz)
- Papiercontainer so stellen, dass Fahrzeug zur Leerung nicht die ganze Fahrbahn blockiert!!
- Liefer-Parkplätze vor den Läden auf der Westseite – derzeit wird oft die Fahrbahn blockiert.
- Bike + Ride
- Fahrradstellplätze
- geordnete Parksituation mit Baumschutz + geändertem Belag

28.6.2017

SUPERURBAN, Katja Rostock