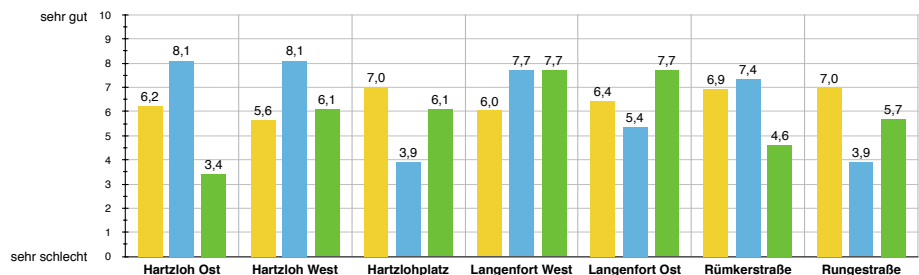


Am 14. Dezember 2016 präsentierte die Hochbahn fünf Haltestellenlagen, die „für eine vertiefende Betrachtung geeignet“ seien. Laut aktuellen Aussagen von Hochbahn-Mitarbeitern wurden die Langenfort-Varianten aus der Betrachtung genommen – aufgrund der Fahrzeiten (Streckenlänge). Die *Bürgerinitiative für einen lebenswerten Hartzloh* übt scharfe Kritik an den „intransparenten, nicht nachvollziehbaren Bewertungsergebnissen“ und hat nun eine eigene Bewertungstabelle erarbeitet.

U5: Anbindung von Barmbek-Nord – Bewertung von sieben Haltestellen-Varianten

	Faktor	Hartzloh Ost	Hartzloh West	Hartzlohplatz	Langenfort West	Langenfort Ost	Rümkerstraße	Rungestraße
Optimale Anbindung von Barmbek Nord	50 %	6,2	5,6	7,0	6,0	6,4	6,9	7,0
Anbindung der Einwohner an das Schnellbahnnetz	15 %	7,0	6,5	8,3	7,0	7,5	9,4	9,2
Vermeidung der Doppel- oder Mehrfachenbindung	15 %	5,1	4,3	7,1	5,1	5,9	9,0	8,7
Anbindung Schulstandorte	10 %	4,0	3,0	5,0	8,0	9,0	5,0	4,0
Anbindung von Arbeitsplätzen und Einzelhandel, Fuhle	10 %	9,0	9,0	7,0	4,0	3,0	2,0	4,0
Bestmögliche Netzwirkung	25 %	8,1	8,1	3,9	7,7	5,4	7,4	3,9
Fahrzeiten	10 %	6,8	6,8	6,8	5,8	5,9	6,4	6,8
Umstieg in Busse	15 %	9,0	9,0	2,0	9,0	5,0	8,0	2,0
Hohe Leistungsfähigkeit und Nutzungsqualität	25 %	3,4	6,1	6,1	7,7	7,7	4,6	5,7
Schutz von Mensch und Umwelt	10 %	1,0	4,0	4,0	8,0	8,0	4,0	3,0
Nutzerfreundliche Haltestelle	15 %	5,0	7,5	7,5	7,5	7,5	5,0	7,5
Punkte von 1 (sehr schlecht) bis 10 (sehr gut)								
Gesamtwertung		6,0	6,4	6,0	6,9	6,5	6,5	5,9
Rang		6	4	5	1	2	3	7

- Optimale Anbindung von Barmbek Nord
- Bestmögliche Netzwirkung
- Hohe Leistungsfähigkeit und Nutzungsqualität



Anmerkungen zu der Tabelle

Jeder, der schon einmal „eine Statistik gefälscht“ hat, weiß, wie stark schon kleine Korrekturen wirken können. Bei der Hochbahn-Präsentation ist es recht einfach zu durchschauen: Wenn die Auswertung mit nur 5 glatten Stufen (sehr schlecht, schlecht, neutral gut, sehr gut) vorgenommen wird, kommt es lediglich darauf an, wo die jeweiligen Schwellen platziert werden, schon wird das Ergebnis teils dramatisch verschoben.

Beispiel Hartzloh-Varianten – Anschluss Schulstandorte: Laut unseren „Messungen“ liegt die gemittelte Entfernung (pro Schüler) von Hartzloh Ost bei 497 Metern und Hartzloh West bei 584 Metern. Wenn wir unterstellen, die Hochbahn würde mit genau diesen Zahlen arbeiten, könnte man die Schwelle von neutral zu negativ bei 500m Abstand legen – schon bekommt die Vorzugslösung Hartzloh Ost die Bewertung „Neutral“, während Hartzloh West mit „negativ“ das Nachsehen hat. (Wir würden die „neutral“-Grenze bei maximal 400m legen. Denn bis zu 750m fußläufige Entfernung gelten als Definition für „erschlossenes Gebiet“. Alles darüber wäre somit „sehr schlecht“).

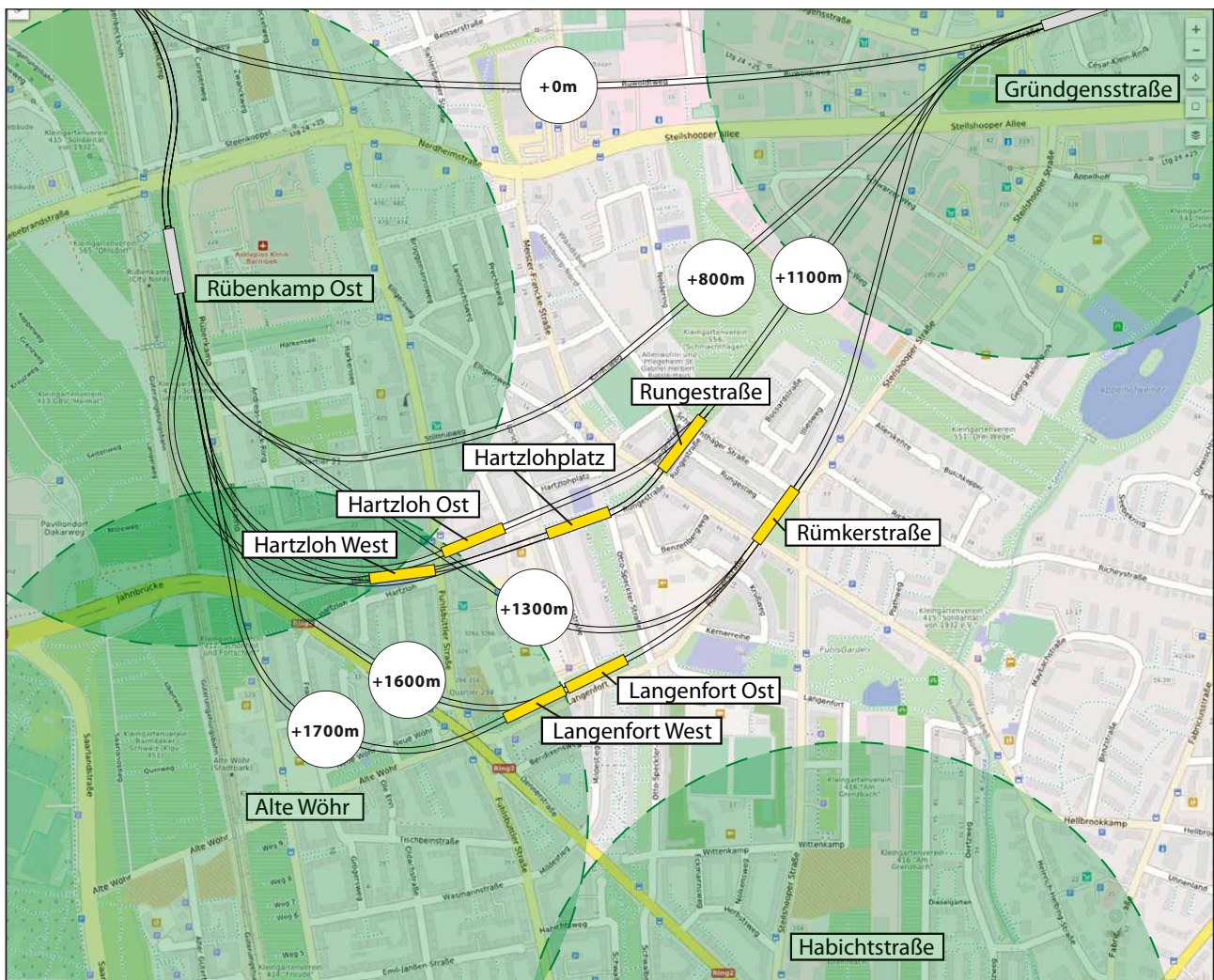
Wir haben versucht, möglichst neutrale Zahlen zu ermitteln, und die Ergebnisse in einer stufenlosen Skala von 1 (sehr schlecht) bis 10 (sehr gut) zu platzieren. Somit gibt es keine Bewertungsschwellen, die das Ergebnis verzerren. Die von uns gewählte prozentuale Gewichtung kann und muss natürlich noch diskutiert werden – wir haben versucht eine neutrale Verteilung zu erreichen. Bei den Einwohnerzahlen steht uns nicht das nötige Zahlenmaterial zur Verfügung – wir haben die von der Hochbahn genannte Einwohnerzahl um den Hartzloh als Basis für alle Standorte verwendet, und die prozentuale Doppellerschließung anhand der Erschließungskreise geschätzt. Mit genauerem Material wird es hier somit noch Verschiebungen geben, die aber in der Gesamtbetrachtung nicht allzu stark ins Gewicht fallen dürften. Was noch fehlt, sind auf jeden Fall die Potentialflächen für den Wohnungsbau – rund um den Hartzloh sieht es da nämlich sehr schlecht aus, aber man schau nur jenseits des Elligerswegs...

Die Übersichtskarte finden Sie auf der folgenden Seite

Nachdem sich in Barmbek-Nord massiver Widerstand gegen die geplante U5-Haltestelle in der engen Wohnstraße Hartzloh formierte, lenkte die Hochbahn im Rahmen der Bürgerbeteiligung ein und versprach eine ergebnisoffene Prüfung von insgesamt 12 Haltestellenlagen. Im ersten Schritt wurden alle Varianten unter verkehrlicher Betrachtung bewertet. Das Ergebnis wurde von der Hochbahn auf einer Infoveranstaltung am 14.12.2016 präsentiert: Fünf Haltestellenlagen wurden für eine vertiefende Betrachtung ausgewählt. Neben der umstrittenen Vorzugslösung „Hartzloh Ost“ aus der Machbarkeitsuntersuchung sind dies die Haltestellenlagen Hartzloh West, Hartzlohplatz, Rungestraße und Rümkerstraße. *Einen Link zur Präsentation der Hochbahn finden Sie auf unserer Homepage.*

Bewertung mit „alternativen Fakten“?

Die Haltestellenlagen im Grünzug Langenfort fallen komplett durch das Raster der Hochbahn. Bei dem Punkt „Vermeidung der Doppel- oder Mehrfachanbindung“ – gemeint ist Überlappung mit bereits durch S- oder U-Bahn als erschlossen geltenden Gebieten – erhielten die Langenfort-Varianten die vernichtende Bewertung „sehr negativ“. Dies löste Verwunderung und Empörung beim Publikum aus, zumal die in dieser Hinsicht gleichwertigen Varianten Hartzloh West und Ost in diesem Punkt mit „neutral“ bewertet wurden. Erst nachdem sich die Hochbahn bereit erklärte, die Variante Langenfort wieder in die Betrachtung aufzunehmen, konnte der im Anschluss an die Veranstaltung geplante Workshop stattfinden. Doch schon am nächsten Morgen wurde klar, dass diese „Wiederaufnahme“ nur eine „Beruhigungsspiel“ für das Publikum war – in allen folgenden Pressemitteilungen der Hochbahn kommt der Langenfort nicht mehr vor. Keine vertrauensbildende Maßnahme. *Unsere Karte zeigt die Lage der 7 Stationen und die Kreise der bereits erschlossenen Gebiete.*



U5: ANBINDUNG VON BARMBEK-NORD – Haltestellen-Varianten | Lage und Trassenführung

Grüne Kreise: Bereits durch U+S-Bahn erschlossene Gebiete (600m Radius um die genannte Station)

Weißer Kreise: Meter-Angabe zur Streckenlänge im Vergleich zur Direktverbindung Steilshoop – Sengelmannstraße

Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten | Lizenz: Open Databas License (ODbL)