

Wie die Hochbahn „Hartzloh Ost“ zur optimalen Lösung für Barmbek-Nord machen will

Massiver Widerstand gegen die geplante U5-Haltestelle in der engen Wohnstraße Hartzloh führte zum Einlenken der Hochbahn im Rahmen der Bürgerbeteiligung. Die Hochbahn versprach eine ergebnisoffene Prüfung von zwölf Haltestellenlagen. Laut Hochbahn wurden zunächst alle Varianten ausschließlich verkehrlich bewertet. Diese beiden Aussagen der Hochbahn stellen sich nun als falsch heraus!

1. Individualkriterien widersprechen der Behauptung einer „ausschließlich verkehrlichen Bewertung“

Das Hauptkriterium, die „Anbindung von Arbeitsplätzen und Einzelhandel in der nördlichen Fuhlsbüttler Straße“ (gelber Balken auf den am 14.12.2016 präsentierten Karten der Hochbahn) ist kein verkehrlicher Aspekt, sondern ein von politischer Seite vorgegebenes Kriterium. Bereits dieses Kriterium verzerrt das Ergebnis der Betrachtung enorm – jeder Standort, der nicht an der vorgegebenen Stelle liegt, verliert automatisch. Also alle außer Hartzloh.

2. Statistische Tricks widersprechen der Behauptung einer „ergebnisoffenen Prüfung“

Die Varianten um den Langenfort wurden mit statistischen Tricks systematisch schlecht gerechnet – im Fachjargon „abgeschichtet“ – und sind damit nicht mehr in der Prüfung. Sie waren ein zu starker Konkurrent zum Hartzloh.

Der Trick der Hochbahn ist folgender: Alle ermittelten Zahlen werden nicht anhand allgemein anerkannter Größen bewertet (z.B. Fußweg zur Station: maximal 720m sind erlaubt), sondern

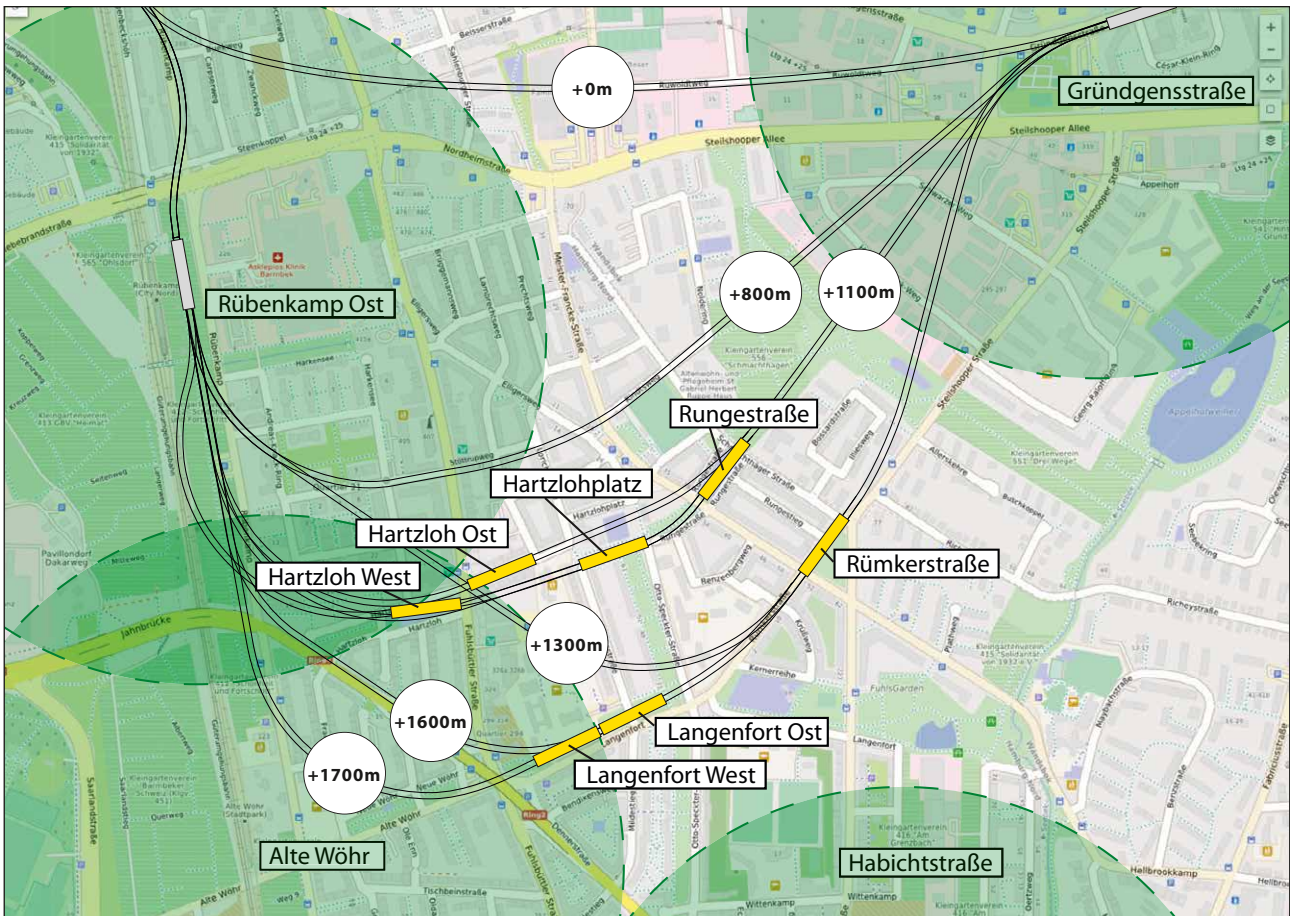
es wird der jeweils höchste ermittelte Wert mit „sehr positiv“ und niedrigste ermittelte Wert mit „sehr negativ“ bewertet. Ändern sich die Extremwerte, weil z.B. eine Variante aus der Betrachtung genommen wird, ändert sich das Ergebnis! Bei sehr vielen betrachteten Orten mag diese Methode einen Sinn ergeben. Da sich alle Werte durch die „Mitbewerber“ ergeben, gibt es bei Betrachtung nur einer Station keine Bezugsgrößen mehr: Bei Einzelbetrachtung erhält jede beliebige Haltestellenlage mit dieser Methode die Bewertung „neutral“.

3. These: Bürgerbeteiligung in Workshops, während die Vorzugsvariante Hartzloh ungestört fertig geplant wird

Die Beteiligung der Bürger durch die Hochbahn ist nur ein Feigenblatt. Der enge Zeitplan darf nicht gefährdet werden, die Vorentwurfsplanung der Vorzugsvariante „Hartzloh Ost“ wird seit Mitte 2016 voran getrieben und demnächst abgeschlossen. Das gesamte Projekt U5 Ost würde um fast ein Jahr zurückgeworfen, wenn eine andere als die – politisch gewollte und politisch vorgegebene – Vorzugsvariante „Hartzloh Ost“ ausgewählt würde. Dann müsste die Vorentwurfsplanung noch einmal ganz neu starten.

Die noch verbliebenen Varianten werden jetzt statistisch und systematisch „abgeschichtet“, bis nur noch die Vorzugsvariante „Hartzloh Ost“ als „Sieger“ übrigbleibt. Offiziell als Ergebnis der Workshops präsentiert. Unwissenschaftlicher geht es nicht.

Die Hochbahn kann diese These dementieren. Sie kann aber keine Fakten liefern, um diese These zu entkräften.



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

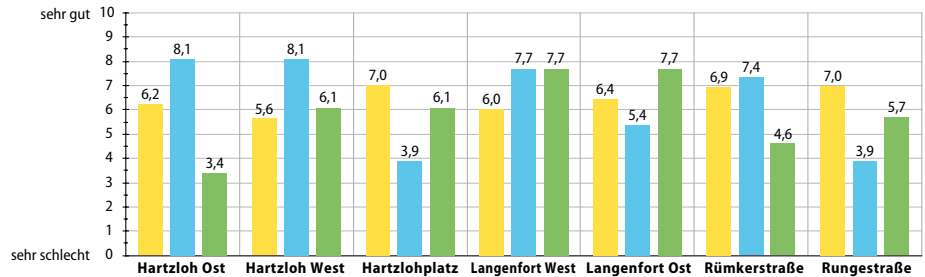
Grüne Kreise: Bereits durch U+S-Bahn erschlossene Gebiete (600m Radius, bzw. 720m Fußweg um die Station)
 Weiße Kreise: Meter-Angabe zur Streckenlänge im Vergleich zur Direktverbindung Steilshoop – Sengemannstraße
 Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten | Lizenz: Open Databas License (ODbL)

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

* Langenfort West und Ost sind laut Hochbahn ungeeignet

	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 Mehrfachanbindung	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	100%	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



Langenfort: unsere Bewertung, und warum die Hochbahn-Ergebnisse so stark abweichen

Die gezeigte Rangfolge ist erst einmal unwichtig. Es geht nicht darum, einen „Beweis“ zu führen, dass Langenfort die beste Lage für eine Haltestelle in Barmbek sei. Denn alle Standorte haben Vor- und Nachteile. Unsere Auswertung zeigt aber, dass die „Abschichtung“ der Langenfort-Varianten nicht zu begründen ist – und für die anderen „abgeschichteten“ Varianten haben wir noch gar nicht nachgerechnet!

Fest steht, dass der Langenfort die Schulen, die Fuhle und die Buslinien gut erschließt, und der Grünzug enorm viel Platz für die 4-5 Jahre währende Bauphase bietet. Durch die bessere Anbindung der Schulen werden weniger Anwohner angebunden, da Schulgelände nicht Wohnzwecken dienen. Außerdem haben die Langenfort- und Hartzloh-Varianten eine sehr hohe Doppelerschließung mit der S-Bahn. Wo sind Erschließungslücken? Unsere Karte finden Sie auf der anderen Seite.

Die von uns gewählte prozentuale Gewichtung kann und muss natürlich noch diskutiert werden. Wo Werte fehlten, mussten wir schätzen. Für eine genauere Berechnung haben wir das nötige Zahlenmaterial von der Hochbahn angefordert. Sollten wir es erhalten, wird es im Detail noch Änderungen geben. In der Betrachtung fehlen bisher die Potentialflächen für den Wohnungsbau – rund um den Hartzloh sieht es sehr schlecht aus, aber man schau nur jenseits des Elligerswegs...

Warum kommt die Hochbahn zu anderen Ergebnissen?

Unsere stufenlose Auswertung zeigt, dass alle Varianten sehr eng beieinander liegen. Die gezeigte Rangfolge ist errechnet, wir zeigen aber nur die erste Nachkommastelle. Die Hochbahn hat ihre Auswertung mit 5 glatten Stufen (sehr negativ, negativ, neutral, positiv, sehr positiv) vorgenommen. Dadurch kommt es zu optisch größeren Abständen. Außerdem ist die von der Hochbahn gewählte statistische Auswertungsmethode mangelhaft (siehe Punkt 2 auf der Rückseite).

Beispiel: Das Kriterium „Anschluss der Schulstandorte“

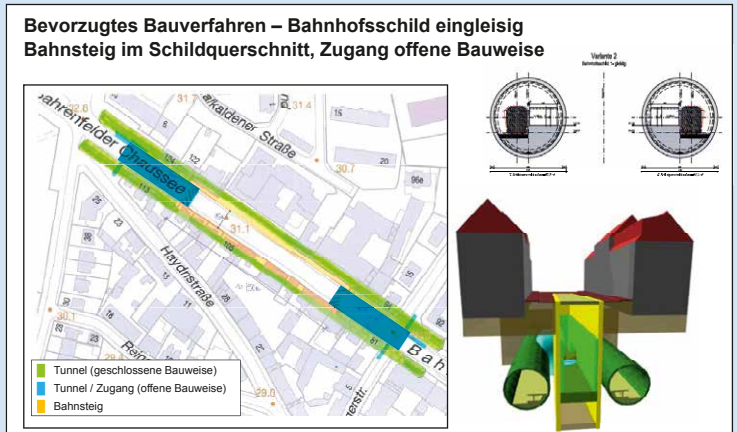
Laut unseren „Messungen“ liegt der gemittelte Fußweg pro Schüler im besten Fall (Langenfort Ost) bei 146m, im schlechtesten Fall (Hartzloh West) bei 584 Metern. Hartzloh Ost ist mit 497 Metern kaum besser. Da aber bei der Hochbahn zwölf Standorte in der Betrachtung waren, wurde der viel weiter entfernte Elligersweg mit „sehr negativ“ bewertet und Hartzloh West kam mit „negativ“ davon. Nach der Statistik-Methode der Hochbahn müsste Hartzloh West bei Betrachtung dieser sieben Standorte „sehr negativ“ erhalten. Hartzloh Ost profitierte von einer Schwelle und erhielt darum „neutral“. Hartzloh West und Ost müssen *objektiv betrachtet* beide mit „negativ“ bewertet werden – der Erschließungsradius endet bei 720m Fußweg.

Präsentation der Hochbahn: <https://goo.gl/uVJDw1>

U5-West: bevorzugte Bauweise „minimal-invasiv“
U5-Ost: Planung mit offener Baugrube – warum?



Quelle: Hochbahn: Netzerweiterung U5 Ost, Machbarkeitsuntersuchung, 12.09.2016



Quelle: Hochbahn, BWVI: Langfristige Weiterentwicklung des U-Bahn-Netzes, Stand der Planungen und Ausblick, Hauptausschuss der Bezirksversammlung Altona, 16.07.2015. U-Bahn-Planung-Stand-7-2015.pdf, Seite 11+22.
Bahnhofs-Schild (je Gleis ein U-Bahn-Tunnel): offene Baugrube nur für die Zugänge.
Beispiele: Station U2 Messehallen, U2 Gänsemarkt.

Zweigleis-Schild (ein U-Bahn-Tunnel mit zwei Gleisen): offene Baugrube bei den Stationen.
Beispiel: Wurde in Hamburg noch nicht eingesetzt. Offene Baugrube: U4 Überseequartier.