

Haiko Mennenga
Pressentinstraße 24
18147 Rostock

Anhörungsbehörde Planfeststellungen
der Hanse- und Universitätsstadt Rostock
Rathausanbau Z. 4.17
Neuer Markt 1
18055 Rostock

Rostock, den 07.12.2021

Planfeststellung Warnowbrücke Einwände gegen die Planfeststellungsunterlagen der Warnowbrücke

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Einwohner von Gehlsdorf und ehrenamtlicher Trainer für viele Kinder auf der Warnow bin ich in mehrfacher Hinsicht von dem Bau der Brücke betroffen. Die Planfeststellungsunterlagen habe ich daher intensiv studiert. Dabei sind mir mehrere Defizite oder auch Fehler in dem Dokument aufgefallen, zu denen ich um eine Aufklärung bitte. Ich neige sogar zu der Behauptung, dass durch nicht objektive Bewertungen der Planfeststellungsprozess beeinflusst wurde.

Ich habe ebenso mehrere Veranstaltungen bisher besucht, u.a. die Infobox am Rostocker Warnowufer. Auf konkrete Fragen gab es keine oder unbefriedigende Antworten wie: „Von der Brücke haben wir keine Ahnung, kommen Sie morgen wieder, wenn Herr ?? da ist. Hier geht es nur um die Gestaltung des Gehlsdorfer Ufers, nicht um die Brücke.“

Ich bin also am Folgetag wieder zur Infobox gekommen. Bei meinen Fragen zur Brücke, wie ich sie hier auch nachfolgend formuliere, gab es dann als Antwort: „Sie sind doch nur dagegen.“ Ich gebe zu, dass ich mehr Nach- als Vorteile in der Brücke sehe. Die zitierte Antwort belegt aber auch sehr anschaulich, dass es eine sachliche Diskussion bisher nicht gegeben hat !

Weitere Veranstaltungen im Rathaus waren unter dem Vorwand von Corona so organisiert, dass eine offene Diskussion ebenfalls nicht stattfinden konnte.

Mit diesen Feststellungen möchte ich darauf hinweisen, dass es eine echte Bürgerbeteiligung bis zum heutigen Tage nicht gegeben hat, bzw. diese recht schlaue verhindert wurde.

Zu meinen Fragestellungen, zu denen ich Sie einzeln um Stellungnahme oder zusätzliche Berücksichtigung im Planfeststellungsverfahren bitte:

1. Lichte Durchfahrtshöhe und -breite

Die lichte Durchfahrtshöhe soll 8,5m betragen. Welche genauen Fahrzeuge wurden hier zur Bemessung herangezogen? Dazu sind im Erläuterungsbericht leider keine Angaben gemacht. Die Blaue Flotte kann es nicht sein, da die Schiffe deutlich höher sind.

Die Brücke behindert den Schiffsverkehr so sehr, dass dieser hinter der Brücke kaum noch stattfinden wird. Das wird die Klappbrücke nicht ändern, zumal die Durchfahrt weitere störende Baukörper wie das Leitwerk erfordert. Schiffseigner mit Höhen >8m werden sich neue Liegeplätze außerhalb des Stadthafens suchen.

2. Trassierung im Ergebnis der Anforderungen

Die aktuelle Trassierung ist sehr lang. Daraus erwachsen hohe Kosten und die maßgebenden Nachteile für die Nutzung der Wasserflächen hinter der Brücke, nämlich die störenden Baukörper, welche die Wasserflächen belegen und auch Einflüsse aus dem Wind für die segelnden Kinder und die überregionalen Veranstaltungen. Nach Festlegung der erforderlichen Schiffe in Bezug auf Höhe und Breite ist sicherlich ein kleineres weniger geschwungenes Bauwerk in Bezug auf Kosten und Funktion möglich. Mit hoher Wahrscheinlichkeit ist die Durchfahrtsbreite gar nicht erforderlich, so dass auf die Pylone und die dafür erforderliche lange Bogenführung verzichtet werden kann. Aktuell vorhandene wesentliche Nachteile fallen deutlich geringer aus.

Aus welchen Bemessungsschiffen wurde die Breite zwischen den Pylonen abgeleitet ?

3. Nutzungskonzept für die Warnow zwischen der neuen Warnowbrücke und der Petribrücke

Aus den Einschränkungen durch die Brücke ist der Bereich hinter der Brücke nur noch sehr begrenzt nutzbar. In den bisherigen öffentlichen Veranstaltungen zum Brückenschlag wurde die Erarbeitung eines Nutzungskonzeptes des Bereiches hinter der Warnowbrücke versprochen. Dieses liegt offensichtlich immer noch nicht vor, dem Planfeststellungsverfahren fehlen die Aussagen zur künftigen Nutzung der Wasserflächen zwischen der Warnowbrücke und der Petribrücke. Hier gehören konkrete und belastbare Aussagen zur künftigen Nutzung in den Planfeststellungsbeschuß:

Soll die Fläche ein Segelrevier bleiben ? Wenn ja, für welche Ziele.

Sind auf der Fläche Hausboote vorgesehen ?

Werden Flächen für andere Bauten vorgesehen, also weitere Wasserflächen zugeschüttet ?

Soll die Fläche für Tret- und Paddelboote genutzt werden ?

Sind weiterhin Veranstaltungen geplant, wenn ja, welche ?

Sind im Stadthafen Liegeplätze vorgesehen, wenn ja, für welche Schiffe ?

4. Konflikt für die Nutzung im Rahmen der Buga und Hanse-Sail

Die Brücke wird von Ihnen und den Planern als besonderer Brückenschlag im Rahmen der BUGA oder auch der Hanse-Sail beworben. Die Ufer sind einfach und schnell zu wechseln.

Genau hier besteht der Widerspruch:

Die Brücke befindet sich im Stadthafen, der während der maritimen Events voller Schiffe liegt. Zu den Ausfahrten bei der Hanse-Sail müssen die Schiffe durch die enge Brücke, die Brücke wird also mind. 1,5 Stunden dauerhaft geöffnet sein. Wenn die Schiffe von der Ausfahrt bei der Hanse-Sail wieder in den Hafen zurückkehren, verlängert sich die Zeit der Rückkehr auf mind. 2,5h. Bei der gegebenen Schiffsfrequenz und dem Verkehrsaufkommen ist es unwahrscheinlich, dass die Klappbrücke geschlossen werden kann. Das bedeutet, dass gerade zur Hanse-Sail der groß beworbene Vorteil des Brückenschlags gar nicht vorhanden ist.

Eine Fähre wäre hier deutlich vorteilhafter.

Hier sind die Bewertungen in der Untersuchung der SHP Ingenieure besonders beim Punkt 3.3 Nutzungsattraktivität daher nicht zutreffend, insbesondere fehlt eine Bewertung Hanse Sail ! Ich gebe zusätzlich zu bedenken, dass die BUGA ein einmaliges Event ist, während die Hanse Sail sicherlich noch ein paar weitere Jahre stattfinden wird.

Hier ist noch ein weiterer Bewertungspunkt anzuführen:

Rostocker Besucher, Urlauber kommen fast ausschließlich aus südlicheren Landesteilen und wollen die See- und Hafenstadt besuchen. Für diese Gäste bilden Fahrten mit dem Schiff die Höhepunkte, nicht der Gang über eine Brücke. Wenn man das mal polemisch ausdrückt: Die Sachsen wollen Boot fahren, Brücken haben sie selber genug! Die Fahrt mit einer Fähre stellt daher ein wesentlich bedeutenderes Ereignis dar, sie zieht viel mehr Urlauber an, als eine Brücke.

5. Das Stadtbild

Der Entwurf der neuen Warnowbrücke sieht zweifelsfrei interessant aus und wird sicherlich eine anerkennenswerte Ingenieurleistung. Dennoch kennt man unser Rostock besonders vom Gehlsdorfer Ufer auf vielen Bildern aus unterschiedlichen Zeiten. Markant ist die Altstadt, die das Stadtbild prägt.

Mit der neuen Warnowbrücke ist das alte stolze Stadtbild durch den Brückenkorpus durchgestrichen, verloren. Das tut wirklich weh, ist für Rostock ein großer Verlust!

Im Gutachten ist dieser Konflikt unter dem Punkt 3.1.3 Städtebauliche Qualität erwähnt. Die Fährverbindung ist hier sehr treffend bewertet: „Seit jeher prägen Segler, Schiffe und Boote das Stadtbild...“ „Für viele Bürger*innen und Besucher*innen macht dies den Charme der Stadt aus.“

Bei der Brückenbewertung wird die Sicht von der Brücke auf die Schiffe bei der Hanse-Sail gewürdigt. Die in einem obigen Punkt erwähnte notwendige auch längere Öffnung und der damit längere Zeit unmögliche Übergang wird im Gutachten nicht erkannt.

Weiter folgt: „Aus gutachterlicher Sicht kann kein Unterschied in der Bewertung der städtebaulichen Qualität festgestellt werden, da es sich um eine subjektive Wahrnehmung jedes Einzelnen handelt.“ D.h. laut Gutachten kann kein Unterschied festgestellt werden, ob jemand die Brücke als städtebauliches Highlight oder das alte Rostocker Stadtbild bedeutender findet?!?!

Auch wenn die Brücke zweifelsfrei eine besondere Ingenieurleistung ist, so sollte in dieser Bewertung doch wohl nicht die Ingenieurleistung mit dem Verlust des Stadtbildes in der Bewertung gleichgesetzt werden ! Hier sollte der Erhalt des historischen Bildes doch mind. 3 Punkte Vorsprung vor der Brückenlösung haben!

6. Der Jugendsport in der Dierkower Bucht

Die Dierkower Bucht bildet für 5 Segelvereine in der Innenstadt das Trainingsrevier für den Nachwuchs. In diesen Vereinen segeln über 100 Kinder und Jugendliche. Das Haupttrainingsrevier beginnt direkt hinter dem letzten Bootssteg vor dem Fährhaus und zieht sich dann weit in die Dierkower Bucht. Der Bereich vor den AIDA Bürohäusern ist dabei aufgrund der Windverhältnisse nicht mehr nutzbar. Mit dem neuen Brückenverlauf wird die Wasserfläche um ca. 1/3 direkt verkleinert. Die Brücke wird eine massive Beeinträchtigung der Windverhältnisse darstellen so dass sicherlich 2/3 bzw. mind. die Hälfte der aktuellen Wasserfläche für das Segeln verloren geht.

Sie nehmen den Kindern also gerade ihre „Sporthalle“ !

Die nächsten brauchbaren Segelflächen befinden sich vor dem Yachtclub Warnow / Höhe Eurawasser. Die Entfernung ist für das wöchentliche Training jedoch zu weit, die Zeit reicht an einem Trainingstag nach der Schule gerade mal zur An- und Abfahrt dorthin, das eigentlich Segeltraining entfällt.

Die Flächen vor dem Neptun-Einkaufszentrum sind durch die Windverhältnisse aufgrund der engen Bebauung der Hochhäuser direkt an der Kaikante leider ebenfalls nicht mehr seglerisch nutzbar.

Die segelnden Kinder sind im Planfeststellungsverfahren bisher nicht einmal erwähnt!

Hier ist nachzubessern !

7. Veranstaltungen in der Dierkower Bucht

An vier Wochenenden im Jahr findet in der Dierkower Bucht eine Jugendregatta mit überregionaler Beteiligung statt. Die Anzahl der Boote ist sehr groß, der Stadthafen wimmelt nur so von weißen Segeln. Auf dem Uferweg auf dem Deich der ehemaligen Gehlsdorfer Deponie gibt es viele Zuschauer, sowohl Eltern als auch segelfremde interessierte Spaziergänger. Ebenso bleiben auf der Stadtseite genauso viele Fußgänger stehen und schauen zu.

Die Fläche in der Dierkower Bucht ist für die Jugendregatten aktuell bereits grenzwertig eng und klein. Je nach Windrichtung befindet sich der Start oder das Ziel häufig direkt hinter dem ersten Bootssteg vor dem Fährhaus.

Mit dem Bau der Brücke werden die Flächen so weit eingeschränkt, dass diese Veranstaltungen nicht mehr möglich sind.

Diese Events sind im Planfeststellungsverfahren bisher nicht erwähnt, hier ist nachzubessern !

8. Segelyachten segeln im Stadthafen direkt vor der Innenstadt

Jeden Freitag findet in den Sommermonaten die Freitagsregatta statt. Der Stadthafen ist voller weißer Segel, mitten in der Stadt. Diesen maritimen Charakter gibt es in kaum einer anderen Stadt so nah an der Innenstadt, am Stadtzentrum. Das ist auch ein Highlight für unsere Besucher und Gäste.

Mit der Brücke ist die Durchfahrt als Regatta ausgeschlossen, die weißen Segel wird es in unserer Innenstadt nicht mehr geben. Damit büßen wir um einen weiteren Schritt unseren maritimen Charakter ein, Rostock verliert seine Besonderheit.

Hier ist das Gutachten nachzubessern !

Im Punkt 3.1.3 Städtebauliche Qualität ist beschrieben:

„Seit jeher prägen Segler, Schiffe und Boote das Stadtbild rund um den Hafen. Für viele Bürger*innen und Besucher*innen macht dies den Charme der Stadt aus.“

Dass die Segel hier jedoch künftig nicht mehr hinkommen, wird in diesem Absatz leider nicht festgestellt und im Variantenvergleich auch nicht bewertet.

Hier ist das Gutachten sachlich nachzubessern !

9. Konkurrenz der Brücke zur vorhandenen Fähre

Die Brücke wird der vorhandenen Fähre sicherlich einen Teil der Fahrgäste abziehen, nämlich diejenigen, die sowieso eher in die Innenstadt fahren. Ich behaupte, es wird sicherlich 2-3 Jahre dauern, bis eine Diskussion zur Wirtschaftlichkeit der vorhandenen Fähre durch ihren Betreiber begonnen wird, in deren Ergebnis der Fährbetrieb wahrscheinlich sogar eingestellt wird. Damit kehren sich sämtliche Annahmen und Hypothesen von mehr Fahrradfahrern / weniger Autofahrern / weniger CO2 Ausstoß im aktuellen Erläuterungsbericht im Planfeststellungsverfahren in das Gegenteil um.

Zu der Konkurrenz von vorhandener Fähre und Brücke ist ebenfalls keine Aussage im Planfeststellungsverfahren vorhanden. Diese Diskussion gehört aber dazu und sollte sachlich und auch fachlich geführt werden.

10. Slipmöglichkeit für Motorboote und Angler

Motorboote und Angler nutzen gegenwärtig die Slip vor der Ruderwiese. Bei der Veranstaltung in der Infobox am Gehlsdorfer Ufer wurde mir mitgeteilt, dass diese Slipmöglichkeit entfällt, über Ersatz sei bisher nicht diskutiert worden. Der Bedarf für eine derartige Slip ist enorm groß, meistens muß man sich sogar anstellen und warten. Ein Entfall der Slip ist eine Missachtung der Interessen der Angler- und Wassersportler.

Ein Ersatz sollte in direkter Nähe des Fährhauses geschaffen werden, da gerade zu den Sportbootprüfungen im Fährhaus dort viele Boote geslipt werden müssen.

Der Sachverhalt gehört ebenfalls in die Planfeststellungsunterlagen, hier ist nachzubessern, hier gehört eine Lösung her.

11. Kosten- / Nutzenvergleich Fähre / Brücke

Es wurde eine Bewertung zwischen Tunnel, Brücke und einer Fähre vorgenommen. Wie schon zuvor erläutert, wurde die Bewertung sehr subjektiv zu Gunsten der Brücke geführt.

In der Bewertung fehlt eine deutlich tiefgründigere Auseinandersetzung mit einer Fährlösung, die seit vielen Jahren sogar auch schon als autonome Lösung möglich ist (Schweden). Damit entfallen viele der aufgeführten Nachteile.

Insbesondere fehlt in dem Vergleich eine detaillierte Bewertung der Kosten. Der dokumentierte Vergleich ohne zahlenmäßige Bewertung der Fähr- oder Brückenlösung ist für die Tragweite dieser Entscheidung deutlich zu oberflächlich!

Bitte nehmen Sie konkretere Kostenvergleiche in die Begründung der Planfeststellung auf! Hier geht es um sehr viel Geld für Rostock in den nächsten Jahren!

Ich hoffe, dass ich meine Bedenken sachlich und schlüssig dargelegt habe und erwarte entsprechende Antworten bzw. Untersuchungen sowie Bewertungen zu den aufgeworfenen Problemen.

Gerne können Sie mich zu den aufgeworfenen Sachverhalten kontaktieren.

Mit freundlichen Grüßen



Haiko Mennenga

Tel. 0172 3207601

e-mail: haiko.me@gmx.de