

Einwendungen gegen den Plan "Neubau der Warnowbrücke in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock"

Wesentliche der im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens veröffentlichten Pläne, Gutachten und Stellungnahmen von Fachbehörden oder deren Beauftragte sind offensichtlich fehlerhaft bzw. unvollständig. Sie sind daher für den Variantenentscheidungsvergleich (Fähre, Tunnel, Brücke) und in Folge der daraus resultierenden Grundsatzentscheidung für die Favorisierung der Variante Brücke und damit als Planungsgrundlage für das Brückenprojekt ungeeignet. Daher fordere ich die Planungsbehörde auf, die Planungsgrundlagen unter Beachtung nachfolgender Einwendungen zu überarbeiten:

Notwendigkeit einer innerstädtischen Warnowquerung für Fußgänger und Radfahrer

Einwand: Um die Notwendigkeit dieser Verbindung nachzuweisen wird teilweise von unrealistischen Annahmen zum Nutzeraufkommen ausgegangen.

1. Die Betrachtung der Zählrichtung für Radfahrer in der Nähe des Ludewig-Beckens zur Erhebung des Radfahrpotentials der Warnowbrücke ist unrealistisch, da nur ein Teil der dort erfassten Fahrten tatsächlich nach Gehlsdorf führt. Des Weiteren wurde die Darstellung der profitierenden Stadtgebiete zu potentiallastig ausgewertet und führt damit zu wesentlich optimistischeren Potentialprognosen als tatsächlich zu erwarten sind. Dazu ist zu sagen, dass lediglich der Südteil von Gehlsdorf erheblich profitiert. Schon für Toitenwinkel ist eine nennenswerte Zeitersparnis kaum noch darstellbar und für alle Einzugsgebiete östlich der Hinrichsdorfer Straße bedeutet die Brücke einen mehr oder weniger erheblichen Umweg. Dabei zeigen bereits die Erhebungen in der Unterlage "20/Sonstige Gutachten/4.2/Tab.1", dass die Zeitersparnis bereits zum IST-Zustand im Wesentlichen, außer für Gehlsdorf Süd, nur geringfügig gegeben ist. Zusätzlich ist zu bedenken, dass es auch für Gesamt-Gehlsdorf wesentlich bedarfsgerechtere Lösungen gibt (siehe Punkt "Variantenvergleich").
2. Das pauschale Heranziehen des Aufkommens des Europafernradwegs Berlin-Kopenhagen als Nachweis des Nutzungspotentials der Brücke ist von ausgesprochen geringer Relevanz.
 - Eine Nutzungsanalyse hätte ergeben, dass durch die Nutzer bei dem Betreiber der Fährlinie, der Scandlines-Reederei, weniger als 170 Fährtickets im Jahr 2019 gekauft wurden.
 - Desweiteren ist es höchst spekulativ, ob ein Radfahrer auf so einer Tour die Brücke nutzt und nicht eher den (noch)naturnahen Uferweg genießt, denn die Zeitersparnis ist für einen Radfahrer gering.
3. Der Vergleich der angeblichen Zeitersparnis bei der Brückennutzung berücksichtigt nicht die Wartezeiten der Nutzer im Falle von Öffnungen sowie die Nutzungseinschränkungen bei Unwetterlagen und Glätte.

Einwand: Mit der Betrachtung des zu erwartenden Radfahreraufkommens konnte damit der Bedarf für eine Innerstädtische Warnowquerung für Fußgänger und Radfahrer nicht nachgewiesen werden und ist damit als Planungsgrundlage ungeeignet. Damit kann die Planung einer derartigen Investition öffentlicher Mittel für das Brückenbauwerk nicht gerechtfertigt werden.

Variantenvergleich

Einwand: Der Vergleich zwischen den Varianten Fähre/Tunnel/Brücke weist eine Reihe von unrealistischen Annahmen auf die zur Entscheidung für die Variante Brücke geführt haben. Insbesondere die gleiche Wichtung von eher zweitrangigen Kriterien wie städtebauliche Wirkung und im Vergleich dazu die nur gleichrangige Behandlung eines Schlüsselkriteriums wie Wirtschaftlichkeit führen zu einem völlig verzerrten Vergleichsergebnis der betrachteten Varianten.

1. Die vorgelegten Zahlen zum Nutzungsbedarf sind für die Brückenvariante deutlich überzogen. Eine vorsichtig optimistische Darstellung hätte diese Variante im Vergleich mit Tunnel und Fähre weniger positiv gewertet (siehe Punkt_Notwendigkeit einer innerstädtischen Warnowquerung für Fußgänger und Radfahrer).
2. Die Variante Tunnel hätte im Variantenvergleich den großen Vorteil, die berechtigten Interessen der bisherigen Hauptnutzer der betroffenen Wasserflächen nahezu uneingeschränkt zu berücksichtigen. Eine in dieser Hinsicht äußerst positive Bewertung der Tunnelvariante sucht man jedoch bei m Variantenvergleich vergebens. Allerdings stellt die Tunnellösung die teuerste Variante dar. Jedoch sind die Betriebskosten niedriger als die einer Brücke mit Öffnungsmöglichkeit.
3. Eine deutlich unzutreffende und damit falsche Darstellung erfährt in allen vorliegenden Untersuchungen der Varianten die Fährverbindung. Die wichtigsten Punkte der Falschdarstellung werden nachfolgend aufgeführt:
 - **Erschließung des Rostocker Nordens:** Das Argument, die Brücke böte im Vergleich mit einer Fährverbindung eine umwegfreie Anbindung an die Innenstadt ist grob falsch.-Zu den gehlsdorfer Wohngebieten, die am stärksten profitieren würden und vom Bedarfspotenzial her am größten sind, nämlich denen im Norden von Gehlsdorf, liegt die Anlegestelle der Fährverbindung eindeutig günstiger und kann so auch den Rostocker Norden (gemeint ist wohl der gehlsdorfer Norden) am besten erschließen.
 - **Nachnutzung:** Es wird behauptet, eine direkte, rund um die Uhr nutzbare und kostenfreie Verbindung für den Fuß- und Radverkehr erführe erfahrungsgemäß eine starke Nachfrage. Die Frequentierung der bereits bestehenden Nachtlinien haben ein derart geringes Transportaufkommen, dass die starke Nachfrage in den Nachtstunden bezweifelt werden darf. Es handelt sich bei dieser Darstellung um eine hochspekulative Annahme, die durch nichts nachgewiesen wurde. Der Variante Fährverbindung wird an der Stelle nur eine geringfügige Verbesserung gegenüber dem Status Quo bescheinigt und dabei eingeräumt, dass sich der Effekt der Verbesserung durch Verringerung der Taktzeit erhöht und sich auch die günstigere Lage des gehlsdorfer Fähranlegers positiv auswirkt. Es ist dazu festzustellen, dass natürlich die Taktzeit an den Bedarf angepasst werden muss. Insofern kann die Fährverbindung durchaus bedarfsgerecht gestaltet werden. Bei der Auswahl der richtigen Fahrzeuge ist eine Fährverbindung auch unter extremen Wetterbedingungen wesentlich betriebssicherer als die Brücke. Eine mit diesen Merkmalen ausgestattete Fährverbindung wäre im Vergleich mit anderen betrachteten Varianten wettbewerbsfähiger.
 - **Städtebauliche Qualität:** Ein Vergleich der Varianten in dieser Kategorie ist unsinnig und rein willkürlich, weil eine Fährlinie nichts mit dem Sachgebiet Städtebau zu tun hat. Wollte man ebenso willkürlich die beiden und sonstige Varianten in einer Kategorie "Design von Wasserfahrzeugen im öffentlichen Raum" bewerten, könnte man dazu für ein

Brückenbauwerk ebenso wenig aussagen wie zu einem Tunnel. Eine Fähre könnte zumindest den einen oder anderen Bürger und/oder Besucher der Stadt auf die Idee bringen, dass es sich bei Rostock um eine Hafenstadt handeln könnte. Ich halte diesen Vergleich daher für irreführend, zumal er unzulässig die Pluspunktbilanz des Brückenprojekts mit völlig irrelevanten und zutiefst subjektiven Argumenten verbessert.

- **Reisezeit:** Es werden die Reisezeiten der Varianten verglichen und dabei für die Brücke nur bei Radfahrern ein Vorteil ermittelt. Bei Fußgängern liegt der Vorteil bei der Fähre. In der Bewertung wird jedoch festgestellt, dass die Brückenvariante in dieser Kategorie deutliche Vorteile bringt. Dies konnte eindeutig nicht nachgewiesen werden. Außerdem erlaubt der Stand der Technik im Schiffbau und bei der Errichtung von Hafenanlagen wie z.B. Fähranlegern noch eine deutliche Beeinflussung der Reisezeit in Richtung Verringerung.
- **Konfliktpotenzial:** In dieser Kategorie wird zwar völlig zu Recht der Schluss gezogen, dass die Variante Brücke am konflikträchstigsten ist, jedoch wird das Konfliktpotential der Brücke nicht erschöpfend dargestellt. Dadurch wird es heruntergespielt und in seiner an sich schon schlechtesten Bewertung im Variantenvergleich jedoch noch deutlich zu positiv bewertet.
Bei der Darstellung des Konfliktpotentials die Brücke betreffend wird lediglich eingeräumt, dass es sowohl für den Verkehr auf der Brücke bei Öffnungssituationen und für den Verkehr auf der Wasserstraße bei geschlossener Brücke zu Wartezeiten der jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer kommt.
Dass jedoch der gehldorfer Uferweg und und der bedarfsgerechte Zugang zu den Grundstücken der Anrainer, insbesondere der Segelvereine, durch die kreuzende Brückenzuwegung am gehlsdorfer Ufer deutlich beeinflusst und teilweise dauerhaft unterbrochen wird findet keine Erwähnung. Außerdem führt die eindeutig nicht bedarfsgerechte Festlegung der Durchfahrtshöhe der Brücke zu deutlichen Beeinträchtigungen der Hauptnutzer der durch den Brückenverlauf abgesperrten Wasserflächen. Und diese Hauptnutzer stellt die Gruppe der rostocker Segler dar. Eine Analyse des Bootsbestandes im rostocker Revier hätte nämlich ergeben, dass eine Durchfahrtshöhe von 15 m als ernsthafte Anforderung besteht. Damit würden sich die wirklich praktisch notwendigen Öffnungszeiten deutlich reduzieren, was auch den Anforderungen des Rad- und Fußgängerverkehrs entgegenkommt.
Insofern lässt der Planer, auch hier durch zu Grunde Legung falscher Planungsparameter, erhebliche Konfliktpotentiale zu.
- **Förderung nachhaltiger Mobilität:** Die Behauptung der Überlegenheit der Brückenvariante gründet sich im Wesentlichen auf die Behauptung der bereits kritisch behandelten Zeitvorteile der die Brücke nutzenden Fußgänger und Radfahrer.
Dass von einer direkten Anbindung an das Stadtzentrum bzw, den Stadthafen der Freizeitverkehr profitieren kann und damit eine zusätzliche Belebung dieser Bereiche erwartet werden kann ist sicher nicht unrealistisch. Ein Vorteil für den Alltagsverkehr und Pendelnde ergibt sich nur im Vergleich mit einer wenig leistungsfähigen Fährlinie, die nicht bedarfsgerecht betrieben wird. Ein Hinweis auf die kostenlose Nutzung der Brücke ist nur angebracht wenn unterstellt wird, dass die Nutzung der Fähre nicht kostenlos ist. Bei

einem fairen Variantenvergleich ist aber auch eine kostenlose Nutzung der Fährverbindung zu Grunde zu legen, da sonst die Vergleichbarkeit verzerrt wird.

- **Nutzungsattraktivität:** In der vergleichenden Argumentation wird behauptet, dass der Fährbetrieb abhängig ist von der Wetterlage und passenden Pegelständen. Für die Brücke bestünden diese Einschränkungen nicht. Bei näherer Betrachtung verhält es sich jedoch genau umgekehrt. Der Verkehr auf einem völlig ungeschützten Brückenbauwerk ist durch Witterungseinflüsse erheblich mehr gefährdet als ein leistungsfähiges, dem Stand der Schiffbautechnik und nicht zuletzt gut geführtes Fährschiff und den dazugehörigen pegelanpassbaren Hafenanlagen. An dieser Stelle sei erwähnt, dass es bereits zu DDR-Zeiten eine Fährverbindung gab deren Fahrzeuge "Willi Schröder" und "Albert Schmidt" praktisch bei jedem Wetter fahren. Das Kriterium BUGA lässt sich auch durch Wasserfahrzeuge erfüllen, die man zur relevanten Zeit zusätzlich unter Vertrag nehmen kann. Damit hätte man dann auch gleich ein erhebliches Kostenrisiko vom Tisch.
- **Wirtschaftlichkeit:** Die grundsätzliche Wichtung erscheint tendenziell plausibel. Es fehlt jedoch völlig die Untersetzung der Varianten mit Zahlen. Daher kann diese Darstellung nicht akzeptiert werden und ist als Entscheidungskriterium nicht wirklich aussagekräftig. Wenn die einzelnen Variantenkosten aufgeführt worden wären könnten beispielsweise Schlüsse gezogen werden, ob eine kostenlose Nutzung der Fähre am Ende evtl. trotzdem noch weitaus billiger wäre als eine Brückenlösung. Es ist außerdem damit zu rechnen, dass die Baupreise in der gegenwärtigen Situation pro Jahr um 5-10% steigen. Da die Steigerung bereits für die Jahre 2020 und 2021 eingetreten ist, muss der Finanzbedarf ohnehin neu ermittelt werden.
- **Zusammenfassung des Variantenvergleichs:** Hier kommt es, durch eine nicht nachvollziehbare gleichrangige Wichtung von durch teilweise fehlerhafte oder nicht realistische Annahmen und unbewiesenen Behauptungen zustande gekommene Bewertung von Einzelkriterien, zu einem unrealistisch verzerrten Auswertungsergebnis.

Anmerkung: Jeder vorstehende Abschnitt der durch einen Punkt oder eine Zahl gekennzeichnet ist stellt einen eigenen Teileinwand dar, der den nun erhobenen Gesamteinwand, die Verwendung von falschen weil unzutreffenden Planungsgrundlagen, untermauert.

Es wird an dieser Stelle die Planungsbehörde aufgefordert, auf der Grundlage von realistischen Gegebenheiten, Szenarien und Annahmen ein in Bezug auf die betrachteten Varianten unparteiischer Prozess der Variantenbewertung vorgenommen wird, um zu realistischen Entscheidungs- und Planungsgrundlagen zu kommen.

Belange der bisherigen Hauptnutzer der beeinträchtigten Wasserflächen

Einwand: Es fand zu keiner Zeit der Ermittlung der Planungsgrundlagen eine Feststellung der Anforderungen an das geplante Brückenbauwerk, die sich zwangsläufig aus der weitgehenden Aufrechterhaltung der bisherigen Aktivitäten der Hauptnutzer der durch die Brücke in ihrer Zugänglichkeit beeinträchtigten Wasser- und Grundstücksflächen. Daher kam es zur willkürlichen Festlegung der freien Durchfahrtshöhe von nicht annähernd bedarfsgerechten 8,50 m und der geplanten Umwidmung der in der Bestandsform durch die an der Uferpromenade ansässigen Segelvereine dringend benötigten Zugangsstraße Fährberg.

- Eine Analyse des Bootsbestandes des rostocker Reviers hätte ergeben, dass eine Durchfahrtshöhe der geplanten Brücke von 15,00 m benötigt wird.
- Eine Untersuchung zur benötigten bedarfsgerechten Verkehrsanbindung der betroffenen Segelvereine hätte ergeben, dass die Erreichbarkeit der Vereinsgrundstücke mit einem 120t-Autodrehkran, Yacht-Transport-Fahrzeugen für Schiffe bis 10t, Lkw mit Sattelaufliegern bis 40t und für überlange Transporte (Rammpfähle für Wasserbaumaßnahmen) für die Aufrechterhaltung des Vereins- und Sportbetriebes erforderlich ist.

Die baulich und finanztechnisch dann schwierigere Umsetzbarkeit hätte zwangsläufig zur Folge, dass ein Brückenprojekt gegenüber alternativen Querungskonzepten weniger wettbewerbsfähig dargestellt werden müsste und so im Variantenvergleich evtl. nicht favorisiert worden oder nicht finanzierbar wäre. Bei der Umsetzung der die vorstehend dargestellten Nutzungsanforderungen nicht berücksichtigenden Planung wird der Vereinsbetrieb der betroffenen Segelvereine erheblich behindert und erschwert. Damit kommen auf diese Vereine zusätzliche und in letzter Konsequenz existenzbedrohende Zusatzkosten und Zusatzaufwendungen zu.

Daher fordere ich die Planungsbehörde auf, diesbezügliche Nachbesserungen des Brückenprojekts unter Zugrundelegung realistischer Planungsgrundlagen vorzunehmen.

Belange der Nutzer des Rad- und Fußwegs des Bestandes sowie die bedarfsgerechte Verkehrsanbindung der Segelvereine zwischen Fährberg und Gehlsheimer Str. in der Bauphase

Einwand: Es findet sich keine Aussage zu wirksamen Lösungen zur Aufrechterhaltung der Funktion des Radweges der Uferpromenade, der für den täglichen Berufspendelverkehr von hoher Wichtigkeit ist. Die Wichtigkeit ergibt sich aus der gegenwärtig völlig unattraktiven weil zeitraubenden Anbindung der Arbeitsstätten in Gehlsdorf, vorwiegend nördlich des Kirchenplatzes oder in der Stadt für die Gehlsdorfer, an den ÖPVN und der aufgrund unzureichender Konzipierung äußerst störanfälligen und damit unzuverlässigen Fährverbindung. An dieser Situation konnte auch die Inbetriebnahme der neuen E-Fähre nichts ändern. Eher im Gegenteil, weil sich die Fahrzeit verlängert hat.

Daher fordere ich die Planungsbehörde auf, die diesbezügliche Entwicklung eines Konzepts vorzunehmen, dass die zuverlässige Erreichbarkeit der Arbeitsstätten in Gehlsdorf aus Richtung Rostock und jene in Rostock für die Gehlsdorfer in einer für die relativ geringe Entfernung passenden Zeit sicher stellt.

Einwand: Es findet sich keine Aussage zu wirksamen Lösungen zur Aufrechterhaltung der Funktion der Straße Fährberg und der Uferpromenade für den unter dem vorherigen Punkt dargelegten Bedarf der Grundstücksanbindung der Segelvereine.

Daher fordere ich die Planungsbehörde auf, die diesbezügliche Entwicklung eines Konzepts vorzunehmen, dass diesen Bedarf grundsätzlich berücksichtigt und zuverlässig sicher stellt.

Technische Aspekte

Einwand: Es sind in den gesamten veröffentlichten Unterlagen der Planfeststellung keinerlei Aussagen zu Untersuchen hinsichtlich der Notwendigkeit eines Blitzschutzes für das Bauwerk und die Nutzer des Bauwerks im Falle einer Gewittersituation. Aufgrund der von der Blitzgefährdung her offensichtlich exponierten Lage des Bauwerks erscheint mir zumindest eine Untersuchung dieser Aspekte zwingend erforderlich, allein schon aus sich evtl. ergebenden Haftungssituationen des Betreibers.

Daher fordere ich die Planungsbehörde auf, die Öffentlichkeit darüber zu informieren, ob es in dieser Richtung Aktivitäten oder sogar einen Planungsstand gibt.

Sicherung Finanzen

Einwand: Es finden sich keine Aussagen zu den konkreten Kosten der einzelnen untersuchten Varianten. Zur Finanzierung der geplanten Brückenvariante finden sich ebenfalls keine verbindlichen Zahlen, die eine solide Finanzplanung darstellen.

Daher fordere ich die Planungsbehörde auf, die Darlegung einer lückenlosen finanziellen Absicherung des Bauvorhabens unter Berücksichtigung der bereits eingetretenen und sicher noch eintretenden Baupreiserhöhungen der Öffentlichkeit vorzulegen.

Bürger der Stadt Rostock

Olaf Hell