

Einwendungen und Fragen, betreffend

„Planfeststellung des Neubaus der Warnowbrücke in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock“

eingereicht durch:

Ingo Richter
Dierkower Höhe 24
18146 Rostock
E-Mail: inggo@gmx.de

Im Rahmen der Planfeststellung für den Neubau der Warnowbrücke in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock hat die Hanse und Universitätsstadt Rostock, vertreten durch den Oberbürgermeister, Fachbereich BUGA, für das Bauvorhaben „Neubau der Warnowbrücke in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock“ die Durchführung des Planfeststellungs-verfahrens beantragt.

Ich möchte hier Fragen und Einwendungen zur Planfeststellung vorbringen.

Aus den unter dem Link:

https://rathaus.rostock.de/de/rathaus/aktuelles_medien/planfeststellung_fuer_den_neubau_der_warnowbruecke_in_der_hanse_und_universitaetsstadt_rostock/322741

einsehbaren Planungsunterlagen zum Planfeststellungsverfahren des Neubaus der Warnowbrücke in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, entnehme ich, dass sowohl meine Interessen als auch die Interessen vieler Bürger der Hansestadt bei Herstellung der geplanten Warnowbrücke verletzt würden.

Im Dokument: Text Planfeststellung_Bekanntmachung_27.08.2021 Anmerkungen Mahnke incl. Erg. MMB

wird erwähnt:

Jeder kann bis spätestens 1 Monat nach Ablauf der Auslegungsfrist, bis zum 13.12.2021, bei der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Tiefbauamt, Holbeinplatz 14, 18069 Rostock, oder bei der Anhörungsbehörde Planfeststellungen, Neuer Markt 1, 18055 Rostock, Rathausanbau, Z. 4.17, Einwendungen gegen den Plan schriftlich oder zur Niederschrift erheben.

Ich nehme diese Möglichkeit mit diesem Schreiben wahr und erhebe schriftlich Einwendungen gegen die im Internet einsehbaren Planungsunterlagen und gegen die Erteilung der Genehmigung zur Herstellung der geplanten Warnowbrücke auf Grundlage der vorliegenden Planung.

Als roten Faden für die die Fragen und Einwendungen nutze ich das Dokument:

„Neubau Warnowbrücke in Rostock (einschließlich Anbindungsbereiche)
- Erläuterungsbericht

Ich gehe davon aus, dass sich in der Kürze der Bearbeitungszeit erhebliche Rechtschreibfehler eingeschlichen haben und bitte schon jetzt um Entschuldigung dafür.

Die kurze Bearbeitungszeit hat ebenfalls zur Folge, dass die Einlassungen sehr unvollständig und nicht in allen Punkten ausführlich hinterlegt sind.

Die Wiederholung und Doppelbenennung der Einwände und Einlassungen ergibt sich aus der Struktur des Erläuterungsberichts.

Besonders markante Stellen im Erläuterungsbericht werden **orangebraun** dargestellt.

Die Einwendungen werden jeweils nach dem Wort „**Einwand**“: **blau** dargestellt.

Einlassungen

Eigene Einschätzung und Wertung zu den getroffenen Aussagen werden schwarz dargestellt.
 Einige, mir besonders wichtig erscheinende Textabschnitte sind unterstrichen dargestellt.
 Diverse Einwendungen werden in Form von Bezügen im Text dargestellt, z.B. (Siehe „zu 2.1)

Auszüge aus: Neubau Warnowbrücke in Rostock (einschließlich Anbindungsbereiche) - Erläuterungsbericht -	Eigene Einschätzung und Wertung zu den getroffenen Aussagen und Einwendungen .
1 Darstellung der Baumaßnahme	
1.1 Planerische Beschreibung	
1.1.1 Art und Umfang der Baumaßnahmen	
Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock beabsichtigt im Rahmen der innerstädtischen Entwicklungen um die Unterwarnow den Neubau einer Geh- und Radwegbrücke über die Warnow im Stadtzentrum von Rostock. Vorhaben- und Kostenträger für den Neubau ist die Hanse- und Universitätsstadt Rostock, vertreten durch das Büro des Oberbürger-meisters, Fachbereich BUGA.	keine Bewertung
1.1.2 Lage im vorhandenen bzw. geplanten Straßennetz	
Die Verbindung soll sich vom Stadthafen, Höhe Schnickmannstraße (Stadtteil Stadtmitte), über die Warnow in Richtung des nördlich gelegenen Stadtteils Gehlsdorf, Höhe Fährberg, erstrecken. Der Stadthafen und das Gehlsdorfer Ufer werden aktuell räumlich durch die bis zu 560 m breite Warnow getrennt. Eine Führung der Fußgänger und Radfahrer entlang der bestehenden Wege um das aufgeweitete östliche Warnowgebiet herum ist sehr lang .	<p>zu 1.1.2 Wie lang ist sehr lang? Hier wird der diffuse Begriff "sehr lang" als "Argument für ein Projekt mit generationsübergreifenden Auswirkungen und finanziellen Verpflichtungen angebracht.</p> <p>Die unkonkrete Bemerkung „sehr lang“ ist sowohl subjektiv, als auch suggestiv, ist deshalb einem Planfest-stellungsverfahren als Genehmigungsgrundlage für so ein nachhaltig wirksames Projekt nicht tauglich, zu streichen oder konkret zu beschreiben. Einwand gegen die suggerierende Beschreibung, diese versucht die Notwendigkeit einer eine aus meiner Sicht ungeeigneteren unnötig teureren Querungsvariante zu unterstreichen.</p>
Um beide Bereiche besser zu verknüpfen, sollen diese dauerhaft mit einer Brücke verbunden werden. Die Warnow ist in diesem Abschnitt eine <u>Bundeswasserstraße mit Einstufung als Gewässer I. Ordnung</u> und wird wasserkehrlich vielfältig genutzt. Eine besondere Planungsanforderung bestand darin, dass sich die neue Querung harmonisch in die Stadtsilhouette und in die vorhandenen Straßen- und Radwegebeziehungen einordnet.	<p>zu 1.1.2 Hier wird der Gestalt einer Brücke als besondere Planungsaufgabe mehr Priorität eingeräumt als der vielfältigen wasserkehrlichen Nutzung. Einwand gegen die Unterbewertung der vielfältigen wasserkehrlichen Nutzung, sie führt im Weiteren des Planfeststellungsverfahren zu einer Benachteiligung der berechtigten Nutzer der Wasserstraße</p>
Die Linienführung soll sich an den Straßen Schnickmannstraße im Süden und der Straße Fährberg im Norden orientieren. Auf der Stadthafenseite bindet der Fuß- und Radweg	<p>zu 1.1.2 Die Lager der Warnowquerung folgt nach meiner Auffassung auch eher einer subjektiven Betrachtung als dem Versuch einen Radweg für die zu</p>

<p>unmittelbar an den Weg „Stadthafen“ an. Dieser stellt eine wichtige Verbindung für den Radverkehr in Ost-West-Richtung dar.</p> <p>Auf der Gehlsdorfer Seite bestehen an der Warnow Wege, die von Fußgängern, Radfahrern und Anliegern (z. B. den Segel- und Rudersportvereinen) genutzt werden. Westlich der Brückenankunft befindet sich die „Uferpromenade“ und östlich der „Wellenweg“. Beide sind nach dem Straßen- und Wegegesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (StrWG – MV) als Sonstige Straße gewidmet.</p>	<p>bedienenden Hauptverkehrsströme zu schaffen. Ich gehe davon aus, dass der Hauptanteil der Nutzer sein Ziel nicht im dünner besiedelten östlichen Stadtbereich hat, sondern eher in der KTV Reutershagen, Bahnhof, Südstadt, Unistandorten Für alle diese potentiellen Nutzer wäre die Brückenposition ein Umweg auf dem Weg In die Zielorte Gehlsdorf, Toitenwinkel Langenort, Krummendorf.</p> <p>Der Radweg kann vom Kabutzenhof bis zum Speicher an eine Warnowquerung angebunden werden. Tunnel oder Fähre würden nichts am Stadtbild ändern, würde keine Sichtbeziehungen stören.</p> <p>Einwand gegen die Wahl der geographische Lage der Warnowquerung, die geplante Lage schöpft das verkehrsentlastende Potential einer Warnowquerung nicht aus.</p>
<p>Die Brücke bindet in die Straße „Fährberg“ ein. Hierbei handelt es sich um eine Gemeindestraße nach StrWG – MV. Im Zuge des Fährbergs ist ein einseitiger unterdimensionierter Gehweg und kein Radweg vorhanden. Radfahrer müssen im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren. Die Fahrbahn ist mit Granitpflaster befestigt und in einem schlechten Zustand. Radfahrer benutzen momentan deshalb häufig den schmalen Gehweg. Erst ab der Gehlsheimer Straße besteht ein gemeinsamer Geh- und Radweg, der gut bis zum Dierkower Kreuz ausgebaut ist. Deshalb ist es notwendig, den Fährberg bis zur Gehlsheimer Straße neu zu gestalten und damit den Radverkehr lückenlos an das vorhandene Netz anzuschließen.</p> <p>Der Knoten Fährberg/Gehlsheimer Str./Fährstr. wird dazu zum Kreisverkehr umgebaut.</p> <p>Die Anbindung der Grundstücke über den derzeitigen Wellenweg, soll zukünftig über die neue Planstraße A weiter nördlich realisiert werden. Der Wellenweg verliert dann seine Funktion und wird entwidmet.</p>	<p>zu 1.1.2</p> <p>Z.Z. wird der Radweg auf dem Deich entlang der Warnow als Hauptradweg genutzt. Eine Verlegung des Radwegs an die Gehlsheimer Straße, die dauerhaft durch Verkehrslärm beeinträchtigt ist, wäre nur für die Toitenwinkler ein Vorteil, für alle anderen Radler wäre diese Wegführung eindeutig eine Verschlechterung. Der ruhige Uferweg führt bis ans Dierkower Kreuz, ein weiterer bis fast an den Schenkendorfweg in Dierkow-West, da kann nicht verbessert werden, ausgenommen der Oberbau des Weges.</p> <p>Einwand: Hier wird die Notwendigkeit der beschriebenen Maßnahmen suggeriert, die erst durch die Wahl der aus meiner Sicht ungeeigneteren unnötig teureren Querungsvariante erforderlich werden würde. Bei Wahl einer Fähre mit jetzigem Anlegestandort wäre diese Maßnahme wünschenswert aber nicht notwendig.</p>
<p>1.2 Straßenbauliche Beschreibung</p>	
<p>1.2.1 Trassierung</p>	
<p>Die neue Radwegeverbindung verläuft innerhalb bebauter Gebiete und gehört deshalb nach RIN 2008 zur Kategorie IR.</p> <p>Es wird beabsichtigt den Radweg Berlin-Kopenhagen zukünftig über die Brücke zuführen. Daher gilt die Verbindungs-funktionsstufe „überregional“ und die Kategorie IR II – „innergemeindliche Radschnellverbindung“. Dementsprechend sind für den Entwurf im Wesentlichen die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) sowie die Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen (ERA) anzuwenden. Die Straßen wurden nach der RASt 06 trassiert.</p>	<p>Die Verbindungs-funktionsstufe „überregional“ gilt dann auch für die Alternativen.</p>

<p>Die Brückenlänge, einschließlich der Vorlandbrücke im Bereich des Stadthafens, beträgt ca. 541 m, die Straßenanbindungen vor und nach dem Brückenbauwerk betragen insgesamt ca. 522 m. Das Brückenbauwerk ist nur für Fußgänger- und Radverkehr zugelassen.</p>	
<p>Die Gradienten der Brücke mussten sich an verschiedene Zwangspunkte anpassen. Hierzu gehören zum <u>Beispiel bestimmte Vorgaben für die lichten Durchfahrtshöhen</u> an bestimmten Stellen der Warnow oder auch Aspekte der Hochwasser-sicherheit in den Widerlagerbereichen.</p>	<p>zu 1.1.2 Bei der Wahl der lichten Durchgangshöhe wurden offensichtlich die berechtigten Interessen größerer Nutzergruppen der Wasserfläche nicht berücksichtigt. siehe „zu 1.2.3“</p>
<p>1.2.2 Querschnitt</p>	
<p>Der Fährberg wird in seiner Fahrbahnbreite auf 5,25 m zuzüglich eines einseitigen 1,50 m breiten Banketts reduziert und als Fahrradstraße ausgewiesen. Der anliegende einseitige Gehweg kann deshalb auf 2,50 m zuzüglich 0,50 m Bankett verbreitert werden.</p>	<p>zu 1.2.2 Der Fährberg muss weiterhin für gemischte Nutzung zur Verfügung stehen. Die Anliegerverkehre können mit einer nur für Fahrräder zugelassenen Straße nicht sichergestellt werden. Auf der Uferpromenade begegnen sich schon jetzt diverse Verkehrsteilnehmer, die Sperrung des Fährbergs würde zu einer Verdichtung der bereits jetzt konkurrierenden Nutzung führen.</p>
<p>1.2.3 Streckengestaltung</p>	
<p>Die Trassenführung in der Lage beginnt im Stadthafen an der Kaikante in Verlängerung der Schnickmannstraße und endet in der alten Lage der Straße Fährberg. Die Gradienten berücksichtigen einen zu öffnenden Brückenteil, der 50 m hinter der Kaikante liegen soll sowie einen festen Teil mit einer vordefinierten lichten Durchfahrtshöhe von 8,50 m.</p>	<p>zu 1.2.3 Auf welcher Grundlage wurde die lichte Durchfahrtshöhe vordefiniert? Diese Durchfahrtshöhe stellt praktisch eine nicht passierbare Barriere für die große Gruppe der Segler deren Kielboote zu mindestens zu 97% Masthöhen von deutlich über 8,5 m haben. Die vorgesehenen Brückenöffnungszeiten siehe „4.7 Ingenieurbauwerke“ stellen keinen akzeptablen Ausgleich für die Behinderung her.</p>
<p>2 Begründung des Vorhabens</p>	
<p>Die neue Brücke über die Warnow stellt ein zentrales Element im Entwurf des Ufer-Rundweges „Rostocker Oval“ dar, der den Hafengebiet (Christinenhafen und Unterwarnow) in den Fokus nimmt und dabei angrenzende Gebiete aktiviert. Im Kontext des städtebaulichen Entwurfes ermöglicht der Brückenschlag den Ringschluss des Warnow-Runds und schafft so eine direkte Verbindung zwischen der Stadtmitte und dem bislang durch die Unterwarnow abgetrennten Ortsteil Gehlsdorf. Darüber hinaus soll die Verbindung Teil und „Highlight“ des Europafernradwegs „Berlin-Kopenhagen“ werden.</p>	<p>zu 2 Bereits die bestehende Fährverbindung stellt den Ringschluss, des Ufer-Rundwegs mit wesentlich geringeren ökologischen Eingriffen, Kosten her. Eine Aufwertung durch eine Nutzerangepasste Taktung, ist erforderlich. Das „Highlight“ des Europafernradwegs „Berlin-Kopenhagen“ ist zwar eine Bemerkung wert spielt aber auf Grund der sehr wenigen bisherigen- und zu erwartenden zukünftigen Nutzer, siehe „zu 2.4.1“ keine besonders nennenswerte Rolle und ist als Begründung für die aus meiner Sicht gegenüber anderen Varianten ungeeignete unnötig teure favorisierte Querungsvariante ungeeignet.</p>

<p>2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren</p>																																																																							
<p>Eine Brückenverbindung zwischen der Innenstadt und den durch die Warnow getrennten Stadtteilen im Norden ist schon seit vielen Jahrzehnten ein Wunsch von vielen Stadtplanern.</p> <p>Diverse Querungsplanungen als Tunnel oder Brücke wurden seit den 30er Jahren immer mal wieder angedacht und letztendlich doch wieder verworfen. In den Jahren 1971 bis 1973 wurde eine Brücke vom Kanonsberg zum Fährberg detailliert geplant und sogar mit dem Bau begonnen. Einige Gründungs-pfeiler wurden hergestellt, bevor die Planungen und Arbeiten letztendlich doch wieder eingestellt wurden.</p>	<p>Die vielen abgebrochenen Ansätze zeigen, dass das Projekt Brücke offensichtlich so viele Nachteile mit sich bringt, bisher alle Versuche, aus welchen Gründen auch immer abgebrochen wurden.</p> <p>Auch heute stehen die Planer und Entscheider in der Verantwortung eine Querung mit dem größtmöglichen ökologischen- und nutzerspezifischen Vorteil, bei gleichzeitig geringstmöglichen Behinderungen ggf. betroffener und einem vertretbaren finanziellen Aufwand zu finden.</p> <p>Denkmale brauchen wir nicht, gute nachhaltige sinnvolle Lösungen sind gefragt.</p>																																																																						
<p>Mit der „Warnowquerung“ wurde dann im Jahr 2003 ein Tunnel zwischen den Stadtteilen Schmarl im Süden und Krummendorf im Norden realisiert. Dieser ist allerdings nur für motorisierte Fahrzeuge zugelassenen. Fußgänger und Radfahrer dürfen den Tunnel nicht befahren.</p>																																																																							
<p>In der „BUGA 2025 – Brückenschlag über die Warnow – Variantenstudie“ (Unterlage 20.3) wurden drei prinzipielle Möglichkeiten für eine Fuß- und Radwegquerung vom Stadthafen nach Gehlsdorf gegenübergestellt - Brücke, zusätzliche Fähre und Tunnel. Ergänzend dazu wurden diese mit der Ist-Situation, der bestehenden Fährverbindung, verglichen. Die einzelnen Bewertungskriterien und deren Wertung (1 bis max. 5 Punkte) sind in der nachfolgenden Abbildung zusammenfassend dargestellt.</p>																																																																							
<table border="1" data-bbox="178 1310 810 1915"> <thead> <tr> <th colspan="2" rowspan="2">Bewertungskriterium</th> <th colspan="4">Szenarien</th> </tr> <tr> <th>Szenario 1 Status Quo</th> <th>Szenario 2 Brücke</th> <th>Szenario 3 Fähre</th> <th>Szenario 4 Tunnel</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">1. Stadtentwicklung</td> <td>Erschließung des Rostocker Nordens</td> <td>●○○○○</td> <td>●●●●●</td> <td>●●●○○</td> <td>●●●●●</td> </tr> <tr> <td>Nachnutzung</td> <td>●●●○○</td> <td>●●●●●</td> <td>●●●●●</td> <td>●●●●●</td> </tr> <tr> <td>Städtebauliche Qualität</td> <td>●●●●○</td> <td>●●●●○</td> <td>●●●●○</td> <td>●●●○○</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">2. Verkehrliche Erschließung</td> <td>Reisezeit</td> <td>●○○○○</td> <td>●●●●○</td> <td>●●●○○</td> <td>●●●●○</td> </tr> <tr> <td>Konfliktpotenzial</td> <td>●●●●○</td> <td>●●●○○</td> <td>●●●●○</td> <td>●●●●○</td> </tr> <tr> <td>Förderung nachhaltiger Mobilität</td> <td>●●○○○</td> <td>●●●●○</td> <td>●●●○○</td> <td>●●●●○</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">3. Nutzungsattraktivität</td> <td>Nutzbarkeit</td> <td>●●●○○</td> <td>●●●●○</td> <td>●●●○○</td> <td>●●●●○</td> </tr> <tr> <td>Buga 2025</td> <td>●○○○○</td> <td>●●●●○</td> <td>●●●○○</td> <td>●●●○○</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">4. Wirtschaftlichkeit</td> <td>Investitionskosten</td> <td>●●●●○</td> <td>●●○○○</td> <td>●●●○○</td> <td>●○○○○</td> </tr> <tr> <td>Betriebskosten</td> <td>●●●●○</td> <td>●●○○○</td> <td>●●●○○</td> <td>●○○○○</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Gesamtbewertung</td> <td>●●●○○</td> <td>●●●●○</td> <td>●●●○○</td> <td>●●●○○</td> </tr> </tbody> </table> <p>Abbildung 5: Variantenvergleich zur Querung der Warnow (Quelle: SHP Ingenieure)</p> <p>Folgende wesentliche Rückschlüsse wurden gezogen: Der Rostocker Norden erfährt durch die Querung eine deutlich verbesserte <u>Erschließung an das Stadtzentrum</u> in folgender Reihenfolge: am Besten durch eine Brücke</p>	Bewertungskriterium		Szenarien				Szenario 1 Status Quo	Szenario 2 Brücke	Szenario 3 Fähre	Szenario 4 Tunnel	1. Stadtentwicklung	Erschließung des Rostocker Nordens	●○○○○	●●●●●	●●●○○	●●●●●	Nachnutzung	●●●○○	●●●●●	●●●●●	●●●●●	Städtebauliche Qualität	●●●●○	●●●●○	●●●●○	●●●○○	2. Verkehrliche Erschließung	Reisezeit	●○○○○	●●●●○	●●●○○	●●●●○	Konfliktpotenzial	●●●●○	●●●○○	●●●●○	●●●●○	Förderung nachhaltiger Mobilität	●●○○○	●●●●○	●●●○○	●●●●○	3. Nutzungsattraktivität	Nutzbarkeit	●●●○○	●●●●○	●●●○○	●●●●○	Buga 2025	●○○○○	●●●●○	●●●○○	●●●○○	4. Wirtschaftlichkeit	Investitionskosten	●●●●○	●●○○○	●●●○○	●○○○○	Betriebskosten	●●●●○	●●○○○	●●●○○	●○○○○	Gesamtbewertung		●●●○○	●●●●○	●●●○○	●●●○○	<p>zu 2.1 Abbildung 5: Variantenvergleich zur Querung der Warnow (Quelle: SHP Ingenieure)</p> <p>1. Erschließung des Nordens</p> <p>Was ist der Rostocker Norden? <u>Den Norden gibt es nicht!</u> Wo liegt das Zentrum der Stadt? Hier wird der Ortsteil Stadtmitte mit dem Zentrum der Stadt verwechselt.</p> <p>Wonach richtet sich die örtliche Bestimmung des Stadtzentrums, nach der Zahl der Nutzer/ Bewohner, oder danach wo die längste Straße liegt? Die Qualität der Erschließung hängt von der genauen geographischen Lage zum jeweiligen Ausgangspunkt ab und wo überall die Fähre anhält, z.B. mit mehreren Anlegern vom Speicher bis Langenort und Zick-Zack über die Warnow. Siehe „zu 1.1.2“</p> <p>Die Quantität der Erschließung „des Nordens“ hängt bei einer Fähre von der Frequenz und Anzahl der Fähren ab. Die geplante Betriebszeit kann geändert werden.</p> <p>Hier wir nur die reine Querung in Betracht gezogen</p>
Bewertungskriterium			Szenarien																																																																				
		Szenario 1 Status Quo	Szenario 2 Brücke	Szenario 3 Fähre	Szenario 4 Tunnel																																																																		
1. Stadtentwicklung	Erschließung des Rostocker Nordens	●○○○○	●●●●●	●●●○○	●●●●●																																																																		
	Nachnutzung	●●●○○	●●●●●	●●●●●	●●●●●																																																																		
	Städtebauliche Qualität	●●●●○	●●●●○	●●●●○	●●●○○																																																																		
2. Verkehrliche Erschließung	Reisezeit	●○○○○	●●●●○	●●●○○	●●●●○																																																																		
	Konfliktpotenzial	●●●●○	●●●○○	●●●●○	●●●●○																																																																		
	Förderung nachhaltiger Mobilität	●●○○○	●●●●○	●●●○○	●●●●○																																																																		
3. Nutzungsattraktivität	Nutzbarkeit	●●●○○	●●●●○	●●●○○	●●●●○																																																																		
	Buga 2025	●○○○○	●●●●○	●●●○○	●●●○○																																																																		
4. Wirtschaftlichkeit	Investitionskosten	●●●●○	●●○○○	●●●○○	●○○○○																																																																		
	Betriebskosten	●●●●○	●●○○○	●●●○○	●○○○○																																																																		
Gesamtbewertung		●●●○○	●●●●○	●●●○○	●●●○○																																																																		

<p>nachfolgend durch einen Tunnel und anschließend durch eine zusätzliche Fährverbindung.</p>	<p>und nicht die Zeit von Ort A bis Ort B, wenn z. B. Eine Fähre mehrere Anleger ansteuern würde. Die Betrachtung Rostocker Norden ist undifferenziert und reich als Begründung für den Standort der Warnowquerung nicht aus. Siehe „zu 1.1.2“</p> <p>Die Betrachtung müsste die anzubindenden Ortsteile realistisch einzeln erfassen.</p> <p>Einwand: <u>Nur das Stadtzentrum und ausgewählte Teile nördlich der Warnow, ausgehend vom Brückenstandort als Maßstab zu wählen wird den Anforderungen an das Projekt in Hinblick auf die Bedeutung für die gesamte Stadt nicht gerecht. Hier Entstehen kosten für alle Rostocker Bürger gleichermaßen, alle haben auch das gleiche Recht berücksichtigt zu werden.</u></p>
	<p>zu 2.1 Abbildung 5: Variantenvergleich zur Querung zu 2.1 „Nachnutzung“</p> <p>Eine Fähre kann jederzeit an fast beliebigen Standorten des Flusses eingesetzt werden. Ein Verkauf ist auch jederzeit möglich. Eine Nachnutzung einer Brücke ist eine unsinnige Betrachtung, diese ist nur zum Schrottpreis abzüglich Abbruchkosten nachnutzbar.</p> <p>Wenn es bei der Betrachtung um die BUGA geht, ist festzuhalten, dass die BUGA in der Gesamtnutzungsdauer nur einen marginalen Teil der Gesamtnutzungsdauer einnimmt.</p> <p>Einwand: <u>Einer Brücke einen höheren Nachnutzungswert zuzuordnen ist nicht sachgerecht und dient offensichtlich dazu der aus meiner Sicht ungeeigneteren unnötig teureren Querungsvariante den Vorzug zu geben.</u></p>
<p>Bei der städtebaulichen Qualität liegen Brücke und zusätzliche Fähre gleich auf. Gefolgt vom Tunnel, welcher weniger architektonische und gestalterische Möglichkeiten bietet.</p>	<p>zu 2.1 Abbildung 5: Variantenvergleich zur Querung „städtebauliche Qualität“</p> <p>Brücke und Fähre im Rahmen der Städtebaulichen Qualität zu vergleichen ist nicht möglich und unsinnig.</p> <p>Eine Brücke stört in jedem Fall Sichtbeziehungen, kann natürlich auch als schön empfunden werden, das ist allerdings sehr subjektiv. Eine Fähre fügt sich auf einem Fluss als maritimes Objekt grundsätzlich ein. Die Brücke hat wirkt sich erheblich auf das Stadtbild aus. Die beiden untersuchten Alternativen wären aus dieser und bereits genannter Argumentation die deutlich nachhaltigeren Varianten.</p> <p>Zurzeit spielt sich in den wärmeren Jahreszeiten ein vielfältiges maritimes Lebe im Bereich der Karlshöfer Bucht, zum Wohle aller Wassersportler und</p>

	<p>Fußgänger beidseitig der Warnow ab. Auch im Winter wird die Attraktivität an der Hafenkante durch die dort liegenden Boote geprägt und belebt. Die Attraktivität unserer maritim geprägten Stadt wird durch den vorgesehenen Bau der Brücke nachhaltig herabgesetzt.</p> <p>Die Brücke ersetzt kein maritimes Flair.</p> <p>Einwand: Einer Brücke erzeugt mit ihrem physischen Dasein eine geänderte Nutzung des Stadtraum zum Nachteil der Bewohner der Stadt.</p> <p>Einwand: Einer Brücke einen höheren Nachnutzungswert zuzuordnen ist nicht sachgerecht und dient offensichtlich dazu der aus meiner Sicht ungeeigneteren unnötig teureren Querungsvariante den Vorzug zu geben.</p>
<p>Fähren können im Vergleich zu Brücke und Tunnel die nachhaltige Mobilität nicht optimal fördern. Aufgrund von witterungsbedingten Einflüssen sowie von festen Betriebszeiten weisen Fähren deutliche Nachteile gegenüber festen Verbindungen auf.</p> <p>Hinsichtlich der Kapazitäten, welche vor allem für die Bundesgartenschau 2025 entscheidend sind,</p>	<p>siehe „zu 2.1 Abbildung 5: Variantenvergleich zur Querung der Warnow (Quelle: SHP Ingenieure) „Erschließung des Nordens““</p> <p>zu 2.1 Abbildung 5: Variantenvergleich zur</p> <p>2 Reisezeit</p> <p>3 Nutzbarkeit</p> <p>4 Nachnutzung</p> <p>4 Betriebs- und Investitionskosten</p> <p>Für die Betriebs- und Herstellungskosten einer Brücke kann die Fähre sehr viel häufiger und als E-Fähre mit nachhaltiger Energie betrieben, die gesamten an der Warnow liegenden Ortsteile erschließend die Mobilität nachhaltig stärken und den Verkehr am besten entlasten. Die Bundesgartenschau als Eintagsfliege hat kein ausreichendes Begründungspotential. Hier wird ein einmaliges Ereignis gewichtet wie die dauerhafte Nutzung und Nutzbarkeit. Außerdem steht die Fertigstellung bis zur BUGA 2025 in Frage und würden in dem Fall als Wertungskriterium vollständig entfallen.</p> <p>Einwand: Der dauerhaften Nutzung ist höhere Priorität beizumessen als der BUGA 2025, deshalb ist die Wichtung als Bewertungsgrundlage nicht widerspruchlos hinnehmbar, diese Wertung unterstützt die aus meiner Sicht ungeeigneteren unnötig teurere Querungsvariante.</p>
<p>können die zu erwartenden Besuchenden nicht durch eine einzelne Fährverbindung bewältigt werden. Mindestens ein zusätzliches Schiff (zzgl. eines Schiffs als Reserve) wäre zur Bewältigung der Spitzennachfrage zwingend erforderlich. Es ist festzuhalten, dass eine Fährverbindung grundsätzlich zwar machbar ist, jedoch spürbare Einschränkungen im Vergleich zu Brücke und</p>	<p>Das Erfordernis eines Schiffes als Reserve ist bei der Betriebssicherheit heutiger Schiffe nicht abzubilden. Die vorgeblich spürbaren Nachteile sind nicht sachlich hinterlegt, hier wurde von nicht ausreichenden konkurrierenden Bedarfen anderer Nutzer ausgegangen. Siehe „zu 2.1 Abbildung 5: Variantenvergleich zur Querung der Warnow</p>

<p>Tunnel mit sich bringt.</p>	<p>(Quelle: SHP Ingenieure) 1.Erschließung des Nordens“ und zu 2.1 Abbildung 5: Variantenvergleich zur Querung „Reisezeit“ Durch eine Brücke wird innerhalb der Studie unnötiges Konfliktpotential generiert, Unfallrisiken beim maritimen Jugend- und Wassersport hervorgerufen und damit in diesem Bereich deutliche <u>Einschränkungen</u> gegenüber einer Fähre hingenommen. Einwand: Der Nachteil einer Fähre gegenüber einer Brücke ist nicht evaluiert. Einer Spitzennachfrage eines einzelnen Ereignisses höhere Priorität beizumessen als den dauerhaften finanziellen, ökologischen Folgen, und der Behinderung des Schiffsverkehrs ist nicht widerspruchlos hinnehmbar, diese Wertung unterstützt die aus meiner Sicht ungeeigneteren unnötig teurere Querungsvariante. Die Wertung muss nach Erhebung aller maßgeblichen Anforderungen neu vorgenommen werden.</p>
<p>Ein Tunnel verursacht erhebliche Investitionskosten und birgt zusätzlich Nachteile in der Akzeptanz, welche neben nicht quantifizierbaren psychologischen Aspekten auch auf die geringere <u>städtebauliche Wirkung</u> zurückzuführen ist.</p>	<p>Siehe „zu 2.1 Abbildung 5: Variantenvergleich zur Querung „städtebauliche Qualität““ Tunnel-Brücke Tunnel und Brücke im Rahmen der städtebaulichen Wirkung zu vergleichen ist nicht möglich und unsinnig. Eine Brücke stört in jedem Fall Sichtbeziehungen, kann natürlich auch als schön empfunden werden, das ist allerdings sehr subjektiv. Ein Tunnel ist fast nicht wahrnehmbar, kann städtebaulich also nicht als störend empfunden werden. Einwand: Einer Brücke einen höheren städtebaulichen Wert zuzuordnen ist nicht sachgerecht und dient offensichtlich dazu der aus meiner Sicht ungeeigneteren unnötig teureren Querungsvariante den Vorzug zu geben. Die psychologischen Aspekte werden hier nicht näher benannt, für die Brücke ist anzunehmen, dass potentielle Nutzer mit Höhenangst eine Brücke meiden.</p>
<p>Die unter Berücksichtigung aller in dieser Studie behandelten Aspekte am besten geeignete Variante zur Überführung von Fuß- und Radwegverkehr über die Warnow ist daher eine Brücke.</p>	<p>zu 2.1 Abbildung 5: Variantenvergleich zur Querung Hier wird unterstellt, dass die Brücke wirklich die Beste Variante zur Warnowquerung ist. Das diese Behauptung in vielen Punkten nicht sachgerecht ist wird mit der Beschreibung der Einwände deutlich. Einwand: Die bereits genannten Einwände lassen den Schluss zu das die Grundlagen der Bewertung nicht ausreichen um einer Brücke den Vorrang zu</p>

	<p>geben. Viele der Argumente pro Brücke sind nicht sachgerecht und dient offensichtlich dazu der aus meiner Sicht ungeeigneteren unnötig teureren Querungsvariante den Vorzug zu geben. Die Bewertung muss datenbasiert neu überarbeitet werden.</p>
<p>Im Vergleich der Reisezeiten zeigt sich, dass Brücke und Tunnel die schnellsten Querungsmöglichkeiten darstellen. Die Nutzung der Brücke kann ggf. unwesentlich länger dauern, sofern zum Zeitpunkt der Querung Schiffe passieren müssen. Bei einer neuen Fährverbindung kommt es im Vergleich zu Brücke und Tunnel aufgrund von Wartezeiten zu längeren Reisezeiten.</p>	<p>zu 2.1 Abbildung 5: Variantenvergleich zur Querung „Reisezeit“ Was wird hier als wesentlich betrachtet? Nur durch die viel zu geringere Anzahl Brückenöffnungszeiten kann diese Bewertung so ausfallen. Wenn sich die Brückenöffnungszeiten und deren Anzahl am tatsächlichen Bedarf ausrichten würde müsste von nicht unerheblichen Wartezeiten an der Brücke ausgegangen werden. Da die Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren eine Erhebung des tatsächlichen Bedarfs an Brückenöffnungszeiten schuldig bleibt, ist diese Betrachtung irrelevant und nicht sachgerecht. Einwand: <u>Eine Erhebung für tatsächliche Öffnungsbedarf der Brücke bleibt das Planfeststellungsverfahren schuldig, die Anzahl der Öffnungen ist willkürlich gewählt, erst mit einer quantitativen Erhebung ist eine sachgerechte Wertung möglich. Die vorliegende Wertung ist deshalb spekulativ und als Begründung für eine bessere Bewertung der Brücke nicht zulässig.</u> Siehe auch „zu 1.2.3“</p>
<p>Im Jahr 2014 wurde im Auftrag der Hansestadt Rostock die „Studie zu einer festen Warnowquerung in der Hansestadt Rostock“ erstellt (Unterlage 20.4). Darin wurden drei Trassenführungen untersucht und bewertet. Die Variante B mit Anbindung an den Fährberg wurde dabei als Vorzugsvariante ausgewiesen. Im Jahr 2017 wurde durch die Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH die „Funktionsstudie gesellschaftlicher Zweckbau im Stadthafen“ erstellt (Unterlage 20.5). Darin wurde das Entwicklungspotential des Stadthafens untersucht. In dieser Studie wurde folgende Schlußfolgerung gezogen: „Der „Christinenhafen“ ist unter anderem aufgrund des größeren Flächenpotentials und der besseren Anbindung zum Stadtzentrum sowohl als Standort für einen gesellschaftlichen Zweckbau (Maritimes Zentrum) als auch für eine etwaige Warnowquerung nach Gehlsdorf am besten geeignet.“</p>	<p>Behandelt nur feste Warnowquerungen! Hier wird wieder der Stadtteil Stadtmitte als Stadtzentrum beschrieben. Die Hauptverkehrsströme der gesamten Stadtbewohner werden Unter gewichtet. Die Schlussfolgerung „für eine etwaige Warnowquerung nach Gehlsdorf am besten geeignet.“ wird angezweifelt. Einwand: <u>Hier wird das verkehrsentlastende Potenzial Unterbewertet.</u></p>
<p>Im Rahmen der BUGA-Planungen wurde dann im Jahr</p>	<p>keine Bewertung</p>

<p>2019 eine Konzeptstudie in Auftrag gegeben, in der verschiedenste engmaschige Trassen für eine Anbindung im Bereich der Schnickmannstraße und dem Fährberg untersucht wurden (siehe Unterlage 20.8). Als Vorzugslösung wurde ein funktional und statisch begründeter S-förmiger Verlauf als Vorzugslösung identifiziert (Variante L = 484 m).</p>	
<p>Diese Konzeptstudie ist die Grundlage für die vorliegende Planung. Das neue Brückenbauwerk bringt es mit sich, dass die bisher untrennbar zusammenhängenden Wasserflächen funktional getrennt werden. Unter Berücksichtigung der verschiedenen Nutzungen wurden die notwendigen Anforderungen an ein Brückenbauwerk wie folgt definiert:</p>	<p>zu 2.1 Wer hat die Anforderungen definiert? Wessen Interessen wurden durch wen vertreten?</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Minimierung der Eingriffe in die unterschiedlichen Schutzgüter (Boden, Luft, Wasser, Mensch, Flora und Fauna, Mensch, etc.), z. B. möglichst geringe Verbauung des Gewässer- und Ventilationsquerschnittes sowie der Überflugkorridore für Avifauna, Fledermäuse und Insekten durch minimierte Stützenanzahl und Bauteildimensionen sowie eine maßvolle Beleuchtung. 	<p>siehe unter zu 2.1 Abbildung 5: Variantenvergleich zur Querung 1 städtebauliche Qualität</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Aufrechterhaltung des Schiffsverkehrs im jeweils festen und beweglichen Brückenteil auf der Unterwarnow für Berufs- und Freizeitschiffahrt, jedoch unter Vorrang für den Verkehr auf der Brücke. 	<p>zu 2.1 Die Aufrechterhaltung der Freizeitschiffahrt, zumindest von deutlich über 97 % der Segelyachten (nicht der kleinen Jollen) wird gemäß Planvorlage fast vollständig zum Erliegen gebracht. Die Wirkung auf den Freizeitschiffsverkehr der Segler komm auf Grund der geringen Durchfahrtshöhe der Brücke einer Mauer gleich. Die Nutzungsmöglichkeit des ruhigsten und weitläufigsten Teils der Warnow im Stadtbereich wird für diese Nutzergruppe damit faktisch verhindert. Die Nutzung der Wasserfläche im Bereich der Karlshöfer Bucht hat in den letzten Jahren erheblich zugenommen. So z.B. mit den Stadtpaddlern, SUP-Boards, Ruderern, Seglern. (Kleine Bemerkung zwischendurch, die nicht mehr nutzbare und dauerhaft stillgelegte Schleuse verschärft das Problem zusätzlich, ebenso wie die Schließung des Schnatermann als Freizeithafen, weil er dauerhaft vernachlässigt wurde.) Die Eingriffe im Bereich der Karlshöfer Bucht, die im Rahmen der Iga geplant sind verschärfen das Konfliktpotential weiter. (Nutzung der Wasserfläche für schwimmende Bauten.) Bei Nutzung einer Fährverbindung sind die Eingriffe fast zu vernachlässigen.</p>

	<p>Bei den Entscheidungsprozessen in dieser Stadt scheint der Nachhaltigkeitsgedanke eine sehr untergeordnete Rolle zu spielen. Statt dem Erhalt der maroden maritimen Infrastruktur Aufmerksamkeit zu schenken werden hier ohne Not, und zum Schaden vieler Quellen dauerhaften Finanzbedarfs generiert.</p> <p>Bei der BUGA in Schwerin ging es komplett ohne Fähre, da wurde temporär eine Pontonbrücke gebaut.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • 6,0 m Brückenbreite zwischen den Geländern mit getrennten Fahrstreifen für Radfahrer und Fußgänger unter Berücksichtigung behindertengerechter Anforderungen und ein möglichst komfortables Längsgefälle auf der Brücke. 	<p>Keine Bemerkungen</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Verkehrssicherheit, Standsicherheit, Robustheit, Dauerhaftigkeit (Nutzungsdauer 100 Jahre). 	<p>zu 2.1</p> <p>Die Verkehrssicherheit wäre bei einem Tunnel deutlich höher als bei einer Brücke.</p> <p>Die Verkehrssicherheit wird bei Sturm, starkem Regen, Eis wird bei der Brücke mit hoher Wahrscheinlichkeit mehr beeinträchtigt als bei einer Fähre.</p> <p>Die Verhältnisse auf der Brücke werden auf Grund der Exponierten, ungeschützten Lage zu noch geringerer Verkehrssicherheit führen als auf anderen Straßen und Wegen.</p> <p>Bei der Brücke kommt gegenüber landseitiger Wege hinzu, dass diese noch ein Gefälle hat das die Gefahr von Stürzen, massiv erhöht oder eine ständige kostspielige Eis- und Schneefreihaltung verlangt. Beim Einsatz von aggressiven Tausalzen oder Streugut ist von erhöhtem Wartungsbedarf und Schädigung der Umwelt auszugehen. Sonst muss die Brücke bei entsprechenden Witterungsbedingungen gesperrt werden.</p> <p>Das Eisfreihalten eines kleinen Fährdecks ist deutlich leichter zu gewährleisten und ggf. schon durch den Einsatz von Abwärme oder Wärmepumpe zu erzielen. Bei einer nach heutigen Standards, mit den konkreten Anforderungen an den Einsatzort und definiertem Zweck gebauten Fähre ist ein Dauerbetrieb zu jeder Jahreszeit möglich, außer bei Extremer Eiswetterlage die auch eine Brückenpassage unwahrscheinlich erscheinen lässt. Die Verkehrssicherheit auf dem Wasser wird durch eine Brücke dagegen nachhaltig beeinträchtigt.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • hohe Zuverlässigkeit/Verfügbarkeit aller Bauteile der technischen Ausrüstung, z. B. der Brückenantriebe, Schranken, Signalanlagen, Beleuchtung, etc. 	<p>zu 2.1</p> <p>Die Verkehrssicherheit einer Fähre wird hier unterstellt, diese hat keinen Nachteil gegenüber einer Brücke.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Berücksichtigung eines prognostizierten Meeresspiegelanstiegs über die 	<p>für jede Art der Querung zu berücksichtigen.</p>

<p>Nutzungsdauer des Bauwerkes mit hochwassersicheren Zugängen am Start- und Zielpunkt des Bauwerkes inkl. aktueller Hochwasserschutzkonzepte im Stadthafen sowie derzeit noch laufender Architekturwettbewerbe an beiden Uferbereichen.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Aufrechterhaltung des Schiffsverkehrs im jeweils festen und beweglichen Brückenteil auf der 	<p>wie „zu 2.1 unter • hohe Zuverlässigkeit/Verfügbarkeit“</p>
<ul style="list-style-type: none"> • 6,0 m Brückenbreite zwischen den Geländen mit getrennten Fahrstreifen für Radfahrer und Fußgänger unter Berücksichtigung behindertengerechter Anforderungen und ein möglichst komfortables Längsgefälle auf der Brücke. 	<p>keine Bemerkungen</p>
<p>2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens (Seite 14)</p>	
<p>Zurzeit gibt es zwei Möglichkeiten, vom Stadthafen nach Gehlsdorf zu gelangen. Eine Möglichkeit besteht westlich der geplanten Brückenquerung. Hier verläuft die Fährverbindung vom Kabutzenhof auf der Südseite zur Anlegestelle an der Landreiter Straße in Gehlsdorf. Die Streckenlänge (Start- und Zielpunkt analog zur neuen Brücke) beträgt 3,13 km. Die Fähre verkehrt aktuell Montag bis Freitag zwischen 06.00 Uhr und 20.00 Uhr alle 30 Minuten. Saisonal auch Samstag und Sonntag. Die Fährverbindung zwischen dem Anleger Schnickmannstraße und Gehlsdorf wurde im Februar 2021 eingestellt. Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock beabsichtigt gemeinsam mit der RSAG die Fähre Kabutzenhof-Gehlsdorf in 2021 durch eine Elektrofähre zu ersetzen.</p>	<p>zu 2.4 Sowohl der z.Z. vorhandene nördliche als auch der südlich Haltepunkt der z.Z. vorhandenen Fähre ist deutlich zentraler zu den anzubindenden Stadtteilen gelegen als die geplante Brücke. Ein Sinnvolles Fährkonzept würde die gesamte Warnow erschließen, z.B. analog zur Hansestadt Hamburg mit der S62 oder den anderen 6 Fähren innerhalb der Stadt. Es geht also auch anders. siehe „zu 2.1 Abbildung 5: Variantenvergleich zur Querung der Warnow (Quelle: SHP Ingenieure) 1.Erschließung des Nordens“</p>
<p>Die zweite Möglichkeit vom Stadthafen nach Gehlsdorf zu gelangen, besteht über die östlich der geplanten Brückenquerung gelegene Petribrücke. Die Streckenlänge beträgt 4,11 km und verläuft zunächst parallel zur vielbefahrenen Straße „Am Strande“. Hinter der Petribrücke verschwenkt die Route dann über den Dierkower Damm in Richtung „Hotel Warnow“. Ab hier führt der Radweg direkt an der Warnow bis nach Gehlsdorf.</p>	<p>Fußgänger und Radfahrer benutzen im Lärmschatten der Gebäude die Wege direkt am Uferweg im Stadthafen um dann, ohne eine Straße überqueren zu müssen, nehmen den Weg über die Holzhabinsel, gelangen über die alte Petribrücke und dann an der Warnowkante entlang bis nach Gehlsdorf. Der Weg wird bei jedem Wetter und zu jeder Jahreszeit zum Ausspannen, durch Sportler und Erholungssuchende, Fahrradfahrer genutzt.</p>
<p>Die neue Querung bedeutet damit eine wesentliche Verkürzung der Querungszeiten für Fußgänger und Radfahrer. Der Stadtteil Gehlsdorf rückt „gefühl“ deutlich an Rostocks Innenstadt heran. Damit wird es möglich, von der Fußgängerzone in kürzester Zeit zu Fuß oder per Rad auf die Gehlsdorfer Seite zu laufen / fahren ohne auf die Fähre warten oder lange Umwege in Kauf nehmen zu müssen.</p>	<p>zu 2.4 Backbordstraße Gehlsdorf Fahrrad mit Brücke bis Brückenausgang Stadthafen: 3,5 km, 11 Minuten Backbordstraße Gehlsdorf Fahrrad ohne Brücke, mit Fähre bis Brückenausgang Stadthafen: 4,4 km, 15 Minuten Backbordstraße Gehlsdorf Fahrrad ohne Brücke, über Petridamm bis Brückenausgang Stadthafen: 7,2 km, 21 Minuten Langenort Fahrrad mit Brücke bis Brückenausgang Stadthafen: 3,9 km, 12 Minuten</p>

	<p>Langenort Fahrrad ohne Brücke, mit Fähre bis Brückenausgang Stadthafen: 4,7 km, 16 Minuten Langenort Fahrrad ohne Brücke, über Petridamm bis Brückenausgang Stadthafen: 7,2 km, 24 Graf-Stauffenberg-Str., Toitenwinkel über Petridamm bis Brückenausgang Stadthafen: 4,7 km, 14 Minuten Graf-Stauffenberg-Str., Toitenwinkel über Brücke bis Brückenausgang Stadthafen: 2,5 km, 8 Minuten Dierkower Kreuz über Petridamm bis Brückenausgang Stadthafen: 3,2 km, 10 Minuten Dierkower Kreuz über Brücke bis Brückenausgang Stadthafen: 2,8 km, 9 Minuten Dierkow Ost, Alter-Sparkassen-Steig über Petridamm bis Brückenausgang Stadthafen: 3,3 km, 10 Minuten Dierkow Ost, Alter-Sparkassen-Steig über Brücke bis Brückenausgang Stadthafen: 3,5 km, 11 Minuten wer aus den neuen Wohngebieten auf der Gehlsdorfer Seite kann den Weg bis zur Brücke bewältigen und den Rest mit einer Länge dann nicht mehr.</p> <p><u>Was ist hier die Definition für wesentlich?</u> Das "Zentrum" des Ortsteils Gehlsdorf liegt deutlich näher am Fähranleger als am Brückenausgang Nord. Das "Zentrum" des Stadtteils Gehlsdorf wäre über die Brücke nur mit erheblichen Umwegen 3 Minuten Zeitvorteil erreichbar als mit der Brücke. Weiteres unter „zu 2.1 Abbildung 5: Variantenvergleich zur Querung der Warnow (Quelle: SHP Ingenieure) 1.Erschließung des Nordens“</p>
<p>Die vorhandene Regattastrecke auf der Unterwarnow hat eine Länge von 1.000 m und ist gegenwärtig auf Grund der Wassertiefe nur noch eingeschränkt nutzbar. Die Wassertiefe am Start hat sich in den letzten Jahren immer weiter verringert und beträgt bei mittlerem Wasserstand auf der Landseite weniger als 1m. Das ist für reguläre Wettkampfbedingungen zu gering. Durch den Bau der Warnowbrücke wird die Strecke auf eine Länge von ca. 750 bis 800 m verkürzt. Die Brücke verläuft am Gehlsdorfer Ufer durch den Zielbereich der Regattabahnen. Um weiterhin Regatten über eine Distanz von 1.000 m durchführen zu können, ist eine Lageveränderung erforderlich. Durch eine Verschiebung nach Osten und ein leichtes Verschwenken der Strecke im Uhrzeigersinn kann der Aufwand minimiert werden. Durch den Fachbereich BUGA wurde eine Projektskizze für den Förderauftrag „Sanierung kommunaler Einrichtungen in den Bereichen Sport, Jugend und Kultur - Projektauftrag 2020“ zur Teilnahme am Bundesprogramm eingereicht, die unter anderem die Verlegung der Strecke und die Vertiefung im Start- und</p>	<p>zu 2.4 Durch eine Verlegung der Regattastrecke der Ruderer werden die nutzbaren Bereiche anderer berechtigter Nutzer zusätzlich zu den negativen Auswirkungen der Brücke selbst weiter eingeschränkt.</p> <p>Zur Ausübung des Segelsports, insbesondere des Regattasegeln sind größere zusammenhängende Wasserflächen erforderlich da der Kurs der Boote durch wechselnde Windrichtungen bestimmt wird. Regattaflächen für den Segelsport dürfen nicht durch Fahrzeuge in Fahrwassern oder jeder Art von Betonung, auf - oder unter der Wasseroberfläche eingeschränkt werden. Die Unfallgefahr steigt mit zunehmender Nutzerdichte auf dem Wasser. Durch den Brückenbau und die damit einhergehenden Platzbeschränkungen- und Veränderungen wird die Ausübung des maritimen Jugend- und Freizeitsports auf eine nicht hinzunehmende Weise behindert. Eine Verringerung der natürlich vorhandenen</p>

<p>Zielbereich zum Inhalt hat. Eine Realisierung ist im Rahmen der Baumaßnahmen für den BUGA-Teilbereich „Fährberg“ vorgesehen. Verlegung der Steganlage (Knicksteg) des ROYC Die vorhandene Steganlage wird teilweise durch den Neubau des Brückenbauwerks tangiert und wird deshalb teilverlegt.</p>	<p>Ressource zusammenhängende ungehindert Nutzbarer Wasserfläche ist abzulehnen. Einwand: Hier werden ganze Sportarten mit mehreren hundert Sportlern benachteiligt.</p>
<p>Im Rahmen der Vorplanung wurde die Variante 6 Komplettneubau der Steganlage mit 92 Liegeplätzen als Vorzugsvariante ermittelt. Diese Variante wurde mit dem Verein abgestimmt und eine finanzielle Beteiligung seitens des Vereins zugesagt.</p>	<p>zu 2.4 Welche Kosten verursacht das? Hier würden bei Realisierung der Brücke Kosten entstehen die bei Alternativvarianten nicht anfallen würden. Einwand: Die Planer sind angehalten wirtschaftlich zu arbeiten und Ressourcen zu schonen..</p>
<p>2.4.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung</p>	<p>zu 2.4.1</p>
<p>Die Stadt Rostock befindet sich im nördlichen Teil des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock bildet dabei als zentraler Ort höherer Zentralität das einzige Oberzentrum in der Planungsregion und ist das wirtschaftliche, soziale und kulturelle Zentrum. Dominierendes raumordnerisches Entwicklungsziel ist die Verbindung der Innenstadt mit den durch die Warnow getrennten Stadtteilen im Norden sowie die Erhöhung der Attraktivität des Radweges „Berlin-Kopenhagen“ im Rostocker Stadtgebiet. Gleichzeitig sind die umfangreichen BUGA-Planungen und Maßnahmen des Landes im Stadthafen und auf der Gehlsdorfer Seite zu berücksichtigen und deren Bedürfnisse zu integrieren. Dazu gehören zum Beispiel das „Archäologische Landesmuseum“ (ALM,) die Realisierung des Hochwasserschutzes, die Plaza oder die HALLE 625 auf der Stadthafenseite. In Gehlsdorf werden ebenfalls umfangreiche Maßnahmen geplant, die wiederum eigene Entwicklungsziele für die Planung der Brücke generieren, z. B. die Entwicklung des Sattelplatzes z. B. als Badestrand, Bootsverleih oder Anpassungen im Außenbereich des Fährhauses.</p>	<p>zu 2.4.1 Das Dominierende Raumordnerische Entwicklungsziel ist mit einer Fähre ebensogut oder besser zu erreichen. Die Lage der Brücke begünstigt nur die Randlage der Innenstadt mit vergleichsweise wenigen Einwohnern und die Randlagen Gehlsdorfs. Die dichter besiedelten Stadtteile im Norden und Süden können durch eine moderne Fähre mit einem Fahrplan der an den Nutzungsinteressen ausgerichtet ist gleich gut oder besser realisiert werden da die Fähre zentraler gelegen ist. Bei allen Betrachtungen wird immer davon ausgegangen, dass eine Fähre nur einen Anleger auf jeder Warnowseite hat. Wer schließt aus, dass die Fähre überall dort Haltestellen hat, wo mit dem größten Verkehrsaufkommen zu rechnen ist, und zwar die gesamte Warnow entlang. Ein Blick über den Tellerrand könnte helfen, z.B. nach Hamburg mit 7 innerstädtischen Fähren. Einwand: Hier werden Argumente für eine Brücke vorgeschoben die nicht nachvollziehbar qualitativ und quantitativ hinterlegt sind. Nach Recherche betrug die Nutzerzahl der Fahrradfahrer des Radweges „Berlin-Kopenhagen“ im Jahre 2019 weniger als 180 Fahrräder in 2019 verkauften Fahrrad-Tickets z.B. bei Scandlines. Fein das die Brücke eine Minute von 22h, 42 min des Fahrradwegs schöner machen würde und 0,55 km von insgesamt 452 km. eine Fährfahrt verspricht mindestens eine gleiche Attraktivitätssteigerung. Hier werden Hilfsargumente für die Brücke eine</p>

	<p>Brücke ersonnen, zumal die Streckenführung des Radwegs bei der Betrachtung eigenmächtig virtuos verändert wurde.</p> <p>Die Entwicklung der Gehlsdorfer - oder Innenstadtseite ist nicht von der Art der Warnoquerung abhängig. Außerdem handelt es sich hier um konjunktive Entwicklungsziele die hier nicht mit nachvollziehbaren Angaben hinterlegt werden.</p> <p>Die Aussagen oder Visionen sind nur als Hilfsargument für die Brücke zu werten.</p> <p>Einwand: Als Begründung in einem Planfeststellungsverfahren sind die Aussagen und alle Varianten der Querung sachlich fachlich, qualitativ und quantitativ zu hinterlegen. So sind die Aussagen nicht zulässig, abzulehnen und zu überarbeiten oder können nicht gewertet werden.</p>
<p>2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse</p>	
<p>Im Bestand ist eine Querung der Warnow für Fußgänger und Radfahrer nur mit der Gehlsdorfer Fähre oder über die Petribrücke möglich. In Zukunft werden ca. 2.200 Radfahrer die Brücke benutzen (Prognose detailliert unter 2.6 beschrieben). Die von Radfahrern stark frequentierte Petribrücke wird dadurch entlastet. Sie stellt im Bestand die einzige Fahrradverbindung aus den Stadtteilen Gehlsdorf, Toitenwinkel und Dierkow dar. Der vorhandene Querschnitt besteht hier lediglich aus einem 3,50 m breiten gemeinsamen Geh-/Radweg. Des Weiteren ist davon auszugehen, dass die neue Querung auch Autofahrer dazu bringt, auf das Fahrrad zu wechseln. Insgesamt wird damit gerechnet, dass es zu einer Verlagerung des Verkehrs in diesem Bereich und damit zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs kommen wird. Ebenfalls genauer unter 2.6 beschrieben.</p>	<p>Die Quelle für die Aussage der Anzahl der Radfahrer ist nicht</p>
<p>2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen</p>	
<p>Die Schaffung von kürzeren, direkteren Linienführungen mit einer erwarteten und gewollten Teilverlagerung des Verkehrs vom Auto auf das Fahrrad ist gleichzusetzen mit der Verbesserung der Lärm- und Abgassituation. Die jetzt durchfahrenen innerstädtischen Gebiete profitieren von einem geminderten Durchgangsverkehr. Die Qualität des Wohnumfeldes hat dort die Chance zu steigen.</p>	<p>Hier werden Argumente für eine Brücke vorgeschoben die nicht nachvollziehbar qualitativ und quantitativ hinterlegt sind und keinesfalls pauschal zutreffen. Für einige Nutzer wäre die Brückennutzung ein Umweg, für andere eine Abkürzung, bekannte Alternativen werden hier unterschlagen, Ansonsten gelten die Argumente ebenso für die Alternativen.</p> <p>Einwand: Die Aussagen sind nicht nachvollziehbar</p>

	und dient offensichtlich dazu der aus meiner Sicht ungeeigneteren unnötig teureren Querungsvariante den Vorzug zu geben.
2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	
Folgende zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses sind für die Vorhaben anzuführen (Kurzfassung):	
<ul style="list-style-type: none"> Das Vorhaben „Neubau Warnowbrücke in Rostock“ dient der Verbesserung der Verbindung zwischen der Innenstadt und Gehlsdorf für Fußgänger und Radfahrer. 	<p>zu 2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses</p> <p>Eine Fähre erfüllt diesen Zweck ebenfalls und besser wenn mehrere Anleger bedient werden! Hier werden Argumente für eine Brücke vorgeschoben die nicht nachvollziehbar qualitativ und quantitativ hinterlegt sind. Bekannte Alternativen werden hier unterschlagen, Ansonsten gelten die Argumente ebenso für die Alternativen.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Es trägt zur Verkehrsentslastung der vorhandenen öffentlichen Straßen und zu einer damit verbundenen Lärm- und Luftschadstoffimmissionsminderung bei, auch weil aufgrund der kürzeren Verbindung erwartet werden kann, dass sich Verkehre vom Kfz-Verkehr auf den Radverkehr verlagern werden. 	<p>zu 2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses</p> <p>Eine Fähre erfüllt diesen Zweck ebenfalls und besser wenn mehrere Anleger bedient werden! Hier werden Argumente für eine Brücke vorgeschoben die nicht nachvollziehbar qualitativ und quantitativ hinterlegt sind. Bekannte Alternativen werden hier unterschlagen, Ansonsten gelten die Argumente ebenso für die Alternativen.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Die neue Warnowbrücke ist Teil des „WarnowRund“ genannten Rad-Rundwegs um die Warnow im Stadtgebiet. Darüber hinaus ist sie Teil des Radfernwegs „Berlin-Kopenhagen“. Damit dient diese Baumaßnahme auch der Förderung des Radtourismus. 	<p>zu 2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses</p> <p>Ein Oval dient nicht der kürzeren Verkehrsmäßigen Erschließung, sondern der Erholung, das zwingende Interesse bleibt auf die Querung begrenzt. Der Fernradweg ist nicht zwingend und gehört hier nicht her! Die Aussagen ist nicht sachdienlich und zu hier zu streichen!</p>
<ul style="list-style-type: none"> Die neue Warnowbrücke erschließt Gehlsdorf erstmals für Fußgänger aus der Innenstadt und umgekehrt. Damit rückt dieser Stadtteil dichter an die Innenstadt heran. 	<p>zu 2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses</p> <p>Eine fußläufige Erreichbarkeit ist auf dem beliebten und viel genutzten Weg am Warnowufer, beiderseits der Warnow ist jederzeit nutzbar. Einwand: Die Aussagen ist objektiv falsch und hier zu streichen! Eine Verkürzung für <u>einige Nutzer kann nicht als zwingend bezeichnet werden</u>, zumindest dann nicht wenn es auch jetzt schon alternativen z.B. mit der Fähre gibt. Hier gibt es übrigens auch den Tunnel als zweite fußläufige Variante. Einwand: Hier werden Argumente für eine Brücke vorgeschoben die nicht nachvollziehbar qualitativ und quantitativ hinterlegt sind.</p>

	<p>Bekannte Alternativen werden hier unterschlagen, Ansonsten gelten die Argumente ebenso für die Alternativen.</p> <p>Damit rückt dieser Stadtteil dichter an die Innenstadt heran.</p> <p>Einwand: Hier werden Argumente für eine Brücke vorgeschoben die nicht nachvollziehbar qualitativ und quantitativ hinterlegt sind und keinesfalls pauschal zutreffen. Für einige Nutzer wäre die Brückennutzung ein Umweg, für andere eine Verbesserung, Abkürzung, bekannte Alternativen werden hier unterschlagen, Ansonsten gelten die Argumente ebenso für die Alternativen</p>
<p>Nachfolgend werden die obengenannten Punkte teilweise weiter ausgeführt:</p> <p>Die Tatsache, dass bereits im letzten Jahrhundert mehrfach eine Brücke über die Unterwarnow geplant und einmal bereits mit dem Bau begonnen wurde, zeigt, dass das Bedürfnis grundsätzlich da ist.</p> <p>Die Aussage „Brücken verbinden“ ist hier zutreffend.</p> <p>Die naturräumliche Barriere „Warnow“, die Stadtteile und deren Bewohner seit Jahrhunderten voneinander trennt, ließe sich überwinden. Eine neue Erlebbarkeit wäre für die Stadtteile Gehlsdorf, Toitenwinkel, Dierkow und Innenstadt geschaffen. Je nach Start- und Endpunkt verkürzt sich die Strecke zwischen diesen beiden Punkten oder bleibt gleich.</p>	<p>zu 2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses</p> <p>Die Tatsache, dass schon mehrere Anläufe genommen und nicht realisiert wurden zeigt auch das immer wieder, bei Abwägung der Idee wirtschaftliche oder andere Argumente höher gewertet wurden. In diesem Planfeststellungsverfahren finden die kontra-Brückenargumente keine angemessene Berücksichtigung oder werden gleich ganz weggelassen. Wie z.B. das ganzen Sportarten ohne Notwendigkeit unwiederbringlich der ohnehin schon eingeschränkte Raum weiter begrenzt zur berechtigten Nutzung entzogen werden soll.</p> <p>Die Aussage "Brücken trennen" ist in diesem Fall ebenfalls zutreffend!</p> <p>Die Erkenntnis, dass Flüsse verbinden trifft ebenso zu, solange sie nicht durch Brücken behindert werden.</p>
<p>Eine neue Erlebbarkeit wäre für die Stadtteile Gehlsdorf, Toitenwinkel, Dierkow und Innenstadt geschaffen. Je nach Start- und Endpunkt verkürzt sich die Strecke zwischen diesen beiden Punkten oder bleibt gleich.</p>	<p>zu 2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses</p> <p>"Eine neue Erlebbarkeit" gehört nicht zur Rubrik "Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses"</p> <p>Die Aussagen sind nicht sachdienlich und zu hier zu streichen!</p> <p>"Je nach Start- und Endpunkt verkürzt sich die Strecke zwischen diesen beiden Punkten oder bleibt gleich."</p> <p>Argumente zu den Aussagen zu den Weglängen sind bereits unter zu 2.4 beschrieben.</p> <p>Hier werden Argumente für eine Brücke vorgeschoben die nicht nachvollziehbar qualitativ und quantitativ hinterlegt sind.</p> <p>Bekannte Alternativen werden hier unterschlagen, Ansonsten gelten die Argumente ebenso für die Alternativen.</p> <p>Die Erlebbarkeit der Vielfalt der Sportarten auf dem Wasser wäre für die Fußgänger beiderseitig der</p>

	<p>Warnow mindestens eingeschränkt. Einwand: Hier werden Argumente für eine Brücke genannt, die Vorzüge einer Fähre mit weniger Nutzungseinschränkungen nicht benannt.</p>
<p>Eine neue Erlebbarkeit wäre für die Stadtteile Gehlsdorf, Toitenwinkel, Dierkow und Innenstadt geschaffen. Je nach Start- und Endpunkt verkürzt sich die Strecke zwischen diesen beiden Punkten oder bleibt gleich.</p>	<p>zu 2.6 "Eine neue Erlebbarkeit" gehört nicht zur Rubrik "Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" Die Aussagen ist nicht sachdienlich und zu hier zu streichen!"Je nach Start- und Endpunkt verkürzt sich die Strecke zwischen diesen beiden Punkten oder bleibt gleich." Argumente zu den Aussagen zu den Weglängen sind bereits unter 2.4 beschrieben. Hier werden Argumente für eine Brücke vorgeschoben die nicht nachvollziehbar qualitativ und quantitativ hinterlegt sind Bekannte Alternativen werden hier unterschlagen, Ansonsten gelten die Argumente ebenso für die Alternativen. Einwand: Nicht zwingend,</p>
<p>Die derzeitige Fährverbindung ist nicht regelmäßig nutzbar. Wie bereits unter 2.4 beschrieben, ist eine Nutzung nur nach Fahrplan, zu bestimmten Uhrzeiten und witterungsabhängig (Ausfall im Winter) möglich.</p>	<p>zu 2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses Die Fährverbindungen wurden seit der Schließung der Neptunwerft dauerhaft vernachlässigt. Vorher war die die Warnowquerung als Teil des Nahverkehrs eng getaktet und fuhr zu jeder Jahreszeit zuverlässig. Es geht also! Argumente zur Sicherheit und Zuverlässigkeit sind bereits unter zu 2.3 beschrieben.</p>
<p>Zusätzlich wirkt sich auf die Nutzung aus, dass jede Fährfahrt Geld kostet, die Fahrradmitnahme erhöht den Endpreis zusätzlich. Die Nutzung der Brücke wäre witterungsunabhängig jederzeit ohne direkte Kosten möglich.</p>	<p>zu 2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses siehe „zu 2.1“ Hier wird suggeriert, dass eine Brücke kostenlos zu haben sei. Außerdem wird unterstellt, dass nur die Nutzung einer Fähre durch den Nutzer zwingend zu bezahlen sei, anders als die Nutzung einer Brücke. Mit den Mehrkosten Kosten einer Brücke und deren Wartungskosten kann eine Fähre über für die Bürger der Hansestadt Jahrzehnte kostenfrei zur Verfügung gestellt werden. Im gesamten Erläuterungsbericht und in Internet verfügbaren Anlagen fehlen Aussagen mit Gegenüberstellung aller Investitionskosten, Planungskosten, Prüfgebühren, Baunebenkosten für Gutachten und Untersuchungen, städtische Mitarbeiterkosten, Wartungskosten, Betriebskosten. Einwand: Nicht zwingend, die Aussagen suggeriert, dass Fährfahrten immer von Fahrgast direkt zu bezahlen sind. Diese Aussage ist irreführend und abzulehnen.</p>

	<p>Die gesamtwirtschaftliche Situation mit einer kostenlos nutzbaren Fährverbindung wurde nicht geprüft.</p> <p>Zur Witterungsunabhängigkeit: Aussagen siehe „zu 2.1“</p>
<p>Für den Radfernweg „Berlin-Kopenhagen“ wäre eine neue Routenführung auf besser befahrbaren Wegen und zusätzlich mit einer optisch sehenswerteren Strecke möglich.</p>	<p>zu 2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses "wäre eine neue Routenführung auf besser befahrbaren Wegen" Einwand: Nicht zwingend, hier werden Argumente für eine Brücke vorgeschoben die nicht nachvollziehbar qualitativ und quantitativ hinterlegt sind. Die Anbindung des Radfernwegs „Berlin-Kopenhagen“ kann nicht als zwingend bezeichnet werden, ist als untergeordnete Randerscheinung einzuordnen und zu benennen. Argumente zur Wertung des Radfernwegs sind bereits unter "zu 2.4.1" beschrieben.</p>
<p>Die touristische Attraktivität des Stadthafens würde durch die Nutzungsmöglichkeit und architektonische Sehenswürdigkeit der neuen Klappbrücke gesteigert. Auch Gehlsdorf könnte von dem Tourismus profitieren.</p>	<p>zu 2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses Die touristische Attraktivität des Stadthafens würde durch die Abgrenzung der Wasserfläche nachhaltig beeinträchtigt. Zur Touristischen Attraktivität gehört auch die einzigartige Möglichkeit auch mit größeren Booten jederzeit bis zum Speicher fahren zu können. Weitere Erläuterungen unter: „zu 2.1“</p>
<p>Ein positiver Nebeneffekt ist der Beitrag der Brücke zum Funktionieren des Gesamtverkehrssystems. Dieses wird unter anderem mit dem Mobilitätsplan Zukunft (MOPZ) beschrieben und wurde 2017 von der Rostocker Bürgerschaft beschlossen. Folgende Punkte kann der Neubau der Brücke über die Warnow mit unterstützen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vereinbarkeit mit Oberzielen und geplanten Maßnahmen für Radverkehrssystem, sowie Fußverkehr - Oberziel I: „Sicherung verkehrlicher Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung für Wohnen, Wirtschaft, Tourismus und Kultur, der (über-)regionalen Erreichbarkeit der Hanse- und Universitätsstadt Rostock sowie Anbindung aller Stadtareale/Gewährleistung der Verkehrssicherheit und Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen und der Wirtschaft an Mobilität und Verkehr“ - Oberziel II: „Effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen und wirtschaftlicher Einsatz finanzieller Ressourcen unter Beachtung langfristiger Effekte“ - Oberziel III: „Erhöhung der Stadt- und Umweltverträglichkeit des Verkehrssystems und 	<p>zu 2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses <u>Weshalb wird hier der Beitrag einer Brücke "zum Funktionieren des Gesamtverkehrssystems" als positiver Nebeneffekt bezeichnet?</u> Die Notwendigkeit der Brücke wird doch genau damit als Hauptargument begründet!</p> <p>Ausführungen zur Bewertung wie unter: „zu 2.1 Abbildung 5: Variantenvergleich zur Querung der Warnow (Quelle: SHP Ingenieure) 1.Erschließung des Nordens“ bereits ausgeführt.</p> <p>Einwand: Nicht zwingend, hier werden Argumente für eine Brücke vorgeschoben die nicht nachvollziehbar qualitativ und quantitativ hinterlegt sind. Das Oberziel I.. Erreichbarkeit der Hanse- und Universitätsstadt Rostock sowie Anbindung aller Stadtareale wird mit der vorliegenden Planung schlecht abgebildet. Das Oberziel II „Effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen und wirtschaftlicher Einsatz</p>

<p>Reduktion der negativen Wirkungen“ - Für die Entwicklung des Stadt-Umland-Verkehrs ist die Schaffung einer schnellen und kurzen Anbindung des Radnetzes an die Radhaupttrouten der Stadt zu verfolgen.</p>	<p><u>finanzieller Ressourcen unter Beachtung langfristiger Effekte“</u> wird mit der Planung nicht abgebildet. Bekannte Alternativen werden hier unterschlagen, Ansonsten gelten die Argumente ebenso für die Alternativen. Das Oberziel III „Erhöhung der Stadt- und Umweltverträglichkeit des Verkehrssystems und Reduktion der negativen Wirkungen“ wird mit der vorliegenden Planung schlecht abgebildet.</p>
<p>Durch den Brückenneubau ist eine Entlastung des Kfz-Verkehrs – sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch den ÖPNV – möglich. Durch kürzere Wege könnten mehr Menschen auf das Fahrrad zurückgreifen und somit der Verkehr zwischen Innenstadt und den Stadtteilen östlich der Warnow entlasten. So ist eine Entlastung der östlichen Stadteinfahrt im Zuge der L 22 Rövershäger Chaussee ab Verbindungsweg möglich. Es würde zu weniger Stau und positive Auswirkung auf den ruhenden Verkehr – weniger falsch parkende Autos – kommen.</p>	<p>zu 2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses Die Unterstellung mit den falsch parkenden Autos ist hier fehl am Platz. Für die fatale Parkplatznot ist das gesamte Nahverkehrssystem mit seinen unattraktiven Preisen, der geringen Taktung und fehlenden Park-And & Ride Plätzen anzusehen. Bitte mal mit den Verantwortlichen sprechen und das eigentliche Problem lösen. Einwand: Nicht zwingend, eine Fähre ist bei sinnvoller Taktung und bedarfsgerechter Haltestellenplanung ebensogut oder besser in der Lage die Verkehrssituation zu entspannen. Durch die Beschreibung soll suggeriert werden, dass die geplante Brücke besser dazu in der Lage sei. Diese Argumentation dient offensichtlich dazu der aus meiner Sicht ungeeigneteren unnötig teureren Querungsvariante den Vorzug zu geben.</p>
<p>Der Brückenbau kann ebenfalls die Ziele des Luftreinhalte- und Aktionsplans (2008) sowie des Masterplan Klimaschutz (2013) der Stadt Rostock unterstützen. Durch die geplante Einrichtung einer neuen Radwegeverbindung über die Warnowbrücke einschließlich des Warnowrundwegs soll eine direkte Anbindung der nördlich der Warnow gelegenen Stadtteile an die Stadtmitte erreicht werden. Bereits in der Verkehrsanalyse wurde gegenüber dem Mittel der vergangenen Jahre ein Anstieg des Radverkehrsaufkommens um 10 % ermittelt (vgl. Abbildung 14). Insgesamt beträgt der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr 18,3 %.</p>	<p>Abbildung 14: Jahresvergleich Radverkehrsaufkommen 2014-2019 Die Erhebung ist nicht Aussagekräftig da eine Messtelle als Hauptargument herangezogen wird die auch Hauptradverkehrsströme erfasst die nie die Brücke tangieren. Eine Unterstützung wäre allerdings zu erwarten. Ein Fähre allein wäre vermutlich in der Gesamtbilanz die bessere Wahl.</p>
<p>Zur Abbildung des Radverkehrs erfolgte der Aufbau eines Angebotsnetzes, sowie die Ableitung und Umlegung des Radverkehrs. Ein Auszug ist Abbildung 15 zu entnehmen. Im Modell wurde die Routenwahl des Radverkehrs differenziert nach Gruppen betrachtete, welche sich in der Umwegempfindlichkeit der</p>	

<p>Routensuche unterscheiden.</p>	
<p>Der Warnowrundweg soll ein zentrales Element des gesamtstädtischen Radwegenetzes werden und dabei anliegende Stadtteile mit einer radfahrerfreundlichen Wegeverbindung verknüpfen. Als neue Querungsmöglichkeit der Warnow auf Höhe des Stadthafens soll somit eine Verbindung zu den bislang von der Stadtmitte getrennten Stadtteilen (Gehlsdorf, Toitenwinkel und Dierkow) entstehen. In der Prognoseberechnung wird die Warnowbrücke gut angenommen. Das berechnete Radverkehrsaufkommen liegt bei ca. 2.200 Radfahrern pro Tag.</p>	<p>Die Erhebung ist nicht Aussagekräftig da eine Messtelle als Hauptargument herangezogen wird die auch Hauptradverkehrsströme erfasst die nie die Brücke tangieren.</p>
<p>Das Aufkommen setzt sich dabei aus bereits jetzt Radfahrenden und Wechslern des Verkehrsmittels zusammen. Eine Verlagerung zum Radverkehr ist durch die Reisezeitverkürzung zurückzuführen. Das Radverkehrsaufkommen erhöht sich um ca. 11 %. Durch die Verkehrsverlagerung werden täglich 6.600 Pkw-km eingespart. Bei einem durchschnittlichen CO₂-Ausstoß von 130 g/Pkw-km können somit 313,2 t CO₂ pro Jahr eingespart werden. Demgegenüber steht eine Zunahme von 1.300 Radfahrten pro Tag. Bestandsradfahrer erreichen eine Reisezeitersparnis von insgesamt 155 Stunden/Tag. Von der Warnowquerung profitieren die nördlich der Warnow gelegenen Wohngebiete, insbesondere Gehlsdorf und Dierkow-West. Südlich der Warnow verteilen sich die Verkehre in und um die Stadtmitte. Die Warnowbrücke ist eine attraktive Fuß- und Radwegeverbindung für alltägliche und touristische Fahrten.</p>	
<p>Die übergreifende Radwegeführung wurde im Dezember 2020 im „Rahmenkonzept WarnowRund“ untersucht. Die neue Warnowbrücke ist elementarer Teil dieses Konzepts.</p>	<p>Einwand: Nicht zwingend.</p>
<p>Der neue Brückenschlag ist Teil des Radweges Berlin-Kopenhagen. Durch die Verkürzung der Strecke und die Attraktivität der neuen Verbindung über die Warnow mit ihren neuen Sichtachsen auf Rostock und Gehlsdorf wird die Bedeutung dieses überregionalen Radweges im Stadtgebiet von Rostock deutlich aufgewertet. Der Radweg Berlin–Kopenhagen ist ein Radfernweg in den deutschen Ländern Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sowie in Dänemark. Er führt auf einer Länge von 650 km von Berlin über Oranienburg, Fürstenberg/Havel, Waren (Müritz) und Rostock nach Kopenhagen. Mit Fähren müssen die Ostsee zwischen Rostock und Gedser sowie der Grønsund bei Stubbekøbing überquert werden. Der Radweg ist Teil der EuroVelo-Route 7 vom Nordkap nach Malta und der D-Route 11 von Rostock nach</p>	<p>Immer wieder gern genommen. Ist eine unwesentliche Randnotiz. Einwand: Nicht zwingend.</p>

Salzburg. [Quelle: WIKIPEDIA]	
3 Vergleich der Varianten und Wahl der Linie	zu 3 Unwesentliche Betrachtung. Hier wird suggeriert das die Entscheidung zu einer Brücke gut abgewogen wurde. Diese Abschnitte zeigen nur die Brücke, also drei von drei schlechten Untervarianten, die einer Fähre in vielen Punkten unterlegen sind. Alle betrachteten Varianten setzen voraus, dass die Randlage Gehlsdorfs ein guter Zielort einer Warnowquerung wäre. Zentraler im gesamten Stadtkontext wäre eine weiter westlich liegend Querung die mit einer Fähre problemlos erreichbar wäre.
3.1 -3.5	keine Bewertung
3.3.3 Wertungskriterium Städtebauliche Wirkung	
<p>Folgende wesentliche Kriterien führten zur Ausweisung der Vorzugsvariante:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine wesentliche Vorgabe der Stadtplanung ist es, das neue Brückenbauwerk tangential an die bestehenden Straßenzüge anzubinden. Das gilt sowohl auf der Stadthafenseite als auch für Gehlsdorf. Damit wurde die Variante 2 hier sehr stark abgewertet. Die Variante 1 erfüllt diese Forderung teilweise, Variante 3 entspricht dieser Forderung komplett. Dadurch wird die Variante 3 deutliche aufgewertet. • Das Städtebauliche Entwicklungsziel, die Stadtwiese und Sattelplatz im Rahmen der BUGA-Planung zu überplanen und zu entwickeln, ist bei der Variante 2 sehr eingeschränkt und bei der Variante 1 eingeschränkt gegenüber der Variante 3 möglich. • Die denkmalpflegerischen Belange wurden wie folgt berücksichtigt: die Fahrradstraße erhält in allen Varianten einen Mittelstreifen und einen Läuferstein an den Hochborden aus Granitpflaster, um das alte Kopfsteinpflaster nachzuempfinden. Das Gehwegpflaster wird in allen Varianten als Klinkerpflaster rot-bunt (historisches Altstadt-pflaster) vorgeschlagen. Die vorhandenen Granitborde sollen wiederverwendet werden, sofern sie für eine Wiederverwendung geeignet sind, Bruchstücke werden aussortiert. Der Innen-kreis des Minikreisels in der Gehlsheimer Straße erhält das historische Granitpflaster wie in der Straße Fährberg. Diese Punkte sind bei allen Varianten gleich und gehen deshalb nicht in die Wertung ein. Die enge Lage am Fährhaus zuzüglich der Gradientenerhöhung gegenüber dem Bestand führt in den Varianten 1 und 3 zu geringen Einschränkungen in wenigen Sichtachsen im Bereich Fährhaus. Andererseits 	zu 3.3.3 grundsätzlich wie zu 3 Ansonsten ist festzuhalten, dass die Städtebauliche Wirkung einer Brücke sowohl als positiv als auch als negativ bewertet werden kann. (Beispiel Elbtalbrücke).

<p>entspricht die neue Lage der Straße der alten Lage in der Variante 3 und damit dem historischen Verlauf des Fährbergs in direkter Führung geradeaus bis zur Warnow.</p> <p>Die Wertungskriterien im Bereich Städtebauliche Wirkung führten zu folgendem Ergebnis: Variante 1: Platz 2 (0 Punkte) Variante 2: Platz 3 (-8 Punkte) Variante 3: Platz 1 (9 Punkte)</p>	
<p>3.5.3 -3.5.6</p>	<p>keine Bewertung</p>
<p>4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme</p>	
<p>4.1 Ausbaustandards</p>	
<p>4.1.1-4.1.3</p>	<p>keine Bewertung</p>
<p>4.2 Bisherige / zukünftige Straßennetzgestaltung</p>	
<p>4.3 Linienführung</p>	
<p>4.3.1- 4.3.5</p>	<p>keine Bewertung</p>
<p>4.4 Querschnittsgestaltung</p>	
<p>4.4.1- 4.4.5</p>	<p>keine Bewertung</p>
<p>4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten</p>	
<p>4.5.1- 4.5.3</p>	<p>keine Bewertung</p>
<p>4.6 Besondere Anlagen</p>	
<p>4.7 Ingenieurbauwerke</p>	
<p>4.7 Ingenieurbauwerke</p>	
<p>Die Notwendigkeit und Lage der neuen Warnowbrücke leitet sich vor allem aus der städtebaulichen Forderung des Ringschlusses des Warnow-Runds ab. Wie eingangs erwähnt, stellt die neue Rad- und Fußgängerbrücke ein zentrales Element im Entwurf des Ufer Rundweges und des Europa-Fernradweges dar, der den Hafbereich in den Fokus nimmt und bislang abgeschnittene Stadtteile integriert. Aus den Achsen der Uferkante am Stadthafen und dem Fährberg im Norden zusammen mit der Fahrdynamik eines Radweges wurde die S-förmige Wegeführung abgeleitet, die auch erhebliche statisch-konstruktive Vorteile bei der Ausbildung einer langlebigen und robusten integralen Brücke bietet.</p>	<p>zu 4.7 Ingenieurbauwerke Die Notwendigkeit der Lage ergibt sich aus der Wahl der Warnowquerung und nicht aus einer ausgewogenen verkehrssteuernden Abwägung. Bewertung siehe: zu 2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses</p> <p>Einwand: Die Notwendigkeit und Lager der Brücke wird unterstellt und ist bereits mehrfach entkräftet Und soll suggerieren, das Alternativen schlechter für Rostock sind.</p>
<p>Mit ca. 541 m (ohne das in die Stadthafenfläche integrierte ca. 60 m lange südliche Widerlager) ist die Brücke knapp 100 m länger als eine direkte Querung der Warnow. Damit löst der Entwurf auf funktionaler Ebene den Spagat, einerseits eine dauerhafte Durchfahrtshöhe von $\leq 8,5$ m für die Querung von Freizeit-Booten unter der Brücke zu erreichen und andererseits gleichzeitig das Längsgefälle für den Verkehr auf der Brücke in akzeptablen Grenzen zu halten. Da die erreichbare Trassenhöhe bei einer fußgänger- und radfahrerkonformen Neigung direkt von der Lauflänge der Brücke abhängt, ist dennoch schnell ersichtlich, dass der Entwurf trotz der ca. 541 m Lauflänge nicht ohne einen klappbaren Teil auskommt, der die Durchfahrt höherer Schiffe</p>	<p>zu 4.7 Ingenieurbauwerke Hier wird von einer durch die Segler bereits mehrfach kritisierten nicht ausreichenden Höhe ausgegangen. Die Brückenhöhe orientiert sich nur an den Nutzern der Brücke aber nicht an den Wassersportlern.</p> <p>Einwand: Der Entwurf löst den Spagat auf funktionaler Ebene nicht. Die Auswirkungen der geringen Durchfahrtshöhe wird begleitet von sich verändernden erheblichen Windverwirbelungen die einen Teil der Sportstätte für den Regattasport der Segler und den Trainingsbetrieb unbrauchbar machen würden. (Das 15-fache der Höhe der Hauptkonstruktion wird in horizontaler Richtung durch die Brücke</p>

<p>ermöglicht. Der überwiegende Teil der Brücke ist als wirtschaftlicher und robuster integraler Stahlverbundüberbau konzipiert. Ergänzt durch das mastgestützte Hauptfeld und die Klappbrücke mit obenliegendem Öffnungsmechanismus. Im Bereich der empfohlenen Durchfahrt für Schiffe mit einer Höhe von bis zu 8,5 m wird die Regelspannweite von etwa 30 m etwas mehr als verdoppelt auf 70 m, um eine sichere schiefwinklige Durchfahrt unter der Brücke abseits des Flachwassers zu ermöglichen.</p>	<p>beeinflusst.)</p>
<p>... Für die Bedienung des Klappteils wird ein Bedienstand in Nähe des beweglichen Teils neben der Verkehrsfläche (Geh- und Radweg) angeordnet. Es wird von durchschnittlich 4 Öffnungen im Jahr pro Tag ausgegangen, wobei saisonal die Öffnungszeiten etwas höher bzw. niedriger ausfallen können. Bei Sonderveranstaltungen (z.B. Hanse Sail) könnten zusätzliche Öffnungen abgestimmt werden. Für den regulären Betrieb werden feste Brückenöffnungszeiten angestrebt. Die Dauer der Unterbrechung der Geh- und Radwegführung ist abhängig von der Anzahl der querenden Schiffe/Boote. Die Schiffe/Boote queren die Brücke im Einrichtungsverkehr. Die Regelung der Fahrtrichtung erfolgt mittels Schifffahrts-Signalisierung. Diese wird im Bereich der beweglichen Brücke angeordnet. Des Weiteren werden Signalisierungen für den Geh- und Radwegverkehr auf der Brücke, beidseitig direkt vor der beweglichen Brücke angeordnet. Die Signalisierung erfolgt optisch und</p>	<p>zu 4.7 Ingenieurbauwerke Die Aussagen zu Öffnungen sind unverbindlich und lassen keinen Rückschluss auf den Grad der Behinderung des Schiffs- und Freizeitbootsverkehrs zu Nutzer zu Für die Schaffung einer künstlichen Barriere ist wie z.B. bei der Herstellung von Kanälen ein Ausgleich zu schaffen. Kanal= kostenlose Fähre 365T/24h Brücke =365T/24h Durchfahrtsmöglichkeit. (Muss ja nicht minütlich sein aber bedarfsorientiert! Einwand: Die Öffnungszeiten sind klar zu benennen und an die Bedürfnisse der Nutzer anzupassen. Die Sicherung des Trainingsbetriebes ist jederzeit zu ermögliche dazu gehört auch eine Freie Passage der Hilfs- und Begleitboote mit größerer Höhe als 8,5 m. Ansonsten ist die Sicherheit gerade der jüngeren Sportler gefährdet.</p>
<p>4.8-4.13</p>	<p>keine Bemerkungen</p>
<p>5 Angaben zu den Umweltauswirkungen</p>	
<p>Nachfolgend sind zusammenfassend die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt dargelegt, eine ausführliche Beschreibung erfolgt im LBP, AFB bzw. UVP-Bericht (Unterlagen 19.1 bis 19.3).</p>	
<p>5.1 Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit</p>	
<p>Ein Großteil des Untersuchungsgebietes, vor allem im Bereich der Warnow, wird von Erholungssuchenden und Freizeitsportlern genutzt. Südlich an das Vorhabengebiet grenzen Wohngebiete an. Im Vorhabenbereich sind keine für den Menschen sehr hochwertigen Strukturen wie reine oder allgemeine Wohngebiete vorhanden. Im Bereich des Kreisels auf Gehlsdorfer Seite wird hauptsächlich im Bestandsbereich der Verkehrsflächen eingegriffen. Am nördlichen Ufer befinden sich Gebäude, Flächen und Bootsstege der Freizeitwassersportler sowie eine Einsatzstelle für die Feuerwehr. An der südlichen Kaikante befindet sich ein Anleger für die ÖPNV-</p>	<p>zu 5.1 Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit Die Höhe der Bewertung spiegelt nur die Interessen der Ruderer wieder, diverse andere Sportarten werden diskriminiert. Durch die Brücke entsteht eine neue Verbindung für Fußgänger und Radfahrer über die Warnow. Durch die Brücke entsteht auch eine neue Barriere Für diverse Nutzer der wertvollen Wasserfläche. Bemerkungen und Einwände siehe: „zu 4.7 Ingenieurbauwerke“, „zu 2.1“</p>

<p>Fährverbindung und einer für Fahrgastschiffe. Auf dem Gewässer befindet sich eine Regattastrecke. Das Untersuchungsgebiet wird hinsichtlich des Schutzguts Menschen, insbesondere der menschlichen Gesundheit als hoch bewertet.</p> <p>Die bauzeitlichen Immissionen durch Schall und Erschütterung werden im Umfeld der Baumaßnahme lokal temporär höher sein, im Vergleich zur Bestandssituation. Durch geeignete Maßnahmen lassen sich diese mindern und die Vorschriften werden eingehalten (Unterlagen 17.1 und 17.2).</p> <p>Durch die Brücke entsteht eine neue Verbindung für Fußgänger und Radfahrer über die Warnow. Sie verbindet Stadtteile und deren Bewohner miteinander. Der Warnow-Rundweg wird geschlossen. Es kommt zu einer Aufwertung des Wohnumfeldes sowie der Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten.</p>	<p>und weiteren bereits vorgebrachten Punkten. Einwand: Gegen die Diskriminierung einiger Sportarten.</p>
<p>Die angestrebte Verlagerung des Individualverkehrs vom Auto zum Fahrrad kann, so das Angebot hier zu einem Wechsel in der Mobilität führt, zu einer Verbesserung der menschlichen Gesundheit beitragen und diese fördern und darüber hinaus zu einer Minderung der Luftverschmutzung beitragen. Durch die Verlegung des Steges und der Regattastrecke bleiben diese Nutzungen bestehen.</p> <p>Die Einsatzstelle für die Feuerwehr ist mit neuer Zuwegung weiterhin nutzbar. Für die Fähre und den Fahrgastschiffanleger laufen bereits parallele Planungen, so dass diese weiterhin genutzt werden können.</p> <p>Dauerhafte erhebliche Umweltauswirkungen des Schutzgutes Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, bestehen folglich nicht.</p>	<p>zu 5.1 Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit Konjunktive! Das gilt für alle Querungsvarianten. Bemerkungen und Einwände wie unter „zu 2.1“ und weiteren Punkten bereits vorgebracht.</p> <p>Durch die Brücke werden die Nutzungsmöglichkeiten Der öffentlichen Wasserfläche ganzer Sportarten erheblich eingeschränkt. Einwand: Gegen die Einschränkung der Nutzungsmöglichkeit der Wasserfläche erhebe ich meinen Einwand. Ich erhebe Einwand gegen die Aussage „Dauerhafte erhebliche Umweltauswirkungen des Schutzgutes Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, bestehen folglich nicht.“ Diese Schlussfolgerung ist Einseitig auf die Interessen einiger abgestellt.</p>
<p>5.2, 5.3</p>	<p>keine Bemerkungen</p>
<p>5.4 Wasser</p>	<p>Einwand: Gegen die direkte Ableitung des Brückenabwassers in die Warnow.</p>
<p>5.5-5.6</p>	<p>keine Bemerkungen</p>
<p>5.7 Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter</p>	
<p>Auf der Stadthafenseite befinden sich Bodendenkmalverdachtsflächen. Ausgewiesene Bodendenkmale sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Die Baudenkmäler liegen abseits des Baufeldes. Der Fährberg mit seinem alten Kopfsteinpflaster und Borden sowie der beidseitigen Allee ist als kulturhistorischer Landschaftsteil zu werten. Zur sicheren Nutzung des Fährbergs als Fahrradstraße ist die Asphaltierung der Fahrstreifen notwendig. Die Anpassung der Straße Fährberg erfolgt wenige Meter</p>	<p>Der Fährberg mit seinem alten Kopfsteinpflaster und Borden sowie der beidseitigen Allee ist als kulturhistorischer Landschaftsteil zu werten. Asphaltierung ist nicht erforderlich, es können auch geschnittene Pflastersteine mit fast Plangleichen Fugenverfüllungen eingesetzt werden. Die Erlebbarkeit der Allee, gemeinsam mit dem alten Fährhaus wird entgegen der Darstellung massiv auf nicht hinnehmbare Weise beeinträchtigt. Vorhabenbedingte Beeinträchtigungen auf das</p>

<p>entfernt vom Baudenkmal „Altes Fährhaus“. Hier wird die Straße erhöht, um sie an die Brücke und die notwendige Sicherheit gegen Hochwasser anzupassen. Laut Erschütterungsgutachten entsteht keine Gefährdung für das Baudenkmal. Die Erlebbarkeit wird geringfügig verändert. Mit dem Neubau der Brücke kann ein neues kulturhistorisches, den Stadthafen prägendes, Bauwerk entstehen. Vorhabenbedingte Beeinträchtigungen auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sind nicht zu erwarten.</p>	<p>Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sind nicht zu erwarten. Diese Aussage ist bei vorgesehener Asphaltierung falsch. Einwand: Eine Verunstaltung durch Asphalt ist erforderlich und deshalb nicht hinzunehmen.</p>
<p>6 Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich der Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen</p>	
<p>6.1 Lärmschutzmaßnahmen</p>	
<p>6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen</p>	
<p>Das Fließgewässer Warnow wird vor Schadstoffeinträgen geschützt. Zur Erreichung sind die Verwendung von biologische abbaubaren Antriebsstoffen, Ölen und Schmierstoffe bei Baufahrzeugen, Pumpen, Maschinen und an Bauwerken vorgeschrieben. Es darf keine Lagerung von wassergefährdenden Stoffen im Uferbereich stattfinden. Die Verwaltungsvorschrift (VUmWS) zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sowie das Wasserhaushaltsgesetz in seiner aktuellen Fassung sind zu beachten. Bei Gefahr von Trübungsfahnen während der Bauphase ist zur Vermeidung ein wirksamer Schutz anzuwenden.</p>	<p>Einbringung von Streugut von der Brücke ist zu verhindern.</p>
<p>6.4-6.6</p>	<p>keine Bemerkungen</p>
<p>7 Kosten</p>	
<p>7.1 Kosten</p>	
<p>Die Herstellungskosten der Baumaßnahme wurden ermittelt und eine Kostenberechnung mit folgender Gliederung aufgestellt. Teil 1: Brückenbauwerk Teil 2: Verkehrsanlagen Teil 3: Steganlage ROYC</p>	<p>Im gesamten Erläuterungsbericht und in Internet verfügbaren Anlagen fehlen Aussagen mit Gegenüberstellung aller Investitionskosten, Planungskosten, Prüfgebühren, Baunebenkosten für Gutachten und Untersuchungen, städtische Mitarbeiterkosten, Wartungskosten, Betriebskosten.</p>
<p>7.2, 7.3</p>	<p>keine Bemerkungen</p>
<p>8 Verfahren</p>	
<p>Das Baurecht soll durch ein Planfeststellungsverfahren erlangt werden.</p>	
<p>9 Durchführung der Baumaßnahme</p>	
<p>9.1</p>	<p>keine Bemerkungen</p>
<p>9.2 Verkehrsregelung während der Bauzeit</p>	<p>keine Bemerkungen</p>
<p>Nach derzeitigem Stand wird der Fährberg unter Vollsperrung gebaut. Der Anliegerverkehr wird über die Straßen Gehlsheimer Straße und Uferpromenade geleitet. Es ist davon auszugehen, dass die Baustoffe</p>	<p>Die Uferpromenade ist gerade bei Ereignissen wie Das Kranen der Boote im Frühjahr und Herbst in einigen Abschnitten gesperrt. Durch die "gefangenen Bereiche" zwischen Kran und gesperrtem Fährberg</p>

<p>über das öffentliche Straßennetz der Baustelle zugeführt werden. Für die Baumaßnahme werden zusätzlich zu den für die Errichtung der Verkehrsanlage benötigten Flächen weitere technologische Flächen erforderlich. Die Andienung der Baustelle erfolgt vorzugsweise über das öffentliche Straßennetz, welches dafür eine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweist. Der Flächenbedarf wird in der weiteren Planung auf das unabdingbar erforderliche Minimum beschränkt und in den noch zu erstellenden Planfeststellungsunterlagen ausgewiesen. Die daraus ggf. resultierenden Verkehrsführungen werden rechtzeitig vor Baubeginn mit den betroffenen Baulastträgern sowie den zuständigen Verkehrsbehörden abgestimmt. Flächen, die außerhalb der in den Planunterlagen ausgewiesenen Bereiche liegen, werden durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt.</p>	<p>ist eine Zufahrt durch Feuerwehren und Rettungsfahrzeuge ausgeschlossen. Das stellt eine nicht hinnehmbare Gefährdung der dort anwesenden Personen dar. Diese Situation muss unter allen Umständen verhindert werden. Der Anliegerverkehr wird massiv behindert. Der jetzt stark frequentierte Bereich am Ufer wäre erheblich eingeschränkt. Bootstransporte zur Bootseinsatzstelle der THW und Feuerwehr wäre an der jetzigen Stelle ausgeschlossen</p>
<p>9.3, 9.4</p>	<p>keine Bemerkungen</p>

Zusammenfassung Einwendung:

Auf Grundlage der zum Planfeststellungsverfahren eingereichten und einsehbaren Dokumente ist eine Planfeststellung und damit Genehmigung nicht möglich.
Der Planverfasser bleibt diverse wesentliche zur Beurteilung erforderliche Wertungsgrundlagen schuldig. Die Wertung folgt in vielen Punkten Annahmen die in keiner Weise faktisch hinterlegt sind, sondern verliert sich in Allgemeinplätzen und Konjunktiven.
Als herausragendes Beispiel ist hier die „nicht“ Darstellung der Kosten zu nennen.
Wertungskriterien die zu einer abweichenden Bewertung führen müssten werden nicht abgebildet und fließen nicht in die Bewertung ein. Z.B. die fehlende Beschreibung der Behinderung des Segelsports und die Erhöhte Unfallgefahr durch die verdichtete Nutzung auf dem Wasser.
Das Ergebnis der Bewertung der Vorzugsvariante in Abbildung 5, Variantenvergleich zur Querung der Warnow Quelle: SHP Ingenieure) setzt Annahmen voraus die z.B. bei den Punkten Erschließung des Nordens, Reisezeit, Förderung nachhaltiger Mobilität schon dann nicht mehr zutreffen, wenn die Bewertung auf Grundlage der zu erwartenden Nutzer aus den am dichtesten besiedelten Orts-oder Stadtteilen und den zu erwartenden Hauptverkehrsströmen getroffen würde.
Die besondere Gewichtung der BUGA und der Berlin-Kopenhagen-Fernradwegs würde dazu führen das einmaligen Ereignissen bzw. zahlenmäßig geradezu vernachlässigbaren Nutzergruppen überdimensionale Priorität eingeräumt wird, während die Interessen der hauptsächliche Nutzergruppen der Nebennutzung untergeordnet werden.
Bei Bewertung der diversen subjektiven Bewertungskriterien kann der Betrachter an diversen Stellen auch genau zu einer gegenteiligen Wertung kommen, das kann als Begründung für ein Generationen betreffendes Projekt mit schon jetzt absehbaren diversen Nachteilen gegenüber Alternativvarianten nicht zu einer Priorisierung einer Brücke führen.
Die Vereinbarkeit mit Oberzielen für Radverkehrssystem, sowie Fußverkehr
... sowie Anbindung aller Stadtareale/Gewährleistung der Verkehrssicherheit und Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen und der Wirtschaft an Mobilität und Verkehr“, Oberziel II: „Effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen und wirtschaftlicher Einsatz finanzieller Ressourcen unter Beachtung langfristiger Effekte“, Oberziel III: „Erhöhung der Stadt- und Umweltverträglichkeit des Verkehrssystems und Reduktion der negativen Wirkungen“ kann nach meiner Auffassung mit der vorliegenden Planvorlage nicht abgebildet werden.
Die Einzelnen Einwendungen sind beim jeweiligen Punkt des Erläuterungsberichts benannt.

Brücke als Warnowquerung wäre aus meiner Sicht eine gegenüber einer gut getakteten Fährverbindung mit mehreren an den Hauptverkehrsströmen orientierten Haltestellen die ungeeigneterere unnötig teure ökologisch schlechtere behindernde Querungsvariante.

Ich bitte Die Einwendungen zu prüfen und eine Entscheidung nach besten Wissen und Gewissen zu treffen. Die fehlenden Bewertungsunterlagen ist der Planverfasser schuldig, dies sind vor Erteilung einer Genehmigung in nachprüfbarer Form unter der Berücksichtigung der Interessen der Nutzer und betroffenen vorzulegen.

Eine Vision für Rostock, der Ursprungstext ist einer Hamburger Webeseite der Linie 62 HVV-Hafenfähre nach Finkenwerder entlehnt.

"Moin! Die HADAG verbindet Menschen und Ziele, zu allen Zeiten und Gezeiten. Zu allen Wind- und Wetterlagen. Für Hamburg und die Welt."

"Die meistgenutzte Fähre Hamburgs

Die HADAG Linie 62 ist die wahrscheinlich beliebteste Linie der HADAG-Hafenfähren und ihre Fahrgastzahlen wachsen stetig. Für Pendler ist sie als Teil des HVV eine wichtige Transportmöglichkeit, um schnell und günstig auf die andere Seite der Elbe zu gelangen. Für Touristen ist sie auch als kostengünstige Alternative zur klassischen Hafenrundfahrt beliebt."

Hier der Link zum Fahrplan: <https://hadag.de/de/linien/62/#timetable>

Und nun Rostock: (ein bisschen Überspitzt, im Kern trifft es aber meine Gedanken.)

Malerische Route auf der schönsten Warnow der Welt

Die malerische Route führt ab dem Speicher an der wieder aufgebauten nördlichen Altstadt die Warnow hinab und hält dabei an vielen beliebten beliebten Orten der Stadt. Nach der Passage der Altstadt ist der erste Halt am Ehrwürdigen Gehlsdorfer Fährhaus, dann als kürzeste Verbindung, auf die gegenüberliegende Warnowseite ins Herz der Stadt um dann die Warnow mit dem Ziel Fähranleger in der Landreiterstraße zu kreuzen. Als nächstes hält die Fähre am Fähranleger bei der Schwimmhalle Gehlsdorf um die Sport- und Saunabegeisterten auch im Winter an den Ort Ihrer Wünsche zu bringen.

Danach kreuzt die Fähre die Warnow und hält auf der anderen Seite am Fischereihafen, von dort führt die schnellste Nahverkehrsverbindung fast direkt in den Nordwesten der Stadt von wo aus sie ihre weiter nach Schmarl Dorf, in den Überseehafen und nach Warnemünde fährt um dann die Rückfahrt flussaufwärts anzutreten. Auf der Rückfahrt werden bereits genannte Anleger angesteuert. Auf diese Weise wird das Nahverkehrskonzept in vergleichbarer Weise zukunftsfähig gestaltet wie zum Beispiel in Hamburg den mit den 7 innerstädtischen Fährverbindungen der HADAG. Unsere Fähre ist natürlich ebenso Behindertengerecht ausgestattet, und auch Fahrradfahrer sind jederzeit willkommen und nehmen das Angebot sehr gerne an denn der Weg zur in 2021 geplanten Brücke ist von hier einfach zu weit. Das Geld für die Brücke haben die klugen Bürger der Stadt gespart. die sind ja schließlich nicht blöd. Das Geld für die Fähre ist auf jeden Fall besser angelegt, nun kann fast jeder seinen Zielort annähernd fußläufig oder mit dem Fahrrad erreichen. Mit der Brücke wäre das ja sowieso nichts geworden, wie sollte man da denn auch hinkommen? Die Gehlsdorfer und weiter nordwestlich an der Warnow lebenden haben ja nur die Möglichkeit mit dem Bus der sehr selten und nachts fast nie fährt bis zum Dierkower Kreuz zu gelangen, dann Umsteigen...um in die Innenstadt oder z.B. Ihren Arbeitsort zu kommen. Klar könnte ich auch aussteigen und zur Brücke laufen um Sie zu queren aber dann, wie weiter? Wir können ja schließlich nicht alle unsere Fahrräder mit in den Bus nehmen, ohne das komme ich nicht wirklich weiter, die nächste Straba ist weit weg. Der Spaziergang mit der Oma im Rollstuhl oder mit Rollator wäre am Brückenausgang in Gehsdorf auch zu Ende jedenfalls den Fährberg hoch, der Weg ist einfach nicht zu schaffen, viel zu steil. Dank des klasse Fährkonzepts kommen endlich auch die Warnemünder Fußgänger und Radler auf die andere Seite der Warnow oder wohin auch immer. Endlich weniger Autos, und dank der Brückeneinsparung kann die Stadtverwaltung mit dem Geld der Steuerzahlung Fahrpreise anbieten die kein weiterer Beitrag zur Umweltverschmutzung sind, die Fahrtkosten "zwingen mich nicht ins Auto", sind noch nicht mal teuer. Hurra ich muss endlich nicht mehr das Nadelöhr der Vorpommernbrücke passieren und die Luft mit meinem alten Verbrenner verpesten. Ein E- Auto ist auch keine Alternative, die kann man in Rostock ja nicht laden, und die Straßen werden davon auch nicht leerer. fährt mit einer zweiten Fähre zu fast jeder Tages- und Nachtzeit. Damit sind nun erstmalig auch die neu entstandenen Wohngebiete an der nordöstlichen Warnowkante mit öffentlichen Verkehrsmitteln mit geringem Zeitaufwand zu erreichen ohne die Nadelöhre

Grundlage: Planfeststellung für den Neubau der Warnowbrücke in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Die Hanse und Universitätsstadt Rostock, vertreten durch den Oberbürgermeister, Fachbereich BUGA, hat für das o. g. Bauvorhaben die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens beantragt.

1. Jeder kann bis spätestens 1 Monat nach Ablauf der Auslegungsfrist, bis zum 13.12.2021, bei der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Tiefbauamt, Holbeinplatz 14, 18069 Rostock, oder bei der Anhörungsbehörde Planfeststellungen, Neuer Markt 1, 18055 Rostock, Rathausanbau, Z. 4.17, Einwendungen gegen den Plan schriftlich oder zur Niederschrift erheben.
Die Einwendung muss den geltend gemachten Belang und das Maß seiner Beeinträchtigung erkennen lassen.
Nach Ablauf dieser Einwendungsfrist sind Einwendungen ausgeschlossen (§ 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG M-V). Einwendungen und Stellungnahmen der Vereinigungen sind nach Ablauf dieser Frist ebenfalls ausgeschlossen (§ 73 Abs. 4 Satz 5 VwVfG M-V). Bei Einwendungen, die von mehr als 50 Personen auf Unterschriftenlisten unterzeichnet oder in Form vervielfältigter gleichlautender Texte eingereicht werden (gleichförmige Eingaben), ist auf jeder mit einer Unterschrift versehenen Seite ein Unterzeichner mit Namen, Beruf und Anschrift als Vertreter der übrigen Unterzeichner zu bezeichnen. Anderenfalls können diese Einwendungen unberücksichtigt bleiben.
2. Diese ortsübliche Bekanntmachung dient auch der Benachrichtigung der Vereinigungen nach § 73 Abs. 4 Satz 5 VwVfG M-V von der Auslegung des Plans.
3. Der Erörterungstermin wird ortsüblich bekannt gemacht.
Außerdem werden diejenigen, die rechtzeitig Einwendungen erhoben haben bzw. bei gleichförmigen Einwendungen der Vertreter vom Termin gesondert benachrichtigt (§ 17 VwVfG M-V). Sind mehr als 50 Benachrichtigungen vorzunehmen, so können sie durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden.

Die Vertretung durch einen Bevollmächtigten ist möglich. Die Bevollmächtigung ist durch eine schriftliche Vollmacht nachzuweisen, die zu den Akten der Anhörungsbehörde zu geben ist.

Bei Ausbleiben eines Beteiligten in dem Erörterungstermin kann auch ohne ihn verhandelt werden.

Das Anhörungsverfahren ist mit Abschluss des Erörterungstermins beendet.

Der Erörterungstermin ist nicht öffentlich.

4. Durch Einsichtnahme in die Planungsunterlagen, Erhebung von Einwendungen und Stellungnahmen, Teilnahme am Erörterungstermin oder Vertreterbestellung entstehende Kosten werden nicht erstattet.
5. Entschädigungsansprüche, soweit über sie nicht in der Planfeststellung dem Grunde nach zu entscheiden ist, werden nicht in dem Erörterungstermin, sondern in einem gesonderten Entschädigungsverfahren behandelt.
6. Über die Einwendungen und Stellungnahme wird nach Abschluss des Anhörungsverfahrens durch die Planfeststellungsbehörde entschieden. Die Zustellung der Entscheidung (Planfeststellungsbeschluss) an die Einwender und diejenigen, die eine Stellungnahme abgegeben haben, kann durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden, wenn mehr als 50 Zustellungen vorzunehmen sind.
7. Da das Vorhaben UVP-pflichtig ist, wird darauf hingewiesen,
 - dass die für das Verfahren zuständige Behörde und die für die Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens zuständige Behörde das Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern, An der Jägerbäk 3, 18069 Rostock, ist,
 - dass über die Zulässigkeit des Vorhabens durch Planfeststellungsbeschluss entschieden werden wird,
 - dass die ausgelegten Planungsunterlagen die nach § 16 UVPG notwendigen

Angaben enthalten – der UVP-Bericht befindet sich in Ordner 5 der ausliegenden Unterlage als Unterlage 19.3; weitere entscheidungserhebliche Unterlagen für die Bewertung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens in den Ordnern 3, 4 und 5 der ausliegenden Unterlage sowie den Materialbänden 1, 2 und 4 mit umwelt-fachlichen Untersuchungen zu Flora, Fauna und übrigen Gutachten zu vorhaben-bezogenen Auswirkungen, die ebenfalls mit der Planunterlage öffentlich ausliegen - und
- dass die Anhörung zu den ausgelegten Planungsunterlagen auch die Einbeziehung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens gem. § 18 UVPG ist.