

# Mecklenburgischer Yachtclub Rostock e.V.

Mitglied des Deutschen Segler-Verbandes seit 1889  
Sportplakette des Bundespräsidenten 1993  
Gefördert von der Hanse- und Universitätsstadt Rostock



MYCR e.V. - Uferpromenade 5 a - 18147 Rostock

Anhörungsbehörde Planfeststellungen  
der Hanse- und Universitätsstadt Rostock  
Rathausanbau Zimmer 4.17  
Neuer Markt 1

18055 Rostock

Ansprechpartner:	
Hanse- und Universitätsstadt Rostock	Jan Beu
Der Oberbürgermeister	E-Mail: jan.beu@mycr.de
Hauptamt	Telefon: 0176 46 56 01 01
Eing.: 13. DEZ. 2021	
Nebenstelle Neuer Markt 1, Rathaus Anbau	

Rostock, 12.12.2021

---

## Planfeststellung für den Neubau der Warnowbrücke in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock - Einbringung von Einwänden gegen den Plan des Neubaus der Warnowbrücke

---

Sehr geehrte Damen und Herren,

Der Vorstand des Mecklenburgischen Yachtclubs Rostock e.V. wurde durch seine Mitglieder auf der ordentlichen Mitgliederversammlung 23.02.2019 und der Clubversammlung vom 12.11.2021 beauftragt, während der Planungsphase sich aktiv in die Planung der Brücke mit einzubringen und gegebenenfalls Einwände, die sich aus dem berechtigten Interesse des Vereins ergeben, während des Planfeststellungsverfahrens einzubringen.

Wir vertreten in diesem Zusammenhang 195 Mitglieder, sowie Eltern der Kinder unserer Jugendgruppe.

Unsere im Nachfolgenden aufgelisteten Fragen und Einwände begründen sich aus folgenden unmittelbar mit dem Bauvorhaben im Zusammenhang stehenden Belangen:

1. der Lage des von uns genutzten Vereinsgeländes und der durch das Bauvorhaben während des Baus und nach Fertigstellung des Bauvorhabens beeinträchtigt landseitigen Zuwegung,
2. der Verpflichtung des Vereins als Arbeitgeber zur Wahrung der Gesundheit gegenüber unseren Angestellten Mitarbeitern,
3. der Bebauung des bis dato ausgewiesenen Regatta- und Trainingsgebietes in der Dierkower Bucht, das von unserem Verein als tägliches Trainingsrevier für die Jugendgruppe und Regattagebiet genutzt wird und
4. der geplanten Veränderung der seeseitigen Verkehrsführung in unmittelbarer Nähe unserer Steganlagen und der damit einhergehenden erhöhten Gefährdung der Kinder- und Jugendlichen auf dem Weg zum Trainingsgebiet.

Der Vorstand des MYCR hat ein internes Fachgremium beauftragt, dass sich aus Fachleuten wie Bauplanern, Ingenieuren und Nautikern zusammensetzt, die von der beantragenden Behörde der Hanse- und Universitätsstadt Rostock eingereichten Unterlagen zu sichten und hinsichtlich unserer Belange zu prüfen.

In diesem Zusammenhang muss erwähnt werden, dass von Seiten der Stadt und insbesondere des Fachbereiches BUGA auf unsere zahlreichen Angebote einer aktiven Mitwirkung bei der

# Mecklenburgischer Yachtclub Rostock e.V.

Mitglied des Deutschen Segler-Verbandes seit 1889  
Sportplakette des Bundespräsidenten 1993  
Gefördert von der Hanse- und Universitätsstadt Rostock



MYCR e.V. - Uferpromenade 5 a - 18147 Rostock

Anhörungsbehörde Planfeststellungen  
der Hanse- und Universitätsstadt Rostock  
Rathausanbau Zimmer 4.17  
Neuer Markt 1

18055 Rostock

Ansprechpartner: Jan Beu  
E-Mail: [jan.beu@mycr.de](mailto:jan.beu@mycr.de)  
Telefon: 0176 46 56 01 01

Rostock, 12.12.2021

---

## Planfeststellung für den Neubau der Warnowbrücke in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock - Einbringung von Einwänden gegen den Plan des Neubaus der Warnowbrücke

---

Sehr geehrte Damen und Herren,

Der Vorstand des Mecklenburgischen Yachtclubs Rostock e.V. wurde durch seine Mitglieder auf der ordentlichen Mitgliederversammlung 23.02.2019 und der Clubversammlung vom 12.11.2021 beauftragt, während der Planungsphase sich aktiv in die Planung der Brücke mit einzubringen und gegebenenfalls Einwände, die sich aus dem berechtigten Interesse des Vereins ergeben, während des Planfeststellungsverfahrens einzubringen.

Wir vertreten in diesem Zusammenhang 195 Mitglieder, sowie Eltern der Kinder unserer Jugendgruppe.

Unsere im Nachfolgenden aufgelisteten Fragen und Einwände begründen sich aus folgenden unmittelbar mit dem Bauvorhaben im Zusammenhang stehenden Belangen:

1. der Lage des von uns genutzten Vereinsgeländes und der durch das Bauvorhaben während des Baus und nach Fertigstellung des Bauvorhabens beeinträchtigter landseitigen Zuwegung,
2. der Verpflichtung des Vereins als Arbeitgeber zur Wahrung der Gesundheit gegenüber unseren Angestellten Mitarbeitern,
3. der Bebauung des bis dato ausgewiesenen Regatta- und Trainingsgebietes in der Dierkower Bucht, das von unserem Verein als tägliches Trainingsrevier für die Jugendgruppe und Regattagebiet genutzt wird und
4. der geplanten Veränderung der seeseitigen Verkehrsführung in unmittelbarer Nähe unserer Steganlagen und der damit einhergehenden erhöhten Gefährdung der Kinder- und Jugendlichen auf dem Weg zum Trainingsgebiet.

Der Vorstand des MYCR hat ein internes Fachgremium beauftragt, dass sich aus Fachleuten wie Bauplanern, Ingenieuren und Nautikern zusammensetzt, die von der beantragenden Behörde der Hanse- und Universitätsstadt Rostock eingereichten Unterlagen zu sichten und hinsichtlich unserer Belange zu prüfen.

In diesem Zusammenhang muss erwähnt werden, dass von Seiten der Stadt und insbesondere des Fachbereiches BUGA auf unsere zahlreichen Angebote einer aktiven Mitwirkung bei der



Vorbereitung der Planung des Brückenschlages nicht eingegangen wurde. Auch im BUGA Bürgerbeteiligungsrat, der vom MYCR mit sehr hohem ehrenamtlichem Engagement unterstützt wurde, ist der Brückenschlag als ein Hauptelement der BUGA Planung nicht berücksichtigt worden.

Damit liegt nach unserer Auffassung ein Verstoß gegen § 25 Abs. (3) VwVfG M-V vor.

Sehr geehrte Damen und Herren,

der MYCR ist einer der fünf ältesten Segelclubs Deutschland, der älteste an der Ostseeküste und nutzt das beabsichtigte Baugebiet seit 1884 zur Ausbildung seiner Mitglieder und insbesondere zum Training seiner Kinder und Jugendlichen im Bereich des Breiten- und Leistungssportes.

In keinem der vorgelegten Gutachten, Stellungnahmen und Planungsunterlagen wird auf diese Nutzung eingegangen. Selbst die im Rahmen der Anhörungen des Rostocker Regattaver eins e.V., bei denen Vertreter unseres Sportvereins stets zugegen waren, und die unter anderem daraus resultierenden Empfehlungen des Planungsbüros SPB schlaich bergemann partner (Unterlage 20.8: Konzeptstudie Brückenschlag Warnow-Rund) im Auftrag der SINAI Gruppe zur empfohlenen dauerhaften Durchfahrt zur Verringerung des möglichen Konfliktpotentials fanden in den eingereichten Planungsunterlagen keine Berücksichtigung.

Zu unserem Bedauern müssen wir feststellen, dass durch dieses Vorgehen im Vorfeld der Planung des beantragenden Fachbereiches BUGA der Hanse- und Universitätsstadt Rostock unsere Belange in der Planung der neuen Warnowbrücke nicht eingeflossen sind und fordern Sie hiermit auf, dies zu korrigieren.

Wir bitten um Beantwortung und Lösungsvorschläge seitens der Beantragenden.

Als Ansprechpartner unsererseits steht Ihnen unser 2. Vorsitzender, Herr Jan Mantau; unter [jan.mantau@mycr.de](mailto:jan.mantau@mycr.de), Tel. 0178 3766450 zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
Mecklenburgischer Yachtclub Rostock e.V.

Jan Beu  
1. Vorsitzender

Jan Mantau  
2. Vorsitzender / Schriftführer

Anlage:

Einwendungen und Fragen betreffend „Planfeststellung des Neubaus der Warnowbrücke in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock“; Mecklenburgischer Yachtclub Rostock e.V, Rostock, Dezember 2021



## **Einwendungen und Fragen**

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

eingereicht durch:

**Mecklenburgischer Yachtclub Rostock e.V**

im Rahmen der

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





## Präambel

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 Planfeststellungsverfahrens beantragt.

Für das Bauvorhaben einschließlich der landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollen Grundstücke in den Gemarkungen Gehlsdorf, Flurbezirk II, die sich unmittelbarer Nachbarschaft zum Vereinsgelände des Mecklenburgischen Yachtclubs Rostock e.V. (MYCR) befinden, in ihrer bisherigen Nutzung umgewandelt werden, was auf die Tätigkeit des Vereines erhebliche Auswirkungen haben wird.

Der Zweck des Vereins ergibt sich aus §2 der Satzung: „Der Verein verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke ... durch die Förderung und Entwicklung des Fahrten-, Regatta- und Jugendsegelns.“

Zur Erreichung dieses Zwecks unterhält der Verein eine Reihe von Gebäuden und Anlagen, engagiert sich als Ausrichter und Förderer zahlreicher Sportwettkämpfe und unterhält eigene Boote, um diese den Mitgliedern zur Verfügung zu stellen. Ein besonderes Augenmerk liegt auf der Förderung und Unterstützung der Nachwuchsarbeit mit all ihren Facetten. Mit erheblichem finanziellen und personellen Engagement werden den Kindern und Jugendlichen ihre Sportgeräte gestellt und der Trainings- Wettkampf- und Freizeitbetrieb ermöglicht. So ist es uns gelungen, die Sportart Segeln mit einem monatlichen Beitrag von ca. 10 € inklusive des Bootsmaterials und der Trainerstunden als echten Volkssport zu erhalten.

Die satzungsgemäßen Ziele bedingen auch, den Zustand und die Nutzbarkeit der eigenen Sportanlagen zu erhalten und sich für den Erhalt und die Verbesserung der Trainings- und Wettkampfbedingungen einzusetzen. Dieser Verpflichtung folgend begleitet der Verein seit längerem die Planungen für eine feste Warnowquerung und bringt jetzt seine Einwände in das laufende Planfeststellungsverfahren ein.

Wasserseitig nutzt der Verein seit 1884 zusammen mit den anderen ansässigen Sportvereinen das geplante Bebauungsgebiet als Trainingsstätte für seine Kinder- und Jugendabteilung und Mitglieder und trägt dort überregionale Regatten aus.

In diesem Bericht werden die Ergebnisse der Sichtung der vorgelegten Planungsunterlagen zusammengefasst, Fragen formuliert und Einwände auf Grundlage der berechtigten Belange des MYCR in das Planfeststellungsverfahren eingebracht.

Gestützt auf Beschlüsse der Jahreshauptversammlungen vom 23.02.2019 und der Clubversammlung vom 12.11.2021 vertritt der MYCR in diesem Zusammenhang die berechtigten Belange und Interessen seiner 195 Mitglieder.

Wir möchten an dieser Stelle ausdrücklich betonen, dass sich der MYCR einer Warnow - Querung nicht entgegenstellt. Vielmehr wird diese von den Mitgliedern begrüßt, da sich die Erreichbarkeit des Vereinsgeländes durch eine zusätzliche Warnow - Querung erheblich verbessern würde.

Eine frühzeitige, konstruktive Einbindung aller Vereine hätte sich beschleunigend auf die Planungsphase ausgewirkt und Lösungen für die Bedürfnisse aller berücksichtigt.

Die in diesem Dokument angesprochenen Punkte und gestellten Fragen resultieren aus den Unstimmigkeiten zwischen und in den einzelnen vorgelegten Dokumenten.



In einem Planfeststellungsverfahren werden Nachweise der Notwendigkeit, der iterative Ausschluss alternativer Lösungen und die Herleitung der unter planerischen und finanziellen Gegebenheiten vorteilhaftesten Lösung erwartet. Stattdessen begnügt sich die planfeststellungsbegehrende Hansestadt Rostock sehr häufig mit Allgemeinplätzen und diversen Konjunktiven im vorgelegten Erläuterungsbericht und einigen Gutachten, was regelmäßig auf das Fehlen konkreter Belege zu den einzelnen Behauptungen hindeutet.

Des Weiteren werden durch die Nichtbetrachtung der bisherigen Nutzung der Wasserfläche und der angrenzenden Vereinsgelände entscheidende Planungsgrundsätze nicht berücksichtigt und teilweise falsch angesetzt.

Wegen der Fülle des vorgelegten Materials sind wir bei der Darlegung unserer Fragen und Einwände chronologisch, ohne Berücksichtigung unserer Priorisierung, vorgegangen.



## Gesichtete Unterlagen

Im Rahmen der Planfeststellung wurden durch die Beantragende folgende Unterlagen zur Verfügung gestellt, die durch den MYCR gesichtet und hinsichtlich seiner Belange analysiert wurden.

Teil A - Vorhabensbeschreibung			
1	Erläuterungsbericht		1 - 92
Teil B - Planteil			
2	Übersichtskarte	M 1 : 10.000	1
3	Übersichtslageplan	M 1 : 1.000	1
4	Übersichtshöhenplan	M 1 : 1.000/100	1
5	Lagepläne	M 1 : 250	1 - 6
6	Höhenpläne	M 1 : 250/25	1 - 7
8	Entwässerungsmaßnahmen	M 1 : 250	1 - 6
9	Landschaftspflegerische Maßnahmen		
9.1	Maßnahmenübersichtsplan	M 1 : 125.000	1
9.2	Maßnahmenplan	M 1 : 2.000	1
9.3	Maßnahmenblätter		1 - 24
10	Grunderwerb		
10.1	Grunderwerbspläne	M 1 : 250/1.000/2.000	1 - 7
10.2	Grunderwerbsverzeichnis		1
11	Regelungsverzeichnis		1 - 12
12	Umwidmungspläne und Umstufungskonzept	M 1 : 250	3
Teil C – Untersuchungen, weitere Pläne und Skizzen			
14	Straßenquerschnitte		
14.1	Belastungsklassenermittlungen Straßenoberbau		1 - 3
14.2	Straßenquerschnitt	M 1 : 50	1 - 3
15	Bauwerksskizzen	M 1 : 500/50	1 - 2
16	Sonstige Pläne		
16.1	Koordinierter Leitungsplan	M 1 : 250	1 - 6
16.2	Markierungs- und Beschilderungsplan	M 1 : 250	1 - 6
16.3	Schleppkurvenplan	M 1 : 500	1 - 2
17	Immissionstechnische Untersuchungen		
17.1	Erschütterungsprognose der Baumaßnahmen		1 - 19
17.2	Ermittlung der Baulärmimmissionen		1 - 134
17.3	Schadstoffgutachten		1 - 46
Anlagen			1 - 229
19	Umweltfachliche Untersuchungen		
19.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)		1 - 82
19.1.1	Übersichtslageplan	M 1 : 5.000	1
19.1.2	Bestands- und Konfliktplan	M 1 : 2.000	1
19.1.3	Antrag auf Ausnahme vom Biotopschutz		1 - 9
19.1.4	Antrag auf Befreiung vom Alleenschutz		1 - 8
19.1.5	Antrag auf Ausnahme vom Baumschutz		1 - 10
19.1.6	Antrag auf Ausnahme vom Baumschutz		1 - 9
19.1.7	Übersicht Baumfällungen		1 - 2
19.1.8	Reservierungsbestätigung – Ökokonto		1 - 2
19.2	Artenschutzfachbeitrag		1 - 259
19.2.1	Karte Artenschutz	M 1 : 2.000	1
19.3	Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Bericht)		1 - 183
19.3.1	Karte Bestand und Auswirkungen Menschen, einschließlich menschlicher Gesundheit, Kulturgüter und sonstige Sachgüter	M 1 : 5.000	1
19.3.2	Karte Bestand und Auswirkungen Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	M 1 : 2.000	1
19.3.3	Karte Bestand und Auswirkungen Fläche, Boden und Wasser	M 1 : 5.000	1



19.3.4	Karte Bestand und Auswirkungen Landschaft sowie Luft und Klima	M 1 : 5.000	1
19.3.5	Karte Raumwiderstand	M 1 : 5.000	1
19.3.6	Stadtbildanalyse		1 - 32
19.4	Fachbeitrag WRRRL		1 - 48
Anlage			1 - 20
Materialband			
19.5	Kartierungen		
19.5.1	Gutachterbericht: „Kartierung der Biotoptypen auf dem BuGa-Gelände Rostock“; Kartiergebiet 1 – Fährhufe/Stadtstrand; 2019		1 - 20
19.5.2	Endbericht Kartierung Biotoptypen 2020; Neubau Warnowbrücke in Rostock		1 - 13
19.5.3	Kartierung der marinen Biotoptypen 2020; Projekt Warnowbrücke in Rostock		1 - 30
19.5.4	Baumbiologisches Gutachten zur Erarbeitung von Baumschutzbelangen; 2021; Neubau der Warnowbrücke		1 - 38
Anlagen			1 - 35
19.5.5	Endbericht Kartierung Ichthyofauna 2019		1 - 24
19.5.6	Endbericht Kartierung Amphibien und Reptilien 2019		1 - 8
19.5.7	Endbericht Kartierung Amphibien und Reptilien 2020; Neubau Warnowbrücke in Rostock		1 - 11
19.5.8	Endbericht Brutvogelkartierung Fährhufe/Stadtstrand 2019		1 - 17
19.5.9	Erfassung Brutvögel 2020/2021; Neubau Warnowbrücke in Rostock		1 - 9
19.5.10	Endbericht Zug- und Rastvogelkartierung 2019		1 - 17
19.5.11	Radargestützte Erfassung von Zug- und Rastvögeln im Bereich zweier im Stadthafengebiet von Rostock geplanter Brücken		1 - 191
19.5.12	Vorkommen Zwergdommel 2019/2020; Endbericht 2021		1 - 14
19.5.13	Endbericht Fledermauskartierung 2019 - Teilgebiet Fährhufe		1 - 32
Anhang			1 - 36
19.5.14	Endbericht Fledermauskartierung 2019 - Teilgebiet Warnow		1 - 19
Anhang			1 - 3
19.5.15	Erfassung Fledermäuse 2020; Neubau Warnowbrücke in Rostock		1 - 22
19.5.16	Endbericht Kartierung Fledermauszug 2020		1 - 80
19.5.17	Erfassung xylobionter Käfer 2020; Neubau Warnowbrücke in Rostock		1 - 21
19.5.18	Habitatkartierung Fische und Rundmäuler 2021		1 - 11
20	Sonstige Gutachten		
20.1	Beleuchtungskonzept - Brücke		1 - 25
20.2	Entsorgungskonzept Baggergut Schwimmtiefenbaggerung		1 - 19
Anlagen			1 - 113
20.3	Variantenstudie Brückenschlag über die Warnow		1 - 19
20.4	Studie Brücke über die Warnow		1 - 24
20.5	Studie Stadthafen Zentrum		1 - 25
20.6	Potenzialanalyse zum Radverkehr der Warnowbrücke		1 - 19
20.7	Rahmenkonzept WarnowRund		1 - 60
20.8	Konzeptstudie Brückenschlag Warnow-Rund		1 - 17
21	Geotechnische Untersuchungen		1 - 38
Anlagen			1 - 324





## Kurzzusammenfassung

Die uns vorliegende Unterlage, bestehend aus einem Erläuterungsbericht und diversen Anlagen zeigt unseres Erachtens klar, dass

- der Bedarf einer innerstädtischen Warnowquerung nicht nachgewiesen wurde,
- auch eine ergebnisoffene Ermittlung der besten Variante für eine Warnowquerung im Bereich des Stadthafens nicht stattgefunden hat,
- die planfestzustellende Brücke unzulässig als konstituierender Bestandteil der BUGA 2025 dargestellt wird (Zitat Stadtverwaltung) und
- willkürlich eine einzelne zu beachtende Nutzung des Gewässers herausgegriffen, die anderen jedoch ignoriert wurden.

Es fehlt vollständig eine Angabe zur Sicherung der Finanzierung der angestrebten Baumaßnahme. Weder die derzeit geschätzten und auf den Zeitpunkt der Fertigstellung hochgerechneten Herstellungskosten noch die Betriebs- und Wartungskosten sind erwähnt, auch ist nicht dargestellt, in welchem Förderprogramm und unter welchen Randbedingungen hier eine Co-Finanzierung seitens des Bundes erfolgen wird und ob diese bereits verbindlich gesichert wurde. In den beigefügten Gutachten wird für das Jahr 2014 von Gesamtkosten i.H.v. 7 – 7,5 Mio. € ausgegangen, 2018 ergibt die Schätzung 15,5 Mio. €, 2021 werden öffentlich, jedoch nicht in dieser Planfeststellungsunterlage enthalten, 36,9 – 40 Mio. € kommuniziert.

Fachlich sind wir insbesondere besorgt um die Sicherheit der bei uns auszubildenden Kinder und Jugendlichen sowie um die letztendlich resultierende Zerstörung des letzten innerstädtischen Trainings- und Wettkampfvreviers für die Sportart Segeln. Ein von Jugendbootsklassen sicher erreichbares Ausweichtrainingsgelände ist in zumutbarer Entfernung zum Vereinsgelände nicht verfügbar.

Diese Sorge wird begleitet von diversen Zweifeln an der Objektivität und Übereinstimmung verschiedener beiliegender Gutachten. Wir führen an dieser Stelle an, dass das Revier Dierkower Bucht an 5 Tagen die Woche von über 100 Kinder und Jugendlichen und an den Wochenenden für überregionale Jugendregatten (mit bundesweiter und internationaler Beteiligung) organisiert seglerisch genutzt wird. Allein 2019 sind bei den Regatten in diesem Revier 399 Boote mit über 1000 Teilnehmern an den Start gegangen. Es finden für Kielboote mit Masthöhen überwiegend über 8,5 m jährlich 14 Freitagsregatten, das Blaue Band, und die Senatorenregatta statt. Hinzu kommen beispielsweise die organisierten Trainingsbetriebe der Ruderer und deren Regattastrecke, der Kanuten der HSG und der Drachenboote.

Privatwirtschaftlich sind die Fischer, Segelschule WaSport und Stadtpaddler regelmäßige Nutzer, hinzu kommen zahlreiche individuell Segelnde, Angelnde sowie eine stetig steigende Anzahl von SUP`s.

Auch die stadtbildprägende optische Wirkung der Segel- und Wassersportaktivitäten auf der Warnow wird häufig als besonderes Merkmal des Stadthafens mit seinem maritimen Flair genannt. Die Gastronomie ist mit Strandkörben mit Blick auf das Wassergeschehen ausgerichtet, nicht zuletzt sind an den Regattatagen nicht nur Familienangehörige Zuschauer der Veranstaltungen, die auch gerne in der Außengastronomie am Ufer einkehren und so Einnahmen für die örtlichen Gewerbetreibenden generieren.

Mit der vorgelegten Planung wird ein wesentlicher Teil dieser traditionell das Stadtbild prägenden Aktivitäten aus dem Stadthafen verbannt und für die Rostocker und ihre Gäste unsichtbar.



## Einfluss der Lage der neuen Warnowbrücke auf den Segelsport im Kinder-, Jugend- und Leistungssportbereich

Zum besseren Verständnis soll an dieser Stelle kurz auf den Einfluss der Lage der künftigen Brücke auf den Segelsport eingegangen werden, die die Belange unseres Vereines und die Erfüllung unserer Vereinsziele direkt beeinflusst und teilweise derart einschränkt, dass die Vereinsziele hinsichtlich der Förderung des Regattasegelns und unsere Jugendarbeit nahezu zum Erliegen gebracht werden.



Abbildung 1 Beeinflussung des gegenwärtig genutzten Trainings- und Regattagebietes durch das geplante Bauvorhaben „Neue Warnowbrücke“; Quelle: Google.de/maps

Das Trainingsgelände der am Nordufer der Unterwarnow ansässigen Vereine beginnt direkt hinter dem letzten Steg des Rostocker Yachtclubs und erstreckt sich östlich in die Diekower Bucht bis Höhe Speicher. Das östliche Becken der Diekower Bucht ist seit der Uferbebauung mit dem AIDA Bürogebäude und auf der Holzhalbinsel nicht mehr nutzbar und hat das durch unseren Verein seit 1884 genutzte Segelrevier bereits um 1/3 verkleinert. Dies trifft auch auf das durch die Stadt Rostock ausgewiesene „Segelstadion“ im Hafenbecken der ehemaligen „Neptun“ Werft zu.

Auf dem Weg ins Trainingsgelände segeln die Kinder nördlich außerhalb der Seewasserstraße. Sie sind dort vorfahrtsberechtigt und gelangen so sicher, begleitet durch ein Begleitboot, in das Trainingsrevier.

Durch den Baukörper der neuen Warnowbrücke, wird jetzt auch der westliche Teil der Bucht zum einen durch den Baukörper selbst und zum anderen durch das geplante neue Fahrwasser für das Training unserer Jugendabteilung unbrauchbar.

Die Brücke liegt in der Hauptwindrichtung (Ost – West). Anders als in dem Erläuterungsbericht angenommen, kann durch eine CFD Analyse nachgewiesen werden, dass der Baukörper der neuen Warnowbrücke die Windverhältnisse in einem Bereich von über 150 m, abhängig von der Höhe so stark beeinflusst, dass Segeln für Anfänger in diesem Bereich gefährlich ist. Leider wurden solche, relativ



einfach durchzuführenden, Analysen während der Planungsphase nicht durchgeführt bzw. deren Ergebnisse sind in die Bewertung des Bauvorhabens nicht eingeflossen.

Durch das geplante abzweigende Fahrwasser zum Erreichen der festen Brückendurchfahrt wird die bis dahin genutzte sichere Zufahrt der jungen Segler zum Trainingsgelände in eine navigatorisch äußerst anspruchsvolle Schifffahrtsstraße mit auf engstem Raum wechselnden Vorfahrtsregeln verwandelt. Die Kinder können sich nicht mehr auf das Steuern ihrer Jollen konzentrieren, sondern müssen dann mit vielleicht 7 Jahren auch die Vorfahrtsregeln auf Seewasserstraßen und abzweigenden Nebenfahrwassern mit Charakter einer Binnenwasserstraße selbst sicher beherrschen. Bei Kenntnis dieser sich aus der geplanten Bebauung ergeben navigatorischen Besonderheiten möchte man sich nicht vorstellen, was passiert, wenn eine Besatzung bei schwierigen Windverhältnissen, was häufig passiert, kentert und in diesem Bereich im Wasser treibt. Ein Risiko, dass durch verantwortungsvoll handelnde Vorstände und Trainer nicht eingegangen werden kann.

Aus diesen Gründen fordern wir die berechtigten Belange der Segler in diesem Revier in die Planung mit einfließen zu lassen und dies dahingehend anzupassen.

**Mit der im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens vorgelegten Planung wird den Jugendlichen der ansässigen Segelvereine ihre „Sporthalle“ ersatzlos gestrichen.**

Wir fordern daher, dass die Belange des Segelsportes bei der Planung der Brücke zu berücksichtigen sind.



## Fragen und Einwände

Wir begründen unsere Einwände sowohl mit unmittelbaren Auswirkungen auf den Sport-, Freizeit- und Erholungsbetrieb unseres Vereins, als auch auf die mittelbar wirkenden Aussagen in Erläuterungsbericht und Gutachten, welche durch ihre Bewertung wiederum Einfluss auf das Ranking der Varianten haben.

Allgemein muss festgestellt werden, dass trotz des Umfanges von fast 3000 Seiten, regelmäßig die getroffenen Aussagen unzulänglich und/oder teilweise falsch in die Bewertung eingegangen sind.

Wir gehen deshalb auf einzelne Punkte detailliert ein, die im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens Berücksichtigung finden sollen und sich ausschließlich auf die berechtigten Belange unseres Vereines beziehen.

## Zum Erläuterungsbericht

Im Erläuterungsbericht (1.1.2) wird zutreffend festgestellt, dass ...die Warnow ... „wasserverkehrlich vielfältig genutzt“ wird.

- Nachfolgend wird diese vielfältige Nutzung jedoch auf den zu verlegenden Steg des ROYC und die Regattastrecke des RRC reduziert. Keinerlei Erwähnung findet die zahlenmäßig deutlich überwiegende Anzahl von Seglern, deren Sportstätte die Dierkower Bucht darstellt. Diese und auch die anderen Freizeitsportler und auf dem Wasser Erholungssuchenden sind vollständig ausgeblendet worden und die in mehreren Gutachten gegebenen Hinweise (Durchfahrtshöhe >10 m) wurden negiert.
- Warum wurden die vielfältige Nutzung der Wasserfläche und deren Belange (inklusive Fischerei, Personenschiffahrt und Wassersport) nicht in Gänze bei der Planung berücksichtigt?

In 1.2.1 wird ausgeführt, dass gewisse Zwangspunkte bei der Gradientenfindung zu berücksichtigen waren, so zum Beispiel Vorgaben für die lichten Durchfahrtshöhen an bestimmten Stellen der Warnow bzw. in 1.1.3 eine vordefinierte lichte Durchfahrtshöhe von 8,50 m.

- Diese Planungsvorgaben sind rein willkürlich gewählt worden. Es hat weder eine Erfassung des vorhandenen Bootsbestands noch eine daraus abgeleitete Anforderung für den Anteil ungehindert passierender Wasserfahrzeuge stattgefunden.
- Woher stammen die Vorgaben für eine lichte Durchfahrtshöhe von 8,50 m? Auf welcher Basis wurden diese ermittelt?
- Warum wurden im Vorfeld der Planung keine Erhebungen über den Bootsbestand im Revier eingeholt? Warum wurden die Empfehlungen zur Mindestdurchfahrtshöhe zur Konfliktvermeidung entsprechend Dokument 20.8 nicht annäherungsweise umgesetzt oder zumindest die dem Rostocker Regatta Verein zugesagten 10 m Durchfahrtshöhe zur Absicherung des Jollensegelns und Trainings für die Bundesliga-Mannschaften umgesetzt?

Zusammenfassend lässt sich feststellen: Mit der Planung der lichten Durchfahrtshöhe auf 8,50 m wurden die Empfehlungen und Zusagen gegenüber den organisierten Seglern im Bereich der unteren Warnow nicht eingehalten. Damit ist eine Erreichbarkeit des Trainings- und Regattageländes für größere Jollen und Sportsegelboote im Leistungssportbereich nicht mehr gegeben.

- In der Planung ist eine Durchfahrtshöhe von 10 m bis 12 m zu berücksichtigen und die Planung entsprechend zu korrigieren.
- Abweichungen davon sind zu begründen. Mit betroffenen Vereinen und kommerziellen Nutzern sind tragbare Lösungen zu erarbeiten.

In der zentralen „Begründung des Vorhabens“ (2) wird angeführt, dass die Brücke Teil und „Highlight“ des Europafernradwegs „Berlin-Kopenhagen“ werden soll.

- Der Fernradweg ist ein Teil der Begründung für die Nutzerzahlen einer Brücke, da er zu Fahrzeitverkürzungen führt. In den beigelegten Gutachten wird jedoch eine neue



Streckenführung für diesen Fernradweg unterstellt, die diese Verbindung gegenüber der jetzigen Situation verlängert. Die geringe Frequentierung dieser Radverbindung verbietet darüber hinaus jegliche Argumentation hinsichtlich steigender Nutzerzahlen für eine Brücke (Scandlines verkaufte 2019 weniger als 170 Fahrrad-Tickets).

Weiter heißt es in 2.1.: „Der Rostocker Norden erfährt durch die Querung eine deutlich verbesserte Erschließung an das Stadtzentrum“ und „Im Vergleich der Reisezeiten zeigt sich, dass Brücke und Tunnel die schnellsten Querungsmöglichkeiten darstellen“.

- Es wird an dieser Stelle unzulässig der gesamte Rostocker Norden als begünstigt dargestellt. Das ist jedoch nicht der Fall. Nur für Gehlsdorf und einen Teil von Toitenwinkel besteht ein Wege- und Zeitvorteil durch eine Querung. Für Dierkow Ost, -Neu und -West ist dieser Vorteil entweder gar nicht vorhanden oder so gering, dass der Weg über die Brücke zu keinem zusätzlichen Radfahrerpotenzial führen würde.
- Zusätzliche Wartezeiten bei einer Fährverbindung wurden pauschal behauptet und nachfolgend weder in ihrer Höhe noch in ihrer Wirkung quantifiziert. Vielfach wird der ungenügende Zustand der alten Fährverbindung (seit 2021 durch eine neue Fähre ersetzt) mit einer modernen hochfrequenten Fährverbindung an gleicher Stelle wie die Brücke verglichen oder gleichgesetzt.
- Es wird darauf hingewiesen, dass die Nutzung der Brücke ggf. unwesentlich länger dauern, kann, sofern zum Zeitpunkt der Querung Schiffe passieren müssen. Nicht erwähnt wird, dass beispielsweise bei Veranstaltungen, wie der HanseSail, Brückenöffnungszeiten von täglich etwa 6 h notwendig sind, um den üblichen Verlauf zu garantieren. Gerade bei touristisch interessanten Situationen werden also besonders lange Wartezeiten für Fußgehende und Fahrradfahrende eintreten. Im Alltag wird die Länge der regelmäßigen Brückenöffnungszeiten und damit der Sperrzeiten für Brückennutzer wesentlich von der Leistungsfähigkeit des Öffnungsmechanismus abhängen. Eine Aussage, wie lange die Brückenöffnung dauern wird, wird nicht getroffen und kann daher auch nicht in den Fahrzeitvergleich eingeflossen sein.
- Warum sind im Vorfeld der Planung keine Erhebungen über die bisherige Nutzung des Europafernradwegs „Berlin-Kopenhagen“ und notwendige Passierzeiten des vorhandenen Schiffsverkehrs eingeholt und in die Bewertung des Vorhabens einbezogen worden?

In Abb. 5, Variantenvergleich, wird die Zusammenfassung der Bewertungsmatrix zum Variantenvergleich zur Querung der Warnow dargestellt.

- Sowohl die Bewertung in den einzelnen Kategorien als auch das Fehlen wichtiger Aspekte lassen das Gesamtergebnis anzweifeln. Anstelle von nachvollziehbaren Berechnungen werden lediglich qualitative Aussagen getroffen, deren genaue Wirkung nicht zu beziffern ist. In der Auswertung sind dann alle Faktoren gleichwertig. Eine Wichtung erfolgt nicht, sodass beispielsweise die städtebauliche Qualität den Investitionskosten gleichwertig ist. Die naturschutzfachlichen Aspekte finden in der Bewertungsmatrix keinerlei Berücksichtigung. Die Verdrängung ganzer Sportarten findet keine Erwähnung.
- Warum finden naturschutzfachliche und die bisherige Nutzung des geplanten Baugebietes als Trainings- und Regattagebiet von Wassersportvereinen keine Berücksichtigung in der Bewertungsmatrix?

So wird beispielsweise auf S. 10 beschrieben:

- „Fähren können im Vergleich zu Brücke und Tunnel die nachhaltige Mobilität nicht optimal fördern.“
- Diese Behauptung ist an keiner Stelle nachgewiesen worden, es wird nicht einmal eine Größenordnung für die Verbesserung/Verschlechterung angegeben.





- “Aufgrund von witterungsbedingten Einflüssen sowie von festen Betriebszeiten weisen Fähren deutliche Nachteile gegenüber festen Verbindungen auf. “
- Feste Betriebszeiten sind für eine Fähre nicht zwingend, hier erfolgt wieder ein Vergleich mit der alten mangelhaften Fährverbindung Gehlsdorf-Kabutzenhof. Kostenlose 24/7 Fährverbindungen sind andernorts seit Jahrzehnten etabliert<sup>1</sup>. Ebenso verhält es sich mit den Witterungseinflüssen. Moderne Fährverbindungen sind in der Lage, auch bei Starkwind, hohen oder niedrigen Wasserständen sowie bei Minustemperaturen zuverlässig zu operieren. Ein winterliches Zufrieren der Warnow wird immer unwahrscheinlicher. Eine lange Brücke wird dagegen bei Starkwind und niedrigen Temperaturen deutlich früher von Fahrradfahrenden und Fußgängern gemieden, als ein Tunnel oder eine beheizte Fähre. Die Bauart der Brücke wird zudem dazu führen, dass sich bei Minustemperaturen relativ schnell Glätte einstellt..

S. 10: „Hinsichtlich der Kapazitäten, welche vor allem für die Bundesgartenschau 2025 entscheidend sind, 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 Tunnel mit sich bringt.“

- Die Warnowbrücke ist als langfristige Infrastrukturmaßnahme deklariert. Eine Ausrichtung allein auf die bei einer BUGA kurzfristig notwendigen Kapazitäten ist daher nicht zulässig. Die für eine BUGA notwendige Kapazität je Tag oder je Stunde ist nicht beziffert worden.
- Es darf daher davon ausgegangen werden, dass die langfristig notwendige Kapazität mit einem Schiff und einer Abfahrt alle 10 bis 15 Minuten gedeckt werden kann. Ein Spitzenbedarf, auch zu einer BUGA, kann mit einer zweiten Fähre, entsprechend einer Abfahrt alle 5 bis 7,5 Minuten gedeckt werden. Warum ein drittes Schiff als Reserve notwendig sein wird, erschließt sich nicht. Die technische Zuverlässigkeit einer modernen Fähre wird der des Klappmechanismus der Brücke nicht nachstehen. Die nach einer BUGA nicht mehr benötigten Kapazitäten könnten entweder auf der Warnow für die weitere Entwicklung des ÖPNV eingesetzt oder in andere Reviere verkauft werden. Somit würde die Spitzenabdeckung ohne Installation einer dauerhaften Überkapazität erreicht werden.
- Es ist auch möglich, zur Abdeckung des Spitzenverkehrs während der BUGA temporär ortsansässige Reedereien zu verpflichten, so wie es in der Vergangenheit bereits erfolgreich praktiziert wurde.
- Eine spürbare Verschlechterung geht aus dem Gutachten nicht hervor (Differenz 0,5 Wertungspunkte) und es wird nicht ausgeführt, auf wen oder was sich die genannten spürbaren Beeinträchtigungen beziehen.
- Die Kapazität und zuverlässige Verfügbarkeit einer künftigen Warnow – Querung ist eine Hauptanforderungen an die künftige Lösung. Warum werden gerade in einem solch wichtigen Kriterium nicht belastbare Fakten, wie z.B. einfach zu erstellende Kapazitäts- und Zuverlässigkeitsanalysen erarbeitet und zur Bewertung herangezogen?

---

<sup>1</sup> z.B. Amsterdam – 7 kostenlose Linien, Schweden – 40 kostenlose Autofährlinien der Trafikverkets Reederei, Kanalfähre Kiel Wik-Holtenau

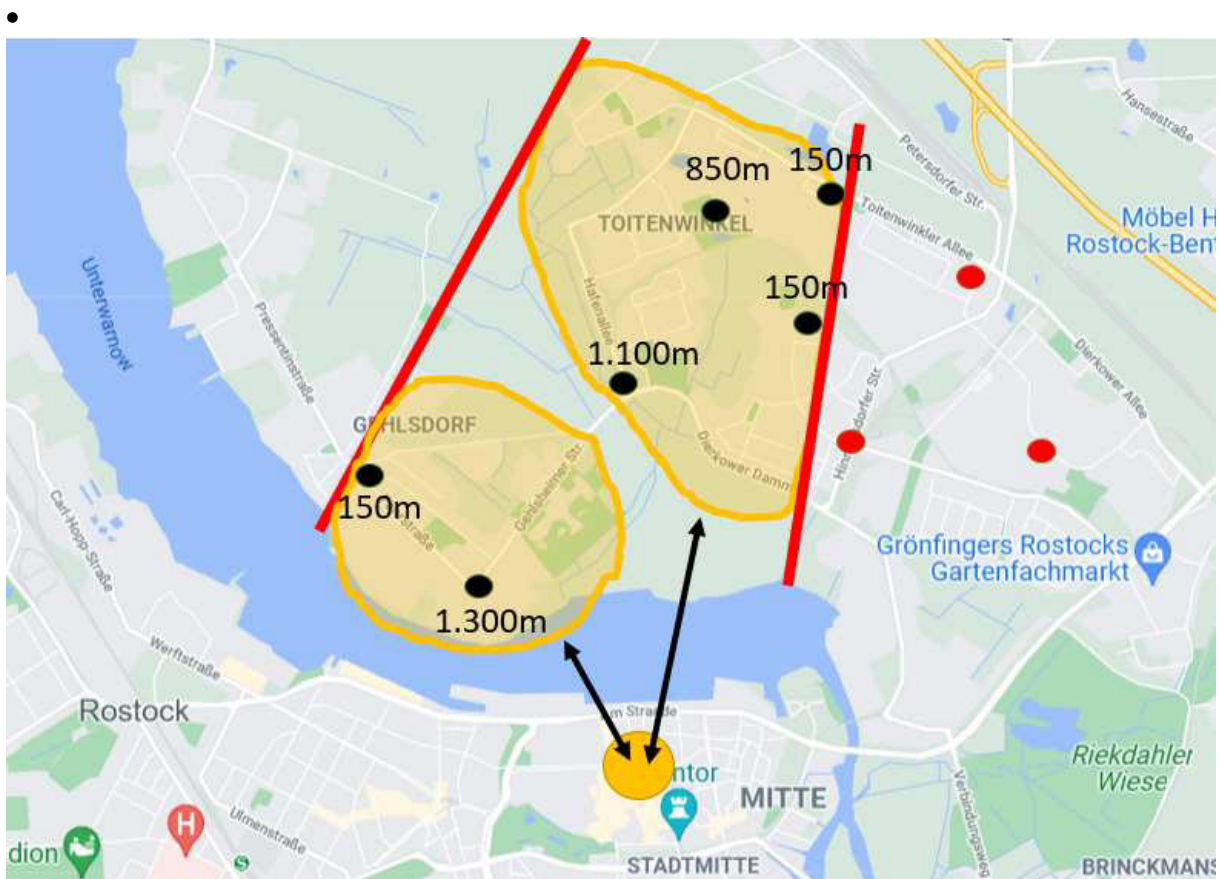


S. 12: Die Anforderungen an ein Brückenbauwerk sind „Aufrechterhaltung des Schiffsverkehrs im jeweils festen und beweglichen Brückenteil auf der Unterwarnow für Berufs- und Freizeitschifffahrt, jedoch unter Vorrang für den Verkehr auf der Brücke.“

- Für die Qualität der Aufrechterhaltung des Schiffsverkehrs sind keine Parameter anhand der vorhandenen Nutzungsprofile definiert worden.
- Ein Novum bei einer Bundeswasserstraße ist, dass der Verkehr auf der Brücke zukünftig Vorrang haben soll. Das kann bedeuten, dass Brückenöffnungszeiten nicht zu den für die Schifffahrt notwendigen Zeiten erfolgen werden. Darüber hinaus soll nach Aussagen der Planer bei technischen Problemen oder längeren Wartungsarbeiten die Brücke geschlossen bleiben, eine Durchfahrt wäre dann ausgeschlossen.

S. 15: „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.“

- Eine solche pauschalisierte Wertung ist falsch und nicht zulässig. Wir untermauern diese Feststellung durch nachfolgende eigene Betrachtungen.



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage Google.de/maps

- In den Unterlagen werden für den Fußgänger- und Radverkehr die Entfernungen von Stadtbereichen nördlich und südlich der Warnow und mögliche Wegevorteile durch eine Brücke dargestellt. Dabei wird auf das Stadtzentrum abgestellt und hierfür die Kreuzung Lange Straße/ Breite Straße herangezogen.



- Der in der Abbildung dargestellte Bereich für einen Wegevorteil der Brücke beruht auf den nachfolgenden Entfernungen. Jeweils grün markiert sind die Strecken, die die kürzeste Entfernung für die betrachtete Quelle darstellen.

Ziel:	Lange Straße / Ecke Breite Straße		
	Entfernung Quelle - Ziel [m]		
Quelle: (von Ost nach West)	Status Quo (Fähre Bestand)	Brücke	Rundweg Dierkower Bucht
Dierkow Neu/ Hannes-Meyer-Platz	6.700	4.550	4.100
Ortsamt Ost/ Jawaharlal-Nehru-Str.	6.500	4.550	4.400
Totenwinkel/ SBZ	6.100	4.450	4.600
Dierkow/ Dierkower Kreuz	5.700	3.350	3.200
Dierkow West/ Dierkower Mühle	5.700	3.850	4.000
Toitenwinkel/ Sternplatz / Albert-Schweitzer-Str.	5.400	4.150	5.000
Toitenwinkel/ Pappelallee	4.300	3.000	4.100
Gehlsdorf/ Gehlsheimer Straße Ecke Fährberg	3.000	1.550	4.600
Gehlsdorf/ Kirchenplatz	2.300	2.350	5.500
Gehlsdorf/ Kreisel Marinegelände	3.300	3.450	6.500

Quelle: Eigene Darstellung

- Eine Verkürzung der Wegstrecke durch die Brücke gegenüber bestehender Wege ergibt sich lediglich für Teile Gehlsdorfs, Teile Toitenwinkels und Teile von Dierkow West. Der durch die Brücke bevorteilte Bereich beschränkt sich etwa auf den in der Abbildung orange markierten Bereich (Gehlsdorf Kirchenplatz bis westlich der Hinrichsdorfer Straße).
- Für die beispielhaft gewählten Quellen Dierkower Kreuz, Ortsamt Ost, Hannes-Meyer-Platz (rote Punkte) ergeben sich durch die Brücke keine Wegevorteile.
- Für die Dierkower Mühle, das Stadtteil- und Begegnungszentrum Toitenwinkel und den Bäcker in Gehlsdorf ergeben sich marginale Vorteile von etwa 150 m für die Brücke, die jedoch durch den steigungsintensiven Brückenlauf aufgewogen werden.
- Vorteile ergeben sich für die Brücke lediglich für den Bereich Pappelallee (1.100 m), Friedensforum in Toitenwinkel (850 m) und unbestritten für den südöstlichen Teil Gehlsdorfs, unmittelbar im Einzugsbereich des Brückenfußes.
- Es gibt Nutzergruppen, die sich bei einer derart geringen Entfernungs-Ersparnis, eher für die weniger anstrengende Strecke ohne zusätzliche Steigungen entscheiden. Die vermeintlichen Vorteile der Warnowbrücke reduzieren sich nochmals, wenn die viel wichtigere Greifenbrücke berücksichtigt wird (siehe U 20.6).



- Somit verbleibt für die Warnowbrücke allein das touristische Potential, nicht aber ein hoher Anteil von Alltagspendlern und die unterstellte hohe Steigerung durch die Verbindungswirkung der Brücke.
- Andere Quellen und Ziele werden nicht betrachtet, sind aber für eine Abwägung der Sinnhaftigkeit zwingend notwendig. Wie zuvor beschrieben, fokussiert die vorliegende Untersuchung auf den Zielpunkt Lange Straße. Dies wird damit begründet, dass hier ein Verknüpfungspunkt mit allen städtischen Straßenbahnlinien besteht. Dies wäre nachzuvollziehen, wenn die Planungsprämissen auf die Belange der in der Nähe des Brückenfußes Wohnenden und Arbeitenden Fußgehenden liegen würden. Das ist aber gerade nicht der Fall, denn insbesondere die Einlassungen zur Anbindung des Rostocker Ostens zielen ausschließlich darauf ab, Anwohnende zum Fahrradfahren zu bewegen.
- Gerade fahrradfahrende Alltagspendler haben aber nicht die Lange Straße zum Ziel, sondern fahren ohne Verkehrsmittelwechsel direkt zu ihren Arbeitsstätten (oder umgekehrt). Der Schwerpunkt der überwiegenden Anzahl potentieller Nutzer liegt folglich nicht in der Langen Straße, sondern eher im Bereich KTV, Südstadt/ Universitätscampus / Kliniken, Bahnhof. Folglich wäre eine infrastrukturell sinnvolle Anbindung für Alltagsverkehre „Beim grünen Tor“ zielführender.
- Die Planung der Brücke in der derzeitigen Form zielt offensichtlich mehr auf die Freizeit- und Naherholungsnutzung (touristische Nutzung Warnow Rund, Sportliche Aktivitäten, Spaziergänger) als dass es eine Infrastrukturmaßnahme darstellt.

Zusammenfassend lässt sich feststellen:

- Eine wesentliche Verkürzung der Querungszeiten ist nur für Punkt zu Punkt Verkehre zwischen den beiden Brückenanlandungspunkten zu verzeichnen. Für die verschiedenen Teile von Dierkow ist diese entweder gar nicht vorhanden oder allenfalls marginal, für Toitenwinkel beträgt sie weniger als 5 Minuten. Berücksichtigt man die neue Greifenbrücke, reduzieren sich die geringen Vorteile (ebenfalls in Gutachten 20.6 ausgeführt) weiter.
- Es ist versäumt worden, minimalinvasive Alternativen zu betrachten und beispielsweise in die fahrradtaugliche Umgestaltung von Abkürzungen zu investieren.
- Die bereits während des Baus der Wohngebiete Dierkow-Ost und -West (1935) angelegten Wegeverbindungen sehen Abkürzungen vor, welche die Fahrzeiten nochmals verringern. Dies bedarf lediglich eines fahrradfreundlichen Ausbaus dieser vorhandenen Verbindungen. Sie sind in der Potenzialanalyse zum Radverkehr der Warnowbrücke der PF-Unterlage vernachlässigt. Berücksichtigt wurden z.B. Verlängerung Poggenweg > An der Zingelwiese, Karnickelweg > Rodelberg > An der Zingelwiese, Verlängerung Lewarkweg > Dierkower Damm, Dierkower Graben > Dierkower Damm und Verlängerung Friedrich-Hebbel-Weg > Dierkower Damm.
- Auch für den Ortsteil Gehlsdorf ist die Darstellung fehlerhaft. Eine wesentliche Verkürzung der Querungszeiten tritt nur ein, wenn der Aufkommenschwerpunkt, der Bevölkerungsschwerpunkt, dicht am Brückenfuß liegt und/oder das Ziel im westlichen Bereich der Innenstadt liegt.
- Für Gehlsdorf ist als Quelle der Bereich um den Kirchenplatz angegeben worden. Von hier aus ist es wesentlich kürzer zum Anleger der vorhandenen Fähre, als zur neuen Warnowbrücke. Das Wachstum von Gehlsdorf findet zudem im nördlichen Teil und damit noch weiter von der Warnowbrücke entfernt statt.



- Das Argument von unattraktiven Wartezeiten ist nur bedingt stichhaltig, da sich die Anwohner, insbesondere im Berufsverkehr auf die Abfahrtszeiten einstellen. Ebenso ist das Kostenargument ungeeignet, wenn die für eine Warnow - Querung beste Lösung gesucht wird. Im Gesamtkontext muss bei den publizierten Baukosten für eine Brücke auch eine kostenlose Fährlösung in die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung einfließen.
- Die Wartezeiten und Querungszeiten lassen sich an dieser Stelle weiter reduzieren, wenn eine zweite oder schnellere Fähre eingesetzt wird.
- Auch das Ziel in der Stadt beeinflusst das Einsparpotenzial einer Brücke/eines Tunnels. Es darf davon ausgegangen werden, dass ein Großteil der Pendler ihr Ziel nicht im östlichen Stadtbereich hat, sondern dies eher im Bereich Doberaner Platz/Bahnhof/Südstadt/Universität liegt. Für alle diese Destinationen ist der Weg über die Brücke ein Umweg.
- Deutlicher wird diese Situation für Fußgehende, für die die Entfernung von Gehlsdorfs Mitte bzw. den nördlicheren Bereichen bis zur Brücke unattraktiv ist. Für diese Nutzergruppe ist der Weg über die bestehende Fähre weiterhin die bequemste Art in die Stadt zu kommen.
- Das eigentliche Problem eines nicht vorhandenen Anschlusses der jetzigen Fähre an den ÖPNV bzw. die schlechte Erschließung Gehlsdorfs mit ÖPNV an sich, sind Probleme, die für Gehlsdorfer überhaupt eine Brückenquerung interessant machen könnten. Jedoch wird auch mit der neu geplanten Brücke an der Randlege Gehlsdorfs dieser Anschluss nicht gewährleistet. Damit wird eine fußläufige Erschließung der Rostocker Innenstadt für die meisten Gehlsdorfer unattraktiv (Entfernung Kirchenplatz – Breite Straße 2km = 30 min Fußweg, die meisten Gehlsdorfer dürften inzwischen nordwestlich vom Kirchenplatz wohnen und auch die neu geplanten Gebiete befinden sich dort. Mit dem von der RSAG geplanten Ausbau des ÖPNV in Gehlsdorf, wird die Brückenpassage noch unattraktiver als Abkürzung in die Stadt, da diese dann schon aufgrund ihrer Lage immer noch nicht direkt an den ÖPNV angeschlossen werden kann.
- Für die Innenstadtbewohner könnte ein regelmäßiger Benutzerkreis aus Mitarbeitern und Besuchern der Klinik und Wohngemeinschaften in Gehlsdorf als Potenzial für eine Warnowquerung in Betracht kommen. Von der nächstgelegenen Straßenbahnhaltestelle in der Innenstadt (Breite Straße) bis zur Klinik in Gehlsdorf wären es 1,7 km Fußweg. Dies macht die fußläufige Erschließung für die meisten unattraktiv. Für die Fahrradfahrer (zur Zeit nutzen viele Medizinstudenten die Fähre bzw. die Strecke außen um die Warnow) wäre es ggf. ein Zeitgewinn – hier wäre aber zu prüfen, ob diese wirklich aus der östlichen Altstadt kommen oder die Fährstrecke (bei Wohnorten in der KTV/Südstadt/Reutershagen/Hansaviertel etc.) immer noch die bessere Alternative ist.
- Hierzu muss angemerkt werden, dass seit langem auch eine Verlängerung der Straßenbahntrasse vom derzeitigen Endpunkt Toitenwinkel Hafenallee bis nach Gehlsdorf im Gespräch ist und auch von der Bürgerschaft behandelt wurde.
- Selbst wenn eine Zeitersparnis am geplanten Brückenstandort gegeben wäre, wird dadurch noch nicht die Überquerungsart (Brücke/Fähre/Tunnel) festgelegt, dies würde ggf. eine Standortentscheidung begründen, jedoch noch nicht die Art des Querungsmittels.
- Es stellt sich die Frage, warum bei der Kapazitätsermittlung für die neue Warnowbrücke die bekannten örtlichen Besonderheiten nicht berücksichtigt wurden.





S. 15: Regattastrecke der Ruderer: „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.“

- Als einzige beeinflusste Sportart wird das Rudern und hier auch nur die Lage der Regattastrecke behandelt (technisch notwendig ist auch die Verlegung des Schwimmstegs des ROYC).
- Durch die Verschiebung und Verschwenkung der Regattastrecke wird das ohnehin stark frequentierte Revier für die übrigen Sportarten verkleinert, der Nutzungsdruck auf die verbleibende Wasserfläche nimmt weiter zu. Hier kommt hinzu, dass Segler von den Windrichtungen abhängig sind und regelmäßig eine größere Wassertiefe benötigen als andere Wassersportarten, gleichzeitig aber unter Naturschutzaspekten auch möglichst weiter Abstand zum Uferbereich – gerade auch zu den umfangreichen Schilfbeständen am Dierkower Ufer- gehalten werden muss.
- Die Auswirkungen der Lage der Brücke auf den Segelsport wurden bereits gesondert erörtert.
- Warum wurden die Belange des Segelsports, der seit 1884 in diesem Revier betrieben wird, bei der Begutachtung nicht berücksichtigt?

S. 18: In der Radverkehrsprognose wird davon ausgegangen, dass ca. 2.200 Radfahrende die Brücke benutzen.

- Diese Prognose geht von einer tagesdurchschnittlichen Nutzung der Brücke durch 2.200 Radfahrende aus. Dies bezieht sich auf den gesamten Jahresverlauf, also auch auf die Wintermonate.
- Die für die Brücke unterstellten Nutzerzahlen entsprechen in etwa den Messungen der Fahrradfahrer der Messstation am Strande. Legt man zu Grunde, dass es für Bewohner der Stadtteile Dierkow-Neu und Dierkow-Ost auf jeden Fall durch die Verlängerung ihres Fahrweges unattraktiv ist, die Brücke regelmäßig zu nutzen, reduziert sich das in der Studie betrachtete Einzugsgebiet bereits beträchtlich.
- Würde man in einem ersten Schritt unterstellen, dass sich eine Brückenquerung für alle anderen Fahrradfahrenden wirklich lohnt und diese nicht weiter den sportlicheren und touristisch schöneren Weg außen um die Warnow herum nutzen könnte man die Nutzerzahlen im Verhältnis der Anwohnerzahlen von Dierkow-West, Gehlsdorf und Toitenwinkel herunterbrechen und käme auf eine wesentlich geringere Nachfrage :

Fahrradnutzung nach Bevölkerungsanteil Stadtteil							
Stadtbereich	Anzahl Einwohner/innen insgesamt						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
P Dierkow-Neu	666	620	653	685	773	758	842
Q Dierkow-Ost	69	63	65	66	74	72	79
R Dierkow-West	72	67	69	72	85	83	92
S Toitenwinkel	842	801	832	879	991	991	1125
T Gehlsdorf	271	254	267	292	327	325	373
Summe	1185	1122	1168	1243	1403	1399	1590

Quelle: Eigene Berechnungen auf Grundlage Fahrradzählstelle Holzhalbinsel umgelegt auf Einwohnerzahlen der relevanten Stadtteile

- Dies stellt eine erste Näherung auf Basis des aktivierbaren Potenzials (Anzahl Einwohnende) dar, aus der die ganz sicher nicht brückenrelevanten Quellen Dierkow-Neu und Dierkow-Ost bereits herausgerechnet wurden.



- Nach der Entfernung sind jedoch auch Dierkow-West und Toitenwinkel nicht bzw. nur wenig bevorteilt, sodass das verfügbare Potenzial für die Brücke aus diesen Richtungen deutlich geringer ist, als nach der Umlegung der Gesamtverkehrszahlen der Zählstelle angenommen werden könnte. Hinzu kommt, dass die Zählstelle auch Verkehre in und aus Richtung Brinckmansdorf und zum/vom Einkaufscenter Bentwisch erfasst, für die eine Brückennutzung per se ausscheidet. Hier wäre im Rahmen der eingereichten Potenzialanalyse eine genaue Untermauerung der zukünftig geschätzten Nutzerzahlen notwendig gewesen, diese ist jedoch nicht erkennbar.
- Warum wurden zur genauen Untermauerung der zukünftigen Nutzerzahlen diese durch die Stadt Rostock erhobenen demographischen Entwicklungen nicht berücksichtigt?
- Die in der Kapazitätsplanung angenommenen Eingangsgrößen sind unvollständig und ergeben dadurch ein falsches Bild vom tatsächlichen Bedarf. Die in die Kapazitätsplanung eingehenden Randbedingungen und Eingangsgrößen sind vollständig zu erfassen, auszuwerten und der tatsächliche Bedarf neu zu berechnen.

S. 18: „Die Uferpromenade, Wellenweg/Planstraße A sowie südliche Bereich des Fährbergs werden zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg ausgebaut, der nur im Ausnahmefall von Anliegern oder z. B. der Stadtentsorgung benutzt werden darf.“

- Diese Regelung greift unmittelbar in die Belange unseres Vereins ein, da hiermit die Uferpromenade zu einer Sackgasse wird.
- Der Sportbetrieb des Vereins und die Unterhaltung der Anlagen und Gebäude erfordert die Erreichbarkeit mit einem 120-t-Autodrehkran, mit Yacht-Transport-Fahrzeugen für Schiffe bis 10 t, für Lkw mit Sattelaufliegern (40 t) und für überlange Transporte (z.B. Heckpfähle).
- Durch die Geometrie der Zufahrt über die Gehlsheimer Straße und die Geometrie der Uferpromenade ist es nicht möglich, all diese Fahrzeuge über die verbleibende westliche Zufahrt zu führen. Ein Wenden solcher Fahrzeuge ist in der Regel nicht möglich. Die Umfahrung des Fährhauses muss sowohl von den Kurvenradien als auch von der zulässigen Belastung auf die oben genannten Fahrzeuge ausgelegt werden. Zudem muss dem Verein ein uneingeschränktes, dauerhaftes Sondernutzungsrecht inklusive Ausnahmegenehmigung und einer ausreichenden Anzahl von Öffnungskarten für den absenkbaren Poller am Fährberg erteilt und eingeräumt werden.

S. 19: „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.“

- Die hier getroffene Formulierung ist beliebig.
- Wie zuvor beschrieben verkürzt die Brücke den Weg nicht für alle genannten Start- und Endpunkte und verkürzt sie für den Großteil der in den genannten Stadtteilen Lebenden nur so marginal, dass sich kein wesentlicher Effekt beim Umstieg auf das Fahrrad einstellen wird.



S. 19: „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. 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.“

- Auch an dieser Stelle erfolgt ein unzulässiger Vergleich, diesmal der zwischen der alten Fähre und einer neuen Fährverbindung anstelle der Warnowbrücke. Die Variante Tunnel wird nicht mehr erwähnt.
- Eine Abfahrtsfrequenz von 5, 7,5 oder 10 Minuten ist je nach Bedarf realisierbar und stellt keine entscheidende Barriere dar. Die Betriebszeiten einer neuen Fährverbindung lassen sich beliebig, je nach Bedarf, ausdehnen. Selbst eine on-demand-Lösung in Zeiten ansonsten geringer Nachfrage ist problemlos realisierbar. Eine Witterungsabhängigkeit hängt entscheidend von der Konstruktion des Schiffes und der Klimaentwicklung ab. Ein vollständiges und längeres Zufrieren der Warnow, so dass dort kein Schiffsverkehr mehr möglich ist, wird immer seltener und wird schnell weiter abnehmen.
- Es wird angeführt, dass eine Fährfahrt Geld kostet. Das muss jedoch nicht zwingend so sein. Ebenso wie die kostenlose Nutzung einer Brücke kann eine Fähre kostenlos angeboten werden. Aus der erheblichen Investitionskostendifferenz und Wartungskostendifferenz zwischen Tunnel bzw. Brücke einerseits und einem effizienten Fährsystem andererseits finanziert sich der Betrieb über viele Jahrzehnte selbst.
- Als Vorteil für eine Brücke wird weiter genannt, dass diese jederzeit witterungsunabhängig nutzbar sei. Auch diese Aussage ist zweifelhaft, da beispielsweise bei winterlichen Wetterlagen das Befahren einer verschneiten oder vereisten Brücke nicht möglich ist. Dieser Zustand wird wesentlich früher eintreten, als das Zufrieren des Gewässers. Räumarbeiten können diese Situation verbessern. Sie sind aber auch auf der Wasserstraße möglich, jedoch nur bei lang anhaltendem Frost, nicht aber bei leichtem Winterwetter oder Schneefall nötig.
- Somit sind sämtliche Aussagen zu einer Fährverbindung unzutreffend und entsprechend zu streichen.
- Es ist weiter anzumerken, dass in diesen Vergleich wiederum die Tunnelvariante nicht betrachtet wurde. Diese würde die witterungsbedingten Einschränkungen für Brücke und Fähre vollständig abdecken.
- Warum werden die einzelnen Varianten nicht durchgängig gleichwertig verglichen und die einzelnen Sachverhalte objektiv bewertet und für alle Querungsvarianten betrachtet?
- Der dargestellte Vergleich zu den einzelnen Querungsvarianten ist nicht stringent und führt dadurch zu einer teilweisen fehlerhaften Bewertung der einzelnen Kriterien. Der Variantenvergleich ist dahingehend zu überarbeiten.



S. 19: Mobilitätsplan Zukunft (MOPZ): „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.“ (auch dies ein Zitat der PF-Unterlage und unbewiesene Stimmungsmache)

- Im MOPZ sind Brücke und Fährverbindung als gleichwertig in Bezug auf die Ziele benannt worden. So heißt es beispielsweise: „Mittel- bis langfristig kann das konventionelle Fährangebot zwischen Stadthafen und Gehlsdorf entweder durch eine Brücke (siehe Maßnahme RF-3) oder ein besonders innovatives Fährangebot (siehe Maßnahme IM-7) ersetzt werden.“ (S. 43). Eine Fährverbindung wird als Alternative zur Brücke genannt (S. 62). Die von der Bürgerschaft beschlossene „Liste der Umsetzungsmaßnahmen“ enthält als Maßnahme IM-7 einen Auftrag zur „Prüfung eines innovativen verdichteten (Elektro-) Fährbetriebes City – Gehlsdorf.“
- Diese Passage kann im Verfahren daher nicht als Argumentation berücksichtigt werden.
- Die Entlastung der östlichen Stadteinfahrt ist ebenfalls kein Alleinstellungsmerkmal einer Brücke, sie gilt auch für Fähre und Tunnel. Zudem darf angemerkt werden, dass das Entlastungspotenzial durch (nicht nachgewiesene) zusätzliche ca. 1.000 Fahrradfahrende bei einem angenommenen Besetzungsgrad je Pkw von 1,3 angesichts von über 40.000 Fahrzeugen auf der Vorpommernbrücke eher vernachlässigbar ist.
- Die Behauptung, dass bisher nicht Fahrradfahrende in der Stadt falsch parken, wirkt in diesem Zusammenhang dann nur noch unsachlich und ist im Übrigen weniger ein Planungs- sondern ein Überwachungsproblem.
- Warum werden nichtbelegbare Behauptungen in ein Planungsverfahren eingebracht und Beschlüsse der Rostocker Bürgerschaft hinsichtlich des MOPZ nicht berücksichtigt?
- Die zitierte Passage ist für das PLAFE Verfahren nicht relevant und die aufgestellten Behauptungen sind nicht belegbar und können aus diesem Grund nicht als Begründung für die Notwendigkeit einer Brückenquerung herangezogen werden.

S. 20: „Der Brückenbau kann ebenfalls die Ziele des Luftreinhalte- und Aktionsplans (2008) sowie des Masterplan Klimaschutz (2013) der Stadt Rostock unterstützen.“

- Diese Aussage trifft auch für eine Fährverbindung und einen Tunnel zu und kann aus diesem Grund nicht als Alleinstellungsmerkmal für eine Brückenquerung herangezogen werden. Der Variantenvergleich ist dahingehend zu überarbeiten.

S. 21: Radverkehrsprognose:

- Die Richtigkeit der Radverkehrsprognose wird angezweifelt.
- Wir untermauern diese Zweifel an verschiedenen Stellen unserer Einwendung und fordern eine objektive Neubewertung unter Einbeziehung der dargestellten örtlichen Gegebenheiten.



S. 22: CO<sub>2</sub>-Einsparung: „Durch die Verkehrsverlagerung werden täglich 6.600 Pkw-km eingespart. Bei einem durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 130 g/Pkw-km können somit 313,2 t CO<sub>2</sub> pro Jahr eingespart werden.“

- Diese Aussage reduziert die Umweltbilanz populistisch auf einzusparendes CO<sub>2</sub>, durch eine angenommene massive Zunahme des Fahrradverkehrs.
- Wenn als Begründung für die Notwendigkeit einer Brückenlösung eine solche Betrachtung angestrengt wird, ist es unabdingbar, auch die klimarelevanten Folgen von neu zu installierenden Bauwerken zu benennen.
- Aus den veröffentlichten Lageplänen und Bauwerksskizzen wurden hierzu näherungsweise die Mengen der zu verbauenden Hauptbestandteile Stahl, Stahlbeton, Beton und Kies bestimmt.
- Die neue Warnowbrücke wird zum Zeitpunkt ihrer Fertigstellung in der Umweltbilanz ca. **16.400 t CO<sub>2</sub>-Äquivalent** aufweisen (embodied carbon). Hierin sind nur Herstellung, Lieferung und Installation der Hauptmaterialien eingerechnet, aber noch nicht der Betrieb und spätere Rückbau. Wahrscheinlich geringere Umweltauswirkungen durch Energieversorgung, Hydrauliköle, Beleuchtungsanlagen usw. sind in diese Bilanz noch nicht eingeflossen. Ebenso sind der Betrieb über die Lebenszeit sowie der Abbruch noch nicht inbegriffen.
- Ein CO<sub>2</sub>-Footprint von 16.400 t entspricht beim aktuellen Durchschnittswert der deutschen KFZ-Flotte ca. **126 Mio.** Fahrzeugkilometern.
- Bei der technischen Laufzeit der Brücke (100 Jahre) ist es weiterhin statthaft, ausschließlich elektrische Antriebe zum Vergleich heranzuziehen.
- Bei einem derzeitigen Spitzenwert für Elektrofahrzeuge von 80 g/km ergäbe sich bereits ein Äquivalent von ca. **205 Mio.** Fahrzeugkilometern.
- Selbst, wenn man die jährliche Einsparung durch den Fahrradverkehr von **313,2 t CO<sub>2</sub>** als richtig annimmt, erzeugt nur die Errichtung einer Brücke (aber noch nicht ihr Betrieb und ein Rückbau) soviel CO<sub>2</sub>, wie in **52 Jahren** eingespart werden kann.
- Bezogen auf die Elektrifizierung des MIV ergäbe sich ein Zeitraum von **82 Jahren**.
- Da für die Tunnellösung keine Anhaltswerte vorliegen, soll ein Vergleich mit einer Fährlösung die enormen Unterschiede verdeutlichen.
- Grob abgeschätzt entspricht der Bau einer schnellen Elektrofähre für eine Distanz von ca. 300 m etwa **970 t CO<sub>2</sub>-Äquivalent**. Der Betrieb kann jährlich ca. **100 t CO<sub>2</sub>** bedeuten, wenn man den aktuellen Strommix annimmt.
- Das bedeutet, für den Footprint einer Brücke könnten fast **17** Fähren angeschafft werden.
- Eine Fährverbindung mit 2 Fähren und einem Austausch der Schiffe alle 30 Jahre kann **99,5 Jahre** betrieben werden, bevor die Errichtung (noch nicht der Betrieb) einer Brücke ausgeglichen ist.
- Wird die Energie CO<sub>2</sub>-neutral erzeugt, steigt dieser Wert auf ca. **254 Jahre**.
- Bereits aus dieser unvollständigen Betrachtung wird ersichtlich, dass die herangezogene Ökobilanz untauglich ist, um die Verhältnisse zu beschreiben. Eine umfassende Klimabilanz muss jedoch gerade für das angestrebte Ziel, die Förderung nachhaltiger Mobilität, fester Bestandteil von Planungsprozessen sein. Es sind die verschiedenen Querungsszenarien mit dem zu ersetzenden Fahrzeugverkehr ins Verhältnis zu setzen. Ein verbessertes Nahverkehrsangebot für Gehlsdorf (Taktverdichtung Bus, Übergangzeiten, Straßenbahn) muss ehrlicherweise ebenso als Variante einbezogen werden.
- Letztlich hat die Klimabilanz ein eigenständiges Kriterium beim Variantenvergleich Status Quo, Brücke, Fähre, Tunnel zu sein. Dieser ist daher zu erweitern.





S. 22: Radfernweg: „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.“

- Diese Darlegung einer einerseits Verkürzung und andererseits Attraktivitätssteigerung des Fernradweges bedeutet einen Widerspruch in sich, der sich aus den zugrunde liegenden Gutachten ergibt.
- In U 20\_7 wird ausgeführt, dass die Führung des Radwegs über den Neuen Markt zur Warnow, dann über die Brücke und von dort über das WarnowRund zum Dierkower Kreuz geführt werden soll. Damit verlängert sich der Weg gegenüber dem IST. Eine Verkürzung der Strecke, wie hier behauptet, ist also nicht gutachterlich erwünscht. Sie würde mit unter 5 Minuten ohnehin auf einer Strecke zwischen Berlin und Kopenhagen nicht zu einer erwähnenswerten Verbesserung führen.
- Im Jahr 2019 wurden auf der Strecke Rostock-Gedser v.v. weniger als 170 Fahrräder transportiert. Somit ist der Beitrag des Radfernweges zu den unterstellten jahresdurchschnittlichen 2.200 Fahrradfahrten je Tag vernachlässigbar und in der Radverkehrsprognose, sofern enthalten, zu streichen.
- Warum werden Fakten, wie allgemein bei der Erstellung von Bewertungsmatrizen üblich, nicht hinsichtlich ihres Einflusses bewertet?
- Die zitierte Begründung ist offensichtlich falsch. Allein durch die prognostizierten Nutzerzahlen für die neue Brücke und die Anzahl der Nutzer des Radfernweges ergibt sich, dass dieser einen imaginären Einfluss auf die zukünftige Brückennutzung haben wird. Die im Erläuterungsbericht getroffene Aussage ist eine nicht belegte Behauptung. Aus diesem Grund sollte der Bericht und die darin zitierte Unterlage dahingehend überarbeitet werden.

S. 59: Brückenöffnungen: „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.“

- Die Öffnungsfähigkeit der Barriere über die Warnow wird als wesentliches Argument für die Aufrechterhaltung der Schifffahrt auf der Warnow herangezogen. Dem wird durch die unverbindlichen Formulierungen und die Anzahl der Öffnungen in keiner Weise Rechnung getragen.
- Die durchschnittlich 4 Öffnungen je Tag basieren nicht auf einer Bedarfsanalyse für die Schifffahrt, sie beruhen offensichtlich allein auf einer Minimierung der Wartezeiten für Nutzer der Brücke. Zudem ist nicht aufgeführt, was eine durchschnittliche Anzahl von Öffnungen und eine saisonale Varianz konkret bedeuten.
- Um die Barrierewirkung einer Brücke zu minimieren, sind bedarfsgesteuerte Öffnungszeiten festzuschreiben. So sind beispielsweise in Greifswald und Nykøbing (DK) stündliche Öffnungszeiten festgelegt. Diese Brücken öffnen, sobald ein einziges Wasserfahrzeug passieren möchte. Ebenso verhält es sich wenige Kilometer nördlich in Guldborg (DK), jedoch mit halbstündlichen Intervallen. Die oft als Vorbild herangezogene Stadt Kopenhagen (DK) verfügt über mehrere neu installierte Brücken, die den Weg in die inneren Hafenanlagen überqueren. Auch hier ist, bei vielfach höherem Fahrrad- und Fußgängeraufkommen eine Öffnung je Stunde verbindlich festgeschrieben.
- Es wird ausgeführt, dass Sonderöffnungen, wie beispielsweise zur HanseSail, erfolgen könnten. Hierzu ist anstelle einer kann-Bestimmung eine verbindliche Verpflichtung einzugehen.



- Es ist nicht dargelegt, ob und unter welchen Voraussetzungen auch andere Bedarfe Sonderöffnungen verlangen können. Dies können beispielsweise die Passagen von Start-, Ziel- oder Sicherungsbooten für Segelregatten sein.
- Möglichkeiten für sehr kurzfristige Sonderöffnungen, um beispielsweise Trainings- oder Veranstaltungsteilnehmer bei plötzlich auftretenden Wetterereignissen auch mit Unterstützung durch die vorhandene Flotte von größeren Segelbooten zu bergen, sind ebenso nicht behandelt worden.
- Für die Brückenöffnungen ist folglich ein häufiger und bedarfsgerechter Takt festzulegen, der außerdem diskriminierungsfreie Kriterien für Sonderöffnungen beinhaltet.
- Es darf davon ausgegangen werden, dass bei einer stark limitierten Anzahl von Brückenöffnungen und einer eingeschränkten Betriebszeit ein Bedarf an Warteliegeplätzen inklusive einer grundlegenden Infrastruktur beidseits der Brücke besteht. Hierfür sind kostenfreie Möglichkeiten vorzuhalten.

**Die Planung der Brücke und deren seeseitige Befahrbarkeit ist aus diesem Grund zu überarbeiten und die Belange des Segelsports sind zu berücksichtigen.**

#### S. 63: Erschütterungen durch Rammen

- Auf der Basis von vorläufigen Annahmen sind Ausbreitungsradien für bestimmte beim Brücken- und Straßenbau auftretende Erschütterungen berechnet worden. Für Holzbalkendecken, wie beim Clubhaus des MYCR vorhanden, wird ein Abschlag für die zulässigen Schwingungen vorgenommen.
- Ob die Gebäude des MYCR mit der zugrunde gelegten DIN korrekt erfasst sind, ist anzuzweifeln. Spezielle Bauweisen und unbekannte lokale Untergrundbeschaffenheiten können die Ausbreitung und Wirkung der Erschütterungen gegenüber den Normwerten lokal stark verändern.
- Die Auswirkungen durch das Rammen auf unser denkmalgeschütztes Vereinshaus sind im Gutachten nicht vollumfänglich berücksichtigt. Es sind daher vorab eine Beweissicherung und während der Bauarbeiten eine ständige Überwachung der Gebäude vorzunehmen. Dies ist vor allem auch in Hinblick auf die Denkmaleigenschaft und damit das öffentliche Interesse am intakten Erhalt des Bauwerkes für die Öffentlichkeit notwendig. Gleiches gilt auch für das Fährhaus.

#### S. 75: Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit: „Ein Großteil des Untersuchungsgebietes, vor allem im Bereich der Warnow, wird von Erholungssuchenden und Freizeitsportlern genutzt.

- Diese Aussage bleibt beinahe ohne Konsequenz, da die angesprochene Gruppe nachfolgend in den Untersuchungen nicht betrachtet wird.
- Warum werden Erholungssuchende und Freizeitsportler bei den Untersuchungen zum Einfluss der Rammarbeiten nicht berücksichtigt?
- Die Auswirkungen durch das Rammen auf Erholungssuchende und Freizeitsportler sind im Gutachten nicht vollumfänglich berücksichtigt. Das Gutachten ist dahingehend zu ergänzen und Auswirkungen klar darzustellen.



S. 75: 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).“

- Im Umkreis der Bauarbeiten werden zeitweise so hohe Emissionen durch Schall auftreten, dass ein Trainingsbetrieb der Kinder und Jugendlichen nicht zu verantworten ist.
- Es ist festzustellen, dass die Vorschriften nicht eingehalten werden, sondern hier bereits auf gerade noch zulässige Überschreitungen abgestellt wird. Zudem ist eine erhebliche Anzahl von Maßnahmen genannt worden, die alle unterschiedlich wirken und unterschiedliche Beeinträchtigungen voraussetzen. Es ist klar zu definieren, welche Maßnahmen genau durch die bauausführenden Firmen umzusetzen sind.
- Die lärmintensiven Arbeiten sind daher auf den Trainings- und Wettkampfbetrieb der Sportvereine auszurichten, wenn der Bau einer Brücke nicht zu einer langwierigen Verhinderung des gesamten Sportbetriebs führen soll.

S. 75: „Durch die Verlegung des Steges und der Regattastrecke bleiben diese Nutzungen bestehen.“

- Hier wird offensichtlich festgestellt, dass durch den Bau der Brücke der Steg des ROYC und die Regattastrecke des RRV beeinträchtigt werden, weshalb diese verlegt werden müssen.
- Die Auswirkungen auf andere sportliche Nutzungen sind wie zuvor schon beschrieben nicht einmal erwähnt worden, noch wurden sie gewürdigt bzw. abgewogen.
- Es bleibt festzustellen, dass es erhebliche Auswirkungen auf den Trainings- und Wettkampfbetrieb der Segler gibt. Die Einschränkungen können bis zur völligen Untauglichkeit des verbliebenen Raums für die Sportart Segeln führen.
- Die abschließende Aussage, „Dauerhafte erhebliche Umweltauswirkungen des Schutzgutes Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, bestehen folglich nicht.“, ist daher nicht zutreffend.

S. 79: Aufgrund der Bauweise der Brücke kann diese weiterhin von Luft durchströmt werden und stellt keine Barriere dar.

- Neben der räumlichen Verkleinerung des Reviers Dierkower Bucht durch den Verlauf der Brückentrasse und des neuen Fahrwassers unter dem Hochteil der Brücke wird auch eine erhebliche Veränderung der Windverhältnisse stattfinden.
- Sowohl durch die einzelnen Brückenpfeiler als auch durch den Brückenkörper zuzüglich des Geländers finden erhebliche Verwirbelungen statt. Die westliche Dierkower Bucht ist bislang, bei vorwiegend westlichen Windrichtungen, weitestgehend unbeeinflusst von den störenden Einflüssen durch Topografie und Bebauung. Berücksichtigt man, dass es bis zu einer Entfernung des 15-fachen der Höhe von Hindernissen einen starken Einfluss auf die Windströmung gibt und dieser dann erst in weiterer Entfernung vollständig nachlässt, verringert sich der wettkampftaugliche Bereich der Bucht noch weiter.
- Durch Erfahrung anderer Reviere mit Brücken ähnlicher Konstruktion ist bekannt, dass der Einfluss auf die Windströmung enorm ist und zu Verwirbelungen führt, die das Befahren mit Jollen insbesondere für Anfänger unmöglich machen. Warum wurden dieser Sachverhalt nicht durch eine CFD Analyse, wie für den Unterwasserbereich geschehen, verifiziert?
- Wie bereits dargelegt, hat die Konstruktion der Brücke einen entscheidenden Einfluss auf die Ausübung des Segelsportes in diesem Revier und tangiert direkt die Belange unseres Vereins. Durch entsprechende CFD Analysen ist nachzuweisen, welchen Einfluss der Baukörper auf die Nutzung als Segelrevier hat.



S. 85: „Rammungen und Bohrungen sind schallintensive Arbeiten. Zur Minderung des Bauschalls ist während des Rammens ein Schallschutzkamin zu verwenden, da hierdurch eine Bauschallminderung von 20 bis 30 db erreicht wird (vgl. Ermittlung der Baulärmimmissionen – Unterlage 17.2).“

- Im Gutachten wird erwähnt, dass eventuell auch Schrägpfahlrammungen notwendig sein können. Hierbei kann dann ein Schallschutzkamin nicht eingesetzt werden und die angesetzten Bauschallminderungen sind nicht möglich.
- Es ist festzuschreiben, wie mit dieser Situation umzugehen wäre, ohne den Betrieb des Vereins und der dort angestellt Arbeitenden zu beeinträchtigen.

S. 87: 7.1 Kosten: „Die Herstellungskosten der Baumaßnahme wurden ermittelt und eine Kostenberechnung ... aufgestellt.“

- Außer dieser Erwähnung, dass die Herstellungskosten ermittelt und aufgestellt wurden, findet sich nur in den beigefügten Gutachten eine konkrete Summe.
- Es wird ausgeführt, dass die Baukosten im Jahr 2014 auf 7,0 – 7,5 Mio. € (Hansestadt Rostock) und 2018 auf 15,5 Mio. € geschätzt wurden (SBP). In der Presse und im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit zur BUGA wurden jedoch bereits Kosten i.H.V. 36,9 Mio. € kommuniziert, die Ostsee-Zeitung nennt am 08.12.2021 knapp 40 Mio. €.
- Es wird weder im Erläuterungsbericht noch in den Gutachten angegeben, auf welche Summe sich die Baukosten für die Brücke belaufen und auf welches Bezugsjahr sich diese beziehen.
- Auch die anrechenbaren Kosten für einen Tunnel und eine Fährverbindung wurden nicht angegeben. Die in der Bewertung vorgenommenen Vergleiche beziehen sich folglich nicht auf konkrete Summen, sondern auf ein „mehr als“ oder „weniger als“ ohne Relation zur tatsächlichen Kostendifferenz.
- Es ist davon auszugehen, dass bei der „Bewertung“ stets auch die in der Presse erwähnte Maximalförderung für eine Brücke herangezogen wurde, die Förderfähigkeit für die Alternativvarianten jedoch außer Acht gelassen bzw. gar nicht erst ernsthaft geprüft wurden.
- Ebenso findet sich kein Hinweis darauf, ob es einen Maximalbetrag für eine Förderung gibt, oder ob dieser ungeachtet der gerade enormen Preissteigerungen gedeckelt ist. Dies würde dann wiederum den Eigenanteil der Hansestadt Rostock überproportional steigern.
- Das geplante Bauvorhaben soll aus Steuermitteln finanziert werden. Aus diesem Grund ist der Öffentlichkeit und der Rostocker Bürgerschaft eine transparente Kostenschätzung der tatsächlich während der Realisierungsphase und während des Betriebs zu erwartenden Kosten darzustellen. Insbesondere der nichtförderfähige Eigenanteil der Stadt ist klar zu kommunizieren.

S. 88: Verkehrsregelung während der Bauzeit: „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 über das öffentliche Straßennetz der Baustelle zugeführt werden.“

- Während der Vollsperrung des Fährbergs soll der Anliegerverkehr entlang unseres Vereinsgeländes über die Uferpromenade geleitet werden. Der Anliegerverkehr betrifft zusätzlich zu den bestehenden Nutzungen die Mitglieder des östlich gelegenen Segelvereins SSV, die Pensionsgäste des Fährhauses, die Restaurantbesucher der Gaststätte Fährhaus, die Ver- und Entsorgung des Vereins, der Pension und der Gaststätte sowie die Mitarbeiter, Kunden und Lieferanten der Mechanischen Werkstatt. Darüber hinaus sind sämtliche Verkehre zum und vom Ruderverein RRV zu beachten.



- Die Uferpromenade wird neben den derzeit untergeordneten Fahrzeugverkehren auch wochentäglich stark von Fußgängern und Radfahrenden genutzt. Hinzu kommen zahlreiche Segelsportler, insbesondere Kinder und Jugendliche, die bei allen vier anliegenden Vereinen jeweils mehrfach von den Umkleide- und Sanitärbereichen zur Wasserseite und zurück wechseln müssen.
- Wir gehen davon aus, dass der Ausbauzustand der Uferpromenade, teilweise einspurig und als Spielstraße gewidmet, für den durch die Baumaßnahme induzierten zusätzlichen Verkehr nicht geeignet ist. Neben der bereits beschriebenen Leistungsfähigkeit und Sicherheit betrifft dies auch den nicht hinreichenden Unterbau und Oberbau der Straße.
- Weniger konkret beschrieben ist der Baustofftransport. Dieser betrifft wahrscheinlich sowohl Abschnitte des Fährbergs, als auch den Bau der Brücke selbst. Wenn Teile, Baustoffe oder Geräte während der Vollsperrung des Fährbergs zur Baustelleneinrichtung transportiert werden müssen, gibt es neben der Uferpromenade derzeit keine alternative Zuführung über das öffentliche Straßennetz.
- Da auch zeitgleich der östliche wasserseitige Bereich des Fährbergs für die BUGA umgebaut werden soll, sind auch dessen Verkehrsströme so zu lenken, dass die Baustellenerschließung und –belieferung nicht über die Uferpromenade erfolgt.
- Diese weiteren und wahrscheinlich deutlich intensiveren Verkehre verstärken die o.g. Probleme, können zu Schäden an unseren Gebäuden führen und sind daher ebenfalls verbindlich auszuschließen.
- Es ist verbindlich darzulegen, wie die Verkehrsführung für den Baustofftransport geplant ist.
- Die Verkehrsführung für den Baustofftransport ist nicht ausreichend beschrieben, die Planung ist dahingehend zu ergänzen. Es sind Maßnahmen festzulegen, die den Trainingsbetrieb der Jugendgruppe und die Vereinstätigkeit auf dem genutzten Areal nach Möglichkeit uneingeschränkt ermöglichen.

## S. 89: Zeitlicher Ablauf

- Für die Betroffenen ist wichtig, wann und mit welchen Belastungen die Bauarbeiten stattfinden sollen. Eine solche Darstellung ist jedoch nicht enthalten.
- Während der besonders lärmintensiven Arbeiten ist kein Trainings- und Wettkampf-betrieb in der Nähe der Baustelle möglich.
- Während der Arbeiten über den Zufahrten zur Dierkower Bucht und dem Stadthafen ist eine Durchfahrt sogar vollständig unmöglich.
- Die Durchführung der Bauarbeiten sind sowohl jahreszeitlich als auch tageszeitlich auf die Trainingszeiten der Sportler und die Wettkampftermine der Jugend- und Erwachsenenbootklassen abzustimmen, um den Sportbetrieb nicht zum Erliegen zu bringen. Die Festlegungen sind in den Planungsunterlagen verbindlich festzuschreiben.





## Zu U 03 Übersichtslageplan, U 04 Übersichtshöhenplan und U 06 Höhenplan

- Es wurde öffentlich ausgeführt, dass die Höhe der Brücke im Stadthafen wegen der Hochwassersicherheit notwendig sei. Die Höhe der Brücke soll jedoch an den Anbindungspunkten Stadthafen (3,54 m) und Gehlsdorf (3,12 m) unterschiedlich ausgeführt werden. Der Grund hierfür ist nicht ersichtlich. Bei einer Angleichung der Höhen an das gleiche Hochwasserschutzniveau erscheint es auch möglich, wasserbegleitend die Durchgängigkeit des Wellenweges auf der Gehlsdorfer Seite zu erhalten.
- Warum plant man mit einer unterschiedlichen Anschlusshöhe der Brücke, wenn zudem die Durchgängigkeit der Wellenweges erhalten oder Befahrbarkeit der Brücke auf der Südseite beim angenommenen Hochwasserschutzniveau nicht gewährleistet werden könnte?
- Die Neigungswinkel der Brücke auf der Süd- und Nordseite der festen Fahrwasserdurchfahrt sind unterschiedlich ausgeführt. Auf der Nordseite werden 1,95% angegeben, auf der Südseite 3,8%. Daran schließt sich dann der Fährberg mit 5,5% an. Es sind jedoch Neigungen mit bis 6% erlaubt, wenn besondere Vorkehrungen für mobilitätseingeschränkte Nutzer vorgesehen werden. Würde man die möglichen Steigungswinkel ausnutzen, wären deutlich größere Durchfahrtshöhen unter der festen Durchfahrt und eine Verkürzung der Brückenlänge erreichbar. Hierdurch würde sich ein deutlich geringeres Konfliktpotenzial mit der wassersportlichen Nutzung der Dierkower Bucht ergeben
- Die eingereichte Planung beeinträchtigt das Trainingsrevier der Jugendgruppen und die Regattabahn der Ruderer in unnötiger Weise. Zudem lässt sich die Durchfahrtshöhe der Brücke unter Einhaltung der zulässigen Werte für ein behindertengerechtes Passieren der Brücke optimieren und würde die Passierbarkeit aller Jollen und Bootsklassen im Leistungssport ermöglichen. Aus diesem Grund ist der Höhenverlauf und der Grundriss der Brücke dahingehend zu überarbeiten und das Konfliktpotenzial mit den Sportvereinen zu minimieren.

## Zu U 11 Regelungsverzeichnis

- Allgemein, betreffend Brückenbau i.V. mit U003:
- Es findet nicht nur eine Einschränkung der Ruder-Regatta-Strecke statt. Ebenso resultieren Einschränkung der Länge von Segelkursen durch die Lage der Brücke und zusätzlich durch das Nebenfahrwasser. Zusätzlich entsteht erhebliches Gefahrenpotenzial, da alle auszubildenden Kinder/Jugendlichen zukünftig nicht mehr neben dem Fahrwasser ihr Trainingsgebiet- und Regattagebiet erreichen, sondern sich mittig in einer Art Nebenfahrwasser bewegen müssen. Wenn das Nebenfahrwasser nicht betonnt wird, entstehen auf engstem Raum unterschiedliche, sehr unübersichtliche und kaum einem Wassersportler bekannte Vorfahrtsregeln, da das durchgehende Fahrwasser der SeeSchStrO unterliegt, das abzweigende Fahrwasser dagegen nach Wasserstraßengesetz ein Binnenfahrwasser ist und den KVR unterliegt.
- Im bisherigen An- und Abreiseweg wird zukünftig der überwiegende Teil der Schifffahrt auf diesem Abschnitt der Warnow stattfinden.
- Es ist zu befürchten, dass zusätzliche Sicherheitsboote inklusive Personal einzusetzen sind, um diese Situation zu beherrschen. Die hierdurch entstehenden zusätzlichen Kosten sind zu übernehmen.
- Wir weisen darauf hin, dass diese Bedenken, neben vielen anderen, bereits mehrfach in ausführlicher Form der Stadt bekannt gemacht wurden. Eine Absicherung des Trainingsbetriebs kann unter diesen Umständen ohne zusätzlichen personellen Einsatz und zusätzliche Ausrüstung nicht gewährleistet werden. Das lässt sich mit vereinseigenen Mitteln



nicht darstellen. Wir haben mehrfach Initiative ergriffen und eine Zusammenarbeit angeboten. Durch die Beantragende ist aus diesem Grund klarzustellen, wie ein künftiger Trainingsbetrieb unter den dann gegebenen Umständen durch den Verein aufrechterhalten werden kann.

- Zu den nicht betrachteten Sicherheitsaspekten zählt auch, dass keinerlei Überlegungen hinsichtlich eines Überwurf- oder Übersteigschutzes zu erkennen sind. Bereits heute werden Wassersportler von der Petribrücke aus regelmäßig mit Flaschen und Steinen beworfen. Das ist auszuschließen. Die Brücke wird außerdem ein beliebter Ort des Angelsports sein. Auch hierdurch sind Konflikte mit den querenden Wassersportlern zu erwarten. Ein Angelverbot allein reicht nicht aus, um die Wassersportler vor den geworfenen Haken und Gewichten zu schützen, wie das Beispiel Rügendambrücke eindrucksvoll gezeigt hat. Es muss durch technische Anlagen unterstützt werden. An dieser Stelle sei -ohne direkten Bezug auf den Wassersport- auch darauf hingewiesen, dass die Warnowbrücken südlich Rostocks regelmäßig zum Baden und Springen in das Gewässer genutzt werden. So ein Verhalten führt bei der nicht erkennbaren geringen Wassertiefe und großen Brückenhöhe des geplanten Bauwerks zu erheblichen Gesundheitsrisiken.

#### S. 10, Nr. 8: Regattastrecke

- Durch die Verlegung und Verschwenkung der Regattastrecke wird der für Segeltraining und -regatten und alle weiteren Wassersportnutzungen zur Verfügung stehende Platz außerhalb des Fahrwassers eingeschränkt. Somit stellt die Festlegung für die Sportart Rudern eine weitere Einschränkung für die anderen Sportarten dar.
- Durch die Beantragende ist klarzustellen, wie eine gleichrangige Nutzung des verbleibenden Revieres durch alle organisierten Wassersportvereine erfolgen soll. Die Konzepte sind mit den betroffenen Vereinen zu erarbeiten.

#### S. 11, Nr. 10: Einsatzstelle der Feuerwehr

- Die Einsatzstelle der Feuerwehr ist ebenfalls Einsatzstelle für Trainer- und Betreuermotorboote, insbesondere für Regattateilnehmer. Diese muss erhalten bleiben und muss während der Bauarbeiten (Baustelleneinrichtungsfläche) zugänglich sein. Eine eventuell geplante, aber nicht beschriebene Verlegung an eine andere Stelle der Warnow ist logistisch nicht möglich. Neben dem Erhalt dieser Einsatzstelle ist auch die jederzeit mögliche Zufahrt über Uferpromenade/neuer Wellenweg sicherzustellen und festzuschreiben.
- Durch die Beantragende ist klarzustellen, wie die Einsatzstelle für die Feuerwehr erhalten werden soll. Um die Durchführung von Regatten logistisch sicherstellen zu können, ist dem Verein ein Sondernutzungsrecht inklusive Zufahrt einzuräumen.

#### Zu U14 Ermittlung der Belastungsklasse

- Der zur Bewirtschaftung und Versorgung der ansässigen Segelvereine Verkehr findet in der Ermittlung der Belastungsklasse für die Straße Fährberg keine Berücksichtigung. Die Planung ist entsprechend der Nutzung durch die Vereine anzupassen (Trailer / Yacht-Anhänger und 40-t-Lkw, 120 t Mobilkran, Lkw mit Sattelaufleger, z.B. für Festmachepfähle und Baumaterial zur Erhaltung der Gebäude auf dem Vereinsgelände).



## Zu U15 Bauskizze

Die Bauskizze zeigt Querschnitte zum geplanten Brückenkonzept.

- Sind Maßnahmen wie Überwurfschutz und Übersteigschutz (Angler und Selbstmörder) geplant?
- Bei der Planung der Brücke muss eine „Unsachgemäße Nutzung“ unterstellt werden. Ein Herunterwerfen von Gegenständen und Springen von der Brücke muss aus bauplanerischer Sicht verhindert werden, um die unterhalb und in der Nähe der Brücke aktiven Wassersportler nicht zu gefährden. Gleiches gilt für die Ausübung des Angelsports.

## Zu U16 3 Schleppkurvenplan

- Der zur Bewirtschaftung und Versorgung der ansässigen Segelvereine notwendige Verkehr findet in der Schleppkurvenplanung zum geplanten Kreisverkehr in der Gehlsdorfer Straße keine Berücksichtigung.
- Die Planung ist entsprechend der Nutzung durch die Vereine anzupassen (Trailer / Yacht-Anhänger und 40-t-Lkw, 120 t Mobilkran, Lkw mit Sattelaufleger, z.B. für Festmachepfähle und Baumaterial zur Erhaltung der Gebäude auf dem Vereinsgelände).

## Zu U17 1 Erschütterungsprognose

S. 12, 6.2.2.

- Die Anhaltswerte sind nur in Stufe II und III einhaltbar und das nur bei Reduzierung der Einwirkzeit.
- In Tab. 6.4 fehlen die Angaben für Schutzziele 6 und 10 (6=MYCR).
- Wir gehen davon aus, dass beim Schutzziel Mensch die Jugendgruppe, der reguläre Sportbetrieb, der Erholungsbetrieb und der Verein als Arbeitsstätte nicht erfasst wurden.
- Das Schutzziel 6 ist regelmäßiger dauerhafter Aufenthaltsort von Kindern/Jugendlichen/Trainern, ist Freizeit- und Erholungsort von über 200 Sportlern, und ist Arbeitsstätte eines Hafenwarts/Hausmeisters und eines FSJ-lers.
- 

S. 13, Anhaltswerte und Maßnahmen

- Es wird ausgeführt, dass die Belastungen unterhalb der Anhaltswerte nach DIN 4150 liegen werden. Die DIN erfasst Gebäude, wie die des MYCR, hilfsweise mit einem Faktor. Ob die Herangehensweise genau diese Gebäude tatsächlich abdeckt, ist nicht gesichert.
- udem ist der dem Gutachten zugrunde liegende Baugrund noch nicht abschließend geprüft worden. Daher ist der Zustand der Gebäude vor Baubeginn zu erfassen und während der Bauarbeiten zu überwachen.
- Das Gutachten enthält lediglich Empfehlungen für Maßnahmen. Es sind jedoch konkrete Maßnahmen festzusetzen. Ebenso ist festzusetzen, dass ein Gerät zum Einsatz kommt, welches mindestens die im Gutachten unterstellten Eigenschaften erfüllt.



## Zu U17 2 Warnowbrücke Baulärm

S. 8:

- Die AVV Baulärm schützt in der Nachbarschaft von Baustellen wohnende oder arbeitende Personen. Zur Nachbarschaft in diesem Sinne gehören nur diejenigen Personen, die sich dem Baulärm nicht nachhaltig entziehen können ... Nicht zur Nachbarschaft im Sinne der AVV Baulärm gehören damit Kleingärten (ausgenommen Dauerkleingärten), Anlagen zur Freizeitgestaltung (Sportplätze) und Parkanlagen.
- Das bedeutet, dass die Nutzung zu Freizeit- oder Sportzwecken nicht betrachtet wird. Im Umkehrschluss bedeutet dies bei den berechneten Pegeln aber auch, dass im Bauzeitraum der Sportbetrieb mit Jugendlichen und Kindern ausgeschlossen ist. Das ist nicht akzeptabel, da eine Ausweidlösung weder erkennbar ist noch angeboten wurde oder erhebliche Zusatzkosten wegen des Materialbedarfs und des Personalaufwands bedeuten würde.
- Der Baubetrieb muss daher zeitlich so gestaltet werden, dass die Ausbildung weiterhin ohne Gesundheitsbeeinträchtigungen möglich ist.
- Es wird wegen des Umfangs der Beeinträchtigungen auf die Ausführungen zum Erschütterungsgutachten verwiesen.
- Für den Hausmeister und die FSJ-Stelle ist das Gelände des MYCR die Arbeitsstätte, sie können sich dem Lärm nicht entziehen.

S. 9:

- Tabelle 2 ist um das Gelände des MYCR zu erweitern, um die Arbeitsstätte und den zu schützenden Sportbetrieb zu berücksichtigen.
- Die nachfolgenden Ableitungen sind unter o.g. Gesichtspunkten zu anzupassen.
- Das Gutachten ist entsprechend den o.g. Gesichtspunkten zu erweitern und hinsichtlich des Schutzes unserer Angestellten sind entsprechend Maßnahmen festzuschreiben.

## Zu U 19.3, Umweltverträglichkeitsprüfung:

S. 22, 2.2 Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten:

- Der fehlerhafte und unvollständige Variantenvergleich wird als Grundlage für die UVP übernommen. Eine Betrachtung der drei weiteren Varianten wird nicht vorgenommen.
- Die Umweltverträglichkeitsprüfung daher a priori ebenfalls fehlerhaft und unter Einbeziehung der anderen Varianten zu wiederholen. Dies ist insbesondere zwingend, da es vermutlich Varianten mit deutlich geringeren Eingriffen in Natur und Umwelt gibt.

## Zu U 20.3 Variantenstudie Brückenschlag über die Warnow

- Die Variantenstudie ist das zentrale Instrument zur Ermittlung einer Vorzugsvariante. In ihr fließen die Ergebnisse aus allen Einzelgutachten sowie den sonstigen Annahmen, Berechnungen und Absprachen zusammen. Daher ist hier ein besonderes Augenmerk auf eine ausgewogene Auswahl der Bewertungskriterien, deren Beschreibung und Wichtung zu legen, wie auch auf die sorgfältige Begründung der vorgenommenen Bewertung. Bei der vorliegenden Variantenstudie sollte folgendes beachtet werden:
- Die Methodik entspricht im Kern einer rein qualitativen Nutzwertanalyse mit einer 5-stufigen Bewertung der Einzelkriterien und einer ungewichteten Aufsummierung der Einzelkriterien, die zum Gesamtergebnis führt.
- Das Vergleichen von weichen Kriterien wie z.B. der städtebaulichen Qualität mit harten Kriterien wie z.B. den Bau- und Unterhaltskosten ist regelmäßig problembehaftet. Daher



werden Nutzwertanalysen üblicherweise zur Gegenüberstellung der Wirkung gleicher Arten von Kriterien oder zur Ermittlung eines ersten ungewichteten Trends genutzt, um nicht die sprichwörtlichen Äpfel und Birnen zu vergleichen.

- Ersatzweise üblich ist auch eine Gewichtung der Einzelkriterien, um deren unterschiedlichen Einfluss auf den Entscheidungsprozess zu reflektieren.
- Die Nutzung einer Skala von 1 bis 5 setzt zwingend voraus, dass die Unterschiede in den Einzelkriterien sich auch in einer Range von z.B. bis zu 5 mal besser, 5 mal preiswerter oder 5 mal weniger konfliktreich bewegen. Dies ist hier vorliegend nicht der Fall. Zur Veranschaulichung kann ein Vergleich der Errichtungskosten dienen, für den in den Unterlagen leider keinerlei Angaben gemacht wurden.
- Geht man grob überschlägig von Errichtungskosten für die Brücke von derzeit 36,9 Mio. € (Presseangabe) zuzüglich Preissteigerung und Kosten für einen Tunnel von geschätzt etwa 70 Mio. € sowie der Errichtung einer 2-Schiff-Fährverbindung inklusive Anlegern für etwa 7 Mio. € aus wird deutlich, dass ein Faktor von 10 zwischen Fähre und Tunnel durch die 5 verwendeten Bewertungsstufen nicht abzubilden ist. Die Skala ist zu grob und durch das Fehlen untergesetzter Vergleichswerte ist es zudem unmöglich, eine reelle Abstufung vorzunehmen.
- Wir gehen daher davon aus, dass das verwendete Vergleichsverfahren nicht geeignet ist, um die Ergebnisse aus den verschiedenen Gutachten, die sonstigen getroffenen Annahmen und die Unwägbarkeiten durch nicht untersuchte wesentliche Kriterien zusammenfassend darzustellen.

Nachfolgend weisen wir auf die Unzulänglichkeiten hin, die neben den zuvor dargestellten methodischen Problemen die Wertung der Einzelkriterien unzulässig verfälschen. Die Vergleichsanalyse ist entsprechend den in diesem Dokument formulierten Fragen und Einwänden zu überarbeiten und die Vorzugsvariante neu zu ermitteln.

S. 6+7, Stadtentwicklung, Erschließung des Rostocker Nordens:

- Das Brückenbauwerk ermöglicht den Bewohner\*innen eine Verbindung in die Rostocker Kernstadt, welche unabhängig von Betriebszeiten und ohne lange Wartezeiten nutzbar ist. Der derzeitige Umweg rund um die Warnow entfällt und allen voran die Stadtteile Gehlsdorf, Toitenwinkel und Dierkow rücken näher an das Stadtzentrum heran.
- Betriebszeiten und lange Wartezeiten wurden offensichtlich der alten Fährverbindung des Status Quo entlehnt. Für eine neue innovative Fährverbindung wären diese Widerstände deutlich geringer, Betriebszeiten sind nicht systemimmanent.
- Die verschiedenen Quellorte in Dierkow haben praktisch keinen Vorteil von einer Routenführung über die Brücke. Dieser beginnt erst in Teilen von Toitenwinkel und erstreckt sich von dort nur über den südlichen Teil von Gehlsdorf bis zu einem Punkt, wo die Nutzung des Szenario 1 wieder vorteilhaft wird.
- Fahrkosten für die Fähren nach Szenario 3 sind nicht zwingend, da die Investitionskosten differenz einen kostenlosen Betrieb ermöglicht. Betriebszeiten sind, wie bereits ausgeführt, uneingeschränkt möglich.
- Taktzeiten bei Nutzung einer Fähre können gegenüber dem Status Quo mindestens halbiert und in Stoßzeiten (Berufsverkehr) weiter reduziert werden.
- Die Wartezeiten, welche durch regelmäßige Brückenöffnungen entstehen, sind nicht berücksichtigt worden.
- Die Akzeptanz einer Fähre ist insbesondere bei Ausflügen sehr hoch.





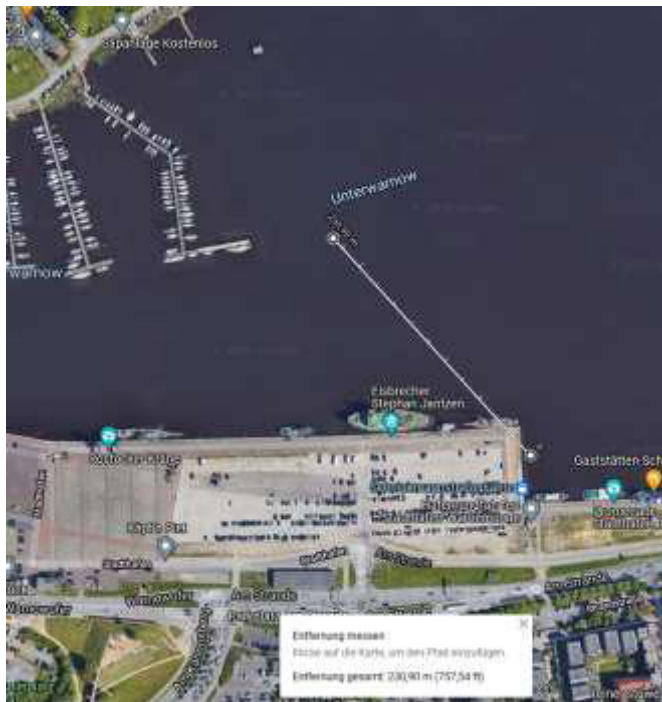
- Diese Einschätzung führt u.E. zu einer notwendigen Anpassung der Bewertung, die Fähre muss dem Tunnel gleichgesetzt werden (+1).
- Die Bewertung ist fehlerhaft vorgenommen worden und ist zu korrigieren.

## S. 8, Städtebauliche Qualität:

- Es wird erwähnt, dass bei einer Fährverbindung Segler, Schiffe und Boote das Stadtbild rund um den Hafen auch weiter prägen würden. Bei der Beurteilung der Brücke wird hingegen nicht erwähnt, dass ein Großteil dieser Prägungen zukünftig entfallen würden.
- Ebenso wird nicht erwähnt, dass auch ein Tunnel das angestammte Bild erhalten würde.
- Für die Brücke wird als positiv herangeführt, dass sich neue Perspektiven auf z.B. maritime Großereignisse ergeben werden. Dass gerade bei Großereignissen erhebliche Wartezeiten durch die Brückenöffnungen entstehen werden, wird nicht erwähnt.
- Diese Einschätzung führt u.E. zu einer notwendigen Anpassung der Bewertung für die Brücke (- 0,5 - -1).
- Die Bewertung ist fehlerhaft vorgenommen worden und ist zu korrigieren.

## S. 9, Reisezeit:

- „Festzuhalten ist, dass Wartezeiten durch eine Brückenöffnung signifikant seltener stattfinden als das Warten auf das Ablegen der Fähre. Zudem ist aufgrund des höheren Schiffverkehrs davon auszugehen, dass die Brücke im Sommer häufiger als im Winter geöffnet wird. Eine neue Querung der Warnow mit Hilfe einer Brücke oder eines Tunnels bedeutet eine wesentliche Verkürzung der Querungszeit für Fußgänger und Radfahrer.“
- Die Querungszeiten für eine Fährverbindung auf der Trasse der geplanten Brücke sind mit 6 Minuten, aufgrund einer Distanz von 600 m angegeben. Eine neue Fährverbindung würde auf Gehlsdorfer Seite ihren Startpunkt jedoch nicht direkt am Ufer haben. Das ist weder notwendig noch wegen der Wassertiefe möglich. Technisch und logistisch sinnvoll ist ein Startpunkt auf Höhe des Schwimmstegs des ROYC. Die Überfahrt reduziert sich daher auf < 250 m bzw. < 3 Minuten.



Quelle: Google.de/maps

- Es wird wieder unterschlagen, dass die Sperrung einer Brücke durch die betriebsbedingte und verkehrsbedingte Dauer der einzelnen Öffnungszeiten signifikant höher ist, als die Wartezeit auf eine Fähre.
- Gerade aufgrund des höheren Schiffsverkehrs im Sommer ist dieser Effekt besonders bei höherer Nachfrage aufgrund besseren Wetters und erhöhtem touristischen Aufkommen überproportional spürbar.
- Die wesentliche Verkürzung der Querungszeit hängt noch dazu wesentlich vom Zielort in der Stadt ab. Je westlicher dieser liegt, umso geringer wird der vermeintliche Vorteil. Es ist davon auszugehen, dass zumindest für die fahrradfahrenden Berufspendler der Schwerpunkt in der Stadt nicht im Bereich der Langen Straße liegt.

## S. 10, Reisezeit:

- In Tab. 1, „Reisezeitvergleich zur Querung der Unterwarnow“, werden die Entfernungen und Reisezeiten für Fußverkehr und Radverkehr für die Szenarien aufgelistet.
- Diese Tabelle enthält zwei gravierende Fehler und ist daher zur Veranschaulichung der Verhältnisse ungeeignet.
- In Spalte 1 ist für den Radverkehr eine Entfernung von 5 km angegeben worden, da die Streckenführung analog Szenario 1 nicht über die Fähre, sondern über den Rundweg gewählt wurde. An anderen Stellen wird jedoch stets angegeben und bewertet, dass die Mitnahme von Fahrrädern auf der bestehenden Fährverbindung mit zusätzlichen Kosten verbunden und daher ungeeigneter ist. Um eine Vergleichbarkeit mit anderen Stellen der vorliegenden Unterlagen zu gewährleisten, muss auch hier die Entfernung über die bestehende Fährverbindung herangezogen werden.
- In Spalte 3 ist für die neue Fährverbindung beim Radverkehr ebenso der Weg außen um die Warnow herum angegeben worden. Laut Beschreibung der verglichenen Szenarien (S. 4 des Gutachtens) erfolgt die Routenführung jedoch über die kurze Fährverbindung. Sowohl die Entfernung als auch die Reisezeit für Szenario 3 sind daher zu korrigieren. Da obendrein die



Entfernung für den Fußverkehr für diese Querung am geringsten von allen Varianten ausfällt, ist die vorgenommene Bewertung nicht haltbar.

- Nach der Korrektur der fehlerhaften Angaben sind auf Grundlage der eigenen Angaben eine Anpassung der Bewertung für die bestehende Fährverbindung (+0,5) als auch für eine neue Fährverbindung (+1) notwendig.
- Die Bewertung ist fehlerhaft vorgenommen worden und ist zu korrigieren.

## S. 10, Konfliktpotenzial:

- In diesem Abschnitt wird nicht klar, welche Konflikte überhaupt betrachtet werden. Es werden bei den Beschreibungen der einzelnen Szenarien willkürlich einzelne Feststellungen getroffen, ohne dass die herangezogenen Aspekte sich in allen vier Szenarien wiederfinden. Stattdessen werden einzelne Aspekte wahllos in einzelnen Szenarien behandelt, ohne einheitliches Schema. Aus solch einer diffusen Aufzählung kann logisch keine Bewertung abgeleitet werden kann.
- Szenario 1 – Status Quo:
  - Konflikt mit Warnowlängsverkehr
  - Konflikt gemeinsame Wegeführung SÜDLICH der Querung
- Szenario 2 – Brücke:
  - Konflikt gemeinsame Wegeführung AUF der QUERUNG
  - Konflikt Wartezeiten Klappmechanismus
  - Konflikt höhenabhängige Durchfahrbarkeit
- Szenario 3 – Fähre:
  - Konflikt mit Warnowlängsverkehr
  - Konflikt angrenzendes Wegenetz
- Szenario 4 – Tunnel:
  - Konflikt Sichtbeziehungen
  - Konflikt Adaptionverlauf
  - Konflikt gemeinsame Wegeführung AUF der QUERUNG
  - Konflikt Warnowlängsverkehr
- Im Vergleich ist die bestehende Fährverbindung aufzuwerten (+0,5) und die Brücke abzuwerten (-1).
- Der vorliegende Vergleich ist unzulässig. Für eine Bewertung sind einheitliche und vergleichbare Kriterien heranzuziehen.



## S. 11, Förderung nachhaltiger Mobilität:

- Es ist nicht nachzuvollziehen, warum eine Fähre und ein Tunnel nicht den Radverkehr fördern können. Ebenso ist nicht nachzuvollziehen, warum sie nicht den Fußgängerverkehr fördern können. Für einen Großteil der Fußgänger könnte sogar die Nutzung einer Fähre als Erlebnis und als Station zum Ausruhen eher interessant sein, als die Überquerung einer langen Brücke mit erheblichen Steigungen.
- Kosten für eine Fährverbindung sind nicht zwingend.
- Wie im Abschnitt zuvor werden in den einzelnen Szenarien verschiedene Argumente beleuchtet, ohne dass sich diese in anderen Szenarien wiederfinden.
- Szenario 1 – Status Quo:
  - „Die derzeitige Verbindung ist vor allem für den Fußverkehr unattraktiv.“
  - Das ist so pauschal nicht zutreffend. Für Anwohnende Gehlsdorfs ist die fußläufige Entfernung zur bestehenden Fähre deutlich attraktiver als die zu Brücke, neuer Fähre oder Tunnel.
  - „Die Wege sind abschnittsweise verbesserungswürdig.“
  - Das trifft für alle Szenarien gleichermaßen zu.
- Szenario 2 – Brücke:
  - „Durch den Bau einer Brücke ergeben sich gegenüber dem Bestand deutlich kürzere Wege.“
  - Diese Feststellung bezieht sich offensichtlich auf die Aussage, dass sich für die Bewohner von Dierkow Ost, Dierkow Neu, Dierkow West, Toitenwinkel und Gehlsdorf die Entfernungen bis zum Verknüpfungspunkt Lange Straße verringern. Das ist jedoch nicht der Fall, denn einen deutlichen Vorteil gibt es nur für Gehlsdorf und ohne Beachtung der bestehenden Fährverbindung. Er nimmt ab, je weiter östlich der Startpunkt gewählt wird. Für die Teile von Dierkow besteht kein Wegevorteil und damit auch kein Beitrag zur Förderung nachhaltiger Mobilität.
  - „Dies fördert sowohl die Nutzung des Fahrrades als auch das Zu-Fuß-Gehen zwischen den beiden Stadtteilen.“
  - Schon im nächsten Satz wird die fördernde Wirkung einer Brücke dann auf die Verbindung zwischen Stadtmitte und Gehlsdorf reduziert.
- Szenario 3 – Fähre:
  - „Gegenüber dem derzeitigen Status bewirkt eine neue Fährverbindung lediglich die kürzere Anreise zum Anleger auf der südlichen Seite der Warnow.“
  - Wenn die Vorteile einer Warnowbrücke so gravierend sind, wie in Szenario 2 beschrieben, bewirkt der etwas höhere Nutzungswiderstand einer Fährverbindung zwar weniger, aber keinesfalls keine Vorteile.
  - „Tägliche Kosten für eine Fährfahrt reduzieren die Attraktivität für Zu-Fuß-Gehende.“
  - Ein nicht gesetzmäßig vorhandener Kostennachteil wird reduziert auf zu Fuß gehende (tägliche) Pendler, die als Alternative weiterhin die vorhandene Fährverbindung nutzen können.
  - Es bleibt unerwähnt, dass die fußläufige Überbrückung einer zusätzlichen Entfernung von 600 m, mit erheblichen Steigungen, gegenüber einer bequemen Fährfahrt für einen Großteil der zu Fuß gehenden einen deutlichen Nachteil darstellt.
- Szenario 4 – Tunnel:
  - Für den Tunnel wird dann wieder auf die Vorteile für alle „begünstigten“ Stadtteile abgestellt.
  - Diese Aussage ist für alle neuen Querungen gültig.



- Nachfolgend erfolgt eine Abwertung aufgrund der niedrigeren Akzeptanz gegenüber einer Brücke.
- Die Akzeptanz eines Tunnels dürfte gleichwertig oder niedriger sein als die einer Fähre, verglichen wurde aber nur die Brücke.
- Aus o.g. Betrachtungen sind u.E. klare Fehler und Inkonsistenzen bei der Bewertung der einzelnen Szenarien deutlich geworden, die sowohl bei der bestehenden als auch einer neuen Fährverbindung zu einer Aufwertung führen müssen (+ 0,5 bis +1)
- Der vorliegende Vergleich ist nicht nachvollziehbar. Für eine Bewertung sind einheitliche und vergleichbare Kriterien heranzuziehen.

## S. 12, Nutzungsattraktivität:

- Im Kapitel Nutzbarkeit werden die vorhandene Fährverbindung und die neue Fährverbindung sowie Brücke und Tunnel gleichgesetzt. Das ist aufgrund vollständig verschiedener Konzepte nicht zulässig. Zudem wird als Wertungskriterium die BUGA eingeführt, was aufgrund der Klassifizierung als (langfristige) Infrastrukturmaßnahme allenfalls als Zusatznutzen, nicht jedoch als gleichwertiger Auswahlsschwerpunkt berücksichtigt werden darf.
- Szenario 1 + 3 – Status Quo + neue Fähre:
  - „Die Nutzbarkeit einer Fährverbindung, der vorhandenen oder einer neu geplanten ist zum einen auf die Betriebszeiten beschränkt und zum anderen abhängig von der Wetterlage.“
  - Weder die alte Fährverbindung und schon gar nicht eine neue innovative Fährverbindung sind an feste Betriebszeiten gebunden.
  - Einschränkungen durch starke Winde oder hohe Pegelstände sind durch die bestehende und unzulängliche Fährverbindung bekannt. Diese kann aber weder mit dem alten Fährschiff (bis Herbst 2021) noch mit dem neuen Fährschiff (ab Herbst 2021) als Vergleichsmaßstab herangezogen werden. Eine neue Fährverbindung ließe sich ohne großen zusätzlichen Aufwand sowohl für deutlich stärkere Winde als auch für einen erheblich erweiterten Wasserstandsbereich auslegen, als das die schlechten Erfahrungen mit den Fährschiffen auf der etablierten Route zeigen.
  - Es wird als Maßstab für die Wertung wiederum nur ein qualitativer Vergleich angeboten, konkrete Angaben für abdeckbare Windstärken und Wasserstände und die hieraus resultierenden Einschränkungen bleibt die Studie schuldig.
  - Gleiches gilt für die Behauptung, dass eine erhöhte Nachfrage auch bei angepasster Taktung zu langen Wartezeiten führen wird. Hierzu gibt es weder eine Angabe des Spitzenbedarfs noch eine Berechnung, die eine Einschätzung ermöglichen.
- Szenario 2 + 4 – Brücke + Tunnel:
  - „Eine feste Verbindung wie ein Brückenbauwerk oder ein Tunnel ist 24 Stunden am Tag nutzbar und diese weisen keine Kapazitätsgrenzen auf.“
  - Auf die 24/7-Nutzbarkeit einer neuen Fährverbindung ist bereits eingegangen worden.
  - Die nicht vorhandenen Kapazitätsgrenzen einer Brücke oder eines Tunnels sind ohne die Angabe eines Kapazitätserfordernisses als Argument untauglich. Hierbei muss zudem in die notwendige Kapazität für eine langfristige Infrastrukturmaßnahme und die kurzfristige Anforderung infolge eines auf wenige Monate beschränkten Einzelereignisses unterschieden werden. Für beide Fälle fehlt eine Entscheidungsgrundlage in Form einer erforderlichen Beförderungskapazität je Zeiteinheit.





- „Unpassierbarkeiten entstehen aus außergewöhnlichen Ereignissen wie Unfällen, technischen Störungen oder anderen externen Störungen.“
- Wie zuvor für die Szenarien 1 und 3 unterstellt, gelten auch für eine Brückenlösung Restriktionen durch besondere Wetterlagen. Hierzu zählen neben Starkwindereignissen auch winterliche Einflüsse. Zu den objektiv durch Wettereinflüsse nicht möglichen Brückennutzungen muss auch der deutlich frühzeitiger entstehende Nutzenswiderstand durch unkomfortable Wetterbedingungen berücksichtigt werden.
- Unpassierbarkeiten entstehen neben den erwähnten außergewöhnlichen Ereignissen und besonderen Wetterlagen insbesondere auch durch den bestimmungsgemäßen Gebrauch im Falle einer Brückenlösung. Diese werden insbesondere in Zeiten hoher Nutzungsnachfrage und gerade auch bei maritimen Großereignissen zu einer überproportionalen Zunahme der Sperrzeiten gegenüber den weniger nachgefragten Zeiträumen außerhalb der Saison führen.
- „Weiterhin geht die Nutzung eines Tunnels vor allem während geringer Frequentierung (bspw. nachts) trotz Beleuchtung mit der Entstehung von Angsträumen durch die fehlende Einsehbarkeit einher.“
- Die Entstehung von Angsträumen ist sowohl einem Tunnel als auch der gewählten Brückenlösung eigen. Auch die Brückenlösung ist durch ihren geschwungenen Verlauf nicht einsehbar. Sie kann sogar, eher als ein Tunnel, zur Nutzung durch z.B. feiernde Gruppen führen, deren nächtliche Passage durch Passanten ebenso unangenehm ist, wie die Nutzung eines Tunnels.
- Das Fazit der Gegenüberstellung zum Wertungskriterium Nutzbarkeit („Trotz Öffnung der Brücke ist eine feste Verbindung im Verhältnis zur Fähre bessergestellt.“) wurde ohne jeden logischen und rechnerischen Nachweis getroffen. Das Szenario 3 muss aufgewertet werden (+1).
- Der vorliegende Vergleich ist nicht nachvollziehbar. Für eine Bewertung sind einheitliche und vergleichbare Kriterien heranzuziehen, konkrete Berechnungen vorzunehmen und diese im Bezug auf das Ziel einer Nutzensverbesserung zu bewerten.

## S. 13, BUGA 2025:

- Die kurzfristig veranstaltete BUGA als eine -den anderen Entscheidungskriterien gleichwertige- Begründung für eine 100-jährige Infrastrukturentscheidung heranzuziehen, ist nicht statthaft. Hinsichtlich der Wahrung der Objektivität ist die Bewertung dahingehend zu überarbeiten.
- Szenarien:
- Auch hier werden wieder für die einzelnen Szenarien unterschiedliche und zum Teil nicht wiederkehrende Kriterien herangezogen, was eine Vergleichbarkeit unmöglich macht.

## S. 15, Wirtschaftlichkeit:

- Investitionskosten und Betriebskosten auf Grundlage von rein qualitativen Aussagen zu bewerten ist nicht möglich. Sowohl wenn man den absoluten Investitionsbedarf betrachtet, als auch wenn man den bei der Stadt verbleibenden Eigenanteil abbilden will, ist eine quantitative Darstellung unabdingbar. Ähnlich verhält es sich mit den Betriebskosten. Diese divergieren ebenfalls erheblich und sind nur erfassbar, wenn konkrete Beträge angegeben werden. Das verwendete Raster von lediglich fünf Punkten ist zusätzlich ungeeignet, um die Unterschiede widerzuspiegeln. Hinsichtlich der Wahrung der Objektivität ist die Bewertung dahingehend zu überarbeiten.



## S. 15, Investitionskosten

- Szenarien:
  - Selbst wenn man sich für eine quantitative Bewertung entscheidet, müssen der Bewertung doch an irgendeiner Stelle Aussagen zu wenigstens ungefähren Verhältnissen zwischen den Kostenannahmen zugrunde liegen.
  - Versucht man, die zuvor bereits angeführten groben Schätzungen beispielhaft in die kritisierte 5-Punkte-Matrix zu überführen, wird die Absurdität des gewählten Vorgehens deutlich.
    - Tunnelvariante ist am teuersten, soll nur 1 von 5 Punkten erhalten
    - Annahme Baukosten: 70 Mio. €
    - Normierung auf 1, Wertungspunkte :  $70/70=1$  Punkt
    - Brückenvariante 36,9 Mio. €:
    - Normierung:  $70/36,9=1,9$  Punkte
    - Fährvariante neu: 7 Mio. € (bereits 2 Fährschiffe und 2 Anleger enthalten)
    - Normierung:  $70/7=10$  Punkte
    - Fährvariante alt: 100.000 € (angenommen):
    - Normierung:  $70/0,1=700$  Punkte
- Das Szenario 2 ist aus o.g. Gründen um 1 Punkt abzuwerten (-1), Szenario 3 um zwei Punkte aufzuwerten (+2).
- Die CAPEX können durch das gewählte Verfahren nicht einmal näherungsweise korrekt beschrieben und in den Bewertungsprozess eingeführt werden. Hinsichtlich der Wahrung der Objektivität ist die Bewertung dahingehend zu überarbeiten.

## S. 16, Betriebskosten:

- Szenario 2 - Brücke:
  - „Die Betriebskosten für eine Brücke sind auf die Reinigung, Beleuchtung und Instandhaltung zurückzuführen.“
  - Zu den genannten Kostenarten sind aus technischer Sicht Inspektions- und Wartungskosten hinzuzufügen.
  - Für den Betrieb sind Personalkosten und Energiekosten hinzuzufügen.
- Szenario 3 – neue Fähre:
  - „Um die Besuchenden der Buga über die Warnow zu transportieren, ist ein dichte Taktung notwendig, welche hohe Betriebskosten verursacht.“
  - Welche Taktung notwendig ist, wurde nicht ausgeführt. Die Betriebskosten sind wesentlich vom Personalbedarf und den Energiekosten abhängig. Personalkosten sind bei einem angenommenen 2-Fähren-Konzept allein von der Betriebszeit, nicht aber von der Taktung abhängig. Energiekosten sind anteilig beeinflusst von der notwendigen Taktung, diese wurde aber nicht benannt. Wenn - analog zum Warnowstromer- die Energie von einer stadteigenen Photovoltaikanlage bezogen wird, reduzieren sich die Energiekosten zudem auf die Abschreibungen der Anlage und die Durchleitungsgebühren.
- Szenario 4 – Tunnel:
  - Die Luftfilteranlage wird ohne Angabe von spezifischen Energiebedarfen als Kostentreiber dargestellt. Es ist unklar, wie sich die Betriebskosten einer solchen Anlage gegenüber den Betriebskosten einer Brücke verhalten.



- Das Szenario 2 ist aus o.g. Gründen um 1 Punkt abzuwerten (-1), Szenario 3 um einen Punkt aufzuwerten (+1).
- Die OPEX sind in ihrer Höhe nicht benannt und unvollständig beschrieben worden, weshalb eine Bewertung nicht möglich ist. Die Unterlage ist dahingehend zu ergänzen und entsprechend in die Bewertung mit aufzunehmen.

## S. 17, Zusammenfassung des Variantenvergleichs:

- Der Grundtenor unserer Kritik am vorliegenden Variantenvergleich richtet sich gegen die deutlich erkennbare Parteilichkeit in argumentativer und verbaler Hinsicht und das Fehlen jeglicher harter Faktoren, welche einen Vergleich der Szenarien unterstützen könnten.
- Bereits bei einer kritischen Würdigung der in der Unterlage adressierten Annahmen und Schlussfolgerungen ist erkennbar, dass das deutliche Votum zugunsten einer Brücke nicht haltbar ist.
- Bei der Betrachtung der herangezogenen Wertungskriterien wird aber ebenfalls klar, dass ganz wesentliche Aspekte vollständig aus der Betrachtung herausgenommen wurden. Dies betrifft u.a.:
  - Der überwiegende Teil der wassersportlichen Aktivitäten auf dem östlichen Warnowabschnitt wurde nicht berücksichtigt, die Konzentration oder Verdrängung angestammter Gewässernutzungen wurde nicht einmal erwähnt.
  - Die Verdrängung stadtbildprägender und an der Ostseeküste einmaliger Aktivitäten direkt im Stadtzentrum wurde nicht betrachtet.
  - Sicherheitsaspekte für Kinder und Jugendliche wurden nicht betrachtet.
  - Erhöhte Aufwände für die sichere Durchfahrt der Kinder und Jugendlichen in die Dierkower Bucht wurden nicht betrachtet.
  - Erhöhte Aufwendungen für die Verlagerung der Trainings- und Wettkampftätigkeiten nach Norden wurden nicht betrachtet.
  - Die unterschiedlichen Wirkungen der Szenarien im Hinblick auf den Natur- und Artenschutz wurden nicht betrachtet.
  - Nicht zuletzt wurde der co2-footprint für Herstellung, Installation, Betrieb und Rückbau der Varianten nicht betrachtet, was in der heutigen Zeit eine Selbstverständlichkeit sein sollte.
- Der Variantenvergleich ist unvollständig, in weiten Teilen nicht nachzuvollziehen und führt zu groben Missinterpretationen. Aus den zuvor genannten Themen sind weitere Wertungskriterien abzuleiten, um welche die Variantenbetrachtung zu ergänzen und neu zu bewerten ist.

## **Zu U 20.4 Studie zu einer festen Warnowquerung in der Hansestadt Rostock (2014)**

- Diese Studie untersucht drei Trassenführungen mit einer Empfehlung für Variante B und betrachtet für die Variante B verschiedene Öffnungsmechanismen.
- Die in das Planfeststellungsverfahren eingebrachte Präsentation beschränkt sich im Wesentlichen auf einfache Skizzen und eine Anzahl von Animationen. Hintergründe und Berechnungen sind nicht enthalten, weshalb die Schlussfolgerungen und Vorschläge nicht nachzuvollziehen sind.
- Folgende Anmerkungen, die letztlich Einfluss auf unsere satzungsgemäßen Aufgaben und finanziell sowie personell unterstützte Initiativen haben, sind zu dieser Studie zu stellen:
  - Welcher Öffnungsmechanismus bewirkt welche Sperrzeiten für den Fuß- und Radverkehr und den Schiffsverkehr?



- Die Öffnungszeiten für den Rad- und Fußverkehr und damit die Nutzungswiderstände sind unberechenbar, da auch Sonderöffnungszeiten und flexible Öffnungen der Brücke notwendig werden.
- Die jeweilige Dauer der Brückenöffnung ist nicht vorhersehbar, da diese neben dem technisch bedingten Zeitanteil stark von der Anzahl der durchfahrenden Wasserfahrzeuge abhängig ist.
- Diese Aspekte haben wiederum Einfluss auf die Begutachtung der in den anderen Gutachten verendeten Reisezeiten, die in diesem Punkt ohne Störquelle/ Verzögerung durch Brückenöffnung ermittelt wurden und somit fehlerhaft sind.
- Nachdem schon nachgewiesen wurde, dass die Grenze einer Fahrzeitverkürzung durch eine Brücke im Bereich Toitenwinkel (hier noch wenige Minuten) liegt, Dierkow jedoch nicht begünstigt ist, verschiebt sich diese Grenze durch unkalkulierbare Öffnungszeiten noch weiter nach Westen, was zu einer Reduzierung des für den Stadtteil Toitenwinkel angenommenen Fahrradfahrerpotentials führen wird.
- Für die Untersuchung wurde kein Anforderungskatalog, was der Öffnungsmechanismus leisten können muss (z.B. Geschwindigkeit, Absicherung, Personal, 24/7), zugrunde gelegt, wie auch schon keine Kriterien für die erforderliche Durchfahrthöhe definiert wurden. Insofern orientiert sich auch diese Trassenstudie allein an der Vorgabe, eine möglichst preiswerte Brücke zu planen. Abwägungen über Alternativen und Auswirkungen sind nicht erkenntlich.
- Interessant ist, dass im Jahr 2014 mit einer Kostenrange zwischen 7,0 und 7,5 Mio. € kalkuliert wurde. Mit dieser Aussage ist das Projekt Warnowbrücke der Bevölkerung und den Gremien vorgestellt und dann in den Folgejahren vorangetrieben worden.
- Die Studie zeigt, dass bereits in einem frühen Stadium der Planung ausschließlich eine Brückenvariante bevorzugt wurde. Dies bestärkt den Eindruck, dass auch die nachfolgenden Untersuchungen lediglich der Rechtfertigung dieses Ziels, aber nicht einem objektiven Variantenvergleich dienen sollten.

## **Zu U 20.5 Maritimes Zentrum Stadthafen**

S. 6: „Generell sollte in die Überlegungen einfließen, bei einer Brücke eine Mindestdurchfahrthöhe (10-12 m) zu gewährleisten, um ständige Nutzungen z.B. der Blauen Flotte sicher zu stellen.“

- Diese Aussage wurde wiederholt gegenüber den zu Informationsveranstaltungen (nicht Beteiligungen) eingeladenen Vertretern der Segelvereine getätigt.
- Im Verlaufe der Planungen wurde ohne weitere Konsultationen die Durchfahrthöhe auf 8 m festgelegt.
- Damit wäre es nicht einmal dem Rostocker Team der 1. SegelBundesliga möglich gewesen, ihr Training auf der östlichen Warnow durchzuführen.
- Erst nach einem Protest auf einer online-Veranstaltung der IG Segeln, wo Vertreter der Buga die Planungsstände vorstellten, wurde die Durchfahrthöhe aufgrund der Masthöhe des Bootes der 1. SegelBundesliga auf 8,5 m angehoben.
- Eine Definition von Mindestanforderungen aufgrund der vorhandenen Flotte und Festlegung der Durchfahrthöhe anhand eines z.B. prozentualen Schlüssels hat nicht stattgefunden.
- Die Empfehlungen dieses Gutachtens sind zwar öffentlich genutzt und kommuniziert worden, wurden jedoch nicht umgesetzt. Es scheint, als wenn z.B. die Anforderungen für eine barrierefreie Unterquerung des Brückenbauwerks beliebig austauschbar sein und im Planungsverlauf nur den erwarteten Widersprüchen angepasst wurden.



## Zu U20 6 Potenzialanalyse zum Radverkehr der Warnowbrücke

S. 16, Reisezeitvergleich:

- Bei der Betrachtung des in Tab. 1 dargestellten Reisezeitvergleichs zeigen sich erhebliche Widersprüche, die Angaben sind schlichtweg falsch.
- So wird beispielsweise angegeben, dass die Reisezeit für Dierkow Ost und Dierkow West sich um jeweils ca. 1,5 Minuten verringern wird. Das ist nicht korrekt. Sowohl von Dierkow Ost als auch von Dierkow West sind die Entfernungen in die s.g. Stadtmitte über die Warnowbrücke länger als bei der Nutzung der bestehenden Trasse. Bezieht man die Greifenbrücke und die innerhalb der Gebiete Dierkow Ost und Dierkow West seit langem angelegten Abkürzungen mit in die Betrachtung ein, wird dies besonders deutlich.
- Für Toitenwinkel ist eine Fahrzeitverkürzung von über 7 Minuten angegeben worden. Der Wegevorteil über eine Warnowbrücke beträgt aber gerade einmal 850 m (ohne Greifenbrücke) bzw. 550 m (mit Greifenbrücke). Bei einer Geschwindigkeit von 15 km/h beträgt der Vorteil also nur 3,4 bzw. 2,2 Minuten.
- In diese Betrachtung ist noch nicht einbezogen worden, dass die Überwindung einer zusätzlichen Steigung die Attraktivität einer Verbindung senkt und die mittlere Geschwindigkeit auf der Brücke für die meisten Nutzer unter den als Mittelwert angegebenen 15 km/h liegen wird.
- Die verwendeten Datengrundlagen und die Modellergebnisse sind im Gutachten nicht enthalten. Bevölkerungszahlen an den Quellen und Senken, die für die Berechnung des Aufkommens unterstellt wurden, sind nicht ersichtlich.
- Die Vorteile der Warnowbrücke gegenüber der Nutzung der bestehenden Fährverbindung sind für die Einwohner Gehlsdorfs zwar behauptet, aber nicht nachgewiesen worden.
- Es ist allein die radverkehrliche Wirkung einer Brücke untersucht worden. Die radfördernde Wirkung eines Tunnels oder einer Fährverbindungen wurden nicht untersucht. Aussagen zu deren Wirksamkeit, wie sie in der Variantenuntersuchung zur Bewertung herangezogen wurden, sind daher nicht belegt. Die Angabe der Reisezeiten ist fehlerhaft. Die in diesem Dokument vorgehenden Einwände sind im Gutachten zu berücksichtigen und die erwartete Nutzerkapazität entsprechend anzupassen.

## Zu U 20.7: Rahmenkonzept WarnowRund

S. 8, Radfernweg Berlin – Kopenhagen:

- „...wird der Radfernweg zum Neuen Markt geführt und von dort über die Grubenstraße zum Stadthafen, wo er auf das WarnowRund trifft. Nach der Warnowbrücke zweigt dieser Arm dann östlich auf das WarnowRund ab und führt erst vor dem Warnowquartier wieder auf die alte Trasse am Dierkower Damm.“
  - Diese Aussage bedeutet, dass der Radfernweg gegenüber dem IST (Dierkower Damm) aus touristischen Gründen eher verlängert, als verkürzt werden soll.
  - Hieraus ergibt sich, dass es kein natürlich ansteigendes zusätzliches Nutzerpotenzial für die Warnowbrücke gibt. Eventuell in die Ermittlung der täglich 2.200 Radfahrenden eingeflossene Anteile in der Potenzialanalyse zum Radverkehr sind daher fehlerhaft. Zudem wird darauf verwiesen, dass bspw. Im Jahr 2019 weniger als 170 dezidierte Fahrradtickets auf der Fährverbindung Rostock – Gedser v.v. verkauft wurden.
- „Die Warnowbrücke schafft über den nördlichen Abschnitt des WarnowRunds bis zum Anschluss an die Hinrichsdorfer Straße auch eine neue attraktive Verbindung von Dierkow und Toitenwinkel zur KTV, zur westlichen Stadtmitte und in die Südstadt. Die Verbindung ist etwa 250 Meter kürzer als der Radschnellweg am Dierkower Damm und ampelfrei. Von Dierkow





Neu und Dierkow Ost bietet sich dagegen die Nutzung des östlichen und südlichen Abschnitts des WarnowRunds an, um in die Stadtmitte zu kommen“

- Hieraus geht hervor, dass die oft herangezogene Behauptung, eine Warnowbrücke bedeute eine deutliche Verkürzung der Reisezeit von Dierkow bis Gehlsdorf, falsch ist. Selbst für den bevorteilten Bereich Toitenwinkel werden lediglich 250 m als Streckenersparnis ausgewiesen.
- Mit dieser vernachlässigbaren Verbesserung für einen lediglich kleinen Anteil der öffentlich adressierten Nutznießer lässt sich die erhebliche Zunahme des Fahrradanteils nicht begründen.
- Hat man, von Norden oder Nordosten kommend, den Dierkower Damm überfahren, gibt es auf dem bisherigen Weg in die Stadt genau eine Ampel mehr (Holzhalbinsel), als bei Fahrt über die Brücke.
- Überquert man die L 22 an der Holzhalbinsel Richtung Bahnhof oder Neuer Markt, ist die Anzahl der Ampeln gleich denen bei Nutzung der Brücke.
- Weiter wird ausgeführt: „Wenn der Geh- und Radweg ... gut ... an das WarnowRund angebunden wird, ergibt sich eine kurze Verbindung über die Greifenbrücke und die Holzhalbinsel zur östlichen Altstadt bzw. Warnowstraße. Diese Verbindung ist etwa 150 Meter kürzer als der Radschnellweg am Dierkower Damm und ampelfrei. Es ist daher wichtig, dass der Radschnellweg eine hohe Qualität bekommt und Anziehungskraft entwickelt, damit das WarnowRund nicht durch schnellen Alltagsradverkehr überlastet wird.“
  - Daraus ergibt sich, dass der Wegevorteil für den Ortsteil Toitenwinkel auf 100 m schmilzt, wenn man eine minimalinvasive Lösung wie die Greifenbrücke installiert.
  - Es ist allgemein anerkannt, dass die Bereitschaft zum Umstieg auf alternative Verkehrsträger erst ab einer Zeitersparnis von 5 Minuten signifikant ansteigt. Das ist hier ganz offensichtlich nicht der Fall.
- Die allen Ortsteilen nordöstlich und nördlich der Warnow zugeschriebenen Weg- und Zeitverkürzungen sind nicht existent. Lediglich für Teile Gehlsdorfs, die dicht am Brückenfuß liegen, besteht ein nennenswerter Vorteil, der zum Umstieg auf das Fahrrad führen kann. Diese Tatsachen sind in den Untersuchungen zum Potenzial des Radverkehrs (U 20.6), in der Variantenbewertung (U 20.3) und im Erläuterungsbericht zu berücksichtigen.

## **Zu 20.8, Konzeptstudie Brückenschlag Warnow-Rund:**

S.6, Durchfahrtshöhe:

- „Nach Rücksprache mit ansässigen Wassersportvereinen erscheint eine Maximierung der ständig befahrbaren Durchfahrtshöhe auf mehr als 10 m sinnvoll.“
  - Diese Randbedingung wurde den geladenen Vertretern der Wassersportvereine mit der Vorgabe einer Durchfahrtshöhe von 10 – 12 m mitgeteilt. Eine Rücksprache in Form einer Abstimmung oder Diskussion hat unseres Wissens nicht stattgefunden. Im weiteren Verlauf der Planungen wurde diese Zusage ohne weitere Kommunikation reduziert.
  - Es ist festzuhalten, dass seitens des Vorhabenträgers keine Definition eines Anteils der Schifffahrt definiert wurde, der die Brücke barrierefrei passieren soll. Weder hat eine Aufnahme der Höhe der Bestandsflotte stattgefunden, noch wurden Untersuchungen des Nutzungsverhaltens im Bereich östlich der Brückentrasse vorgenommen. Insofern stellt die jetzt vorgesehene Durchfahrtshöhe von 8,5 m eine rein willkürlich gewählte Größe dar, deren Auswirkungen unbekannt sind. Hilfsweise wäre möglich gewesen, die Betroffenheiten der Schifffahrt mit einer fundierten



- Untersuchung zu ihrem Querungsverhalten und darauf angepassten Brückenöffnungszeiten zu minimieren. Auch dies ist nicht erfolgt.
- Es wird an anderer Stelle vage von bis zu vier oder in der Saison auch mehr Brückenöffnungen ausgegangen. Eine Festlegung auf verbindliche Mechanismen unterbleibt. Sonderöffnungszeiten werden lediglich für die HanseSail in Aussicht gestellt, nicht aber für andere Interessen. Das ist nicht hinnehmbar. Wenn derart gravierende Eingriffe in die Leichtigkeit der Schifffahrt vorgenommen werden, sind Auswirkungen und Lösungsansätze zwingend und verbindlich im Planfeststellungsbeschluss festzusetzen.
  - Beispiele für viel weitreichendere Öffnungsszenarien sind sowohl in der näheren (Greifswald) als auch in der weiteren (Nykøbing, Guldborg, Kopenhagen) Umgebung zu finden. Die zahlreichen neuen Brücken in Kopenhagen öffnen beispielsweise an 7 Tagen je Woche stündlich auf Anforderung eines einzelnen Fahrzeugs.
  - Die erwähnten „Rücksprachen“ haben nicht oder evtl. nur mit einem eingeschränkten Kreis von Nutzern stattgefunden. Lange wurde der Eindruck erweckt, dass die feste Durchfahrtshöhe zwischen 10 und 12 m betragen wird. Eine Reduzierung dieser Zusagen erfolgte völlig intransparent, wie beispielsweise auch die Inaussichtstellung von einigen täglichen Öffnungszeiten anstelle von verbindlich festgelegten Mindeststandards und Verfahrensregeln. Die Beteiligung „der Wassersportler“ zur Festlegung einer verträglichen Durchfahrtshöhe ist nachzuholen, die Planfeststellungsbegehrende ist anstelle der Angabe von weichen und nicht belastbaren Möglichkeiten zu verbindlichen Erklärungen zu verpflichten.