

# 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 Mantau  
E-Mail: [jan.mantau@mycr.de](mailto:jan.mantau@mycr.de)  
Telefon: 0178 37 66 450

Rostock, 10.11.2024

---

## Planfeststellung für den Neubau der Warnowbrücke in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock - Einbringung von Einwänden gegen die Änderungen und Ergänzungen zur Planung des Neubaus der Warnowbrücke

---

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ihr zweites Schreiben zur Nachanhörung haben wir am 26.10.2024 erhalten. Das ursprüngliche Schreiben ist weiterhin verschollen.

In diesem Zusammenhang möchten wir Sie darauf aufmerksam machen, dass uns inzwischen fünf weitere Personen bzw. Vereine bekannt sind, die in der ersten Anhörungsphase involviert waren und kein Einladungsschreiben für die laufende Nachanhörung erhalten haben. Dieser Personenkreis ist praktisch durch die gewählte Form der Nachanhörung vom laufenden Verfahren ausgeschlossen. Des Weiteren haben zahlreiche Personen auf Grund der Ferienzeit die zur Verfügung gestellten mehr als 1000 Änderungen in den alten Dokumenten und 18 neuen Dokumente in einer Nacht- und Nebelaktion hinsichtlich einer möglichen Relevanz sichten müssen.

Nach Durchsicht der Unterlagen räumt die Vorhabenträgerin erstmalig ein, dass der Regattabetrieb östlich der Brücke für Segler nicht mehr möglich ist und der Trainingsbetrieb für die Kinder- und Jugendgruppen nur noch eingeschränkt erfolgen kann. Mögliche Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Segelsports in der Dierkower Bucht sind im Regelverzeichnis, das alle Aktivitäten im Rahmen dieses Bauvorhabens detailliert beschreibt, nicht enthalten (z.B. Einrichtung einer provisorischen Einsatzstelle für die Jugendgruppen während der Bauphase). Des Weiteren hatten wir auf die gravierende Gefährdung der Sicherheit insbesondere der jüngsten Sportler hingewiesen, die sich durch die Kennzeichnung der festen Durchfahrt als Fahrwasser ergeben. Die Forderung der Anbringung von Seezeichen an beiden Brückendurchfahrten ist - entgegen der während der durch uns initiierten Workshops erzielten Einigung - weiter in den Unterlagen enthalten. Wir mussten somit feststellen, dass keine der erarbeiteten Alternativlösungen in den Detailunterlagen berücksichtigt wurden. Damit werden die Ergebnisse der Workshops mit der Vorhabenträgerin und den betroffenen Ämtern komplett in Frage gestellt.

Zusätzlich wenden wir ein, dass durch die erhebliche Anzahl zusätzlicher Radfahrten über die Straße Uferpromenade ein Gefährdungspotenzial im Bereich der Übergänge von den



landseitigen Anlagen der Segelvereinen zu deren Wassergrundstücken besteht. Dies ist bisher nicht betrachtet worden. Durch geeignete Maßnahmen ist diese Gefährdung auszuschließen.

Lediglich auf den Übersichtsplänen ist eine Maßnahme berücksichtigt: die Nichtausweisung des Fahrwassers im Bereich der festen Brückendurchfahrt. Alle anderen betroffenen Dokumente fordern diese Seezeichen explizit.

Es scheint so, dass sich die verschiedenen Beteiligten während der Erarbeitung der Unterlagen und der Abstimmung mit Betroffenen untereinander nicht abgestimmt haben und die nun vorliegende Unterlage einen unvollständigen Zwischenstand darstellt. Sie ist in diesem Stand jedenfalls nicht planfeststellungswürdig. Der Eindruck wird dadurch verstärkt, dass die Vorhabenträgerin es offensichtlich nicht einmal für notwendig hielt, das zentrale Dokument, die Vorhabenbeschreibung, auf inhaltliche und redaktionelle Konsistenz bezüglich der Änderungen und Einfügungen zu prüfen. Gegenüber den Einwänden ist eine ebenso laxe Herangehensweise hingegen nicht zu erkennen.

Auch die, in den von uns mit der Senatorin S4, Vertretern der Vorhabenträgerin und den betroffenen Stadtämtern im Frühjahr 2024 initiierten Workshops, mühevoll erarbeiteten minimalen Anforderungen an die Aufrechterhaltung des Trainings- und Regattabetriebes in der Dierkower Bucht während und nach der Errichtung des Brückenbauwerkes wurde in keinem Dokument dieser Planfeststellungsunterlage berücksichtigt.

Zu den uns zugänglichen Planänderungen und Ergänzungen wenden wir folgendes ein:

## **1) Einwendungen gegen das verwendete Verfahren:**

- a. Fast zwei Jahre nach dem letzten Kontakt (Übersendung des Protokolls mit der Ankündigung, dass zugesagte Dokumente nachgesendet werden) werden ohne jede Vorankündigung 32 geänderte und 18 neue Dokumente zur Verfügung gestellt, die innerhalb einer Frist von 14 Tagen durchzusehen und zu beurteilen sind. Allein wegen des Umfangs der Unterlagen ist diese Frist nicht angemessen. Hinzu kommt, dass die 14-Tages-Frist offenbar ganz bewusst in die Zeit der Herbstferien und nachfolgend einer Woche mit Feiertag und Brückentag gelegt wurde, um die Anzahl fundierter weiterer Einwendungen zu reduzieren. Die Gesetzeslage lässt andere Möglichkeiten und Ermessensspielräume zu, deren Nicht-Gebrauch hier zu Lasten von uns als Einwändern erfolgt und einer ausreichenden Berücksichtigung unserer Belange entgegensteht bzw. diese verhindern soll. Wir gehen davon aus, dass eine Bearbeitungsfrist von 14 Tagen angesichts des Umfangs der Änderungen und Ergänzungen (s.o.) nicht angemessen ist.
- b. Das Protokoll zu unseren Erörterungsterminen vom 12.05.2022 und 16.05.2022 wurde uns im Januar 2023 zugesandt, jedoch immer noch ohne die zugesagten weiteren Unterlagen. Wir haben nach kurzer Durchsicht und durch Vergleich mit unserem Gedächtnisprotokoll feststellen müssen, dass das Protokoll diverse Fehler enthält (es wurde frei mitprotokolliert, eine Verlesung und Genehmigung des Inhalts erfolgte nicht). Uns wurde zugesichert, dass wir Änderungsverlangen zum Protokoll so lange einreichen können, bis alle zugesagten Dokumente zur Verfügung gestellt wurden. Eine Fristsetzung erfolgte nicht. Die Anhörungsbehörde erklärte nunmehr, dass die Übergabe mit den jetzt zur Verfügung gestellten Dokumenten erfolgt sei. Wir gehen davon aus, dass die Frist zur Protokollberichtigung unabhängig von der jetzt gesetzten 14-Tages-Frist für die Einwände ist, und werden diesen Punkt nach Reaktion auf die Änderungen bearbeiten. Bis dahin untersagen wir erneut die Weitergabe und Verwendung des fehlerhaften Protokolls an die Planfeststellungsbehörde.



- c. Es sind zahlreiche neue Dokumente hinzugefügt worden. Da das Verfahren der Nachanhörung in dieser Form gewählt wurde, wird die breite Öffentlichkeit hier von einer weiteren Beteiligung ausgeschlossen. Eventuell durch die neuen Unterlagen neu entstandene oder erkannte Betroffenheiten in einem erweiterten Personenkreis werden anscheinend nach Gutdünken der Vorhabensträgerin negiert. Wir fordern eine neue Auslegung für alle Bürger mit anschließender Einwendungsfrist.
- d. Ebenso nach Gutdünken der Anhörungsbehörde wurden Einwender bewusst von der Nachanhörung ausgeschlossen. Die Anhörungsbehörde legt eigenmächtig fest, ob deren Betroffenheiten durch die Änderungen oder neue Dokumente berührt werden, und schreibt diese dann gar nicht erst an.
- e. Erst auf Antrag wurde Einzeleinwender und auch uns als Verein eine Fristverlängerung gewährt. Soweit uns bekannt, ist diese Fristverlängerung nicht generell für alle Einwender erfolgt, diese sind auch nicht informiert worden. Hierdurch ergibt sich eine erhebliche Ungleichbehandlung und Benachteiligung. Alle Berechtigten sind zu informieren, ihnen ist die gleiche Frist einzuräumen, wie sie anderen auf Antrag gewährt wurde.
- f. Uns ist bekannt, dass mindestens fünf weitere Einwender (nicht in der Kategorie zu d) keine Benachrichtigung zur Nachanhörung erhalten haben. Da es unwahrscheinlich ist, dass in solchem Umfang Behördenpost an verschiedene Postzustellbezirke verloren geht, liegt hier offensichtlich ein systemischer Fehler vor. Es ist nicht gesichert, dass nicht auch die Schreiben an weitere Einwender verloren gegangen sind. Diese würden dann, wenn sie nicht von anderen informiert wurden und sich selbst um die Informationen bemüht haben, vom Beteiligungsverfahren ausgeschlossen sein. Es ist durch die Anhörungsbehörde aktiv zu klären, ob dies der Fall ist, womit auch hierdurch ein Verfahrensfehler vorliegen würde. Eine Antwort auf unseren diesbezüglichen Hinweis (eMail an Anhörungsbehörde vom 23.10.2024) steht weiterhin aus.
- g. Die Fristverlängerung seitens der Anhörungsbehörde der Stadt bezieht sich auf den Zeitraum der Entgegennahme von Einwendungen gegenüber der HRO. Es ist nicht klar, inwieweit die gesetzten Fristen für die Berücksichtigung der vorgebrachten Einwendungen zu den Änderungen bei der Einlegung weiterer Rechtsmittel verbindlich sind. Mehrfache diesbezügliche Anfragen bei der Anhörungsbehörde und der Planfeststellungsbehörde blieben bisher unbeantwortet. Stellt sich heraus, dass die Berücksichtigung der Einwendungen in weiteren Rechtsverfahren bei Ausnutzung der Fristverlängerung verloren geht, so stellt dies ohne entsprechende Belehrung einen Verfahrensfehler dar. Dieser muss durch erneute Auslegung/Einwendungsfrist geheilt werden.
- h. Das Vorhaben ist UVP-pflichtig. Der entsprechenden Gesetzgebung folgend ist die gewährte Frist von 14 Tagen allein schon aufgrund des Umfangs der Unterlagen unangemessen. Auch aus diesem Grund ist das gewählte Verfahren rechtswidrig.
- i. Maßgeblich für das eigentliche Anhörungsverfahren sind das VwVfG–MV und das UVPG. Bereits danach sind unsere Einwendungen mangelhaft von der Anhörungsbehörde behandelt worden. Es gibt kein abgestimmtes Protokoll unserer Erörterungstermine (Zeit genug wäre gewesen), das Ergebnis der Einwendungsprüfung ist unbekannt. Die Investitionskosten sind nicht neu ermittelt worden, die Sicherung der Finanzierung ist nicht dargelegt, die Folgekostenabschätzung, als spezielle Inhaltsvorschrift, ist nicht geregelt.

Wir fordern hiermit schon aus verfahrenstechnischen Gründen eine Neuauslage der Unterlagen und damit einhergehend eine Neuauflage des Planfeststellungsverfahrens zum Vorhaben Neue Warnowbrücke.

## 2) Inhaltliche Einwendungen



**Nach Durchsicht der Unterlagen bleiben sämtliche bereits getätigten Einwendungen vollumfänglich bestehen.**

Im Schreiben zur Anhörung wurde mitgeteilt, dass lediglich zu sechs Punkten unserer Einwendungen Änderungen vorgenommen oder neue Dokumente hinzugefügt wurden. Das ist irreführend und schlichtweg falsch.

Nachfolgend aufgeführt werden Ergänzungen/Präzisierungen sowie Einwendungen zu den neu hinzugefügten Dokumenten, die unsere Bedenken, die insbesondere im Zusammenhang mit der Ausübung unserer Vereinsarbeit zu sehen sind, untermauern. Wir orientieren uns dabei am Inhaltsverzeichnis (Inhaltsverzeichnis.pdf).

### **Inhaltliche Einwendungen / Inkonsistenz der Unterlagen**

Bei einer ganzheitlichen Betrachtung der Unterlagen wird ersichtlich, dass zahlreiche widersprüchliche, sich ausschließende oder schlicht nicht weitergeführte Aussagen oder Maßnahmen genannt werden. So gibt es z.B. Diskrepanzen zwischen Erläuterungsbericht, Übersichtplänen, UVP und Regelungsverzeichnis. Wir werden an den entsprechenden Stellen dazu ausführen.

#### **a) Teil A – Vorhabensbeschreibung, Unterlage 1**

Allgemein kann festgestellt werden, dass die Vorhabenträgerin die zusätzliche Planungsphase nicht genutzt hat, um die dargestellte Notwendigkeit des Brückenneubaus mit belastbaren Fakten zu hinterlegen. Berücksichtigte Änderungen auf vorgebrachte Einwendungen sind oberflächlich oder nicht eingearbeitet. Dadurch wird es dem Einwender erschwert, die tatsächlichen Auswirkungen der Planung auf seine Belange zu erkennen.

Die Bewertung der Auswahl der Brücke als Querung über die Warnow beruht nach wie vor auf subjektiven Behauptungen.

Die Vorhabenträgerin bemüht sich in diesem Dokument redlich, die Notwendigkeit der geplanten Brücke nach Wegfall der "BUGA - Planungsnotwendigkeit" darzustellen. Dazu werden mittlerweile veraltete Bewertungspunkte herangezogen, deren Grundlagen durch neue Vorschriften und Handlungsempfehlungen überholt wurden.

Eine Wichtung der einzelnen Bewertungspunkte erfolgt nicht. Dadurch wird der unwirtschaftlichen, die Umwelt und den Vereinssport am meisten beeinflussenden Variante der Vorzug gegeben.

#### **i) Anlage 2E - Tabelle Linienfindung – final**

- (1) Die Kriterien und Wertungspunkte für „Anbindung an bestehende Fuß- und Radwegeverbindungen“ sind nicht nachvollziehbar. Es wird immer noch Dierkow als Quelle/Ziel genannt, obwohl sich durch keine der Brückenlagen ein Wegevorteil ergibt. Eine negative Bewertung von 50 m (Linie 3) zusätzlicher Entfernung zum Radwegenetz ist irrelevant. Es wird fehlerhaft unterstellt, dass für die Mehrheit der Nutzer Quelle/Ziel das Stadtzentrum ist, dass die Schnickmannstraße eine vorteilhafte Anbindung ist und traditionelle Wegebeziehungen nicht fortgesetzt werden. Das setzt sich in „Verlagerung von Verkehrsströmen“ fort. Vergleich Linie



- 3 / Linie 4, optimaler Anbindepunkt und kürzester Weg für Linie 4 wird angezweifelt, kann widerlegt werden.
- (2) Die Bewertung des Punktes „Einschränkungen der Segelreviere für Kinder- und Jugendsport / Einschränkungen der Ruder-Regattastrecke“ ist fehlerhaft aus Sicht des Segelsports. Das s.g. Segelstadion ist, mehrfach nachgewiesen, nicht als Vergleichsmaßstab für eine geeignete und schon gar nicht gleichwertige Fläche zulässig, der Punkt ist zu streichen. Die Aussage „Dierkower Bucht im Randbereich punktuell durch Pfeiler eingeschränkt“ stellt eine unzulässige Verharmlosung und unzulässig vorteilhafte Bewertung der Linie 4 dar. Das wurde bereits mehrfach, auch durch eigene Gutachten der HRO, belegt und ist zu streichen/neu zu bewerten.
  - (3) „Schutzgut Luft / lokales Klima / CO<sub>2</sub> Bilanz“ Die Lebenszyklusemissionen sind fehlerhaft ermittelt. Das Verfahren nach Motschall & Bergmann wird im Rahmen der BVWP verwendet und benennt die 12,6 kg/m<sup>2</sup> als einen Aufschlag für Brücken, nicht als Gesamtbetrag für den Streckenabschnitt. Richtig angewendet ist das Verfahren zum Vergleich bei vorgelagerten Trassenstudien zulässig. Keinesfalls ist es als korrekte Ermittlung der Lebenszyklusemissionen eines konkreten Bauwerks zu verwenden. Hier ist eine konkrete LCA anhand der zweifellos vorliegenden echten Materialmengen (aus der Planung der Brücke) inklusive des Aufschlags für Bauen über dem Wasser zu verwenden. Weiterhin sind auch die Anbindepunkte (Widerlager) der Brücke inklusive der notwendigen Arbeiten zur Einbindung in das bestehende Wegenetz vollständig in die Betrachtung mit einzubeziehen. Sollte der ermittelte co<sub>2</sub>-Betrag in den weiteren Dokumenten als Argument für die mögliche co<sub>2</sub>-Einsparung durch den Bau der Warnowbrücke herangezogen worden sein, so ist dies fehlerhaft und entspricht nicht dem Stand von Wissenschaft und Technik. Die Bewertung der THG-Emissionen durch Umstieg auf Fahrrad/Fußgänger ist fehlerhaft. Je näher die Linie am Zentrum Gehlsdorfs und je näher am Übergang von Stadtmitte zur KTV, umso höher die Wahrscheinlichkeit eines Umstiegs. Die Wertung ist falsch.
  - (4) Der Punkt „Gründungsmöglichkeiten am Widerlager Süd“ beschreibt die Schwierigkeiten, die bei der Einbindung des Brückenbauwerks in die bestehende Substanz auf der Seite des Stadthafens erwartet werden. Faktisch handelt es sich jedoch nur um das Auflager für den Übergang vom südlichen Gründungselement des Klappmechanismus zur bestehenden Kaikonstruktion im Stadthafen. Es sind weder Längskräfte aus der Brückenkonstruktion noch große Lasten aus dem beweglichen Brückenteil zu berücksichtigen, da diese statisch unabhängig inmitten des Fahrwassers errichtet werden. Die Konstruktionsunterlagen der Bestandsbauwerke sind vorhanden, eine Lösung zur Einbindung in diese ist problemlos zu erarbeiten. Aus diesem Grund wird die im Vergleich zu den Linien 4 und 5 extrem schlechte Bewertung der Linien 1 – 3 angezweifelt.
- ii) U01D\_Erläuterungsbericht**
- (1) S. 9: Es wird weiterhin behauptet: „Die Nutzung der Brücke kann ggf. unwesentlich länger dauern, sofern zum Zeitpunkt der Querung Schiffe passieren müssen.“ Diese Aussage ist irreführend. Wenn Schiffe passieren, verlängert sich die Nutzung der Brücke (sprich Wartezeit) um ein Vielfaches gegenüber allen anderen Querungsvarianten und sogar gegenüber der Nutzung des derzeitigen Wegs östlich um die Warnow herum.
  - (2) S. 10, Abbildung 5, Variantenvergleich: Der Variantenvergleich ist, wie bereits in der ursprünglichen Version, stark fehlerhaft, wenn nicht sogar methodisch und wissenschaftlich unzulänglich. Ausführlich bei Betrachtung des Dokuments 20.3.
  - (3) S. 13, Pkt. 2.2: Die Unzulänglichkeiten bei der co<sub>2</sub>-Betrachtung wurden bereits zuvor beschrieben und setzen sich hier fort. Dass eine längere Brücke höhere co<sub>2</sub>-Emissionen hervorruft, ist nicht verwunderlich. Eine Überschlagsrechnung nach BVWP zum Vergleich mit den einzusparenden Emissionen des Pkw-Verkehrs heranzuziehen ist jedoch nicht zulässig. Auf S. 16 wird aber behauptet, es hätte





ein Vergleich der co2-Bilanz zwischen den Lebenszyklusemissionen einer Brücke und den THG-Emissionen des Verkehrs stattgefunden. Dies wird erneut als fachlich falsch bestritten.

- (4) S. 18, Pkt. 2.5: Die Betriebszeiten der bestehenden Fährverbindung sind unvollständig wiedergegeben, es hat inzwischen eine Ausweitung des Fahrplans stattgefunden.
- (5) S. 25, Pkt. 2.5.3: Es wird angeführt, dass durch die Warnowbrücke eine Entlastung der Petribrücke und ein positiver Einfluss auf die Verkehrssicherheit erreicht wird. Nicht erwähnt wird, dass dies auch durch alle anderen Querungsvarianten und, mit wesentlich geringeren Auswirkungen, durch den Bau der Greifenbrücke erreichbar ist. Der Punkt ist zu ergänzen.
- (6) S. 25, Pkt. 2.6: Der Nachweis, dass eine neue Warnowbrücke wirklich zum Klimaschutz beiträgt, fehlt auch hier. Der Punkt ist um einen LCA-Vergleich zu ergänzen oder zu streichen.
- (7) S. 26, Pkt. 2.7: Es wird angeführt, dass in Pkt. 2.5 eine Beschreibung der witterungsabhängigen Nutzung einer Fährverbindung stattgefunden hat. Dies ist nicht der Fall. Auch die erneute Aussage, dass eine Brücke vollständig witterungsabhängig und kostenlos nutzbar ist, eine Fähre hingegen nicht, ist fehlerhaft.
- (8) S. 27: Die Abbildung 15 beruht auf dem PTV-Gutachten U 20.6., welches als nicht geändert gekennzeichnet ist. Damit bestehen die nachgewiesenen Unzulänglichkeiten fort. Dies sind u.a. die Annahme falscher Reisezeiten, falscher begünstigter Quell- und Zielgebiete (u.a. Dierkow) und daraus resultierend falsche Resultate der Prognose. Nachfolgend sind auch die weiteren Abbildungen und Schlussfolgerungen fehlerhaft.
- (9) S. 29: Der durchschnittliche co2-Ausstoß von Pkw wird mit 130 g/km angegeben. Dieser Flottengrenzwert galt für das Jahr 2015! Inzwischen wurde er auf 95g/km reduziert, weitere Absenkungen während der Lebenszeit der Brücke sind bereits verankert. In U19\_3D ist abweichend vom Erläuterungsbericht ein Wert von 115 g/km angegeben, welcher ebenfalls noch nicht die zukünftigen Grenzwerte repräsentiert. Die Berechnung der theoretischen Einsparmöglichkeit durch die Nutzung der Brücke ist fehlerhaft und anzupassen.
- (10) S.29: Die Zunahme um 1.300 Radfahrten/Tag und die Reisezeitersparnis von 155 h/Tag wurden gestrichen, ohne das Gutachten anzupassen. Das Ergebnis bzw. die Schlussfolgerungen bleiben aber gleich. Das ist nicht nachvollziehbar.
- (11) S. 44, Pkt. 3.3.3: Wesentliche Elemente denkmalpflegerischer Belange wurden gestrichen. Haben sich die Anforderungen hieran im Laufe des Planungszeitraums verringert? Bitte Klärung herbeiführen.
- (12) S. 56, Pkt. 4.1.1: Es ist unklar, wo die Polleranlage in der Straße Uferpromenade errichtet und wo die Einfahrt zum See- und Segelsportverein erfolgen soll. Ist dies in östlicher Fortsetzung vom Mecklenburgischen Yachtclub aus, also zwischen dem MYCR und dem Fährhaus geplant, so ergeben sich folgende Probleme: Die Uferpromenade wird hier zur Sackgasse. Falschfahrer können nicht wenden und werden rückwärts den schmalen Weg bis zur Freifläche zwischen Clubhaus und Bootshalle des MYCR zurücklegen. Nutzer, die das Gelände des SSV erreichen wollen, fahren nun zusätzlich zum bereits bestehenden Verkehr über die Uferpromenade. Die bereits angezeigten Sicherheits- und Kapazitätsbedenken verschärfen sich hierdurch. Eine Durchfahrtsberechtigung muss ebenso für Yacht- und Materialtransporte der Segelvereine sowie große Mobilkräne gegeben sein. Die Regelung zur Erlangung von Schließberechtigungen (Anlieger, auf Antrag) ist zu konkretisieren, die Nutzungsmöglichkeit auf Antrag ist durch ein Nutzungsrecht für die Anlieger zu ersetzen.
- (13) S 56, Pkt. 4.1.3: Erfolgt eine Abpollerung wie zuvor beschrieben, verringert sich die Verkehrssicherheit im Bereich Uferpromenade von der Gehlsheimer Straße bis hinter das Gelände des MYCR. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund der



- zahlreich mit Booten und Material querenden jugendlichen Sportler der anliegenden vier Vereine nicht akzeptabel.
- (14) S. 59, Pkt. 4.4.3: Die tiefliegende Bodenplatte in der Uferpromenade ist als zusätzliches Erfordernis in die Planungen aufgenommen worden. Es ist nicht ersichtlich, inwiefern sich hieraus zusätzliche Beeinträchtigungen, z.B. Erschütterungen für die Gebäude und Lärm für die Durchführung des Sportbetriebs ergeben. Diese Auswirkungen sind darzustellen und ggf. durch technische Maßnahmen so weit abzumildern, dass keine Schäden auftreten können. Ein Monitoring ist festzuschreiben.
  - (15) S. 62, Pkt. 4.6: Die ausgewiesene Einsatzstelle der Feuerwehr ist gegenwärtig vorrangig Einsatzstelle für Sicherheitsboote der Sportvereine. Sie muss auch während der Bauzeit für diese erreichbar bleiben. Die Schließberechtigungen sind auch für den Sportbetrieb durch eine ausreichende Anzahl dauerhaft ausgegebener Öffnungsberechtigungen festzuschreiben. Dies ist nur in U20\_14N beschrieben. Erläuterungsbericht und Regelungsverzeichnis sind dahingehend zu ergänzen.
  - (16) S. 71, Pkt. 4.11: Im Entsorgungskonzept für das Baggergut der Schwimmtiefenbaggerung ist dargestellt, dass Naßbaggermaßnahmen zur Errichtung der Pfeiler notwendig sind. In Unterlage 20.3 sind Baggerarbeiten aber ausschließlich für Szenario 3 unterstellt. Somit ist auch die Bewertung der Querungsvarianten fehlerhaft. Diese Unterlage ist dahingehend anzupassen.
  - (17) S. 71, Punkt 4.11: Der Punkt „Erschütterungen“ ist, wie zuvor angemerkt, um eine Betrachtung der zusätzlichen Bautätigkeiten zu ergänzen.
  - (18) S. 88, Pkt. 9.1: Die Vorbereitung der Bundesgartenschau ist irrelevant und als Begründung nichtzutreffend.
  - (19) S. 88, Pkt. 9.2: Es wird beschrieben, dass Baustoffe vorzugsweise über das öffentliche Straßennetz der Baustelle zugeführt werden. Die Nutzung der dafür ungeeigneten Straße Uferpromenade wird - entgegen der bisherigen Zusicherungen (Baustellenverkehr ausschließlich über Fährberg) - nicht explizit ausgeschlossen. Straßenquerschnitt und Sicherheitsanforderungen des Trainingsbetriebs der Vereine lassen eine derartige Nutzung für Baustellenverkehre nicht zu. Sie ist daher auszuschließen.
  - (20) S. 96, Pkt. 7.1: Eine aktuelle Kostenberechnung kann den Unterlagen nicht entnommen werden. Die eventuell noch unterstellte Kostenschätzung i.H.v. ca. 53 Mio. € ist in Anbetracht ihres Alters und der seitdem enormen Baukostensteigerungen nicht mehr verwendbar. Zusätzlich kommen weitere, aus den bisherigen Planungsänderungen und zusätzlichen Maßnahmen resultierenden Kosten hinzu. Das sind beispielsweise die zusätzlichen Tiefgründungen am nördlichen Wiederlager, die Verbesserung des Anfahrschutzes, die Vereinbarungen mit dem Rostocker Yachtclub und dem See- und Seesportverein, die bauzeitliche Zufahrt über den Durnbuschweg, die Festlegung der „Stephan Jantzen“ und sicherlich noch viele weitere kleinere und größere Notwendigkeiten. Ob die prozentuale Förderzusage des Bundes auch bei weiterer Kostensteigerung der Gesamtmaßnahme Bestand hat, ist nicht gesichert.
  - (21) S. 96, Pkt. 7: Die Folgekosten, deren Höhe und Absicherung sind nicht aufgeführt. Sowohl die Abschätzung der Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen als auch der Betriebs- und Personalkosten sowie des Rückbaus sind nicht ermittelt worden. Deren Absicherung im städtischen Haushalt ist nicht dargelegt worden.
  - (22) Die für die Zeit der Baumaßnahmen zugesagte Einrichtung eines Trainingsgeländes östlich der Baustelleneinrichtungsfläche fehlt sowohl im Erläuterungsbericht als auch im Regelungsverzeichnis. Dies ist nur in U20\_14N beschrieben. Hier fehlt wiederum, dass auch Umkleide- und Sanitäreinrichtungen erforderlich sind und zugesagt wurden. Beide Unterlagen sind dahingehend zu ergänzen.



## b) Teil B – Planteil

### i) U3 Übersichtslageplan

- (1) Die geplanten Polleranlagen fehlen.
- (2) Die Verlegung der Einsatzstelle der Feuerwehr (bereits zu Baubeginn) fehlt.
- (3) Die Einrichtung eines bauzeitlichen gesicherten Bootslagerplatzes, eines temporären mobilen Umkleide-, Sanitär und Lagerungsgebäudes und der Einsatzstelle für Sicherungs- und Begleitfahrzeuge fehlt.

### ii) U11\_Regelungsverzeichnis

- (1) Wir verstehen das Regelungsverzeichnis als Zusammenfassung und Auflistung aller Maßnahmen, die mit Errichtung des Bauwerks durch die Vorhabenträgerin durchzuführen sind. Insofern gehören alle in anderen Unterlagen erwähnten und mündlich oder schriftlich durch die Vorhabenträgerin zugesagten Maßnahmen zur Minderung der Auswirkungen auf unseren Vereinsbetrieb auch in dieses Verzeichnis.
- (2) Die einzelnen fehlenden Regelungen sind bei Behandlung der jeweiligen Unterlagen bereits aufgeführt worden, sie werden hier nicht erneut aufgelistet. Zusätzlich bemängeln wir nachfolgende Punkte:
- (3) S.5, Pkt. 1: „Beleuchtete Schifffahrtszeichen“ Diese sind u.a. im Plan U20\_1-1D-Lageplan gestrichen. Entsprechend unserer Einwendung zur Sicherheit der Sportler wurde uns während eines Workshops mit der Stadtverwaltung und Vertretern der Vorhabenträgerin versichert, dass es keine Kennzeichnung eines Fahrwassers geben wird. Die Forderung nach einer Beschilderung nach SeeSchStrO plus LED-Anzeige der aktuellen Durchfahrtshöhe (U20\_12) führt zur Schaffung eines Fahrwassers und damit zu den bemängelten Sicherheitseinschränkungen gerade für die jüngsten Segler. Es ist zu klären und festzuschreiben, welche Aussage in den Dokumenten richtig ist, um die Konsequenzen (u.a. das Sicherheitsrisiko und die Folgekosten) für den Jüngstensegelsport korrekt einschätzen zu können.
- (4) S. 14, Pkt. 10: Widersprüchliche Aussage zu U20\_14. Verlegung der Einsatzstelle Richtung Osten und Nutzung für Kinder- und Jugendsport ist nicht enthalten. Das gleiche trifft auf die Einrichtung eines temporären gesicherten Bootslagers für die Bauphase zu.

### iii) U12-WI-3-D\_Widmung / Einziehung

- (1) Der MYCR sowie die anderen Segelvereine sowie deren Gäste bei Veranstaltungen sind ebenfalls als Berechtigte, nicht als Ausnahmen aufzuführen. Eine Aufnahme dieser Berechtigung in den PlaFe-Beschluss ist vorzunehmen.

## c) Teil C- Untersuchungen, weitere Pläne und Skizzen

### i) U16-3-SK-3-N

- (1) Die Schleppkurvenberechnung ist lediglich für einen 120-t-Kran mit 4 Achsen vorgenommen worden. In der notwendigen Leistungsklasse gibt es ebenso Ausführungen mit 5 Achsen (z.B. LTM 1100-5.3), eine höhere Traglast kann ebenso notwendig sein (z.B. LTM 1160-5.2). Die Verfügbarkeit spezieller Geräte ist durch die Vereine nicht beeinflussbar. Außerdem ist es notwendig, die Krane mit angekoppeltem Anhänger für Gegengewichte zu betrachten.
- (2) In der Darstellung ist ebenfalls ein Gespann aus Pkw und Trailer ersichtlich. Nicht ersichtlich ist, ob auch eine Kombination aus Lkw-Zugmaschine + Sattelaufleger (z.B. für Transport von Pfählen für die Stegrekonstruktion) und Lkw-Zugmaschine + langem Anhänger (z.B. für Transport von Yachten von und zum Bootskran des MYCR/ROYC) geprüft und möglich ist. Diese sind aber essentiell für den wirtschaftlichen Betrieb des Krans und die Unterhaltung der Steganlagen der Vereine.
- (3) Wir fordern die Berücksichtigung der o.g. Fahrzeuge und den Nachweis der Befahrbarkeit der Anlage durch diese.

### ii) U16-4-1N





- (1) Die bauzeitliche Verkehrsführung zeigt, dass Pkw von/zum Gelände des SSV über die Uferpromenade geführt werden sollen. Dies erhöht das Verkehrsaufkommen entlang der Vereine an der Uferpromenade gegenüber dem Ist. Eine Wendemöglichkeit westlich der Brückenbaustelle ist nicht geplant, Falschfahrer müssen rückwärts zurücksetzen.
  - (2) Sowohl die Erhöhung des Verkehrsaufkommens als auch die gefährliche Rückwärtsfahrt an der Stelle, wo unsere jungen und jüngsten Sportler regelmäßig die Uferpromenade überqueren müssen, ist abzulehnen.
  - (3) Die Andienung der Baustelle über die Straße Uferpromenade ist im Plan nicht dargestellt. Im Erläuterungsbericht wurde diese aber auch nicht ausgeschlossen. Die Nutzung der Straße Uferpromenade durch baustellenbedingte Verkehre ist aus den zuvor genannten Gründen per PlaFe-Beschluss auszuschließen.
- iii) U17\_1\_Erschütterungsprognose**  
Die Unterlage ist nicht an die zusätzlich notwendigen Baumaßnahmen zur Herstellung tiefliegender Bodenplatten und zur Anpassung des Anfahrschutzes der Hauptpylone angepasst worden. Dies ist zu ergänzen.
- iv) U17\_2\_Baulärmimmissionen**  
Die Unterlage ist nicht an die zusätzlich notwendigen Baumaßnahmen zur Herstellung tiefliegender Bodenplatten und zur Anpassung des Anfahrschutzes der Hauptpylone angepasst worden. Dies ist zu ergänzen.
- v) U17\_3\_Schadstoffgutachten**  
Die Unterlage ist nicht an die zusätzlich notwendigen Baumaßnahmen zur Herstellung tiefliegender Bodenplatten angepasst worden. Dies ist zu ergänzen.
- vi) U 19.1.11-Klimaschutzfachbeitrag**
- (1) S. 5: Es wird § 13 Bundes-Klimaschutzgesetz zitiert. Hier heißt es in (2) auch: "Kommen mehrere Realisierungsmöglichkeiten in Frage, dann ist in Abwägung mit anderen relevanten Kriterien mit Bezug zum Ziel der jeweiligen Maßnahme solchen der Vorzug zu geben, mit denen das Ziel der Minderung von Treibhausgasemissionen über den gesamten Lebenszyklus der Maßnahme zu den geringsten Kosten erreicht werden kann. Mehraufwendungen sollen nicht außer Verhältnis zu ihrem Beitrag zur Treibhausgasemissionen stehen." Das bedeutet, dass die klimaverträglichste und kostengünstigste Maßnahme zu wählen ist.
  - (2) S. 7, Pkt. Szenario 2, Sektor Industrie: Der Emissionsfaktor für Brücken beträgt zusätzlich 12,6 kg/m<sup>2</sup>/a, die Grundannahme für die Strecke wurde nicht berücksichtigt.
  - (3) S. 7, Pkt. Szenario 3, Sektor Verkehr: Der Hinweis auf THG-Emissionen durch eine Fähre, falls diese mit Verbrennungsmotor angetrieben wird... ist unzulässig. Niemand hat behauptet, dass hier eine Fähre mit Verbrennungsmotor betrieben werden würde, die Antriebsenergie ist wie bei der bisherigen Fähre als co2-frei zu betrachten.
  - (4) S. 7, Pkt. Szenario 3, Sektor Industrie: Die Lebensdauer einer Fähre kann ohne Weiteres auf über 30 Jahre ausgelegt werden. Bau und Unterhalt verursachen ebenso Emissionen, wie der Bau und der Unterhalt einer Brücke. Eine Auswertung von Werten zu Lebenszyklusemissionen ist inzwischen möglich und Stand der Technik. Es ist richtig, dass das LCA von Fähren und Anlegern einen geringeren Wert als das LCA einer Brücke/eines Tunnels ergeben würde. Warum wurde nicht wenigstens eine LCA der Brücke angefertigt, wo doch die verwendeten Materialien bis ins Detail bekannt sind? Richtig ist, dass die Emissionen von Fähre + Anlegern um Größenordnungen geringer sind als die einer Brücke. Dies wird allerdings hier heruntergespielt und in der Variantenbewertung (U20.3) komplett negiert.
  - (5) S. 8, Pkt. 3.1: Da Klima nicht mit der kleinräumigen Situation vor Ort gleichzusetzen ist, ist die positive Auswirkung im Verkehrsnetz, allein auf Basis der co2-Einsparung unzulässig. Die positive Einschätzung beruht auf



fehlerhaften Annahmen. So ist a) die kurze Fahrzeit über die Brücke im Fall von regelmäßigen Öffnungen unzutreffend, b) die kostenlose Brückennutzung ein nicht zutreffendes Argument, da eine Fähre ebenfalls kostenlos (und zudem aufgrund geringerer Investitionskosten und Unterhaltskosten für die Stadtkasse kostengünstiger) angeboten werden kann, c) auch eine Fähre 24/7 betrieben werden kann und d) der Erlebnisfaktor einer Fähre mindestens so hoch wie der einer Brücke sein kann. Insbesondere bei täglichen Nutzern wird sich dieser Erlebnisfaktor vollständig zu Null ergeben. Für die in der Aufkommensstudie herangezogenen Nutzer des Fernradwegs und Besucher der Stadt wird angezweifelt, dass die Überquerung einer Brücke spektakulärer ist als eine Fährfahrt. Der Emissionsfaktor für Brücke und Tunnel ist wiederum falsch dargestellt worden. Im Ergebnis ist der Variantenvergleich nach Tab. 1. fehlerhaft und zu korrigieren.

- (6) S. 10, Pkt. 4: Der Vergleich der Linien im Sektor Verkehr ist fehlerhaft (siehe oben und Anmerkungen zu Anlage 2E - Tabelle Linienfindung - final). Gleiches gilt für Tab 3 hinsichtlich der absoluten Werte für die THG-Emissionen je m<sup>2</sup> und Jahr. Folglich ist auch die Tab. 4, Gesamtbewertung, fehlerhaft und zu korrigieren.
- (7) Für die nachfolgenden kleinräumigen Variantenvergleiche gelten die o.g. Fehler gleichlautend für jeden einzelnen Punkt.
- (8) S. 18, Pkt. 5.4: Die Einsparungen durch co<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrsnetz sind bezogen auf den Stand 2023 und berücksichtigen nicht die Entwicklung während der nächsten 100 Jahre entsprechend der angegebenen Lebensdauer einer Brücke.
- (9) S. 23, Pkt. 5.6: Die Verwendung einer Methodik, die auf Durchschnittswerten für in Deutschland beim Straßenbau eingesetzte Materialmengen abstellt, ist grob fahrlässig. Die Baumaßnahme Warnowbrücke entspricht keineswegs einem in Deutschland durchschnittlichen Bauwerk. Sowohl die Errichtung und der Rückbau vom Wasser aus, als auch die Ausrüstung mit einem beweglichen Klappenteil mit regelmäßigen Öffnungsvorgängen sind Sonderfälle, die durch die M&B-Methodik in keiner Weise abgebildet werden. Es wäre hingegen Stand der Technik, diese Emissionen am konkreten Beispiel zu berechnen. Auch die Behauptung, es stünde zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine weitere Berechnungsgrundlage zur Verfügung, ist fachlich falsch.
- (10) S. 25 ff.: Die weitere Betrachtung der nachfolgenden zusammenfassenden Erläuterungen erübrigt sich im Hinblick auf die zuvor dargestellte Unzulässigkeit der Aussagen. Die Richtigkeit der Angaben wird bestritten und kann leicht widerlegt werden. Dies betrifft insbesondere die Angabe der Gesamtbilanz in Pkt. 5.7.4. und das Fazit in Pkt. 5.9.

#### **vii) U19.3D Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Bericht)**

- (1) S. 14: Die Behauptung, dass die Brücke für keine zusätzlichen Belastungen (der Luft) sorgt, ist falsch. Dies gilt, wenn überhaupt, nur für das eng begrenzte lokale Umfeld. In diesem Umfeld ist die co<sub>2</sub>-Belastung aber irrelevant, da es sich bei co<sub>2</sub> um ein global wirkendes Treibhausgas handelt. Insofern ist die co<sub>2</sub>-Gesamtbilanz zu ermitteln, und zwar auf Grundlage einer spezifischen LCA-Betrachtung anhand der aus der Brückenplanung bekannten Menge an verwendeten Materialien für die Anfangsbelastung sowie realistisch angenommener Werte für Unterhalt, Wartung, Betrieb und Abriss der Brücke.
- (2) S. 141, Pkt. 4.6.3: Hier ist wiederum keine Projektion der Reduzierung des Flottengrenzwerts über die Lebenszeit der Brücke vorgenommen worden.
- (3) S. 173, Pkt. 7: Der Punkt „kumulative Auswirkungen...“ scheint vollständig aus alten Unterlagen übernommen worden zu sein. Wesentliche Bestandteile, wie sie z.B. gleich in Abb. 33 aufgeführt werden, sind inzwischen entfallen oder abgewertet. So u.a. die Greifenbrücke und der Stadtpark. Tab. 61 führt



voraussichtliche Bauzeiträume auf, die längst überholt sind. Weiterhin ist unklar, welches die vier Vorhaben sind, die kumulative Wirkung aufweisen können.

- (4) S. 176, Pkt. 8: Die „recht kurze Planungsdauer“ ist nach inzwischen weit mehr als zwei zusätzlichen Jahren Planungszeit nicht mehr relevant. Als Begründung für nicht vollständig oder fachlich tiefgründige Planungsunterlagen ist dies nicht mehr verwendbar und daher zu streichen.
- (5) Wir verweisen nochmals auf eine weit über ein Jahrhundert andauernde Vereinsarbeit und deren Bedeutung als maritimes Kulturgut in hanseatischer Tradition sowie deren Auswirkungen auf positiv wahrgenommene Stadtausblicke. Bestes und sehr aktuelles Beispiel ist die segelbegeisterte Fangemeinde, die sich regelmäßig am Freitagabend als Zuschauerschar der Freitagsregatta im Stadthafen versammelt. Wir wenden ein, dass das Betreiben des Segelsports als Schutzgut im Bereich kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter auch mit Änderung der Planung nicht mit in die Betrachtung einbezogen worden ist. Der Segelsport wird im durch den Brückenbau betroffenen Bereich seit nachweislich mehr als 140 Jahren organisiert, davor individuell, ausgeübt. Damit stellt er neben der ähnlich langen Nutzung durch den Rudersport ein starkes Schutzgut dar, dessen Beeinträchtigung nicht negiert werden darf. Eine Prüfung und Abwägung hat nicht stattgefunden und ist nachzuholen.  
Zur Einordnung: Die Flächen für den Rudersport (Regattastrecke) und die Steganlage des ROYC in U 19.3.1 sind lediglich aufgeführt, da hier Erklärungen des Landes MV über die Genehmigung von festen Einbauten in die Wasserfläche vorliegen. Als Schutzgut ist die Nutzung durch diese Sportarten nicht betrachtet worden.
- (6) Folglich ist auch die Karte U19\_3\_5D\_Raumwiderstand unvollständig und zu korrigieren.

#### **viii) U20\_1-1D-Lageplan**

- (1) Der neue Lageplan enthält die Streichung der Kennzeichnung der festen Brückendurchfahrt. Andere Dokumente fordern hingegen diese Kennzeichnung. Dies ist hinsichtlich der komplizierten Vorfahrtsregeln bei der Schaffung eines neuen Fahrwassers und der daraus resultierenden erhöhten Sicherheitsanforderungen bei der Fahrt vom Vereinsgelände zum Trainings- und Regattarevier und zurück von Belang.  
Zur Einordnung: In zwei aufeinanderfolgenden Workshops mit Vertretern der Stadt (vertreten durch Senatorin S4, Sportamt, Hafen- und Seemannsamt, RGS) und Segelverein, fachkundlichen Schiffsführern, Fahrgastschiffen, Lotsenältermann waren die Anwesenden jedenfalls nicht in der Lage, diese Bedenken auszuräumen. Selbst die anwesenden Fachleute waren sich über die zu erachtenden Regeln uneins. Jungen und jüngsten Sportlern ist dies dann erst recht nicht zuzumuten. Es wird befürchtet, dass in späteren Einzelgenehmigungen für die Nutzung der Wasserfläche (Training und Wettkämpfe) umfangreiche zusätzliche Absicherungsmaßnahmen gefordert werden, welche die personelle und finanzielle Leistungsfähigkeit der Vereine überfordern. Die erarbeitete Kompromisslösung, eine Einordnung der östlich der Brücke gelegenen Wasserfläche als Sondergebiet Wassersport (ähnlich der Fläche für die Wasserskianlage am Traditionsschiff) ist in den Unterlagen nicht enthalten. Dies ist zu korrigieren.

#### **ix) U20\_2-Entsorgungskonzept Baggergut Schwimmtiefenbaggerung**

- (1) Wie bereits angemerkt, ist die Notwendigkeit einer Schwimmtiefenbaggerung in „U20.3 Variantenstudie Brückenschlag über die Warnow“ für die Variante 2, Brücke, nicht berücksichtigt worden. Dies ist zu korrigieren.

#### **x) U20\_3D\_Variantenstudie Brückenschlag über die Warnow- SHP**

- (1) Die neue Version der Studie enthält – neben einer untauglich hergeleiteten und ausgeführten Wertungsmatrix im Wesentlichen nur Streichungen von früheren Behauptungen. „Entscheidungen über die zu verfolgenden Alternativen, die eine



zentrale Bedeutung im Hinblick auf den Fortschritt im Produktentwicklungsprozess einnehmen, müssen systematisch und nachvollziehbar getroffen werden“; siehe Pahl/Beitz Konstruktionslehre; Methoden und Anwendung erfolgreicher Produktentwicklung; 9. Auflage 2021, Springer Vieweg. Unter Berücksichtigung der Einhaltung dieser essentiellen ingenieurtechnischen Grundregeln ist der vorgelegte Variantenvergleich ungeeignet und kann in jedem Punkt widerlegt werden.

Leider wird in allen Varianten nur die punktuelle Anbindung Gehlsdorfs an das Stadtzentrum untersucht. Vorteile eines ausgeklügelten Fährnetzes entlang der Warnow, wie es z.B. in Hamburg installiert ist, die Nutzung der Warnow als zusätzlichen, natürlichen und damit nachhaltigen Verkehrsweg werden komplett außeracht gelassen. Zudem ist der gewählte Anbindungspunkt (Zielpunkt, S. 9, Pkt. 3.2.1), offenbar eine Bushaltestelle entlang der Fährstraße, nicht geeignet, um damit den Bevölkerungsschwerpunkt Gehlsdorfs, welcher deutlich westlich des Kirchplatzes liegt, zu repräsentieren. Die Behauptung, damit würde ein Ausgleich zwischen den Einwohnern und der Uni-Klinik als größtem Arbeitgeber hergestellt, geht völlig fehl.

Im Einzelnen werden die Kritikpunkte nachfolgend beschrieben.

- (2) S. 2, Status Quo: Die Betriebszeiten der Elektrofähre sind nicht korrekt dargestellt. Sie verkehrt im Sommer bis 22 Uhr, im Berufsverkehr im 20-Minuten-Takt, bei Großveranstaltungen sogar bis 00 Uhr. Die korrekte Angabe der Fahrpläne ist zu korrigieren.
- (3) Da die Hansestadt Rostock mit der Neuanschaffung des jetzigen Schiffes eine Verschlechterung der Performance, u.a. der Überfahrzeit, hingenommen hat, wurde nun auch diese Verlängerung der Überfahrzeit in die Unterlagen zur Planfeststellung aufgenommen. Dies ist nicht korrekt, da die Stadt die Einhaltung der vertraglich vereinbarten Eigenschaften des Schiffes durchsetzen könnte und eine temporäre Verschlechterung des IST-Zustandes nicht als Argumentation für z.B. eine Brückenlösung herangezogen werden darf. Das ist zu korrigieren.
- (4) S. 2 ff., Pkt. Variantenbeschreibung: Die fehlerhaften Entfernungsangaben sind nach wie vor in den Unterlagen enthalten. Sie werden nach wie vor angezweifelt.
- (5) S. 6-1, Variantenvergleich: Die Bewertung der Kriterien erfolgt zur besseren Verständlichkeit mit einem farblichen Punktesystem, eine notwendige Wichtung der einzelnen Kriterien, wie für ingenieurtechnische Trades üblich und gefordert, wurde ausdrücklich ausgeschlossen und erfolgt nicht. Damit wird das Nichtvorhandensein einer gewissen mathematischen Grundbildung bei den Lesern unterstellt und die Darstellung zu Ungunsten einer sachlichen, systematischen und objektiven Bewertung der einzelnen Kriterien in Richtung Vereinfachung mittels extrem grob gerasterten visuellen Effekten verschoben. Es ist allgemein anerkannt und Stand der Technik, dass mit einer solchen Vorgehensweise eine verzerrte Darstellung der Ergebnisse verbunden ist, welche in der Regel zu Fehlinterpretationen führt.
- (6) S. 6-1, Variantenvergleich: In 3.1.1 Szenario 1 erfolgt erneut eine fehlerhafte Beschreibung der Fahrzeiten der vorhandenen Fähre.  
Die Angabe ist zu korrigieren
- (7) S. D6-1: Szenario 2 – Brücke; Es wird unterstellt, dass der Bau einer Brücke eine umwegfreie Anbindung der nördlichen Stadtteile Gehlsdorf, Toitenwinkel und Dierkow an das Rostocker Stadtzentrum ermöglicht. Dies ist falsch. Gerade die bevölkerungsstarken Stadtteile Dierkow und Toitenwinkel sind über die bestehende Anbindung über die Petribrücke, ggf. eine neue Greifenbrücke und dann weiter über Gerberbruch oder nördliche Altstadt mindestens gleichwertig, überwiegend aber wesentlich kürzer und variabler an das Stadtzentrum angebunden. Mit wesentlich geringeren Mitteln könnte die Stadt diese Trassen





als sicheren Fahrradweg ausbauen. Dies ist zu berücksichtigen und zu korrigieren.

Erneut wird unzulässig behauptet, dass nur eine Brücke unabhängig von Betriebszeiten und ohne lange Wartezeiten nutzbar ist. Mehrfach nachgewiesen ist diese Behauptung falsch. Betriebszeiten 24/7 sind für alle anderen Querungsvarianten ebenso möglich, Wartezeiten auf der Brücke sind bei Brückenöffnungen um ein Mehrfaches höher, als bei einer eng getakteten Fähre. Die Aussagen sind zu korrigieren.

- (8) S. D6-2. Szenario 3 – Fähre: Erneut werden unzulässigerweise Fahrkosten sowie Betriebs- und Wartezeiten als unumgänglich und daher negativ dargestellt. Es wird unterstellt, dass die Bau- und Betriebskosten für die Brücke nicht auf die Einzelpassage umgelegt werden. Hingegen werden die Fahrkosten, die mit jeder Nutzung der Fähre anfallen negativ vermerkt. Um die Vergleichbarkeit zu wahren, dürfen an dieser Stelle die wirtschaftlichen Aspekte keine Berücksichtigung finden oder müssen vollumfänglich für alle Varianten berücksichtigt werden. Es liegt in der alleinigen Entscheidung der Stadt, solche Kosten und damit die Attraktivität der Querungsvarianten zu steuern. Die Bewertung ist dahingehend zu korrigieren.
- (9) S. 7, Zusammenfassung: Die Bewertung für das Kriterium „Erschließung des Rostocker Nordens“ ist aus den o.g. Gründen fehlerhaft und zu korrigieren.
- (10) S. 8, Städtebauliche Qualität; Rostock ist eine maritim geprägte Hanse- und Hafenstadt. Schiffe prägten, wie richtig festgestellt wird, seit jeher das Stadtbild. Dieses Kulturerbe gilt es zu bewahren. Mit der gegenwärtigen Planungsvariante der Brücke wird das Segeln vor der und für die Kulisse der Stadt mit größeren Sportbooten, wie sie zu hunderten in den Rostocker Vereinen beheimatet sind, nicht mehr möglich sein. Zum einen ist das Fahrtgebiet durch die begrenzte Anzahl an Öffnungen pro Tag für Segelschiffe nicht mehr barrierefrei erreichbar und zum anderen ermöglicht die Brückenbreite des klappbaren Brückenteils keine hinreichend sichere Navigation unter Segeln bei den vorherrschenden Winden aus östlicher und westlicher Richtung. Auch die Ausübung der Fahrgastschiffahrt und Hafenrundfahrten ist durch die Planungsvariante nicht mehr gegeben. Die Präsentation der wundervollen Stadtkulisse von einem Schiff wird den Gästen und Rostockern komplett genommen. Insofern ist der Einfluss auf den Erhalt und Ausbau der Städtebaulichen Qualität sehr wohl bewertbar und ist in die Vergleichsuntersuchungen mit aufzunehmen. Der Variantenvergleich ist diesbezüglich zu korrigieren.
- (11) S. 9, Verkehrliche Erschließung: In diesem Kapitel wird lediglich der Einfluss auf den landseitigen Verkehr berücksichtigt. Der Einfluss auf den bestehenden wasserseitigen Verkehr auf der Bundeswasserstrasse wird nicht berücksichtigt und bewertet. Dies betrifft sowohl die Berufs- als auch Sportschiffahrt. In diesen Punkten ist der Variantenvergleich zu ergänzen und die Vorlage zu korrigieren.
- Beim Reisezeitvergleich wird wiederum unzulässig die derzeitige Elektrofähre verschlechtert.
- Für eine neue Elektrofähre wird bei gleichbleibender Entfernung die Reisezeit verlängert. Dies ist falsch. Eine neue Elektrofähre kann und darf nicht anhand der Leistungsfähigkeit der mangelhaften derzeitigen Elektro-Fährverbindung beurteilt werden. Ein Schiff auf dem Stand der Technik wäre deutlich schneller, als die ursprünglich veranschlagten 6 Minuten.
- Auch der Fahrtweg von 600 m ist fehlerhaft. Eine neue Fährverbindung würde nur den Tiefwasserbereich der Warnow überqueren, die Anbindung an Land





erfolgt mittels eines Steges bis auf Höhe der derzeitigen Steganlage des ROYC. Somit beträgt der Fahrweg weniger als 200 m, die Fahrzeit weniger als 3 Minuten.

Die Aussagen sind zu korrigieren.

- (12) S. 12 Förderung nachhaltiger Mobilität; Szenario –3 Fähre; Erneut wird unterstellt, dass tägliche Kosten für eine Fährfahrt die Attraktivität einer Fähre für Fußgänger reduzieren. Es liegt einzig und allein in der Entscheidungsfreiheit der Stadt auch die Bau- und Betriebskosten für eine Fähre zu erlassen, wie es für die Brücke in diesem Vergleich angenommen wird. Die vorgenommene Bewertung ist insofern falsch und muss korrigiert werden.
- (13) S. 12 Nutzungsattraktivität: Es wird eine 24 h Nutzung der Brücke unter allen Witterungsbedingungen suggeriert. Die Brücke ist gekennzeichnet durch eine leichte, offene Konstruktion. Die seitlichen Geländer bieten keinen Windschutz. Es ist also davon auszugehen, dass bei starken Winden und Frost die Brückenpassage insbesondere von älteren Personen nicht genutzt wird. Das notwendige Brückengefälle von knapp 3 Prozent erhöht ebenfalls die Sturzgefahr für ungeübte Fahrradfahrer bei widrigen Wetterbedingungen. Die Nutzbarkeit der Brücke unterliegt also den gleichen Einschränkungen wie eine Fähre. Lediglich der Tunnel garantiert eine 24/7/365 Nutzung. Insofern ist die Bewertung auch in diesem Punkt anzupassen.
- (14) S. 15-1 ff. Nutzbarkeit bei (Groß-)Veranstaltungen; Warum die Nutzbarkeit oder Nichtnutzbarkeit bei (Groß-) Veranstaltungen durch die "Gutachter" lang und breit erörtert wird und dann keine punktuelle Bewertung vorgenommen wird, erschließt sich nicht. Das System der hier angewandten Bewertungsmatrix zeigt eindeutig die Grenzen dieses gewählten Verfahrens auf. In diese Kategorie gehören zum Beispiel die Bewertung des Einflusses auf die regelmäßig stattfindenden Segelveranstaltungen, die nachweislich durch den Brückenschlag gestört bzw. unmöglich gemacht werden. Auch für den Schiffsverkehr, während der Hanse Sail, muss mit einem erhöhten Kollisionsrisiko gerechnet werden und das wirkt sich wiederum negativ auf die Beurteilung der Variante Brücke aus. Insofern sind die Bewertungsaspekte für diesen Punkt zu ergänzen und eine Bewertung vorzunehmen.  
Möglicherweise wurde dieser Leer- bzw. - Null-Punkt auch aufgenommen, um durch eine Division durch 11 anstatt durch 10 eine Verschiebung der Ergebnisse zu bewirken. Es ist aufzuklären, ob dies der Fall ist und sich die finale Bewertung durch das Hinzufügen einer unbewerteten Zeile verschiebt.
- (15) S. D15-3 Wirtschaftlichkeit – Investitionskosten: Auch dieser Punkt wird lediglich oberflächlich bewertet und mit grobgeschätzten Werten argumentiert. Der Vergleich von einstelligen (Fährlösung) bzw. hohen zweistelligen Millionenbeträgen (Brücke) ist zu ungenau, um eine objektive Bewertung vorzunehmen. Zumal zum gegenwärtigen Zeitpunkt der Planung exakte Planzahlen für die Einwerbung der veranschlagten Fördermittel vorliegen müssten. Vergleichszahlen für Tunnel und Fährlösungen lassen sich recherchieren bzw. lassen sich bereits aus realisierten Projekten einfach ableiten. Somit kann dem Gutachter auch in diesem Bewertungskriterium eine unzulässige, fehlerhafte Vereinfachung von vorliegenden detaillierten Erkenntnissen durch das Ausweichen auf subjektive Behauptungen nachgewiesen werden, die sich zum Vorteil der Brückenvariante auswirken. Dieser Punkt ist mit Zahlen und Fakten zu belegen und neu zu bewerten.
- (16) S. D16-1 Wirtschaftlichkeit – Betriebskosten: Betriebskosten werden nicht anhand bekannter Projekte bewertet. Ferner wird für den Betriebszeitraum von 100 Jahren kein technischer Fortschritt für den Betrieb von Fähren kalkuliert.



Automatisierte und autonome Betriebsführungen zur Senkung von Betriebskosten fließen in die Bewertung nicht ein. Hier ist die Bewertung anzupassen und zu korrigieren.

Wie bereits aus den oben aufgezeigten Punkten ersichtlich, ist eine weitere Beschäftigung mit dieser sogenannten Bewertungsmatrix nicht zielführend und wird durch uns daher wegen der kurzen Einwendungsfrist und der Vielzahl notwendigerweise zu beschreibender Seiten an dieser Stelle abgebrochen. Wir verweisen zudem auf die Betrachtung in den vorangegangenen ersten Einwendungen.

Die vorgelegte Bewertung kann z.B. während eines Erörterungstermins leicht ad absurdum geführt werden, bei Bedarf kann auch eine alternative, dem Stand der Wissenschaft entsprechende Version, vorgelegt werden.

- (17) Wir wenden daher ein: Die fachlich richtige, objektive und in ihren Schlussfolgerungen aussagekräftige Ergebnisdarstellung des vorliegenden Variantenvergleichs wird von uns angezweifelt. Neben den zuvor genannten Kritikpunkten können diverse weitere Ungereimtheiten nachgewiesen werden. Die Unterlage ist daher in ihrer Gänze ungeeignet, einen Vergleich der Querungsvarianten zu ermöglichen. Sie ist vollständig zu überarbeiten.

## **xi) U20\_11N\_Strömungssimulation zur Untersuchung der Auswirkungen des Neubaus auf das Windfeld-N**

- (1) Die vorgelegte CFD-Studie bestätigt trotz ihrer Mängel im Wesentlichen die von uns angeführten Bedenken hinsichtlich der Ausbreitung eines un stetigen Windgebietes in Lee-Richtung der Brückenabdeckung. Hinter den Brückenpfeilern entstehen "Windtodgebiete", seitlich der Brückenpfeiler kommt es in Folge des Winddrucks an den umströmten Brückenpfeilern zu Windgeschwindigkeitsüberhöhungen und im Bereich zwischen den Pfeilern ist die Beeinflussung des Windes relativ gering. Durch diese ständigen sich ändernden Windverhältnisse ist es insbesondere Kindern fast unmöglich, sich auf die ständig ändernden Windverhältnisse einzustellen. Auch das Segeltraining im Trapez, wie es für Zweimannjollen unabdingbar ist, ist schon bei mäßigen Windbedingungen für Anfänger nicht mehr möglich. Leider wurden keine Analyseergebnisse für den mittleren Windbereich ausgewiesen, die weitere Einschränkungen des nutzbaren Trainingszeitraumes erwarten lassen. Gerade die Möglichkeit, das Segeltraining und Regatten auch bei höheren Windstärken durchführen zu können, sind ein Vorteil dieses Revieres und ein Alleinstellungsmerkmal.
- (2) Die vorgelegte CFD-Analyse geht von einer freien Anströmung des Brückenbauwerkes aus. Windeffekte durch die hoch bewachsene und bebaute Uferzone sind nicht berücksichtigt und wirken sich negativ auf die Segelverhältnisse im betroffenen Revier aus. Um ein realistisches Bild von den zu erwartenden Windverhältnissen im Einflussbereich der Brücke zu erhalten, sollten diese im Modell mit aufgenommen und modelliert werden.
- (3) Die eingesetzte Software ist ein OpenSource Produkt, dass unter Führung der der OpenCFD Ltd. von einer Community von CFD-Spezialisten ständig weiterentwickelt wird. Auf Grund der fehlenden Zulassung (soweit bekannt) für die Erstellung prüffähiger Unterlagen, wird dieses Tool im professionellen Bereich lediglich für grobe Abschätzungen von gekoppelten thermischen und strömungstechnischen Vorgängen eingesetzt. Das in der vorliegenden Studie angewendete Tool simpleFOAM basiert, wie in der Studie ausgeführt, auf einem stationären inkompressiblen Löser. Da es sich bei Luft um ein kompressibles Medium handelt, sollte in der Studie näher ausgeführt werden, ob die Kombination mit dem k-epsilon Turbulenzmodell zu hinreichend genauen



Ergebnissen führt. An dieser Stelle ist in der Studie nachzubessern, da kein gesicherter Rückschluss auf die tatsächlich zu erwartenden Windverhältnisse getroffen werden kann.

- (4) Als Grundlage für die vorherrschenden Windbedingungen wurden die Messdaten der Wetterstation Warnemünde herangezogen. Schon aufgrund der Tatsache, dass sich das geplante Bauvorhaben ca. 10 km von dieser Station entfernt im Landesinneren und zudem in einem bebauten Gebiet befindet, sind diese Daten nicht repräsentativ. Weiterhin ist bekannt, dass die Wetterdaten dieser Station stark durch die lokale Topografie geprägt sind. Das Windgeschehen vor Warnemünde wird im freien Seeraum stark durch die häufigen westlichen Wetterlagen geprägt, welche durch die s.g. Fehmarnsunddüse überlagert werden. Je mehr man sich der Küste nähert, wird der Wind durch die eher west-östliche-Ausrichtung häufig küstenparallel abgelenkt. Die Messstation Warnemünde des DWD befindet sich bekanntermaßen in geringer Höhe auf der dem Ort vorgelagerten Düne. Messungen der Windrichtung aus westlichen und östlichen Quadranten sind daher stets differierend zu zeitgleichen Messungen des freien Windes kurz vor der Küste. Bei Windrichtungen aus den südlichen Quadranten sind die Messergebnisse aufgrund der naheliegenden Bebauung nicht verlässlich. Die starke Thermik über dem Strand und der nahen Bebauung ist tageszeitabhängig und verringert mit ihrer N-S-Überlagerung zusätzlich die Qualität der Messergebnisse und die Möglichkeit, Rückschlüsse auf das ungestörte Windfeld zu ziehen. Zielführender wäre es gewesen, eine näher am geplanten Brückenstandort befindliche Messstation auszuwählen. Eine solche Station befindet sich in Rostock Hinrichsdorfer Straße ([https://www.windfinder.com/forecast/rostock\\_city](https://www.windfinder.com/forecast/rostock_city)), in einer Entfernung von ca. 3,4 km vom geplanten Standort der Warnowbrücke. Diese Station ist unbeeinflusst von den o.g. Störungen und zeigt die Windverhältnisse über Land zuverlässig. Die speziellen Bedingungen auf der Unterwarnow mit der Beeinflussung durch das hohe Ufer mit Waldbestand im Norden und die Bebauung stadtseits am südlichen Ufer wird aber auch durch diese Station nur unzureichend abgedeckt. Der ASVzR e.V. betreibt eine metrologische Messstelle, die sich genau im betroffenen Seegebiet befindet und minutengenau die Windrichtung, die mittlere Windstärke und die Windböen aufzeichnet. Während eines notwendigen Stegneubaus im Jahr 2023 wurde die Station vorübergehend außer Betrieb genommen, sie wird zeitnah an gleicher Stelle wieder errichtet. Die für eine repräsentative Analyse notwendigen Daten waren zum Zeitpunkt der Erstellung der Studie öffentlich abrufbar und können im Moment auch offline zur Verfügung gestellt werden.
- (5) Die Verfasser gehen bei der Analyse weiter davon aus, dass bei mittleren Windgeschwindigkeiten von  $> 13$  m/s (entspricht etwa Beaufort 8 in Spitzengeschwindigkeiten) kein Segelbetrieb mehr stattfindet. Dies ist falsch. Die Bedingungen in diesem Revier ermöglichen das Training genau unter diesen Windverhältnissen und sind einer der großen Vorteile dieses Reviers. Auf Grund der relativ ungestörten Windverhältnisse in Ost-West Richtung, der geringen Wellenbildung und der Flachwasserverhältnisse können die Segelfähigkeiten unter solch schwierigen Bedingungen trainiert werden. Die Durchführung von Regatten ist in diesem Revier in einem sehr breiten Windspektrum möglich und die Dierkower Bucht ist unter Jollenseglern seit je her als stabiles Trainings- und Regattagebiet bekannt.
- (6) Die vorgelegte Analyse ist aus den o.g. Gründen nicht verwendbar für die Beurteilung der Windverhältnisse im Mikrobereich der Brücke und auf deren windabgewandten Seite.



- xii) U20\_12N\_Schiffahrtsverkehrliches Nutzungskonzept des Stadthafens östlich des Neubaus-N**
- (1) S. 10, Pkt. 4: Es wird eine Beschilderung nach SeeSchStrO inklusive einer LED-Anzeige der aktuellen Durchfahrtshöhe verlangt. Dies steht im Widerspruch mit der Streichung dieser Festlegung in U20\_1-1D-Lageplan, deckt sich aber mit den Aussagen in U11\_Regelungsverzeichnis. Es wird erneut darauf hingewiesen, dass die Schaffung eines neuen Fahrwassers durch wechselnde Vorfahrtsregeln und die Kanalisierung eines Teils des Verkehrs genau in Richtung und durch das Trainings- und Regattagelände der Kinder und Jugendlichen a) ein nicht zu akzeptierendes zusätzliches Sicherheitsrisiko und b) die weitere Verkleinerung des durch den Brückenbau ohnehin schon stark eingeschränkten Areals bewirkt. Dies war, wie zuvor bereits erwähnt, auch Thema von 2 Workshops mit Stadtverwaltung und nautischen Experten (siehe U20\_1-1D-Lageplan). Wir fordern die Klärung unserer Bedenken durch ein fachlich besetztes Gremium und die Betrachtung unserer Einwände bei der Beurteilung der Auswirkungen des Brückenbaus.
- xiii) U20\_13N\_Analyse\_Seegelboote und Segel-Regatten**
- (1) S. 1, Pkt. 2: In Anlage 1 (S. 8) wurde die Segelsportanlage Mecklenburgischer Yachtclub e.V. mit 63 Liegeplätzen aufgeführt. Das entspricht nicht den Tatsachen, die Daten wurden nicht durch uns übermittelt. Wir haben derzeit 80 Dauerlieger an 88 möglichen Liegeplätzen. Der Fehler beträgt somit ca. 30 %. Bestünde dieser Fehler auch bei den anderen erfassten Anlagen, ergäbe sich eine Untererfassung von 115 Liegeplätzen allein für den Bereich Stadthafen bis Mühlendamm. Die Auswertung von Google-Luftbildern bzw. den im Geoportal der Stadt hinterlegten Zeitreihen würde eine deutlich bessere Erfassungsqualität liefern, als eine Datenaufnahme im Januar. Die Erfassung der Liegeplatzdaten wird daher angezweifelt.
- (2) S. 3, Pkt. 3.1: Angabe der Masthöhe des Typs Hiddensee (Senatorenregatta) ist fehlerhaft. Deren Masthöhe variiert stark von Boot zu Boot, beträgt über Wasserlinie jedoch mindestens 9,6 m. Ein Boot mit Originalmaßen hat beispielsweise eine Masthöhe über Deck von 8,45 m (ISP + 0,15 m), einen mittleren Freibord von 1,06 m ((FFM+FAM)<sup>2</sup>) und eine angenommene Höhe von Funkantenne/Windmessanlage von 0,65 m. Mit einem minimalen Sicherheitsabstand von ca. 0,1 m ergibt sich eine notwendige Durchfahrtshöhe von mindestens 10,26 m (<https://data.orc.org/public/WPub.dll/CC/188748>). Zahlreiche Boote dieser Klasse sind inzwischen mit längeren Masten ausgerüstet, erfordern also eine noch größere Durchfahrtshöhe. Sollten aus der fehlerhaften Angabe Schlussfolgerungen gezogen worden sein, sind diese zu korrigieren.
- (3) S. 4, Pkt. 3.2: Die Darstellung von an den Regatten teilnehmenden Bootsklassen außerhalb des Kinder- und Jugendsports fehlt vollständig. Dies betrifft immerhin die Regatten mit der häufigsten Durchführung (Freitagsregatta) und die Veranstaltungen mit den meisten Teilnehmern von Schiffen, die nicht die feste Durchfahrt der Brücke nutzen können (Blaues Band der Warnow Langstrecke Senatorenregatta, Hanse Sail)
- (4) S. 4, Pkt. 3.2: Die in Anlage 2 dargestellten Bootsklassen sind tlw. fehlerhaft.
- (5) S. 5, Pkt. 4.2: Die Anlage 3-Tiefenpeilung ist fehlerhaft.
- (6) S. 5, Pkt. 4.2: Die Aussage, dass die Dierkower Bucht eines von 3 Wettkampfgebieten für den Kinder- und Jugendsegelsport auf der Unterwarnow ist, ist ohne eine qualitative Bewertung fehlerhaft. Die Dierkower Bucht ist das einzige dezidierte wettkampftaugliche Gebiet auf der Unterwarnow. Die überwiegende Anzahl von Regatten und das Training aller Vereine im Stadthafengebiet finden aus diesem Grund hier statt. Das s.g. Segelstadion ist





weitestgehend ungeeignet für Wettkämpfe und wird nur im Ausnahmefall genutzt, auch der Bereich Bramow wird nur im Ausnahmefall genutzt und stellt ansonsten für den regelmäßigen Trainingsbetrieb der im Stadthafen angesiedelten Vereine aufgrund seiner Entfernung keine Alternative dar.

- (7) S. 6, Pkt. 4.2: Die Aussage, dass Ansegeln, Blaues Band (Langstrecke) und Senatorenregatta nicht betroffen sind, ist falsch. Gerade diese drei Veranstaltungen (darüber hinaus u.a. auch Absegeln) haben ihren östlichen Wendepunkt traditionell auf Höhe der Silohalbinsel. Diese Wendemarke wurde im Übrigen auf Wunsch der Stadtverwaltung dorthin gelegt, um für ein maritimes Flair entlang der Kaikante des Stadthafens zu sorgen.
- (8) S. 6, Pkt. 4.3: Die Wettkampfgebiete sind ohne Wertung ihrer Eignung und Nutzhäufigkeit aufgeführt worden. Die Skizze des RSC 92 stellt lediglich die möglichen Alternativen dar, nicht aber die Qualität der Reviere. Die Aussage, dass die Kurssetzungen im Wettkampfgebiet „Dierkower Bucht“ den neuen Gegebenheiten angepasst werden müssen, entbehrt jeder fachlichen Grundlage. Die Einschränkung des Reviers durch den Bau der Brücke verhindern den Wettkampfbetrieb hier bei fast allen Windrichtungen und somit bei fast allen Veranstaltungen. Eine Betrachtung der zukünftigen Einschränkungen des Reviers und der Sicherheitsaspekte durch ein zusätzliches Fahrwasser wurde nicht vorgenommen.
- (9) S. 6, Pkt. 4.4.1: Die Gesamtzahl der zwischen Petribrücke und Warnowmündung liegenden Schiffe in die Betrachtung der Auswirkung einer Warnowbrücke einzubeziehen ist unzulässig. Zudem sind auch sämtliche Liegeplätze im Yachthafen Hohe Düne mit einbezogen worden. Die Boote aus Warnemünde und Hohe Düne finden nur selten ihren Weg in den Stadthafen und noch seltener befahren sie das Revier bis hinter die geplante Brückenrasse. Einzig aussagekräftig wäre eine prozentuale Betrachtung der Schiffsbewegungen von Anliegern im Stadthafen, welche sich entweder zur Ausübung ihres Sports von Westen nach Osten Richtung Silohalbinsel bewegen oder welche sich aufgrund ihrer Lage östlich der Brücke bei jeder Ausfahrt durch die Brückenachse begeben müssen. Wie ohne Kenntnis der Masthöhen darauf geschlossen werden kann, dass nur 42% der betrachteten Schiffe auf eine Brückenöffnung angewiesen sind, bleibt schleierhaft. Gerade die westlich der Brückenachse und insbesondere im Bereich Warnemünde beheimateten Boote erfordern überdurchschnittlich hohe Durchfahrtshöhen. Völlig außer Acht gelassen wurden auch die häufigen Besuche von Booten aus Kühlungsborn und überregionaler Gäste. Der Berechnung der Betroffenheit aufgrund der unterstellten Annahmen wird daher widersprochen.
- (10) S. 7, Pkt. 4.4.2: Es wird beschrieben, dass ca. 95 Boote mit einer Überwasserhöhe von mehr als 8,5 m zu erwarten sind. Worauf beruht diese Erwartung? Zudem ist die Überwasserhöhe als Fachbegriff unbekannt. Die notwendige Durchfahrtshöhe definiert sich aus der Höhe des Masts über der Wasserlinie plus Aufbauten (Antennen, Windmesser) plus Sicherheitszuschlag. Wasserstandsschwankungen sind zusätzlich zu berücksichtigen. Somit ist die bautechnisch angegebene Unterkante der Brücke bei mittlerem Wasserstand nicht mit der sicheren Durchfahrt eines Fahrzeugs gleicher Masthöhe gleichzusetzen.
- (11) Die Beispiele für Regelungen von Brückendurchfahrten sind für den Bereich Stadthafen/Unterwarnow nicht relevant. Zudem steht die Nennung nicht im Zusammenhang mit irgendeiner Aussage im Dokument.
- (12) S. 7, Pkt. 4.5: Großveranstaltungen, wie z.B. die Hanse Sail werden durch den Bau der Brücke sehr wohl (negativ) beeinflusst. Die Schiffe können nicht mehr unbeeinflusst ihre Fahrten durchführen. Es findet ein Einbahnstraßen-Verkehr statt, der zu Kanalisation und zeitlichen Restriktionen führen wird.





- (13) Anlage 1: Positionen der Vereine und Wassersportanlagen mit Angabe der Liegeplätze: Die Anzahl der ermittelten Liegeplätze ist fehlerhaft, siehe auch Erläuterung zuvor.
- (14) Anlage 2: In der als „Analyse des Segelbootsbestands“ bezeichneten Anlage wird ein Segelboot „Typ Star“ aufgeführt. Ein solches Boot ist auf der Warnow nicht vorhanden. Die Abbildung des Boots „Typ Cadet“ zeigt einen Seekreuzer, nicht aber die besagte Jugend-Jolle. Die Anlage ist keine Analyse des Bestands von Segelbooten auf der Warnow, sondern lediglich eine Auflistung von verschiedenen Bootstypen. Es wird weder ein Bezug zu den im Revier wirklich vorhandenen Booten hergestellt, noch wird eine Aussage über die Anzahl/Verteilung der einzelnen Typen getroffen. Als Analyse des Bootsbestands ist die Anlage ungeeignet und daher zu entfernen.
- (15) Anlage 3: Die Anlage 3, Tiefenpeilung, zeigt einen Ausschnitt einer BSH-Seekarte. Dies ist jedoch keine Tiefenpeilung und keine Angabe der tatsächlich vorhandenen Wassertiefen. Mit unserer Revierfahrung müssen wir feststellen, dass die angegebenen Wassertiefen nicht der Realität entsprechen. Vergleicht man andere Publikationen (z.B. NV-Charts, Navionics, C-Map), ergeben sich noch einmal völlig andere Angaben als vor Ort nachweislich vorhanden sind. Die Anlage 3 ist daher als Beschreibung der Wassertiefen vor Ort ungeeignet.
- (16) Anlage 4: Die Auflistung verschiedener Brückenöffnungsszenarien in anderen Revieren erfolgt ohne Angabe, wozu dieser Vergleich herangezogen werden soll. Mit gleichem Informationsgehalt hätten auch Mitteilungen über Brückenöffnungen auf der Elde-Müritz-Wasserstraße, für das Ems-Sperrwerk oder der Flutbarriere in Venedig erfolgen können. Daher erfolgt durch die Einwender an dieser Stelle eine kurze Beschreibung, warum die Situation nicht mit der in Rostock vergleichbar ist. A) Wieker Brücke: Feste Öffnungszeiten (anders, als in den Unterlagen für die Warnowbrücke beschrieben), hohe Anzahl von Booten „hinter“ der Brücke, Segeln erlaubt, mehrfach täglich fahrplanmäßige Passage von Fahrgastschiffen, große Servicebetriebe und eine der größten deutschen Werften für Freizeitschiffe im Hinterland. B) Peenebrücke Wolgast und Zecheriner Brücke: Feste Öffnungszeiten, Lage in einem stark frequentierten Bereich der Bundeswasserstraße, Sonderöffnungen möglich, kaum ortsansässige Segelboote, überwiegend Transitverkehr.
- (17) Zusammenfassend stellen wir fest, dass die Unterlage vollständig ungeeignet ist, den Segelsport im Bereich Stadthafen/Dierkower Bucht zu charakterisieren. Es ist unklar, mit welchem Ziel sie den PlaFe-Unterlagen beigelegt worden ist.
- xiv) U20\_14N\_Erläuterung zum Kindertraining**
- (1) Die Stadt Rostock hat die Notwendigkeit einer Wassereinsatzstelle am Wellenweg für die Aufrechterhaltung des Trainings während der Bauphase erkannt. Die von der Vorhabenträgerin eingeräumten Ersatzmaßnahmen für die Bauphase sind jedoch nicht hinreichend zur Absicherung eines Kinder- und Jugendtrainings. Hier ist eine Nachbesserung seitens der Vorhabenträgerin unumgänglich.
- (2) In der Stellungnahme (U20\_14N\_Erläuterung zum Kindertraining) sichert die Vorhabenträgerin zu, dass die Ersatzsinsatzstelle für das Brand- und Rettungsamt auch für die Sportvereine genutzt werden kann. Die Ersatzsinsatzstelle soll mit Einrichtung der Baustelle fertiggestellt sein. Im überarbeiteten Abschnitt 4.6. Besondere Anlagen, Einsatzstelle Feuerwehr des Erläuterungsberichts führt die Vorhabenträgerin hingegen aus: „Die Anlage ist durch den Brückenneubau nicht betroffen, allerdings in der Zuwegung während der Bauzeit durch die BE-Fläche eingeschränkt, aber erreichbar. Nach Realisierung der Warnowbrücke wird das Nordufer der Unterwarnow und der Sattelplatz im Bereich Fährberg im Rahmen einer gesonderten Baumaßnahme umgestaltet. Die derzeit hier befindliche Slipmöglichkeit der Feuerwehr wird



aufgrund der Umgestaltung des Sattelplatzes (Errichtung eines Wassersportzentrums) Richtung Osten verlegt. Diese Slipstelle ist dann auch für die Feuerwehr nutzbar. Die Polleranlagen im Gebiet werden mit entsprechenden Schließberechtigungen für die Feuerwehr und den Rettungsdienst ausgestattet." Beide Dokumente widersprechen sich und zeigen deutlich einen für ein Planfeststellungsverfahren unzureichenden Planungsstand auf. Die Planungsunterlagen sind hierhingehend zu überarbeiten, die Zugangsberechtigung auch für den Sportbetrieb festzuschreiben. Des Weiteren sichert die Vorhabenträgerin zu, dass der jetzige Sattelplatz bauzeitlich in 2 Nutzungsbereiche geteilt wird. Im westlichen Teil befindet sich die BE-Fläche für die Warnowbrücke und schränkt die Zugänglichkeit zu den westlich angesiedelten Segelvereinen mit ihrer Infrastruktur ein. Der östliche Teil steht für die Durchführung von Regatten und der temporären Lagerung von Booten zur Verfügung. Das Sportamt Rostock hat diese Maßnahmen als ausreichend für die Durchführung des Kinder- und Jugendtrainings erklärt. Die erwähnte Stellungnahme des Sportamtes liegt den Unterlagen nicht bei und ist zu ergänzen.

- (3) Es wurde jedoch nicht berücksichtigt, dass die Trainingsinfrastruktur der Vereine, wie Umkleide-, Dusch- und WC- Einrichtungen für die Trainingsgruppen, in unerreichbarer Ferne und räumlich zusätzlich durch die Baustelle der Brücke und deren BE-Fläche getrennt liegen. Folgende Mindestanforderungen wurden während des mehrfach erwähnten Workshops mit der Vorhabenträgerin in Anwesenheit des Sportamtes erörtert:

- Einsatzstelle für Jollen und Trainer- bzw. Begleitboote
- Gesicherter Lagerplatz für die Jollen an Land
- Temporäre Unterkunft mit WC- und Duschkmöglichkeit,
- Umkleidekabinen mit Lager- und Trockenmöglichkeit für die Trockenanzüge und Straßenbekleidung
- Lagermöglichkeit für Ausrüstungsmaterial und Betriebsstoffe


Die zugesicherten Maßnahmen sind in das Regelungsverzeichnis aufzunehmen.

- (4) Zu den Einschränkungen des Trainings- und Regattabetriebs während und nach der Errichtung des Brückenbauwerkes wird keine Stellung bezogen. Selbst die während der Workshops erarbeiteten Möglichkeiten zur Gesundung der Beeinträchtigungen durch den Brückenneubau finden in den Unterlagen zur Planfeststellung keine Berücksichtigung. Da die während der Workshops identifizierten Maßnahmen zu Einschränkungen der Befahrung um den Brückenneubau führen, sind diese in den Unterlagen zur Planfeststellung mit aufzunehmen. Hier ist entsprechend nachzubessern.

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