

Auftraggeber: **Hanse- und Universitätsstadt Rostock**  
Vertreten durch:  
**Stabstelle Rostocker Oval / BUGA 2025**  
**Neuer Markt 1**  
**18055 Rostock**

Vorhaben: **Neubau Warnowbrücke in Rostock**

Phase: **Feststellungsentwurf**

Unterlage: **19.1.3 – Antrag auf Ausnahme vom Biotopschutz**

IL-Auftrags-Nr.: **2019-0500**

Rostock, 15.07.2021

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Anlass und Aufgabenstellung .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Rechtsgrundlage .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Biotope.....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Begründung der notwendigen Eingriffe und Gründe des Gemeinwohls.....</b>	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>Kompensation der notwendigen Eingriffe .....</b>	<b>8</b>
<b>6</b>	<b>Zusammenfassung.....</b>	<b>8</b>
<b>7</b>	<b>Literaturverzeichnis .....</b>	<b>9</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Warnow während der BUGA 2025: Visualisierung aus der Bewerbung; Foto: Runze & Casper Werbeagentur GmbH, Berlin.....	2
Abbildung 2:	Lage des Vorhabens.....	3
Abbildung 3:	Darstellung der betroffenen Flächen der gesetzlich geschützten Biotope (KVR) ....	5
Abbildung 4:	Darstellung der betroffenen Flächen der gesetzlich geschützten Biotope (NAT) ....	6

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Betroffene gesetzlich geschützte Biotope .....	4
Tabelle 2:	Kompensation der betroffenen gesetzlich geschützten Biotope .....	8

# 1 Anlass und Aufgabenstellung

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock beabsichtigt im Rahmen der innerstädtischen Entwicklungen um die Unterwarnow im Bereich des sogenannten „Rostocker Ovals“ und als einen wesentlichen Baustein der Bundesgartenschau (BUGA) 2025 den Neubau einer Geh- und Radwegbrücke über die Warnow im Stadtzentrum von Rostock. Die Verbindung soll sich vom Stadthafen (Stadtteil Stadtmitte) über die Warnow in Richtung des nördlich gelegenen Stadtteils Gehlsdorf erstrecken. Der Stadthafen und das Gehlsdorfer Ufer werden aktuell räumlich durch die bis zu 560 m breite Warnow getrennt. Eine Führung der Fußgänger und Radfahrer entlang der bestehenden Wege um das aufgeweitete östliche Warnowgebiet herum ist sehr lang. Um beide Bereiche besser zu verknüpfen, entstand das Konzept, beide Ufer dauerhaft mit einer Brücke zu verbinden.



**Abbildung 1: Warnow während der BUGA 2025: Visualisierung aus der Bewerbung; Foto: Runze & Casper Werbeagentur GmbH, Berlin**

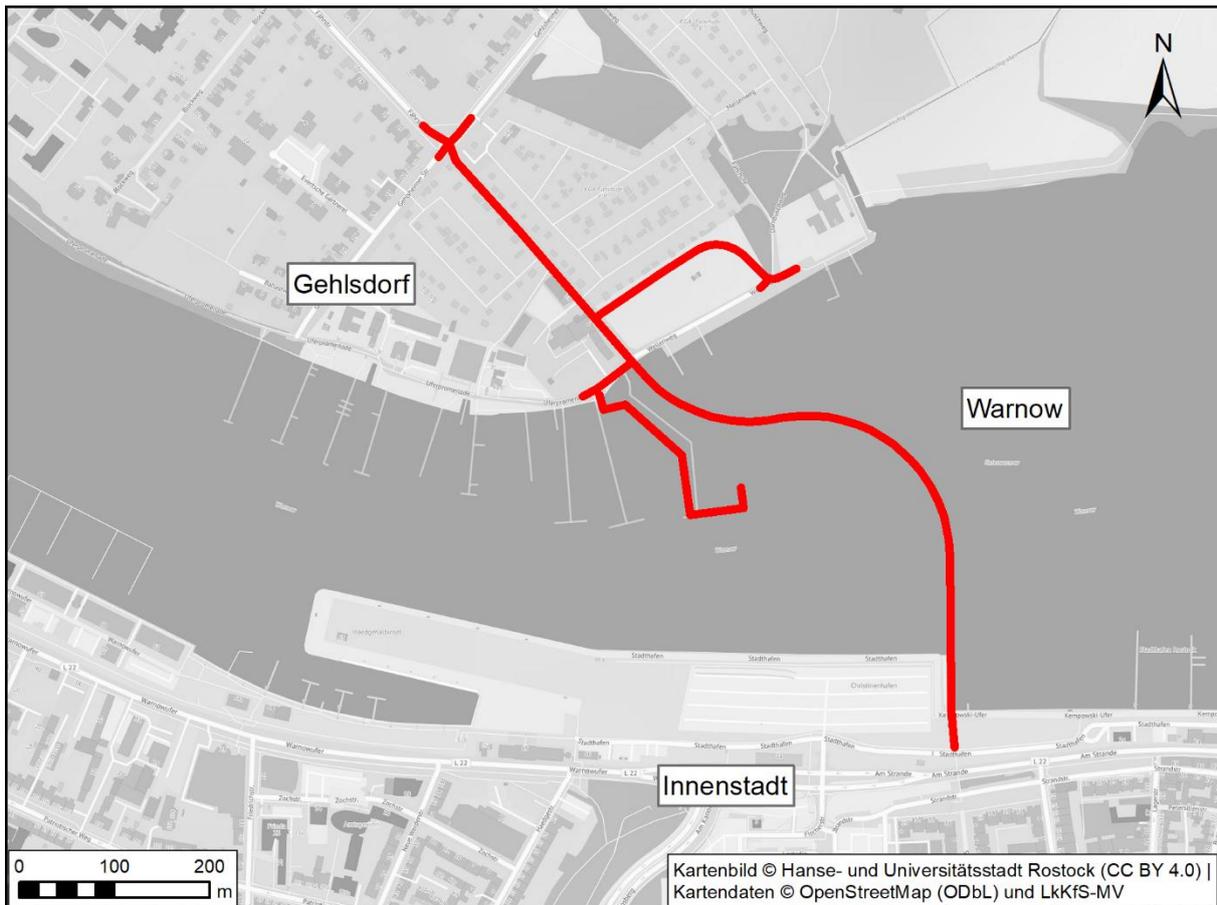


Abbildung 2: Lage des Vorhabens

## 2 Rechtsgrundlage

Gemäß § 30 BNatSchG [1] und § 20 NatSchAG M-V [2] sind bestimmte Teile von Natur und Landschaft, welche eine Bedeutung als Biotop haben, gesetzlich geschützt. Eine Zerstörung oder erhebliche Beeinträchtigung sind verboten.

Gemäß § 30 Abs. 2 BNatSchG sind grundsätzlich alle Handlungen verboten, die eine Zerstörung oder sonstige erhebliche Beeinträchtigungen eines gesetzlich geschützten Biotopes bedeuten.

Ein Antrag auf Ausnahme dieser Verbote kann gemäß § 20 NatSchAG M-V (bzw. § 30 BNatSchG) gewährt werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können oder die Maßnahme aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls notwendig ist. Der Ausgleich ist im Sinne des Ausgleichs nach § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG zu verstehen. Die Beeinträchtigung ist grundsätzlich in gleichartiger Weise wiederherzustellen. Der Ausgleich im Rahmen der Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG kann gleichzeitig Ausgleich im Rahmen der Eingriffsregelung sein, da Ausgleichsmaßnahmen multifunktionell sein können.

Ist ein Ausgleich nicht möglich, kann auf Antrag eine Befreiung unter der Voraussetzung des § 67 Abs. 1 BNatSchG gewährt werden. Hierbei wäre bei einer Beeinträchtigung oder Zerstörung des Biotops weder ein Ausgleich noch ein Ersatz zu leisten.

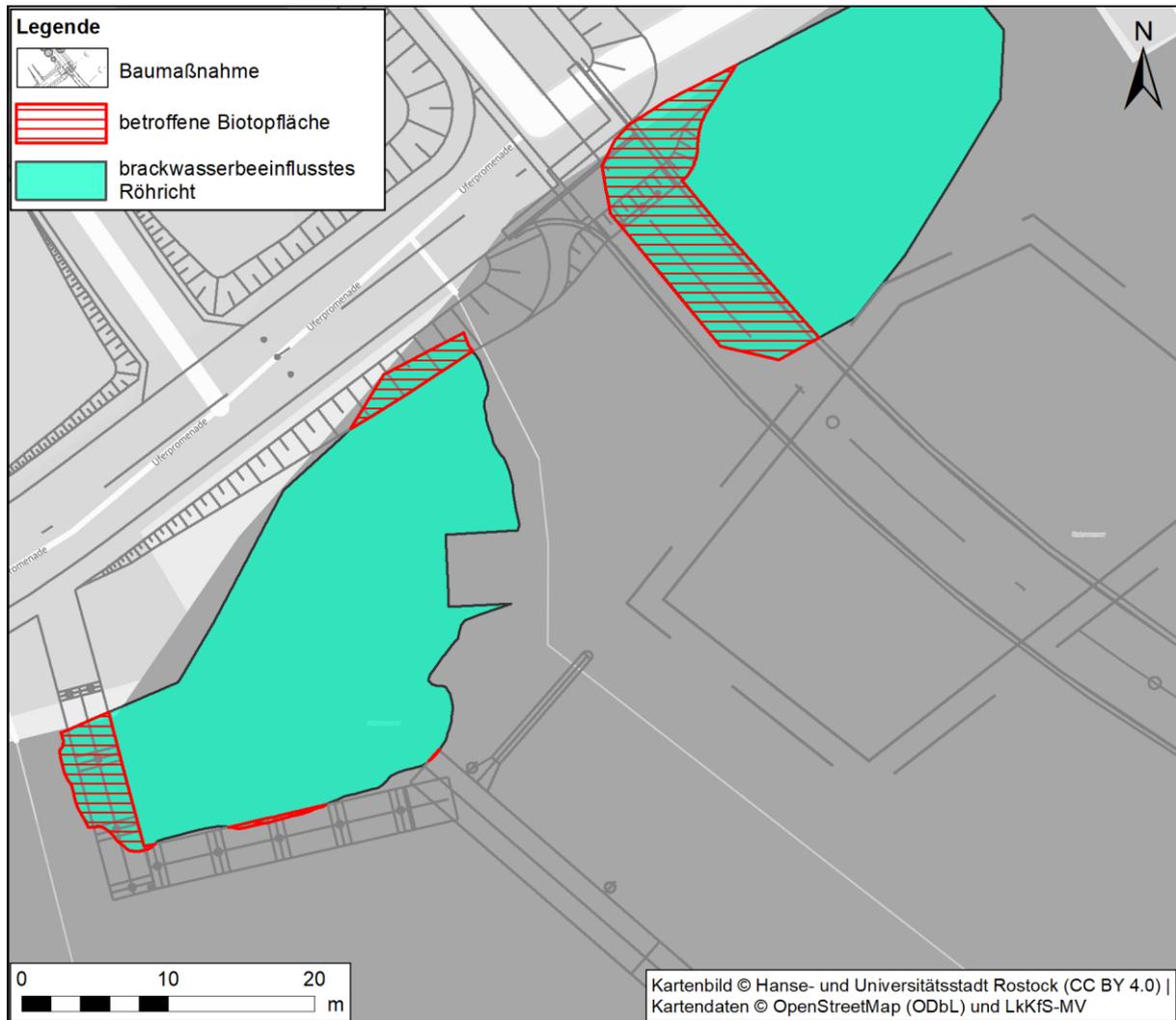
### 3 Biotope

**Tabelle 1: Betroffene gesetzlich geschützte Biotope**

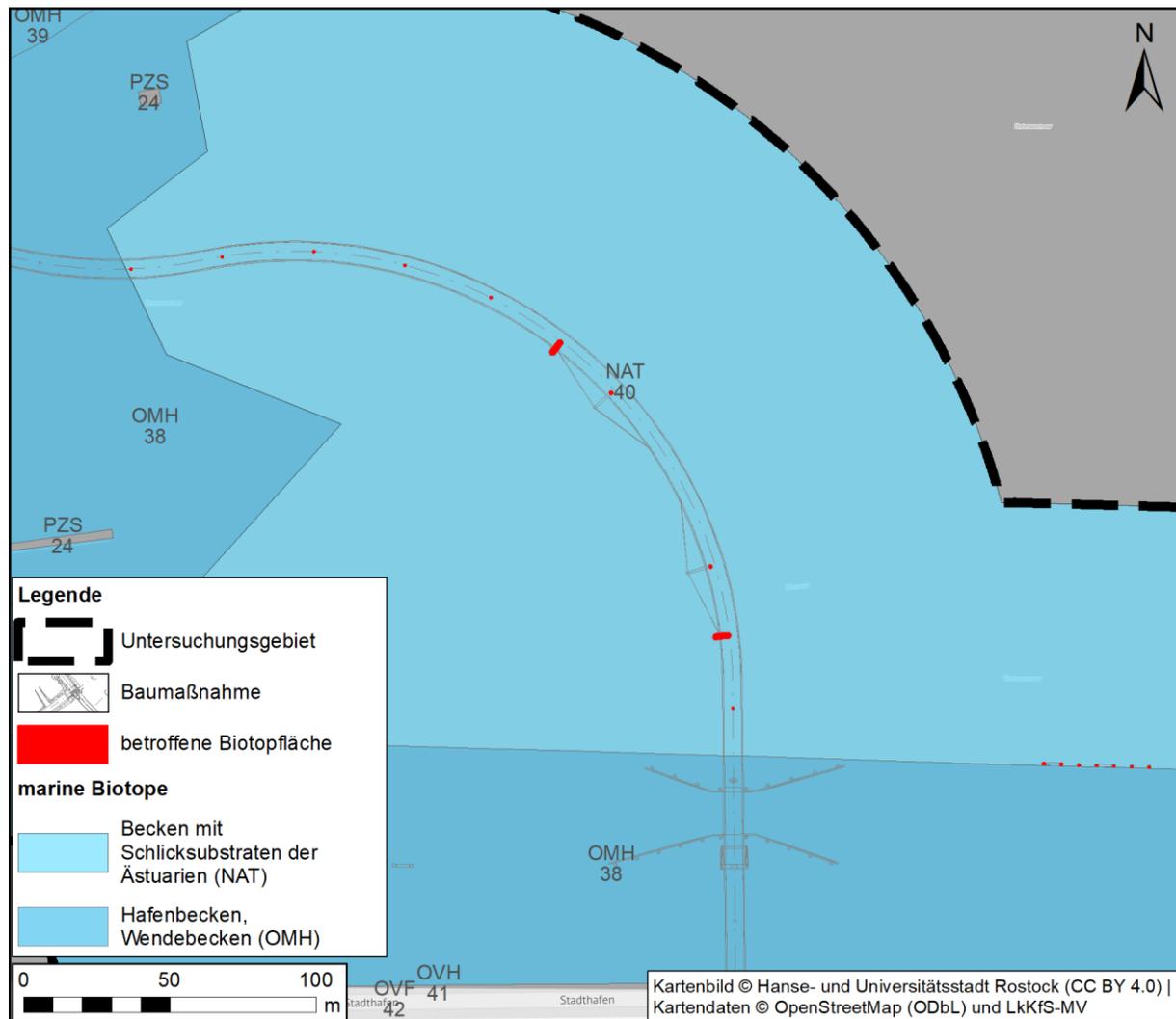
Konflikt- nummer	Biotop- nummer	Biototyp	Umfang	Vorhabenwirkung
K 1	27	Brackwasserbeeinflusstes Röhricht (KVR)	157,9 m <sup>2</sup>	Überbauung durch das Widerlager des Brückenbauwerks bzw. Überformung durch Böschungen am Gehlsdorfer Ufer
K 4	40	Becken mit Schlicksubstrat der Ästuarien (NAT)	41,3 m <sup>2</sup>	punktueller Überbauung durch die Pfeiler der Brücke

Insgesamt werden etwa 199,2 m<sup>2</sup> geschützter Biotopflächen (brackwasserbeeinflusstes Röhricht und Becken mit Schlicksubstrat der Ästuarien) zerstört. Die Flächen sind im Bereich des Widerlagers am Gehlsdorfer Ufer und im Wasser mit der entsprechenden Konfliktnummer im Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 19.1.2) dargestellt.

Mit dem geplanten Vorhaben sind keine zusätzlichen Beeinträchtigungen – verglichen mit dem IST-Zustand – verbunden, die durch den späteren Betrieb in einem Wirkraum entstehen.



**Abbildung 3: Darstellung der betroffenen Flächen der gesetzlich geschützten Biotope (KVR)**



**Abbildung 4: Darstellung der betroffenen Flächen der gesetzlich geschützten Biotope (NAT)**

## 4 Begründung der notwendigen Eingriffe und Gründe des Gemeinwohls

Die Tatsache, dass bereits im letzten Jahrhundert mehrfach eine Brücke über die Unterwarnow geplant und einmal bereits mit dem Bau begonnen wurde, zeigt, dass das Bedürfnis grundsätzlich da ist.

Die Aussage „Brücken verbinden“ ist hier zutreffend. Die naturräumliche Barriere „Warnow“, die Stadtteile und deren Bewohner seit Jahrhunderten voneinander trennt, ließe sich überwinden. Eine neue Erlebbarkeit wäre für die Stadtteile Gehlsdorf, Toitenwinkel, Dierkow und Innenstadt geschaffen.

Die derzeitige Fährverbindung ist nicht regelmäßig nutzbar. Für Fußgänger und Radfahrer wäre die Brücke nahezu witterungsunabhängig zu fast jeder Zeit ohne direkte Kosten möglich. Für den Radfernweg „Berlin-Kopenhagen“ wäre eine neue Routenführung auf besser befahr-

baren Wegen und zusätzlich mit einer optisch sehenswerteren Strecke möglich. Die touristische Attraktivität des Stadthafens würde durch die Nutzungsmöglichkeit und architektonische Sehenswürdigkeit der neuen Klappbrücke gesteigert. Die Warnowbrücke ist eine attraktive Fuß- und Radwegeverbindung für alltägliche und touristische Fahrten.

Ein positiver Nebeneffekt ist der Beitrag der Brücke zum Funktionieren des Gesamtverkehrsystems. Dieses wird unter anderem mit dem Mobilitätsplan Zukunft (MOPZ) beschrieben und wurde 2017 von der Rostocker Bürgerschaft beschlossen. Die Ziele des Luftreinhalte- und Aktionsplans (2008) sowie des Masterplan Klimaschutz (2013) der Stadt Rostock werden ebenfalls unterstützt. Die übergreifende Radwegführung wurde im Dezember 2020 im „Rahmenkonzept WarnowRund“ untersucht. Die neue Warnowbrücke ist elementarer Teil dieses Konzepts.

Durch den Brückenneubau ist eine Entlastung des Kfz-Verkehrs 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. In der Potenzialanalyse zum Radverkehr der Warnowbrücke (2020) wurde gegenüber dem Mittel der vergangenen Jahre ein Anstieg des Radverkehrsaufkommens um 10 % ermittelt. In der Prognoseberechnung wird die Warnowbrücke gut angenommen. Das berechnete Radverkehrsaufkommen liegt bei etwa 2.200 Radfahrern pro Tag. Das Aufkommen setzt sich dabei aus bereits jetzt Radfahrenden und Wechslern des Verkehrsmittels zusammen. Bestandsradfahrer erreichen eine Reisezeitersparnis von insgesamt 155 Stunden/Tag. 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.

Bereits im letzten Jahrhundert gab es Pläne für einen Brückenbau über die Unterwarnow im Stadtgebiet. Diese vielen Varianten unterschieden sich durch:

- Standort (bspw. als Verlängerung der Achse Kanonsberg)
- Nutzungsmöglichkeiten (Fußgänger, Radfahrer, PKW-Verkehr, autonomer ÖPNV)
- Gestaltung (Architektur, Material, mit/ohne Öffnungsmöglichkeit für Schiffsverkehr)
- Linienführung (kürzester Weg – geradlinige Bauweise, bzw. mit Dynamik im Verlauf)

Aus unterschiedlichen Gründen wurden diese Pläne bisher nicht umgesetzt.

Studien von Dorsch 2014 [3] und der RGS 2017 [4] führten zu dem weiterverfolgten groben Standort und wurden im Rahmen der Vorplanung durch Variantenuntersuchungen in verschiedenen Detaillierungsgraden konkretisiert. Die gewählten Brückenverläufe mit ihren Anbindungen an die vorhandene Infrastruktur sowie die unterschiedlichen Ausführungen der Bauwerks-

bestandteile wurden aus umweltfachlicher Sicht verglichen, führten jedoch zu keinen gewichtigen Unterschieden bzgl. der Umweltauswirkungen, sodass die technischen Kriterien die Variante bestimmten.

Die Verlegung des Steges ist durch die hochwassersichere Bauweise des Brückenbauwerks notwendig. Bei bisheriger Lage wäre durch die Aufschüttungen die Zugänglichkeit nicht mehr gegeben. Im Rahmen der Vorplanung wurden verschiedene Varianten geprüft. Eine Vermeidung des Eingriffs in gesetzlich geschützte Biotope wurde untersucht, ist jedoch nicht möglich, so dass nur eine Minderung möglich war.

## 5 Kompensation der notwendigen Eingriffe

Der geplante Bau der Brücke über die Warnow stellt einen erheblichen Eingriff nach § 14 Abs. 1 BNatSchG dar. Gemäß § 15 BNatSchG sind unvermeidbare Beeinträchtigungen in Natur und Landschaft durch entsprechende Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen. Darüber hinaus sind nach § 16 BNatSchG auch Flächenpools zur Kompensation möglich.

Die Kompensation der Verluste und Beeinträchtigungen der geschützten Biotope im Vorhabensbereich erfolgt durch monetäre Verrechnung mit dem Ökokonto „Renaturierung der Fischlandwiesen“ (Ersatzmaßnahme E 2). Dabei wird ein Wiederherstellungskostenansatz verwendet, der die Kosten für die Herstellung, Pflege und Entwicklung von fiktiven Maßnahmen ermittelt.

Zur Berechnung des Kompensationsumfangs für die Biotopfunktionen wird funktional die fiktive Maßnahme „Renaturierung der Fischlandwiesen“ zur Kompensation der Eingriffe in ein Schilfröhricht und ein Becken mit Schlicksubstrat der Ästuarien verwendet.

**Tabelle 2: Kompensation der betroffenen gesetzlich geschützten Biotope**

Konflikt- nummer	Biotop- nummer	Biototyp	Umfang	Kompensation von Verlust	Umfang
K 1	27	Brackwasserbeeinflusstes Röhricht (KVR)	157,9 m <sup>2</sup>	Renaturierung der Fischlandwiesen (E 2)	3.316 m <sup>2</sup>
K 4	40	Becken mit Schlicksubstrat der Ästuarien (NAT)	41,3 m <sup>2</sup>	Renaturierung der Fischlandwiesen (E 2)	145 m <sup>2</sup>

Die Lage der Ersatzmaßnahme E 2 ist im Maßnahmenplan (Unterlage 9.1) dargestellt.

## 6 Zusammenfassung

Innerhalb des Vorhabengebietes befinden sich zwei gesetzlich geschützte Biotope, welche durch den Bau der Brücke in Teilbereichen zerstört werden.

Die vorgenannten Erläuterungen zeigen, dass die durch das Vorhaben notwendigen Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotope mit geeigneten naturschutzfachlichen Maßnahmen kompensiert werden können und das Vorhaben aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls notwendig ist. Es wird daher eine Ausnahme vom Biotopschutz nach § 30 Abs. 3 BNatSchG bzw. § 20 Abs. 3 NatSchAG M-V beantragt.

Der Ausgleich erfolgt über das Ökokonto „Renaturierung der Fischlandwiesen“. Da der Ausgleich vollständig erfolgt, ist kein Befreiungsantrag nach § 67 Abs. 1 BNatSchG erforderlich.

## 7 Literaturverzeichnis

- [1] Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), „Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege vom 29. Juli 2009, zuletzt geändert am 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328)“.
- [2] Naturschutzausführungsgesetz (NatSchAG M-V), „Gesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes, vom 23. Februar 2010, zuletzt geändert am 05. Juli 2018 (GVOBl. M-V S. 221, 228)“.
- [3] BDC Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH, „Studie zu einer festen Warnowquerung in der hansestadt Rostock,“ 2014.
- [4] Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH, „Funktionsstudie gesellschaftlicher Zweckbau im Stadthafen (Maritimes Zentrum),“ 2017.