

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: **19.1.4 – Antrag auf Befreiung vom Alleenschutz**

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

Rostock, 15.07.2021

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Aufgabenstellung	2
2	Rechtsgrundlage	3
3	Beschreibung der betroffenen Alleebäume	3
4	Begründung der notwendigen Eingriffe und Gründe des Gemeinwohls.....	4
5	Kompensation der notwendigen Eingriffe	6
6	Zusammenfassung	7
7	Literaturverzeichnis	8

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:	Lage der betroffenen gesetzlich geschützten Alleebäume im Vorhabengebiet	4

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Betroffene gesetzlich geschützte Biotope	4
Tabelle 2:	Kompensation der betroffenen gesetzlich geschützten Alleebäume	7

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

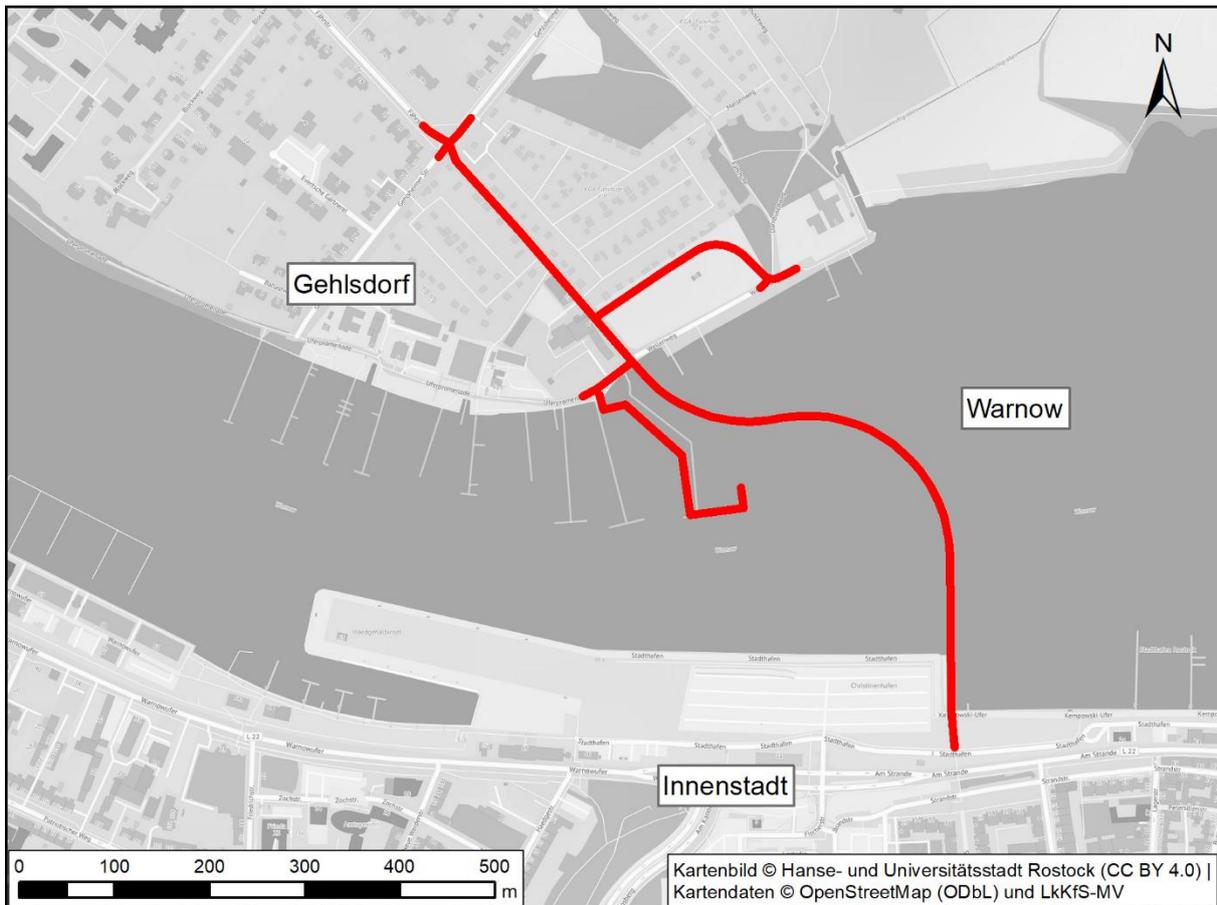


Abbildung 2: Lage des Vorhabens

2 Rechtsgrundlage

Gemäß § 19 Abs. 1 NatSchAG M-V [1] sind Alleen und einseitige Baumreihen gesetzlich geschützt. Die Beseitigung und alle Handlungen, die zu deren Zerstörung, Beschädigung oder nachteiligen Veränderung führen können sind verboten.

Ein Antrag auf Befreiung dieser Verbote kann gemäß § 19 Abs. 2 NatSchAG M-V unter der Voraussetzung des § 67 Abs. 1 und 3 des BNatSchG [2] gewährt werden, wenn aus Gründen der Verkehrssicherheit Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen. Im Rahmen von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind Neuanpflanzungen durchzuführen oder für deren Durchführung zu sorgen.

3 Beschreibung der betroffenen Alleebäume

Die durch Fällung betroffenen Alleebäume befinden sich am Fährberg. Vier Bäume bilden das Ende der Allee westlich der Straße im Anlandebereich der Brücke und ein Baum östlich am geplanten Knotenpunkt mit der Planstraße A. Die folgende Tabelle 1 und die Abbildung 3 zeigen die einzelnen Bäume und die Ursache für die notwendige Fällung sowie die Lage im Vorhabengebiet.

Tabelle 1: Betroffene gesetzlich geschützte Biotope

Konflikt-nummer	Baum-nummer	Biotoptyp	Umfang	Vorhabenwirkung
K 5	14, 15, 16, 39	geschlossene Allee (BAG)	4 Stück	Fällung durch Überbauung mit Böschung der durch Baumaßnahmen höher trassierten Straße Fährberg
K 5	19	geschlossene Allee (BAG)	1 Stück	Fällung durch Überbauung mit dem Knotenpunkt Fährberg/Planstraße A

Insgesamt ist die Fällung von fünf gesetzlich geschützten Alleebäumen notwendig.

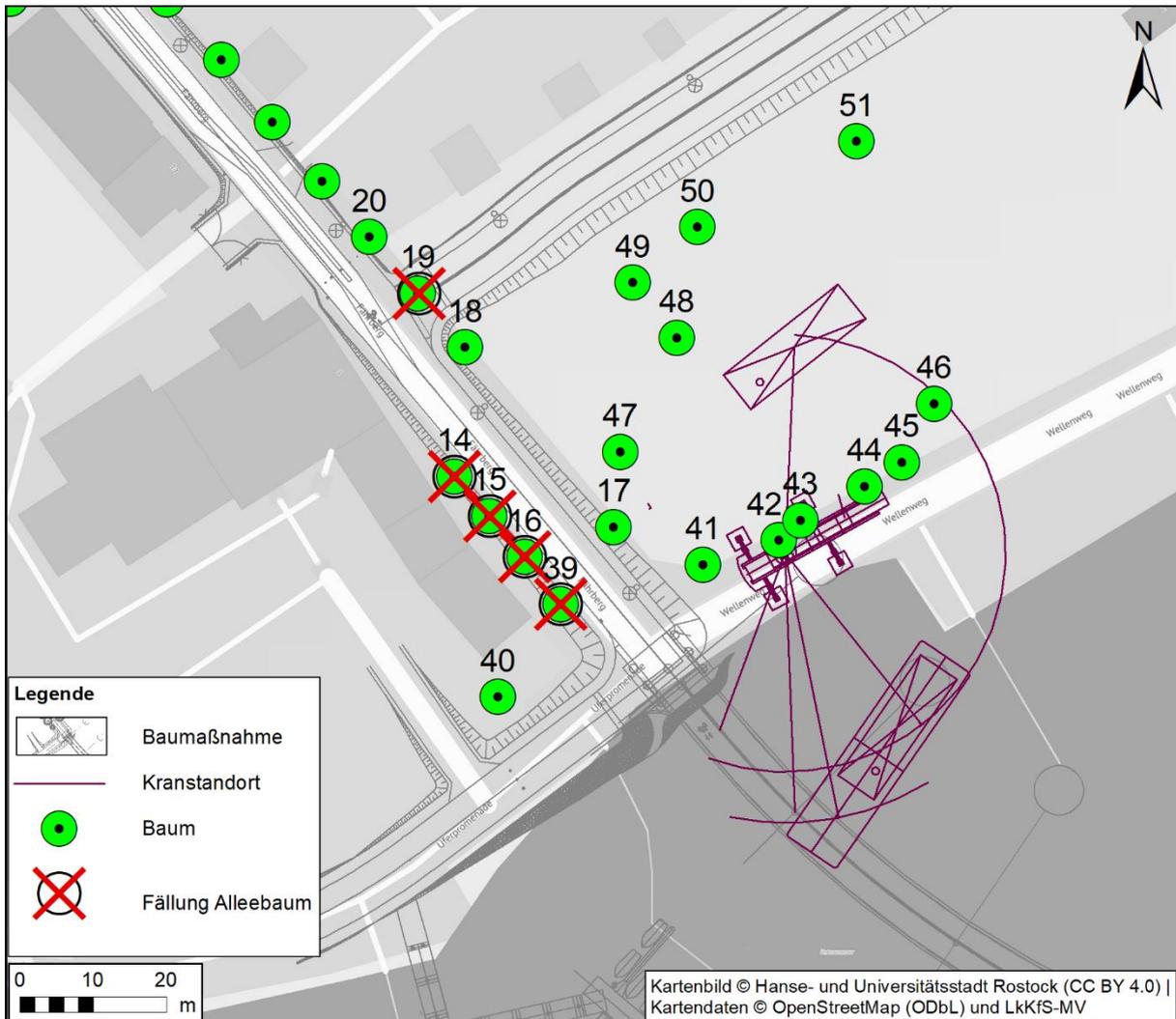


Abbildung 3: Lage der betroffenen gesetzlich geschützten Alleebäume im Vorhabengebiet

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. Je nach Start- und Endpunkt verkürzt sich die Strecke zwischen diesen beiden Punkten.

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 befahrbaren 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 Gesamtverkehrssystems. 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 Radwegeführung 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 ca. 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 CO₂-Ausstoß von 130 g/Pkw-km können somit 313,2 t CO₂ 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 ihrer Anbindung an die vorhandene Infrastruktur sowie die unterschiedliche Ausführung der Bauwerksbestandteile wurden aus umweltfachlicher Sicht verglichen, führten jedoch zu keinen gewichtigen Unterschieden bzgl. der Umweltauswirkungen, sodass die technischen Kriterien die Variante bestimmten.

Kleinräumige Verschwenkungen in der Achse zum Erhalt von Alleebäumen sind technisch bedingt nicht möglich und Fällungen aufgrund des Baumbestands an der Straße Fährberg andernfalls an anderer Stelle notwendig.

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.

Die Kompensation der Verluste der Bäume im Vorhabenbereich erfolgt durch monetäre Verrechnung durch Einzahlung in den Alleefond. Dabei wird ein Wiederherstellungskostenansatz verwendet, der die Kosten für die Herstellung, Pflege und Entwicklung von fiktiven Maßnahmen ermittelt.

Die Berechnung des Kompensationsumfangs erfolgt nach Alleenerlass M-V [5], auf Grundlage der Empfehlung unter dem Punkt 1 „Geltungsbereich“, der besagt: „Den kommunalen Straßenbaulastträgern wird seine Anwendung empfohlen“. In Rücksprache mit dem Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege ist die betroffene Allee als ein besonderer Bestand zu werten und die Kompensation nach Alleenerlass M-V [5] wurde bestätigt. Demnach werden die zur Kompensation erforderlichen Ersatzpflanzungen auf Grundlage der Stammumfänge der zu fällenden Bäume ermittelt.

Tabelle 2: Kompensation der betroffenen gesetzlich geschützten Alleebäume

Baumnummer	Baumart	STU (cm)*	Kompensationsverhältnis	Ausgleichspflanzung	Ersatzgeld für verbleibende Bäume
14	Linde	210	1:3	-	3
15	Linde	217	1:3	-	3
16	Linde	229	1:3	-	3
19	Linde	170	1:3	-	3
39	Linde	75	1:3	-	3

* nach Anlage zum Baumgutachten von 2020

Für Ausgleichspflanzungen von Alleebäumen stehen in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock laut Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege vom 25.03.2021 aktuell keine Flächen zur Verfügung, so dass alle Bäume des Vorhabens durch Zahlung von Ersatzgeld in den Alleenfond des Landes Mecklenburg-Vorpommern kompensiert werden müssen.

6 Zusammenfassung

Innerhalb des Vorhabengebietes befinden sich fünf gesetzlich geschützte Alleebäume, welche durch den Bau der Brücke gefällt werden.

Die vorgenannten Erläuterungen zeigen, dass die durch das Vorhaben notwendigen Eingriffe in gesetzlich geschützte Alleebäume mit geeigneten naturschutzfachlichen Maßnahmen kompensiert werden können und das Vorhaben aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls notwendig ist. Es wird daher eine Befreiung vom Alleenschutz nach § 19 Abs. 2 NatSchAG M-V beantragt.

Der Ausgleich erfolgt über Ersatzgeldzahlungen für 15 Bäume in den Alleenfond des Landes Mecklenburg-Vorpommern.

7 Literaturverzeichnis

- [1] **Naturschutzausführungsgesetz (NatSchAG M-V).** Gesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes, vom 23. Februar 2010, zuletzt geändert am 05. Juli 2018 (GVObI. M-V S. 221, 228).
- [2] **Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG).** Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege vom 29. Juli 2009, zuletzt geändert am 25. Februar 2021 (BGBl. I .S. 306).
- [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.
- [5] **Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz & Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung .** Schutz, Pflege und Neuanpflanzung von Alleen und einseitigen Baumreihen in Mecklenburg-Vorpommern (Alleenerlass). 18.12.2015.