

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: **19.1.5 – Antrag auf Ausnahme vom Baumschutz**

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

Rostock, 15.07.2021

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Aufgabenstellung	2
2	Rechtsgrundlage	3
3	Beschreibung der betroffenen Einzelbäume	3
4	Begründung der notwendigen Eingriffe und Gründe des Gemeinwohls.....	5
5	Kompensation der notwendigen Eingriffe	7
6	Zusammenfassung.....	9
7	Literaturverzeichnis	10

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 des Einzelbaums 46 im Vorhabengebiet	4
Abbildung 4:	Lage des Einzelbaums 118 im Vorhabengebiet	5
Abbildung 5:	Ausschnitt aus dem Wettbewerb Fährberg BUGA 2025 Rostock mit möglichem Standort für Neuanpflanzungen (rot markiert)	8

Tabellenverzeichnis

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

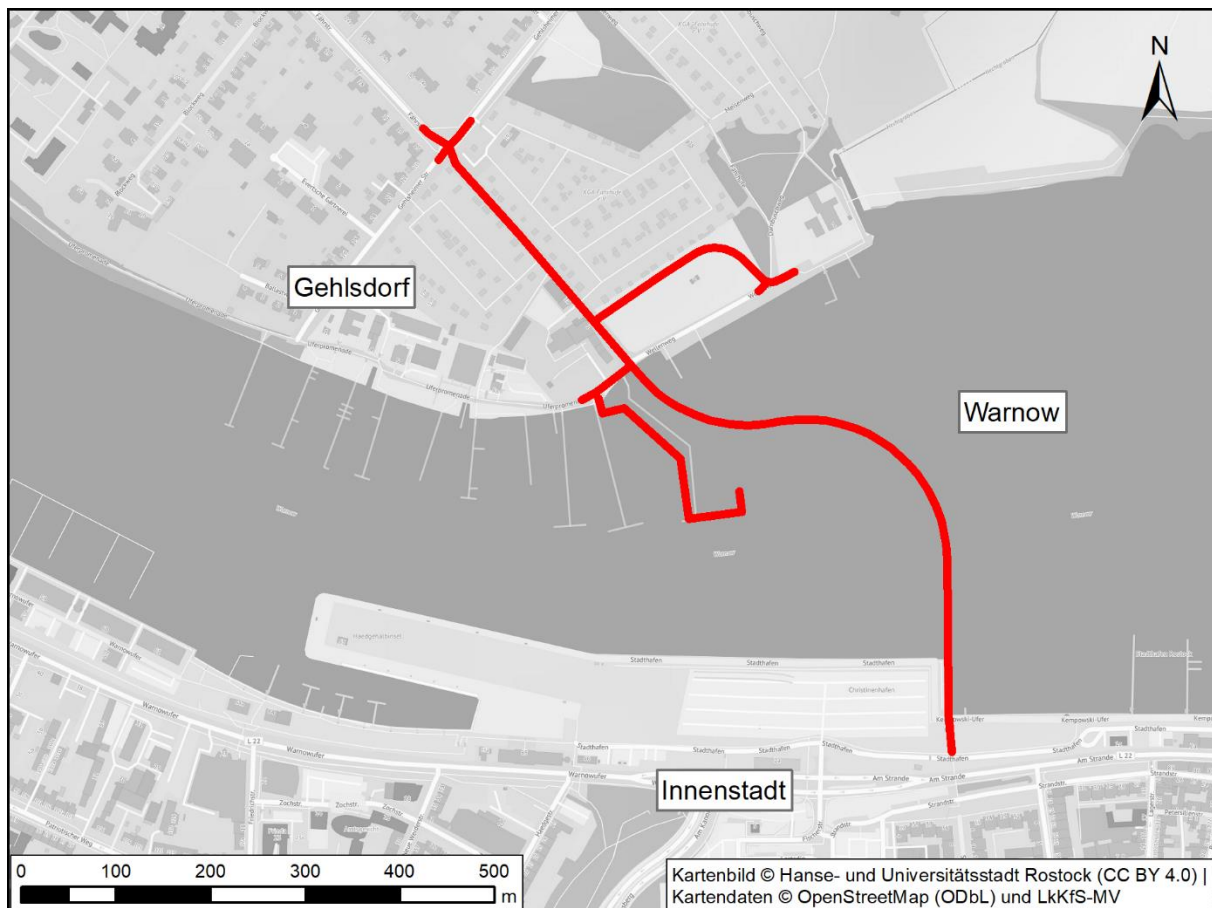


Abbildung 2: Lage des Vorhabens

2 Rechtsgrundlage

Gemäß § 18 Abs. 1 NatSchAG M-V [1] sind Bäume mit einem Stammumfang ab 100 cm, gemessen in einer Höhe von 1,30 m über dem Erdboden, gesetzlich geschützt. Die Beseitigung und alle Handlungen, die zu deren Zerstörung, Beschädigung oder nachteiligen Veränderung führen können, sind verboten.

Ein Antrag auf Ausnahme dieser Verbote kann gemäß § 18 Abs. 3 NatSchAG M-V zugelassen werden, wenn ein nach sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften zulässiges Vorhaben sonst nicht oder nur unter unzumutbaren Beschränkungen verwirklicht werden kann. Im Rahmen von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind Neuanpflanzungen durchzuführen oder für deren Durchführung zu sorgen.

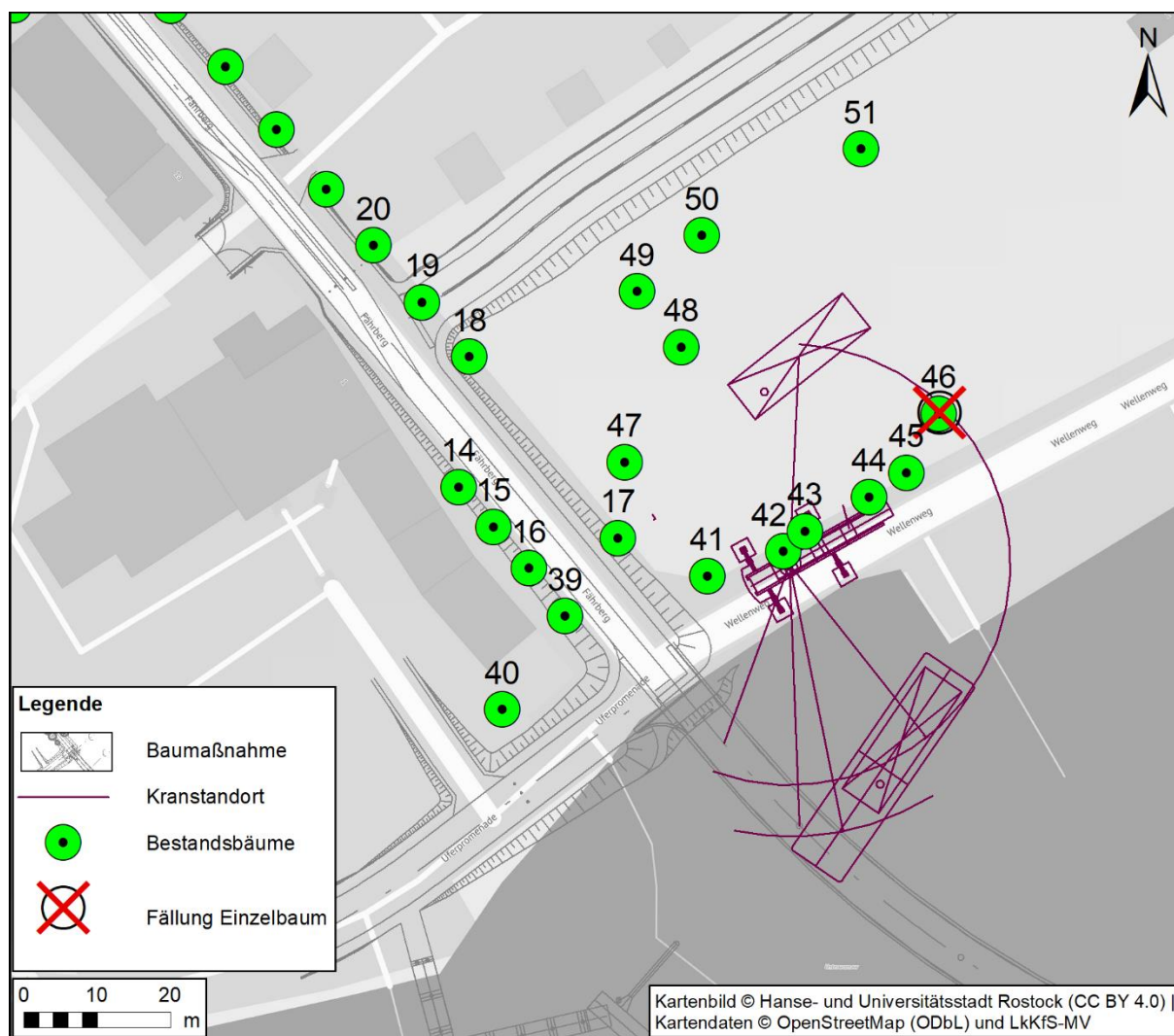
3 Beschreibung der betroffenen Einzelbäume

Von den durch Fällung betroffenen zwei Einzelbäumen befindet sich einer im Bereich des Knotenpunktes Fährberg/Wellenweg, ein weiterer am Knotenpunkt Gehlsheimer Str./Fährstraße. Die folgende Tabelle 1 und die Abbildung 3 und Abbildung 4 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 6	46	älterer Einzelbaum	1 Stück	bautechnologisch bedingte Fällung durch Aufstell- und Arbeitsbereich des Baukrans
K 6	118	älterer Einzelbaum	1 Stück	Fällung aus Gründen der Sicherheit, aufgrund der angrenzenden Umgestaltung der Verkehrswege

Insgesamt ist die Fällung von zwei nach § 18 NatSchAG M-V geschützten Einzelbäumen notwendig.

**Abbildung 3: Lage des Einzelbaums 46 im Vorhabengebiet**

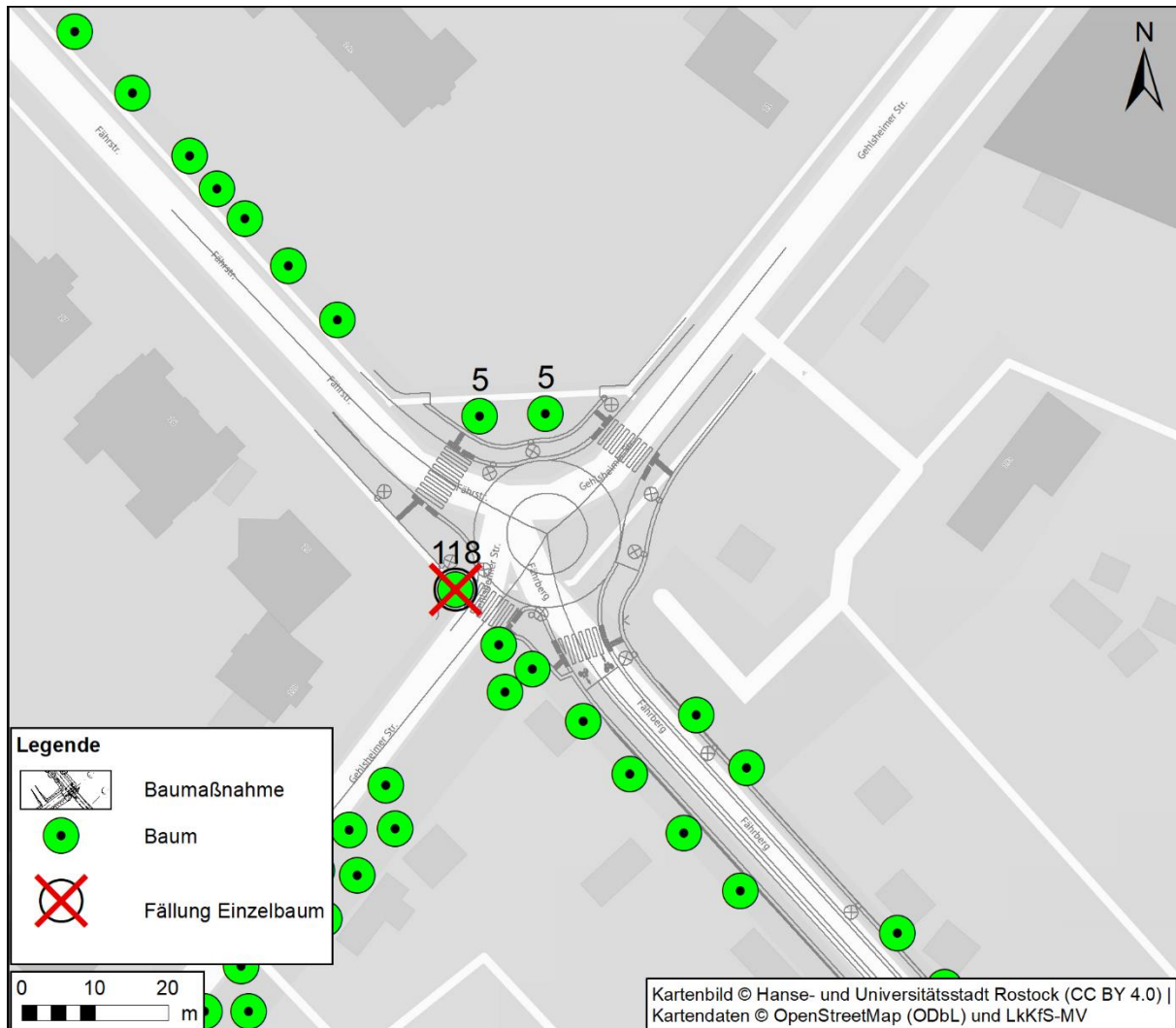


Abbildung 4: Lage des Einzelbaums 118 im Vorhabengebiet

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 wäre 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 den 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 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 [2] und der RGS 2017 [3] 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, so dass die technischen Kriterien die Variante bestimmten.

Alternative Aufstellmöglichkeiten für den Kran wurden zu Wasser und zu Land erfolglos geprüft, so dass ein Erhalt des beantragten Einzelbaums nicht möglich ist. Anderenfalls wären u. a. Fällungen hochwertigerer Bäume an der Straße Fährberg notwendig.

Der Baum Nr. 118 wurde im Rahmen der Voruntersuchungen von einem Baumgutachter auf seine Verkehrssicherheit überprüft (vgl. Unterlage 19.5.4) und kam zu folgendem Ergebnis: „Unter der Betrachtung der ausgedehnten Baumschäden gegenüber den zukünftigen Standorteingriffen zum Neubau der peripheren Verkehrsflächen ist der Baum am Standort nicht zielgerichtet zu erhalten. Mit Beginn der Planungsausführung, ist die Fällung des Baumes einzuleiten.“

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 geschützter Bäume im Vorhabenbereich erfolgt durch Ersatzpflanzungen.

Die Berechnung des Kompensationsumfangs erfolgt nach Baumschutzkompensationserlass [4]. Demnach werden die zur Kompensation erforderlichen Ersatzpflanzungen auf Grundlage der Stammumfänge der zu fällenden Bäume ermittelt. Die Ergebnisse sind der Tabelle 2 zu entnehmen.

Tabelle 2: Kompensation der betroffenen gesetzlich geschützten Einzelbäume

Baumnummer	Baumart	STU (cm)*	Kompensationsverhältnis	Ersatzpflanzung	Ausgleichszahlung
46 ¹	Flatterulme	125	1:1	1	-
118	Winterlinde	214	1:3	3	-

* Umfänge sind der Kartierung von 2019 bzw. 2020 entnommen (vgl. Unterlage 19.5.1 bzw. 19.5.4)

¹ bereits 2019 abgestorben, steht aber noch; daher der Ausgleich 1:1 (mit Vitalität wären es 1:3)

Für Ersatzpflanzungen stehen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock Flächen im Bereich des Fährbergs zur Verfügung, so dass alle vier Ersatzpflanzungen direkt vor Ort vorgenommen werden können. Der genaue Standort wird in der Ausführungsplanung zur Neugestaltung des

Fährbergs bestimmt. Ein möglicher Pflanzbereich ist der nachfolgenden Abbildung 5 zu entnehmen. Im Rahmen des Wettbewerbs Fährberg sind südlich des Alten Fährhauses Neuanpflanzungen vorgesehen.



Abbildung 5: Ausschnitt aus dem Wettbewerb Fährberg BUGA 2025 Rostock mit möglichem Standort für Neuanpflanzungen (rot markiert)

Der Kompensationsumfang ist durch die Anpflanzung von dreimal verpflanzten Hochstämmen mit einem Kronenansatz von zwei Metern und einem Stammumfang von 16 bis 18 Zentimetern (gemessen in einem Meter Höhe) zu erfüllen. Abweichungen regelt Punkt 3.1.8 des Baumschutzkompensationserlasses [4].

6 Zusammenfassung

Innerhalb des Vorhabengebietes befinden sich zwei gesetzlich geschützte Einzelbäume, welche durch den Bau der Brücke und durch die Neuanlage des Kreisverkehrs gefällt werden.

Die vorgenannten Erläuterungen zeigen, dass die durch das Vorhaben notwendigen Eingriffe in gesetzlich geschützte Bäume mit geeigneten naturschutzfachlichen Maßnahmen kompensiert werden können und das Vorhaben aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls notwendig ist. Es wird daher eine Ausnahme vom Baumschutz nach § 18 Abs. 3 NatSchAG M-V [1] beantragt.

Der Ausgleich erfolgt über Ersatzpflanzungen vor Ort.

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] **BDC Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH.** *Studie zu einer festen Warnowquerung in der Hansestadt Rostock.* 2014.

- [3] **Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH.** *Funktionsstudie gesellschaftlicher Zweckbau im Stadthafen (Maritimes Zentrum).* 2017.

- [4] **Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz Mecklenburg-Vorpommern.** *Baumschutzkompensationserlass - Verwaltungsvorschrift vom 15. Oktober 2007 - VI 6 - 5322.1 - Amtsblatt M-V.* 2007.