

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: **19.1.6 – 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.....	4
5	Kompensation der notwendigen Eingriffe	6
6	Zusammenfassung	8
7	Literaturverzeichnis	9

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 Einzelbäume 42 bis 45 im Vorhabengebiet.....	4
Abbildung 4:	Ausschnitt aus dem Wettbewerb Fährberg BUGA 2025 Rostock mit möglichem Standort für Neuanpflanzungen (rot markiert)	7

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Betroffene gesetzlich geschützte Biotop	4
Tabelle 2:	Bewertungsschema nach Baumschutzsatzung [1].....	6
Tabelle 3:	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

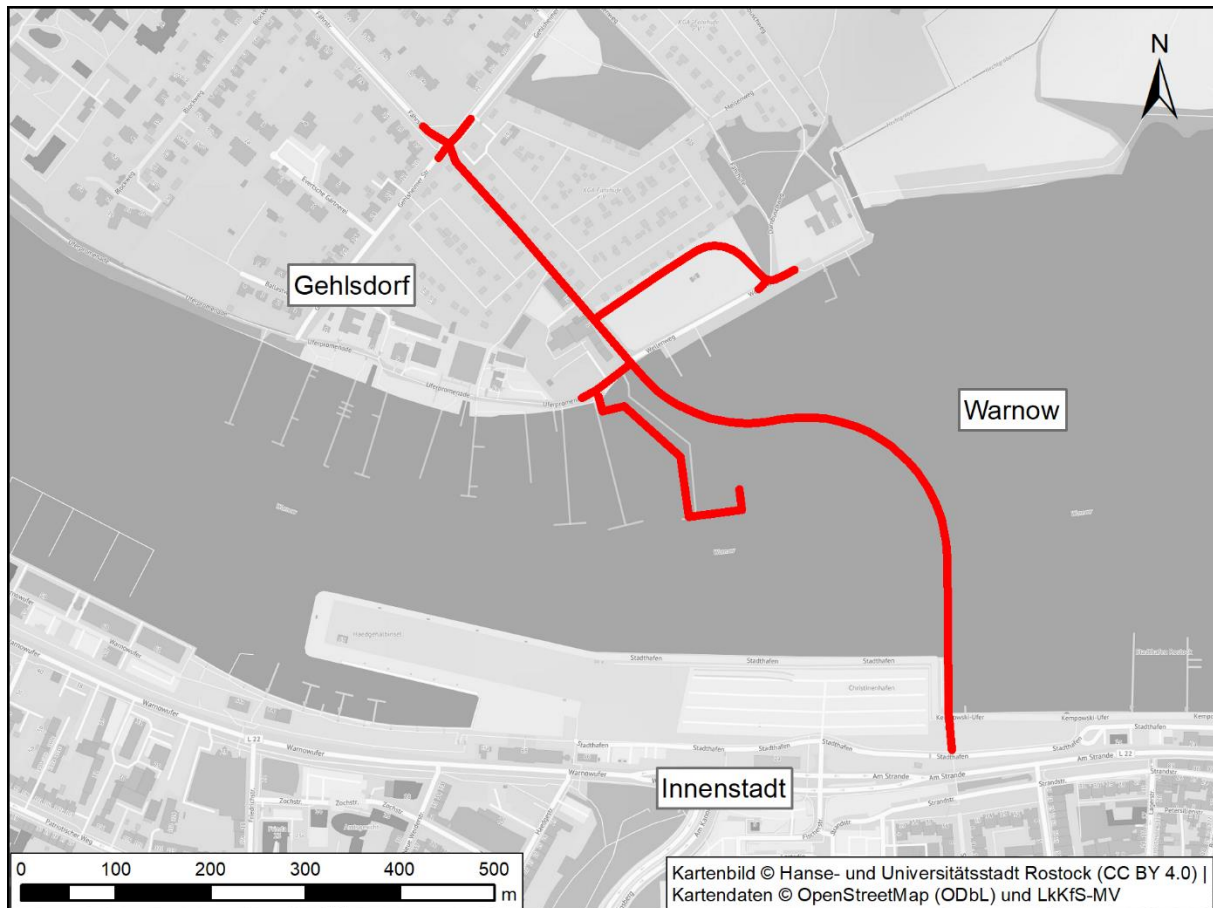


Abbildung 2: Lage des Vorhabens

2 Rechtsgrundlage

Gemäß Baumschutzsatzung der Hansestadt Rostock [1] sind Bäume mit einem Stammumfang ab 50 cm, gemessen in 1,30 m Höhe über dem Erdboden, gesetzlich geschützt. Nach § 4 [1] ist es verboten, geschützte Bäume zu entfernen, zu zerstören oder zu schädigen.

Ein Antrag auf Ausnahme dieser Verbote kann gemäß § 5 Abs. 2 der Baumschutzsatzung der Hansestadt Rostock [1] zugelassen werden, wenn die geschützten Bäume eine nach bauplanungsrechtlichen Vorschriften zulässige Nutzung sonst nicht oder nur unter unzumutbaren Beschränkungen zulassen. Im Rahmen von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind Ersatzpflanzungen durchzuführen oder für deren Durchführung zu sorgen.

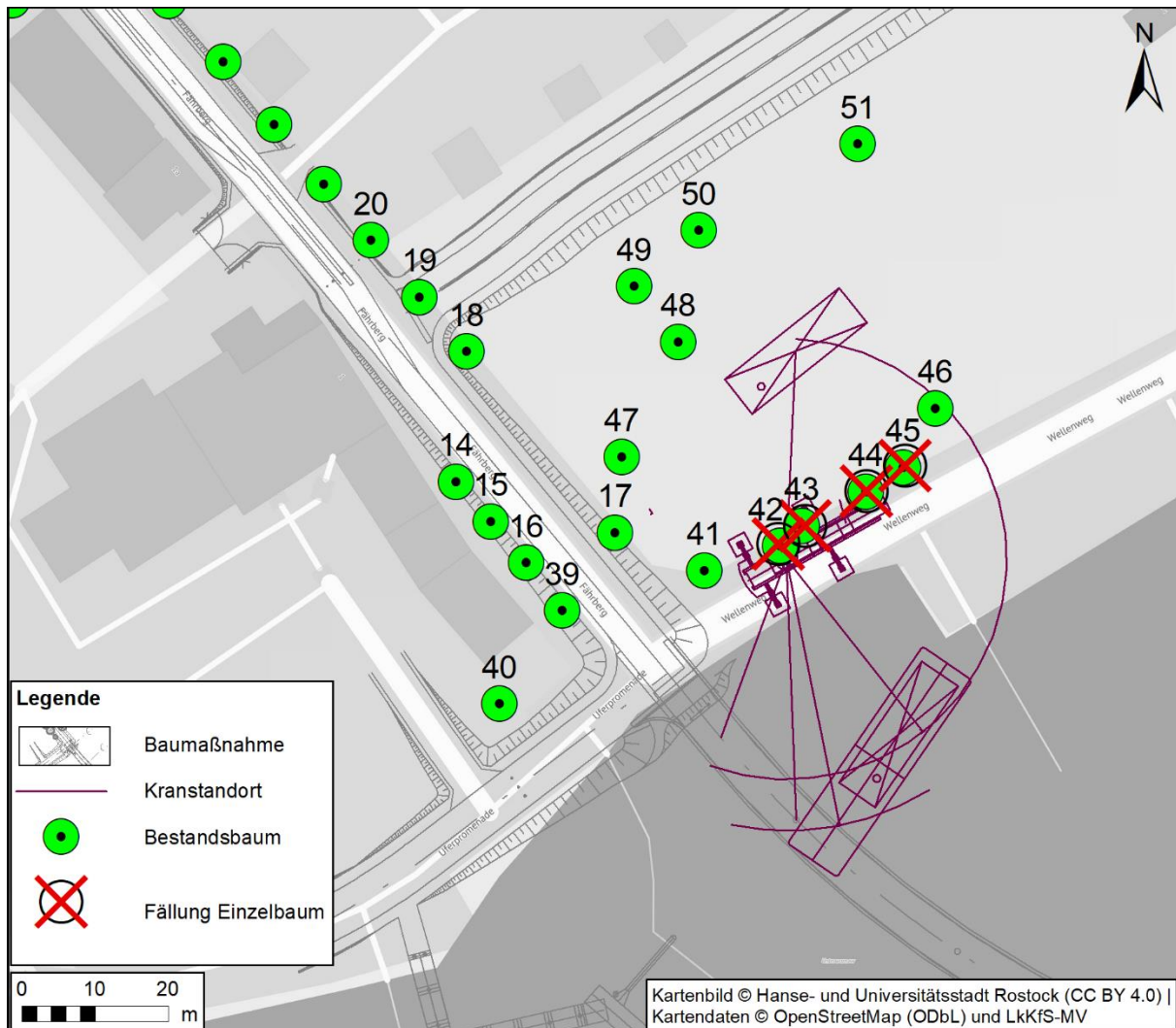
3 Beschreibung der betroffenen Einzelbäume

Die durch Fällung betroffenen vier Einzelbäumen befinden im Bereich des Knotenpunktes Fährberg/Wellenweg. 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 6	42 bis 45	älterer Einzelbaum	4 Stück	bautechnologisch bedingte Fällung durch Aufstell- und Arbeitsbereich des Baukrans

Insgesamt ist die Fällung von vier Einzelbäumen notwendig.

**Abbildung 3: Lage der Einzelbäume 42 bis 45 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 der beantragten Einzelbäume nicht möglich ist. Anderenfalls wären u. a. Fällungen hochwertigerer Alleebäume an der Straße Fährberg oder Tiefenbaggerungen in der Warnow 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 geschützter Bäume im Vorhabenbereich erfolgt durch Neupflanzungen.

Die Berechnung des Kompensationsumfangs erfolgt nach Baumschutzsatzung der Hansestadt Rostock [1]. Demnach werden die zur Kompensation erforderlichen Ausgleichs- oder Ersatzpflanzungen auf Grundlage von fünf verschiedenen Kriterien der zu fällenden Bäume ermittelt. Die Ergebnisse sind den Tabelle 2 und 3 zu entnehmen.

Tabelle 2: Bewertungsschema nach Baumschutzsatzung [1]

Baumnummer	Stammumfang	Arttypischer Habitus	Erhaltungszustand	Beitrag zur Freiraumqualität	Biotopwert	Gesamtwert	Anzahl zu pflanzender Ersatzbäume
42	1	2	2	1	1	7	1
43	1	2	2	1	1	7	1
44	2	2	2	1	1	8	2
45	1	2	2	1	1	7	1

Ausprägung: 0 = irrelevant; 1 = gering; 2 = mittel; 3 = hoch

Nach Auswertung der Tabelle 2 ergibt sich für die Kompensation folgende Verteilung:

Tabelle 3: Kompensation der betroffenen gesetzlich geschützten Einzelbäume

Baumnummer	Baumart	STU (cm)*	Kompensationsverhältnis	Ausgleichspflanzung	Ausgleichszahlung
42	Flatterulme	50	1:1	1	-
43	Esche	51	1:1	1	-
44	Flatterulme	82	1:2	2	-
45	Flatterulme	57	1:1	1	-

* Umfänge sind der Kartierung von 2019 bzw. 2020 entnommen (vgl. Unterlage 19.5.1 bzw. 19.5.4), die Esche wurde im April 2021 erneut vermessen

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 4 zu entnehmen. Im Rahmen des Wettbewerbs Fährberg sind südlich des Alten Fährhauses Neuanpflanzungen vorgesehen.

**Abbildung 4: Ausschnitt aus dem Wettbewerb Fährberg BUGA 2025 Rostock mit möglichem Standort für Neuanpflanzungen (rot markiert)**

Ersatzbäume sind in anerkannter Baumschulqualität im Stammumfang von 12 bis 14 cm zu pflanzen. Einzelfallweise kann die Pflanzung einer geringeren Anzahl stärkerer Bäume genehmigt oder gefordert werden [1].

6 Zusammenfassung

Innerhalb des Vorhabengebietes befinden sich vier gesetzlich geschützte Einzelbäume, welche durch den Bau der Brücke 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 § 5 der Baumschutzsatzung der Hansestadt Rostock [1] beantragt.

Der Ausgleich erfolgt über Ersatzpflanzungen vor Ort.

7 Literaturverzeichnis

- [1] **Hansestadt Rostock.** *Baumschutzsatzung der Hansestadt Rostock.* 2002.
- [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.