



# Bahntwicklung im Knoten Rostock

**Nach Realisierung umfangreicher Infrastrukturmaßnahmen im Raum Rostock sind weitere komplexe Maßnahmen in Planung**

DB Netz AG - Rostock, 01.10.2014

# Zur Entwicklung der Bahninfrastrukturentwicklung im Großraum Rostock



Die Deutsche Bahn hat in den letzten Jahren im Knoten Rostock erheblich investiert. Erinnerung sei an den Hauptbahnhof selbst, Verkehrslösungen im S-Bahn-Bereich (insbesondere auch in Warnemünde Werft) aber auch an der gesamten Strecke, die bspw. einen 7,5 Minuten-Takt in den Spitzenzeiten seit dem Fahrplan 2014/14 ermöglichen. Auch die Strecken nach Wismar, Stralsund, Schwerin, Graal Müritz und Tessin wurden modernisiert. Eine moderne Reisezugbehandlungsanlagen und die Erneuerungen von Kaigleisen im Überseehafen gehören ebenfalls dazu. Bahnübergänge (z.B. auch mit dem Projekt Schwaaner Straße) wurden beseitigt, die Streckengeschwindigkeiten vielfach deutlich erhöht. Die infrastrukturellen Möglichkeiten lassen Reisezugfahrzeiten Rostock – Berlin nunmehr unter zwei Stunden zu: eine echte Möglichkeit für die Eisenbahnverkehrsunternehmen, einen attraktiven Schienenverkehr zwischen Warnemünde, Rostock, der deutschen Hauptstadt und weiter nach Süden zu fahren! Natürlich zehrt davon auch der sich ständig weiter entwickelnde Kreuzfahrttourismus von Warnemünde in die Hauptstadt oder nach Potsdam, vielleicht auch nach Stralsund oder Schwerin. Der zunehmende Passagierwechsel in Warnemünde erfordert ebenfalls entsprechende Angebote und wo erreicht man ein Kreuzfahrtschiff in einem Hafen so günstig wie in Warnemünde?

# ES GIBT NOCH VIEL ZU TUN!

## Städtebauliche Belange und kostenintensive Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen müssen koordiniert werden

Der bahntechnische Zustand des Bahnhofs Warnemünde ist sehr gut. Das umfasst die Anlagen (Oberbau, Weichen usw.), die Leit- und Sicherungstechnik und auch die Personenverkehrsanlagen (Bahnsteige usw.). Die Gleisanlagen sind noch geprägt von der Anbindung an den ehemaligen Fährhafen, so wird ein Gleis in Richtung See auch noch zum Umsetzen von Lokomotiven benötigt und hat sicherungstechnische Bedeutung für die endenden Züge. Die Stadt Rostock, WIRO und HERO sind bemüht, eine Lösung mit der DB zu finden, die ein problemloses und kapazitiv besseres Fußgängerwechsell vom Alten zum Neuen Strom möglich macht, auch ohne den bisherigen Fußgängertunnel. Dieser ist in Spitzenzeiten an seiner Kapazitätsgrenze.



Vor drei Jahren schuf die Stadt Rostock noch eine Ergänzungslösung, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Bürger, indem vom Nord Kai der Mittelmole eine Verbindung zum Alten Strom entstand. Ergänzt wird dieser Weg durch eine weitere Verbindung kurz nach dem Zugang zum Fußgängertunnel über die Parkplatzfläche wieder zu alten Strom. Ziel ist es, diesen Weg über das noch bestehende Betriebsgleis der Deutschen Bahn abzukürzen. Die Deutsche Bahn prüft gegenwärtig, ob mit besonderen sicherungstechnischen Maßnahmen ein Überqueren der Gleise direkt zum Hausbahnsteig 4 des Bahnhofs Warnemünde möglich ist. Hierzu sind entsprechende sicherheitstechnische Studien und die Zustimmung der Aufsichtsbehörde notwendig.

## Die Infrastrukturentwicklung muss koordiniert verlaufen



Eine endgültige, in den Bebauungsplan der Mittelmole zu integrierende, Lösung wird ein direkter Fußweg hinter dem dann erfolgenden Gleisabschluss des Bahnsteiges 4/6 sein. Das bedeutet aber, dass der gesamte Gleisbereich des Bahnhofs nach Süden verschoben werden muss.

Das ist mit einem erheblichen Aufwand und Kosten verbunden.

Es bedeutet, dass alle Gleise, Weichen, die Oberleitung und die dazu notwendige Leit- und Sicherungstechnik umgebaut werden müssen. Diese Maßnahmen können nur in enger Koordination aller Beteiligten realisiert werden.

Hierzu gibt es auch noch eine Reihe abzustimmender Einzelfragen zwischen DB, Stadt, WIRO und HERO.

Entsprechende Gespräche hierzu laufen.

Die Deutsche Bahn ist interessiert, dies mit der weiteren Entwicklung des Gesamtknotens zu verbinden, beispielsweise mit dem Bau neuer Stellwerkstechnik für Rostock Hbf sowie den Gesamtbereich der S- Bahn bis Warnemünde. Dabei sind auch güterverkehrliche Aspekte, z.B. für den Rostocker Seehafen oder für den sich gut entwickelnden Bereich Bramow, einschließlich des Fischereihafens, zu berücksichtigen.

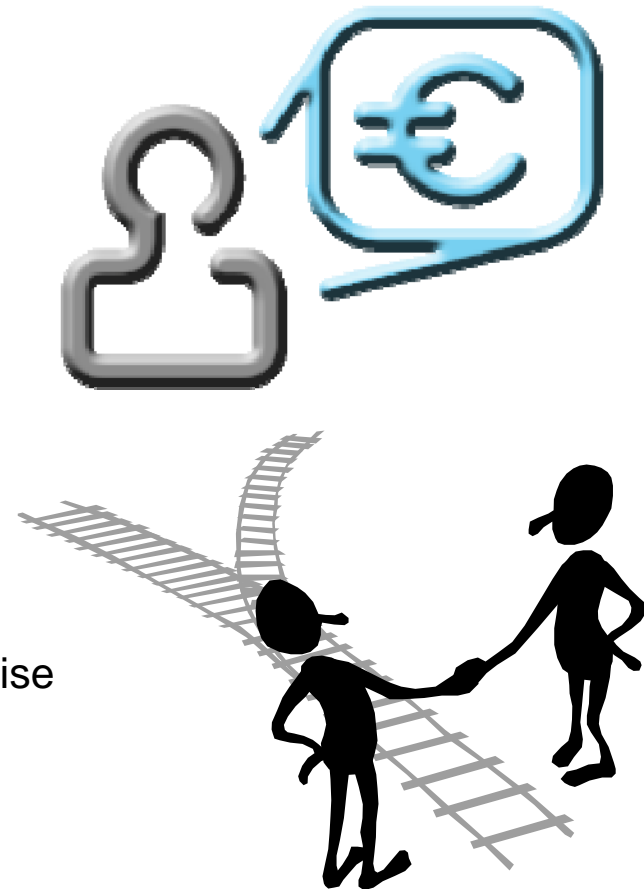


## FAZIT: Viel erreicht und viel zu tun

Der Infrastrukturbereich der Deutschen Bahn hat in den letzten Jahren massiv in den Bereich Rostock und alle Zulaufstecken investiert. Gegenwärtig stehen bestandserhaltende Maßnahmen, einschließlich Ersatzinvestitionen, im Vordergrund.

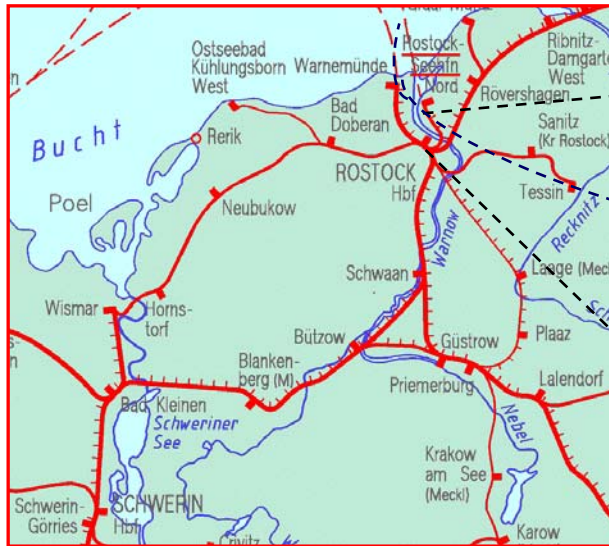
Hierzu werden gegenwärtig intensive Abstimmungen mit der Bundesregierung geführt, um dies finanziell abzusichern.

Das bedeutet auch, dass Maßnahmen, wie der beschriebene sehr komplexe Umbau des Bahnhofs Warnemünde entsprechend den gegebenen Möglichkeiten der Bahn und den Belangen der örtlich Verantwortlichen, eingeordnet werden müssen. Für Warnemünde kann das nur eine schrittweise Realisierung bedeuten, beginnend mit der Erneuerung der sogenannten Stromgrabenbrücke im Winterabschnitt 2015/2016, bis zur Realisierung des Gesamtprojektes bis ca. 2020.





# Nach Realisierung umfangreicher Infrastrukturmaßnahmen im Raum Rostock sind weitere Maßnahmen im Planung



## Rostock Seehafen

Überprüfung des Infrastrukturbedarfs hinsichtlich der Hafen-, Produkt- und Umfeldentwicklungen  
 Stichworte: Massengut, Fährverkehr, KLV, weitere Industrieanbindungen, Flächenentwicklungen, Notwendigkeiten für Ganzzüge und Einzelwagenentwicklungen, Schwerverkehre

## Rostock Hbf und Gesamtknotenbereich

Ausrüstung Rostock Hbf und des Gesamtknotens mit moderner Leit- und Sicherungstechnik (ESTW)



## Warnemünde

### Schrittweiser Ausbau

Entsprechend des städtebaulichen Bedarfs einschließlich Flächen- und Zuwegungsentwicklung und Hochwasserschutz



## Rostock-Bramow

Erweiterung der Güterverkehrsanlagen  
 → Kurzfristmaßnahmen wie Anpassung des Spurplanes mithilfe zusätzlicher Weichenverbindungen im Ostkopf zur Schaffung von Kapazitäten  
 → Im Rahmen Knotenausbau Rostock/ESTW weiterer Ausbau mit Dreigleisigkeit Hohlbeinplatz → Ausfahrt Bramow

**Aus den Erfahrungen der Infrastrukturentwicklungen und den anstehenden Maßnahmen arbeiten entsprechende Gremien.**

**→ Facharbeitsgruppen**

**→ Lenkungskreis**



## **Bahnentwicklung im Knoten Rostock**

**! Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !**