

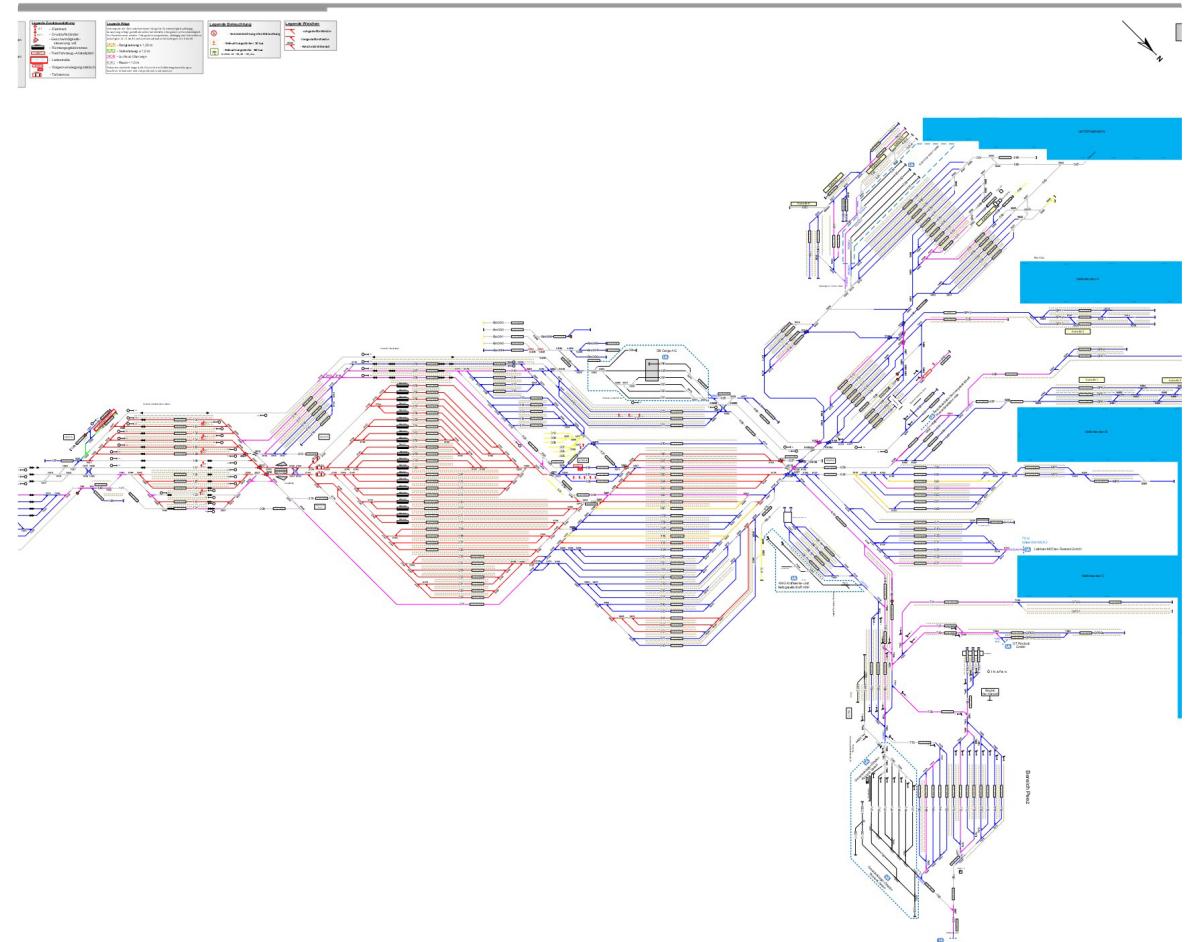
# Projekt Zukunft Infrastruktur Rostock Seehafen

Infrastrukturentwicklung einer Zugbildungsanlage im europäischen  
Güterverkehrskorridor und Überseehafen Rostock

# Projekt: Zukunft Infrastruktur Rostock Seehafen (ZIRS)



- Die DB InfraGO AG ist **Betreiber der Eisenbahninfrastruktur** im Bahnhof Rostock Seehafen von der Zugbildungsanlage bis zum Liegeplatz / Terminal.
- Aufgabe der DB InfraGO ist, den Betrieb und die Vorhaltung der Infrastruktur mittels moderner Technologien wirtschaftlich zu gestalten
- die Schieneninfrastruktur zukunftsfähig an den Logistikanforderungen der Hafenentwicklung auszurichten

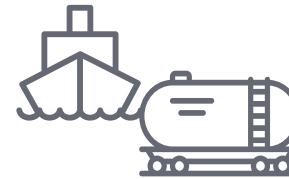


Der Bahnhof Rostock Seehafen ist ...



**Güterverkehrsknoten**

- ein wichtiger Güterverkehrsknoten in Mecklenburg-Vorpommern und bindet den größten deutschen Ostseehafen an
- Zugbildungsbahnhof auf dem TEN-Netzkorridor Scandinavian-Mediterranean und SGV-Korridor Orient / East-Med



**Hafen und Umschlagbahnhof**

- zur Verladung von Gütern und Waren vom Schiff und von der Straße auf die Schiene optimal angebunden
- auf Wachstumskurs durch steigende Gütermengen
- optimal für die Zugbildung ausgelegt



**Nachhaltig**

- für klimaschonende Transporte per Eisenbahn innerhalb von Europa ein Ausgangspunkt
- eine Stärkung für den Wirtschaftsstandort Rostock und sichert so Arbeitsplätze in der Region

... zukunftsorientiert: Das Bauprojekt „Zukunft Infrastruktur Rostock Seehafen (ZIRS)“ führt ab 2023 umfangreiche Umbau- und Modernisierungsarbeiten an der Schieneninfrastruktur im Hafen durch

# Um die Hafeninfrastruktur leistungsfähig und zukunftssicher auf Basis der Logistikanforderungen der Hafennutzer vorzuhalten, wird die DB InfraGO den Bahnhof Rostock Seehafen sukzessive modernisieren

## Ziele der Umbau- und Modernisierungsarbeiten



Offizieller Baustart am 27.04.2023

**Moderner:** Wirtschaftlich im Betrieb durch moderne Leit-, Sicherungs- und Bedientechnik, Automatisierung der Technik am Ablaufberg und Zentralisierung der Stellwerke nach aktuellem Stand der Technik

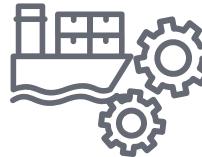
**Optimierter:** Spurplanoptimierungen zur Absicherung des konfliktfreien Zugbetriebes und zur Reduzierung des Rangieraufwandes für die Zugbildung und Bereitstellung sowie die Anbindung von Terminals (KV-Terminal, Autoterminal)

**Schlagkräftiger:** Optimierung der Kapazitäten durch teilweise Verlängerung von Gleisen für 740m lange Güterzüge und Erhöhung der Radsatzlasten auf 25 t auf ausgewählten Gleisen

**Robuster:** Schaffung einer Ost- und Westumfahrung zur Umgehung des Ablaufbetriebs und der Richtungsgleise, insbesondere im Ganzzugverkehr

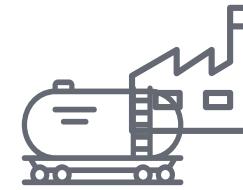
Im Rahmen der Modernisierung wird es zu Einschränkungen und Kapazitätsreduzierungen kommen: Gemeinsam suchen wir Lösungen, um die Auswirkungen für alle so gering wie möglich zu halten

### Einbindung der betroffenen Akteure



#### Betreiber

- In engem Austausch mit der **Hafeninfrastruktur und den Terminalbetreibern** werden die notwendigen baubetrieblichen Konzepte abgestimmt
- Im Ergebnis wird mehr Angebot durch den Schienengüterverkehr und eine Kapazitätssteigerung bei der Bildung von Güterzügen ermöglicht
- Der Bahnhof Rostock Seehafen erhöht so sukzessive die Leistungsfähigkeit und sichert die Wettbewerbsfähigkeit unserer Kunden



#### Transporteure/Logistiker

- Je nach Bauphase stehen Teile der Eisenbahninfrastruktur eingeschränkt zur Verfügung
- Wir informieren transparent, über die Details und stellen eine stabile Umsetzung sicher
- Wir erarbeiten gemeinsam mit den betroffenen Unternehmen **baubetriebliche Konzepte** und finden bei Bedarf Ausweich-/ Ersatzmöglichkeiten (u.A. für Abstellungen)



#### Anwohner:innen

- Für direkt betroffene Anwohner stellen wir sicher, dass sie vor **Lärm und Erschütterungen** während der Bauzeit und im laufenden Betrieb bestmöglich geschützt sind

**Die Umbau- und Modernisierungsarbeiten starteten in 2023 und werden in zwei Baustufen mit verschiedenen Bauphasen umgesetzt:  
Der Betrieb wird dabei überwiegend ermöglicht**

## Überblick der Umbau- und Modernisierungsarbeiten

### Baustufe 1, in zwei Phasen

Errichtung eines zentralen elektronischen Stellwerks im Bereich der Zugbildungsanlage mit Ein- und Ausfahrgruppe als Stellwerkersatz der Stw B1, B11, R20 und Bedienung der Gleisbremse

Neubau Rangierstellwerk inkl. Rangiertechnik

Erweiterung Ein- und Ausfahrgruppe für 740m Züge

Erneuerung der Weichen, Gleise und Tiefenentwässerung

Erneuerung und Einbau von Weichenheizungen

Erneuerung der Oberleitungsanlage

Errichtung neuer Gleisfeldbeleuchtungen



### Baustufe 2

Stufenweiser Ersatz der Stw R30, B40, 50 und 70 (Zentralisierung im ESTW)

vollständige Umsetzung des Sollspurplans mit neuen Funktionalitäten:

Ein- und Ausfahrgruppe im „Krügerbahnhof“, Zugfahrstraßen für Terminalanbindungen, Elektrifizierung

Die **Baustufe 1**

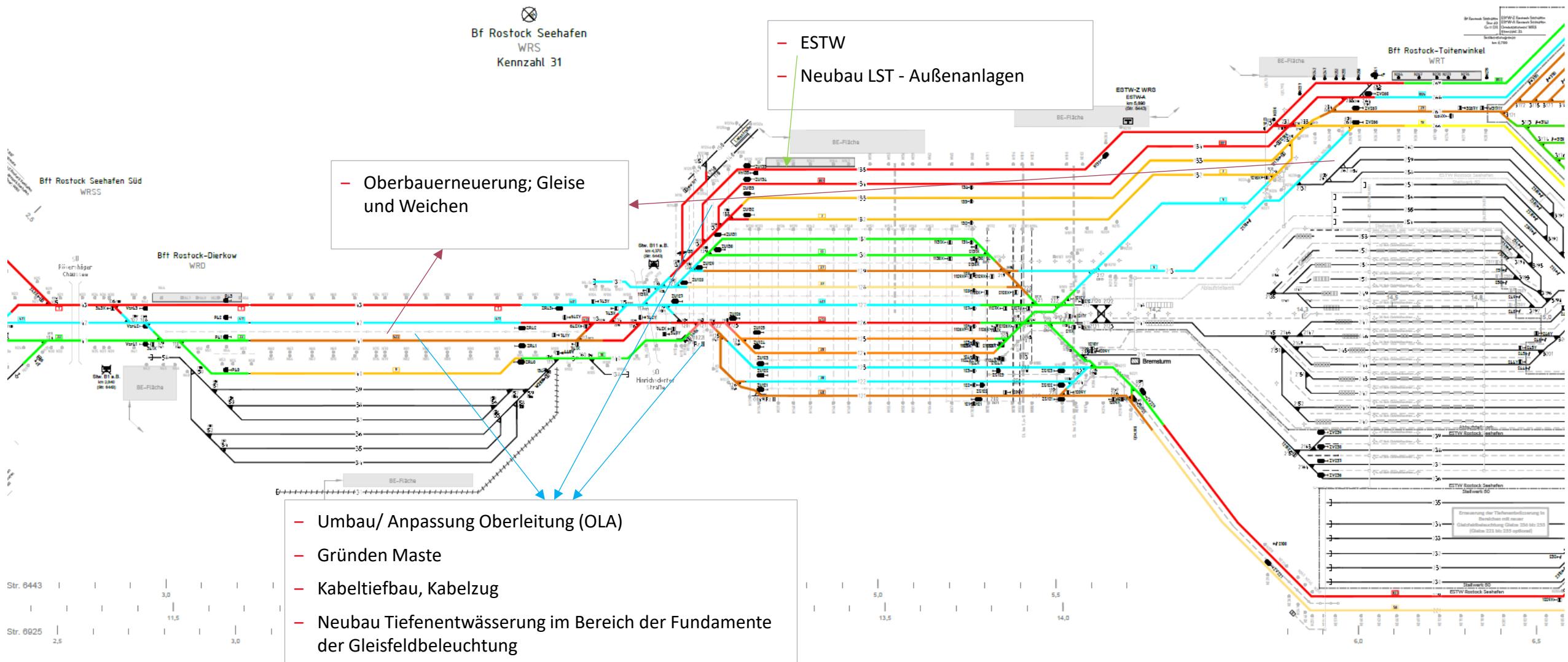
**Bph 1.1** Baubeginn 04/2023

IBN 12/2025

**Bph 1.2** Baubeginn 2027.

Die **Baustufe 2** befindet sich in der Vorplanung

# Übersicht der Bautätigkeiten im Bereich der Bauphase 1.1



# Eindrücke von der Baustelle





Im Stellwerksgebäude erfolgt die Zentralisierung für die Bedienung der Rangiertechnik und den Fahrdienst im Bahnhof.

Lichtdurchfluteten Arbeitsbereiche und die nachhaltige Bauweise schaffen eine angenehme und zukunftsorientierte Arbeitsatmosphäre.

Das Gebäude ist das erste Holzhaus mit integrierter Kanzel für die DB InfraGO. Durch den Hafenbezug greift das Gebäude die Form eines Schiffes auf. Mit dieser Architektur, Bauweise und eingesetzten Materialien ist dieses Gebäude bisher einzigartig.

Es vereint innovatives Design mit modernster Technik.



DB InfraGO