



Umbau Bahnhof Rostock Seehafen

Projekt „Zukunft Infrastruktur Rostock Seehafen (ZIRS)“
Informationsveranstaltung für beteiligte Akteure

22.11.2023 | Rostock

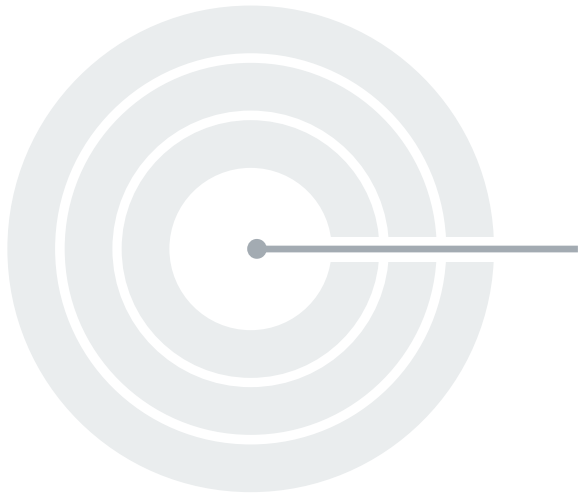
Die DB Netz AG betreibt die Eisenbahninfrastruktur im Bahnhof Rostock Seehafen und den entsprechenden Bahnhofsteilen



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

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

Ziele der Umbau- und Modernisierungsarbeiten



Moderner: Wirtschaftlich im Betrieb durch moderne Leit-, Sicherheits- 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

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 Stellwerksersatz der Stw B1, B11, R20 und Bedienung Gleisbremse
- Erneuerung der Weichen, Gleise und Tiefenentwässerung
- Erneuerung und Einbau von Weichenheizungen
- Erneuerung Oberleitungsanlage
- Errichtung neuer Gleisfeldbeleuchtungen
- Neubau Rangierstellwerk inkl. Rangiertechnik
- Erweiterung der Bahnhofsgleise für 740m Züge

Die **Baustufe 1- Bph 1.1** Baubeginn 04/2023
Bph 1.2 befindet sich in Lph 3/4.
Der Planrechtsbeschluss (Baugenehmigung), steht noch aus.



Baustufe 2

- bereichsweiser Stellwerksersatz der Stw R30, B40, 50 und 70
- vollständige Umsetzung des Sollspurplans mit neuen Funktionalitäten
- Ausbau weiterer 740m Gleise
- Errichtung der neuen Ein- und Ausfahrgruppe im „Krügerbahnhof“

Die **Baustufe 2** befindet sich in der Leistungsphase 1/2

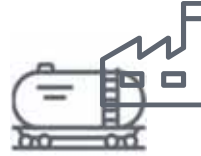
Im Rahmen der Modernisierung wird es zu Einschränkungen und Kapazitätsreduzierungen kommen: Gemeinsam suchen wir Lösungen, um die Auswirkungen für alle so gering wie möglich zu halten

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
- Mit einem Jahr Vorlauf informieren wir 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)

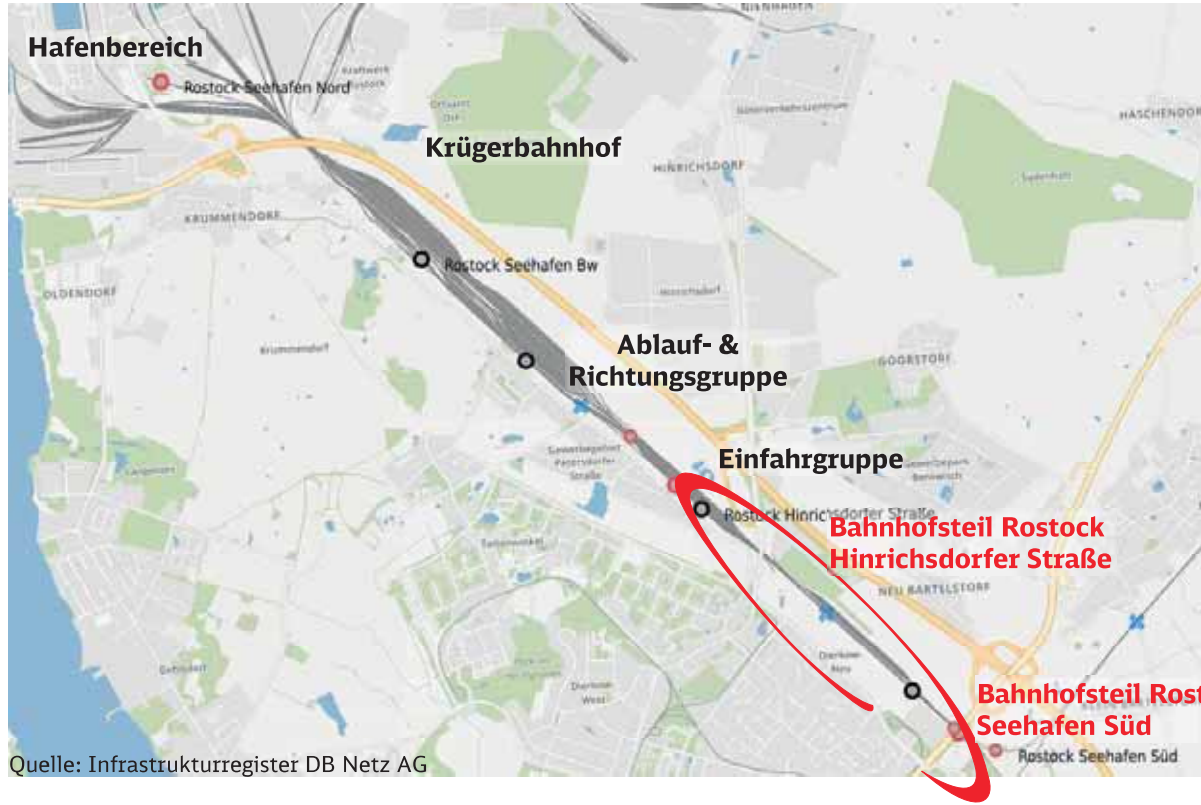


Anwohner:innen

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

In der 1. Baustufe in 2023 liegt der Fokus der Bauaktivitäten im südlichen Bereich in den Bahnhofsteilen Seehafen Süd und Hinrichsdorfer Straße

Überblick der Umbau- und Modernisierungsarbeiten: Baustufe 1, Bph 1.1 in 2023



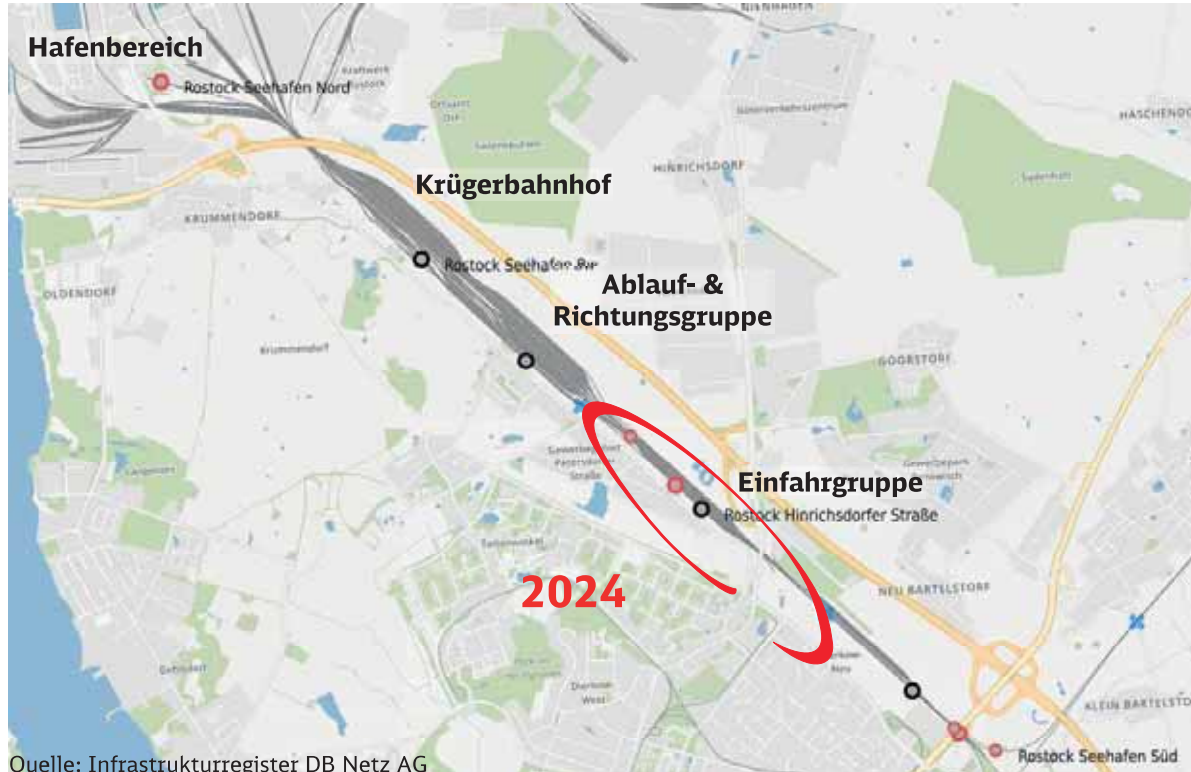
Quelle: Infrastrukturregister DB Netz AG



Quelle: Rostock Port

Die Modernisierung verläuft vom südlichen zum nördlichen Teil des Bahnhofs Rostock Seehafen: In 2024 liegt der Fokus der im Bereich der Einfahrgruppe

Ausblick der Umbau- und Modernisierungsarbeiten: Baustufe 1, Bph 1.1 in 2024



Quelle: Infrastrukturregister DB Netz AG



Quelle: Rostock Port

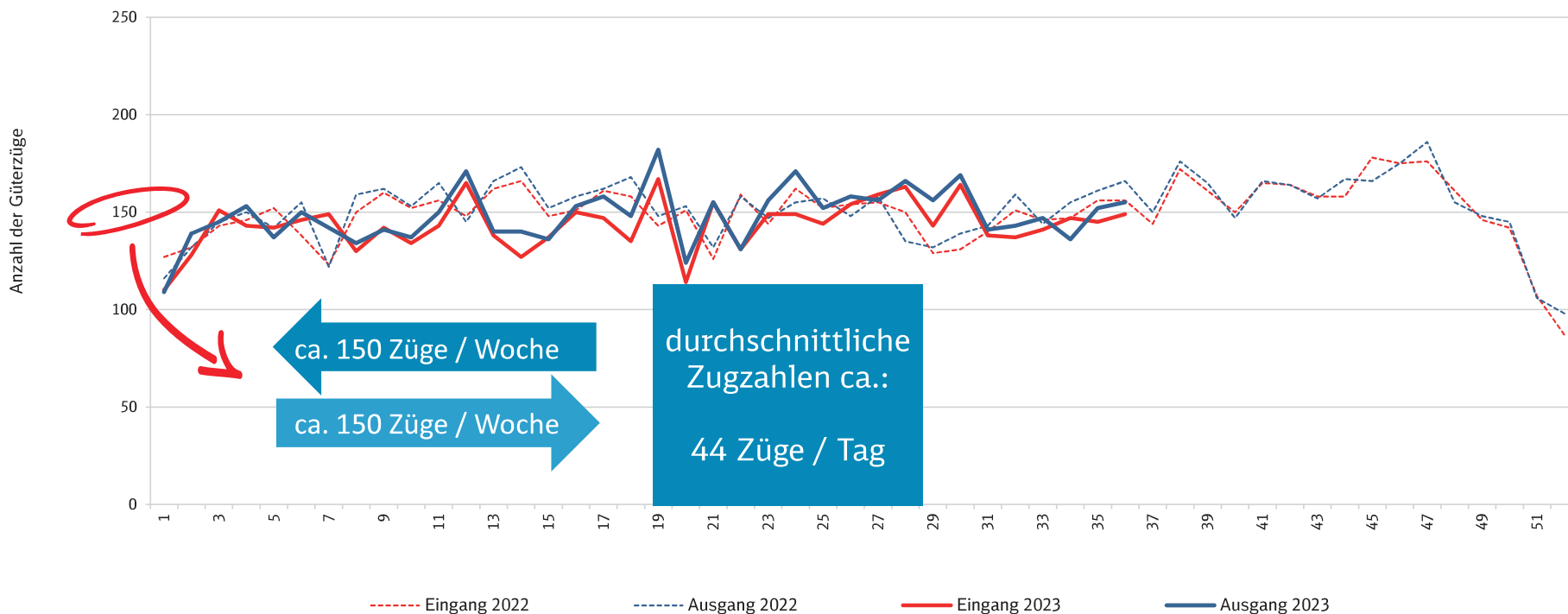
Betriebliche Durchführung ZIRS 2024

Kurzer Ausblick vorab:

Die **Bauphasen reduzieren die betriebliche Kapazität** im Bahnhof Rostock Seehafen.
Die **Auswirkungen** können in angespannten Zeiträumen **ausgesteuert** werden **durch:**

1. **Zuglängen** (max. 600m, inkl. Lok)
2. **V- oder Hybrid-Traktion**
3. **reduzierte Zugzahlen**
4. **zeitnahe Gleisberäumung**

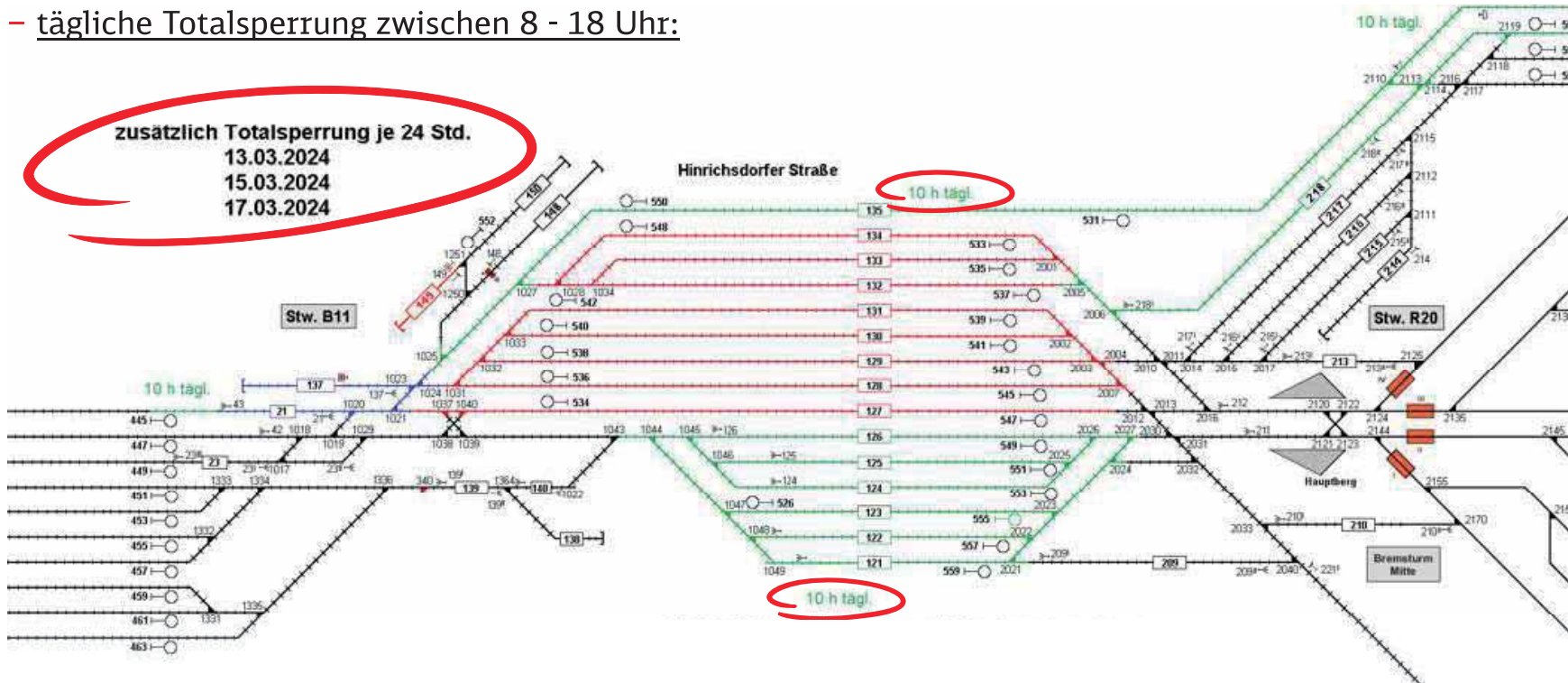
Rostock Seehafen Eingang / Ausgang per KW



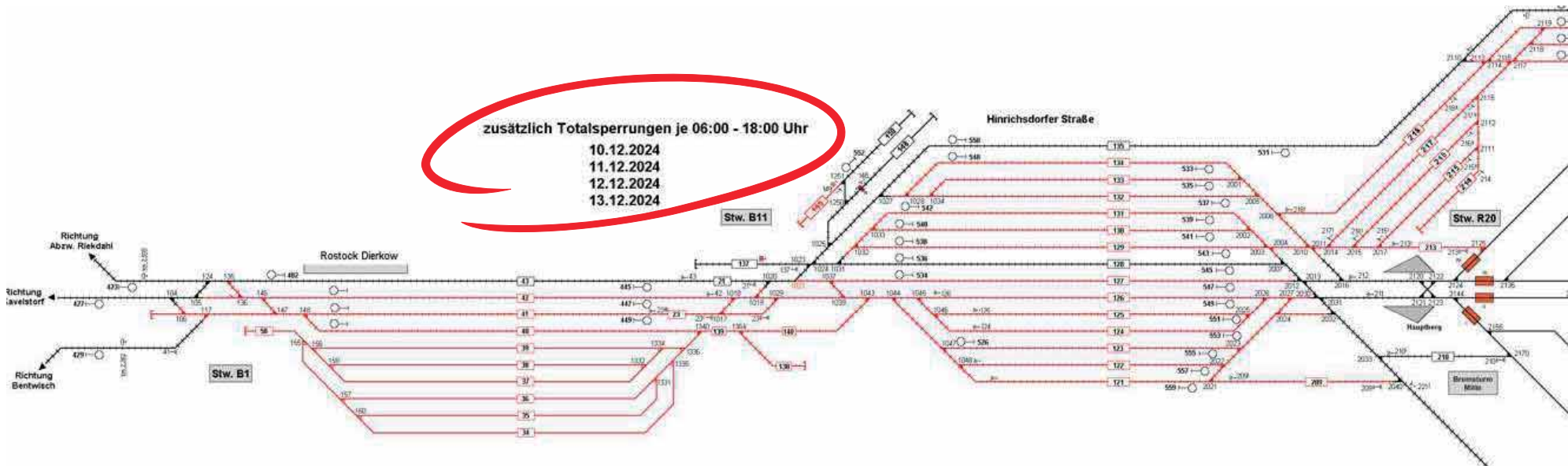
Anmerkung: Zugzahlen beziehe sich auf alle Züge des Netzfahrplans und Gelegenheitsverkehrs insgesamt

Bauphase 1.1: 09.März – 09.April 2024 mit betrieblichen Einschränkungen

- tägliche Totalsperrung zwischen 8 - 18 Uhr:



Bauphase 1.1: 05.Dezember – 14.Dezember 2024 mit betrieblichen Einschränkungen



Bauphase 1.1: 09.März – 14.Dezember 2024 mit betrieblichen Einschränkungen und reduzierten Zugzahlen

Eine Reduzierung der Zugzahl ist punktuell erforderlich:

Phasen reduzierter Zugzahlen unter Durchschnitt 44 Züge/ Tag:

09.- 12.03.2024, zw. 18 - 8 Uhr: **42 Züge**
(jeweils drei Ein- und Ausgangszüge innerhalb von zwei Stunden)

14. und 16.03.2024, zw. 18 - 8 Uhr : **28 Züge**
(jeweils ein Ein- und Ausgangszug pro Stunde).

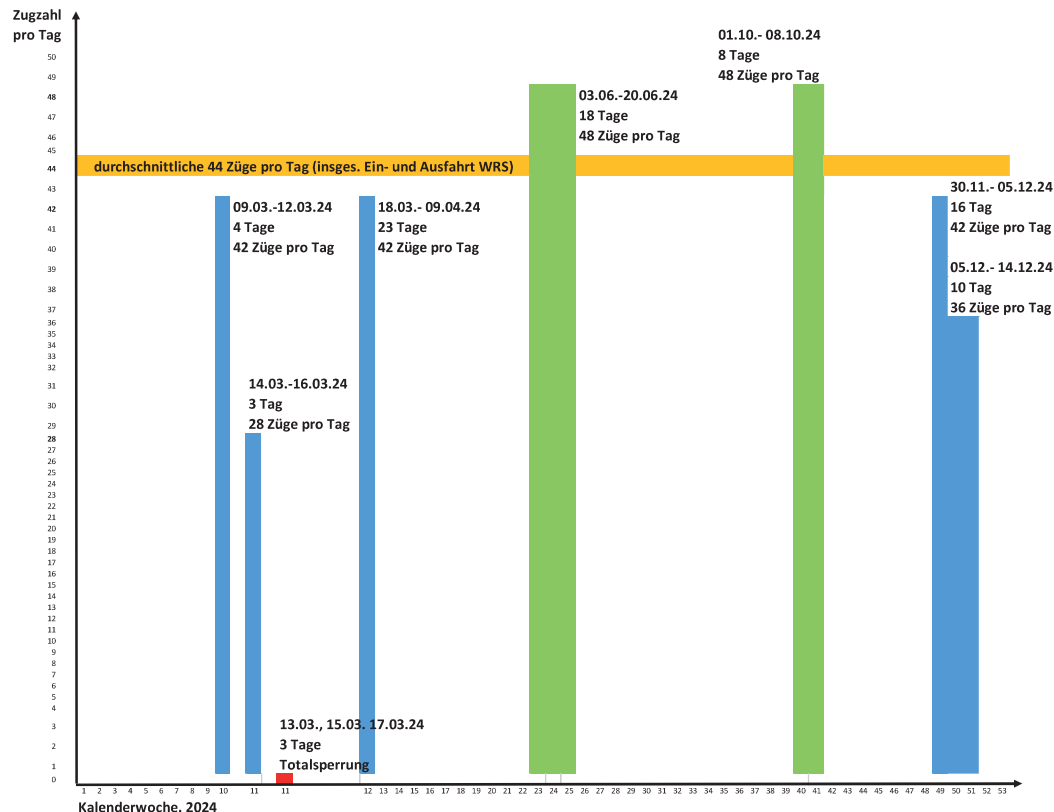
13., 15. und 17.03.2024: Totalsperrung; **0 Züge**

18.03.- 09.04.2024, zw. 18 - 8 Uhr : **42 Züge**
(jeweils drei Ein- und Ausgangszüge innerhalb von zwei Stunden).

30.11.- 05.12.2024: **42 Züge**
(jeweils drei Ein- und Ausgangszüge innerhalb von zwei Stunden)

05.12.- 14.12.2024: **36 Züge**

Anmerkung: Die o.g. Zugzahlen können Züge des Netzfahrplans, aber auch Gelegenheitsverkehrs einschließen.



Bauphase 1.1: 09. März – 14. Dezember 2024 mit betrieblichen Einschränkungen und reduzierten Zugzahlen

Eine Reduzierung der Zugzahl ist punktuell erforderlich:

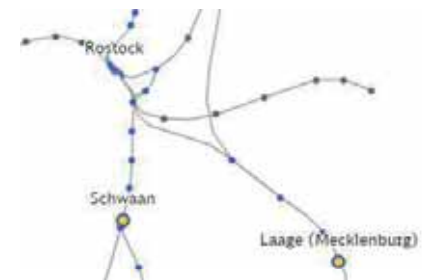
Phasen reduzierter Zugzahlen unter Durchschnitt 44 Züge/ Tag:

09.- 12.03.2024, zw. 18 - 8 Uhr: (jeweils drei Ein- und Ausgangszüge innerhalb von zwei Stunden)	42 Züge
14. und 16.03.2024, zw. 18 - 8 Uhr : (jeweils ein Ein- und Ausgangszug pro Stunde).	28 Züge
13., 15. und 17.03.2024: Totalsperrung;	0 Züge
18.03.- 09.04.2024, zw. 18 - 8 Uhr : (jeweils drei Ein- und Ausgangszüge innerhalb von zwei Stunden).	42 Züge
30.11.- 05.12.2024: (jeweils drei Ein- und Ausgangszüge innerhalb von zwei Stunden)	42 Züge
05.12.- 14.12.2024:	36 Züge

Anmerkung: Die o.g. Zugzahlen können Züge des Netzfahrplans, aber auch Gelegenheitsverkehrs einschließen.

Empfehlungen zur betrieblichen Durchführung

1. Gesamtzuglänge auf **max. 600 m** (inkl. Lok) eingrenzen
2. In WRS mit **V- oder Hybrid-Traktion arbeiten**
3. **Keine langen Abstellungen** in Gleisen 36 - 40
4. **Züge mit E-Traktion in vorgelagerten Betriebsstellen auf V- oder Hybrid Traktion um- / oder vorspannen***



*Bf Laage und Bf Schwaan sind für Vorspannen/ Umspannen geeignet

Übersicht Einschränkungen der betrieblichen Durchführung aufgrund der Bauphasen ZIRS 2024

Zeitraum: 09.März – 09.April 2024

Innerhalb der Totalsperrung:

- Es sollten möglichst keine Zugfahrten eingelegt werden (außer Baulogistik direkt fürs Baufeld WRS, damit sind Fahrten gemeint, welche nach Ankunft in die gesperrten Bereiche gemäß Betra überführt werden).

Außerhalb der Totalsperrung:

- Züge nur mit E-Tfz: (max. 600 m), keine längerfristige Abstellung von E-Tfz in den Gleisen 36 bis 40 unter Oberleitung möglich (nur für den Zeitraum des Umspannens)
- Abfahrende Züge mit E-Tfz möglichst in den Gleisen 340 bis 365 fertigstellen (einschließlich E-Lok) und anschließend mit Rangierlok/Dieselvorspann zur Abfahrt in die Ausfahrgleise (WRSS) überführen.
- Züge ohne E-Tfz können öfter verkehren, wenn das jeweilige Einfahrgleis (122-126) im angemessenen Zeitraum geräumt wird (wenn möglich nach Einfahrt, Weiterfahrt mit Zuglok als Rangierfahrt in ein angemietetes Gleis im Krügerbahnhof (Gl. 340-365) oder in ein Richtungsgleis (Gl. 229 bis Gl. 259 wenn die Diesellok den Ablaufberg befahren kann, z.B. Nahgüterzüge/Übergabe)

Bauphase 1.1: 05.Dezember – 14.Dezember 2024 mit betrieblichen Einschränkungen

Abfahrende Züge

mit **E-Tfz** können ausschließlich in den Gleisen 340 bis 365 (Spitzenüberspannung) sowie Gleis 128 oder Gleis 135 bereitgestellt werden.

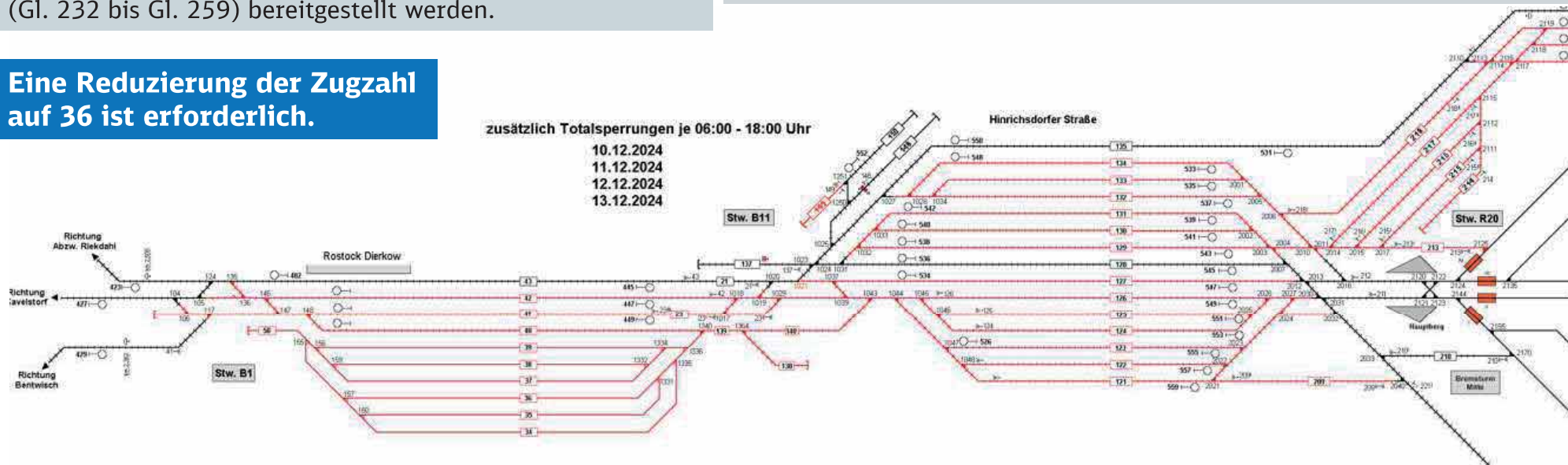
Züge **ohne E-Tfz** können auch in einem Richtungsgleis (Gl. 232 bis Gl. 259) bereitgestellt werden.

Ankommende Züge

können nur in den Gleisen 128 und 135 einfahren; Gleise sind nach Einfahrt unmittelbar zu räumen.

Züge ohne E-Tfz können nach Ankunft im Gleis 128 unmittelbar als Rangierfahrt weiter fahren in die Gleise 229 bis 231 oder 340 bis 365.

Eine Reduzierung der Zugzahl auf 36 ist erforderlich.



Züge mit E-Tfz sollte der Zug unmittelbar nach Ankunft mit Rangierlok eingezogen und anschließend das E-Tfz mittels Rangierlok evtl. auch in Gleise ohne Oberleitung (z.B. 311 bis 318) abgestellt werden.

Bauphase 1.1: 05.Dezember – 14.Dezember 2024 mit betrieblichen Einschränkungen

Abfahrende Züge:

- mit **E-Tfz** können ausschließlich in den **Gleisen 340 bis 365** (Spitzenüberspannung) sowie **Gleis 128 bereitgestellt** werden. Eine **Bereitstellung** ist auch **auf Gleis 135** möglich (betriebliche Regelungen für Zuführung von KV-Zügen über das alte S-Bahngleis werden derzeit geprüft). **Züge ohne E-Tfz** können auch in einem **Richtungsgleis (Gl. 232 bis Gl. 259) bereitgestellt** werden, wenn die **Diesellok den Ablaufberg** befahren kann. Für abfahrende Züge deren Diesellok **nicht den Ablaufberg** befahren kann, ist auch eine **Bereitstellung** in den **Gleisen 229 bis 231** möglich

Ankommende Züge:

- können nur in den **Gleisen 128 und 135 einfahren. Von Gleis 135** ist die **Weiterfahrt als Rangierfahrt nur eingeschränkt** möglich (altes S-Bahn Gleis). Gleise müssen **nach Einfahrt unmittelbar beräumt** werden. **Abstellung von E-Tfz** ist **nur** unter der **Spitzenüberspannung** in den **Gleisen 340 bis 365** möglich. Diese Gleise werden aber **für Baulogistik** und die **Bereitstellung von Ausgangszügen** sowie für das Einziehen der Eingangszüge **benötigt**. Zudem sind hier **Gleise freizuhalten** für das **gleichzeitige Verkehren von Rangierfahrten** und die **Durchführung von Lokumläufen** (Diesel) sowie als **Zuführungsgleise für den Hafenbereich**. Aus diesem Grund sollte eine Nutzung dieser Gleise für Langfristabstellungen im Rahmen des Stillstandsmanagements unterbunden werden bzw. der Bereich der Spitzenüberspannung für Lokabstellungen freigehalten werden.

Bauphase 1.1: 05.Dezember – 14.Dezember 2024 mit betrieblichen Einschränkungen

Das Kombiwerk von DBCargo ist für E-Tfz nicht mehr selbstständig erreichbar (einschließlich der Abstellgleise 371 bis 373).

Bei Zügen mit E-Tfz sollte der Zug unmittelbar nach Ankunft mit Rangierlok eingezogen und anschließend das E-Tfz mittels Rangierlok evtl. auch in Gleise ohne Oberleitung (z.B. 311 bis 318) abgestellt werden. Auch ist evtl. ein Verbleib am Wagenpark (Bügel ab) möglich.

Züge ohne E-Tfz können nach Ankunft im Gleis 128 unmittelbar als Rangierfahrt weiter fahren in die Gleise 229 bis 231 oder 340 bis 365, wenn hier entsprechende Gleise angemietet wurden.

Eine Begrenzung der Anzahl der Züge ist in Abhängigkeit von der Traktion erforderlich.

Eine Reduzierung der Zugzahl ist hier erforderlich (36) Züge.

Die unterjährige Baufahrplanung vereint die bestehende Nachfrage mit den bestehenden Einschränkungen im Seehafen

Übersichtskarte



Ausgangslage

- Zeitraum: 09.03. – 09.04.2024
- keine Ausreglung der ZIRS-Einschränkungen im Netzfahrplan 2024
→ alle verfügbaren Kapazitäten im Netzfahrplan 2024 wurden angeboten
- Anpassung der Zugfahrten erfolgen unterjährig durch Zusammenstellung vertrieblicher Folgen (ZvF) und neuem Fahrplan (Fplo) bei Bedarf
- keine Ausregelung der Rangierfahrten/-bewegungen durch den Fahrplan → Informationen zu Rangierfahrten vom EVU können als Information für Kapazitätsbetrachtungen genutzt werden

Sachstand

- Im Zeitraum 09.03. – 09.04.2024 wird die verfügbare Kapazität an 18 Tagen ausreichen und an 14 Tagen nicht ausreichen für die im Netzfahrplan vereinbarte Nachfrage
- Verteilung der tgl. planerisch bestehenden Kapazität je EVU entsprechend Anzahl vereinbarter Trassen im Netzfahrplan

Aktueller Planungsstand der Baufahrplanung für den Zeitraum 09.03.2024 08:00Uhr - 09.04.2024 18:00Uhr



Planungsgrundlage



- Einfahrt in den Bahnhof Rostock Seehafen kann im Bauzeitraum nur mit einer Alternative zur E-Traktion (Diesel, Hybrid)
- Maximal 42 geplante Zugfahrten pro Tag möglich
- Längenbeschränkung von 600 m Zuglänge inkl. Lok



Planungsablauf



- Identifikation aller betroffenen Zugfahrten (bestellte und im Netzfahrplan vereinbarte Trassen)
- Ausfall aller betroffenen Zugfahrten (mit der ZvF)
- Verteilung der verfügbaren Kapazität entsprechend Verteilung der vereinbarten Trassen (je EVU mit Versand ZvF)
- Aufnahme und Verarbeitung der Kundenstellungen und -priorisierung (welcher Zug soll die verfügbare Kapazität nutzen? in der Stellungnahme zur ZvF)
- Einarbeiten der Stellungen und „Einlegen“ der priorisierten Züge – Rücksprache bei Bedarf
- Aktualisierung des gesamthaften Kapazitätsplans und Verteilung (je EVU im ZvF-Endstück)
- Vergabe von Restkapazitäten im Gelegenheitsverkehr (soweit noch vorhanden oder durch Abbestellung freigeworden)



Weiteres Vorgehen



Herausforderungen der eingeschränkten Infrastruktur mit einer angepassten Planung und einem frühzeitigen Informationsaustausch begegnen



Informationen und Herausforderungen

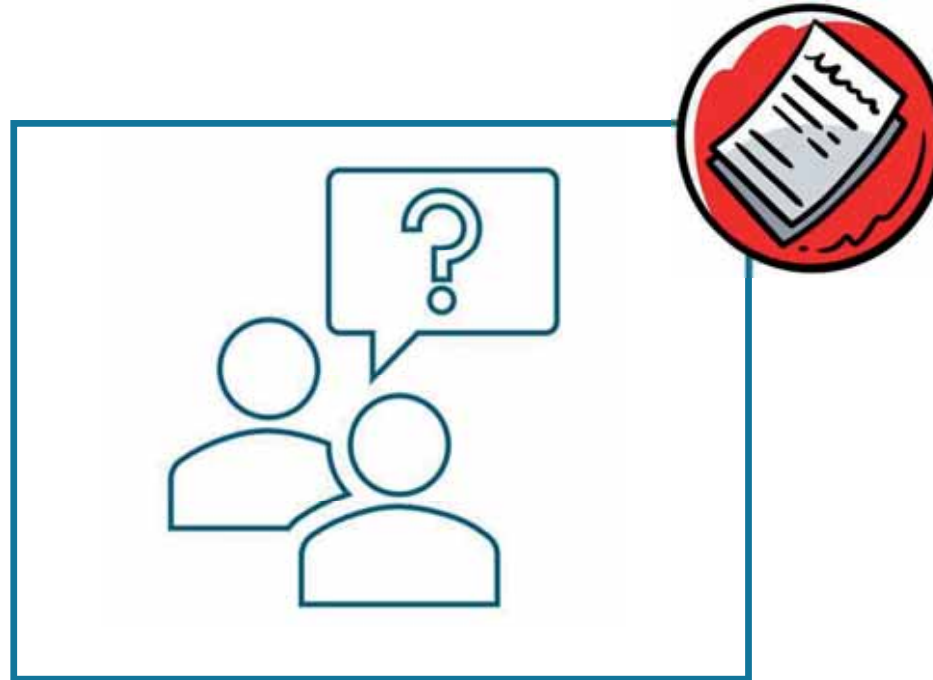
- Langfristige Abstellungen von Güterwagen können nicht stattfinden, da diese die Kapazitäten einschränken.
- Nutzungseinschränkungen bei Serviceeinrichtungen im Fahrplanjahr 2024 für Rostock Seehafen sind im Anlagenportal hinterlegt
- Die verfügbaren Zugfahrten müssen innerhalb des freien Zeitfensters 18 bis 8 Uhr verteilt
- Für den Gelegenheitsverkehr wird es ebenfalls Einschränkungen geben.



Hebel und Möglichkeiten

- Mehr Kapazitäten umsetzbar, da alle Züge mit V-Traktion verkehren -> Orte zum Ergänzen einer V-Traktion-Lok können wir die folgenden Betriebsstellen empfehlen: Laage (Meckl), Schwaan, Güstrow, Waren (Müritz)
- Rangierarbeitspläne der EVU könnten bei der Planung des Betriebs hilfreich sein (vorausschauend planen und justieren)
- Gibt es Hinweise zur Festlegung der Reihenfolge?
- Werden Kapazitäten nicht genutzt, ermöglicht eine (frühzeitige) Abbestellung die Vergabe der freien Kapazität im Gelegenheitsverkehr

Gerne beantworten wir Ihre FRAGEN:



Vielen Dank für Ihr Interesse!

Es sind noch Fragen offen geblieben bzw. es besteht ein konkreter Abstimmungsbedarf?

Kontaktmöglichkeiten



Für die konkrete Abstimmung zu baubetrieblichen Ersatz- und Ausweichkonzepten nutzen Sie bitte den bekannten Regelkommunikationsweg über Ihren Ansprechpartnern im Bereich „Konzeption Bautakte und Integrierte Bündelung“

- Mehrjahresbaubetriebsplanung.Ost@deutschebahn.com



Alle weiteren Projekt-Anfragen an die DB Netz AG richten Sie bitte an folgende Adresse:

- Projekt-ZIRS@deutschebahn.com
- Für konkrete Anfragen nutzen Sie gerne auch Ihre bestehenden Ansprechpartner



Vor Ort steht eine operative betriebliche Unterstützung über einen **Rangierüberwacher** zur Verfügung.



Über Neuerungen informieren wir auch über das **Bauinfoportal**, tragen Sie sich gerne direkt in den Newsletterverteiler ein ([Infomail zum Projekt bestellen](#)):

- <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/rostock-seehafen>

An aerial photograph of a railway yard filled with numerous freight cars of various colors and types, including tank cars, flatcars, and boxcars. The cars are arranged in long, parallel rows on the tracks. Overlaid on the center of the image is the DB logo, which consists of the letters 'DB' in white inside a red rounded square, followed by the word 'NETZE' in large, white, sans-serif capital letters.

DB NETZE