

<b>Stellungnahme</b>	Datum: 23.05.2016
Entscheidendes Gremium:	fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus
	bet. Senator/-in:
Federführendes Amt: Tief- und Hafenbauamt	bet. Senator/-in:
Beteiligte Ämter:	

<b>Antrag von Herrn Martin Lau (Vorsitzender Ortsbeirat Dierkow-Neu) Erweiterung des Gewerbegebietes Brückenweg.</b>		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
25.05.2016	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Kenntnisnahme
02.06.2016	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	
	Kenntnisnahme	
08.06.2016	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

Bereits gefasster Beschluss:  
2016/BV1650

**Sachverhalt:**

Verkehrsplanung

Das Gewerbegebiet im Brückenweg soll südöstlich der Wendeschleife erweitert werden. Dazu ist die Aufstellung eines neuen Bebauungsplanes mit Verlängerung des Brückenweges geplant. Verkehrsintensive Einrichtungen wie z.B. Discounter sind auch in Zukunft im Brückenweg nicht zu erwarten. Folglich wird die Verkehrsbelastung sowohl beim Kfz-Verkehr als auch beim Fußgänger- und Radverkehr gering bleiben.

Der Anschluss des Kfz-Verkehrs an das übergeordnete Verkehrsnetz soll wie bisher auf kurzem Wege über die funktionierende Kreuzung an der L22 erfolgen. Aufgrund der Leistungsfähigkeitsreserven kann der Knotenpunkt die zusätzlichen Verkehre aufnehmen. Somit ist eine direkte Anbindung an die L22 sowie die Bundesautobahn A19 in Richtung Berlin weiterhin gegeben.

Im Rahmen des B-Plan-Verfahrens ist zur Erschließung des neuen Gebietes mit dem ÖPNV eine Prüfung der Verlängerung der Buslinien vorgesehen.

Radfahrer können im Brückenweg aufgrund der sehr geringen Kfz-Belastung die Fahrbahn benutzen. Für die sehr selten auftretenden Fußgänger steht ein separater Gehweg in ausreichender Breite zur Verfügung, der im Zuge der Verlängerung des Brückenweges ebenfalls erweitert werden soll. Über einen gemeinsamen Geh- und Radweg parallel zur L22 kann das weitere Fuß- und Radwegenetz sicher erreicht werden.

baulicher und finanzieller Aufwand

Im Bereich der ehemaligen S-Bahn Haltestelle Dierkow sind mindestens 4 Gleise zu queren. Beim Bau einer Brücke erfordert dies eine Stützweite von ca. 32 m, eine Mittelstütze im Bereich der Bahnanlagen ist aus Platzgründen nicht möglich. Aufgrund der Elektrifizierung

der Bahnstecke ist eine lichte Höhe von mindestens 6,20 m erforderlich. Dadurch wäre für den Anschluss an das vorhandene Straßen- bzw. Wegenetz die Überwindung eines erheblichen Höhenunterschieds notwendig. Das heißt, neben den erforderlichen Brückenwiderlagern müssten umfangreiche Rampenanlagen/Dämme hergestellt werden.

Die Umsetzung einer Tunnellösung an dieser Stelle ist ebenfalls schwierig. Dafür wäre eine Unterführung der Gleise in mindestens 2,50 m Tiefe zuzüglich einer Konstruktionshöhe von mindestens 4,00 m notwendig. Auch in diesem Fall ist ein deutlicher Höhenunterschied zu überwinden, der wiederum weitläufige Rampenanlagen erfordern würde.

Ein Ingenieurbauwerk nur für Fußgänger und Radfahrer erfordert aufgrund der örtlichen Gegebenheiten die gleiche lichte Höhe bzw. Tiefe wie ein Bauwerk für den Kfz-Verkehr. Die Konstruktionshöhen und Breiten können variieren. Die Anforderungen an die Barrierefreiheit sind zu erfüllen.

Des Weiteren bestehen keine Kenntnisse über die Baugrundverhältnisse und den Grundwasserspiegel im benannten Bereich. Dadurch könnten zahlreiche zusätzliche Aufwendungen erforderlich werden.

Aufgrund des baulichen Aufwands wären für die Herstellung von jedem der beiden Ingenieurbauwerke erhebliche Kosten im mindestens einstelligen Millionenbereich zu erwarten. Hinzu kommen hohe regelmäßige Folgekosten für den Erhalt und die Sicherung der Bauwerke. Für eine genauere finanzielle Einordnung (Kostenschätzung) müsste eine Vorplanung erstellt werden.

Für Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen gilt das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG). Im beantragten Bereich auf Höhe der ehemaligen S-Bahn Haltestelle Rostock-Dierkow würden Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG gequert werden. Gemäß EKrG § 11 (1), § 14 (1) muss die Hansestadt Rostock den Neubau eines Ingenieurbauwerkes (Brücke, Tunnel) über die Gleise komplett selbst finanzieren und zukünftig auch allein unterhalten.

Ferner befinden sich die benötigten Grundstücksflächen für ein Ingenieurbauwerk größtenteils nicht im Eigentum der Hansestadt Rostock. Auch dafür ist ein finanzieller Aufwand einzukalkulieren. Fraglich ist weiterhin, ob und wann der Erwerb der Flächen möglich ist.

### Bewertung

Aufgrund der zu erwartenden geringen Verkehrsbelastung ist eine leistungsfähige und sichere Verkehrserschließung aller durch das geplante Gewerbegebiet neu erzeugten Verkehre auch in Zukunft über den Brückenweg gewährleistet. Folglich ist eine Querungsstelle über die Gleise im Bereich der ehemaligen S-Bahn Haltestelle Rostock-Dierkow aus verkehrsplanerischer Sicht nicht notwendig.

Die Herstellung und Unterhaltung eines Ingenieurbauwerkes erfordert einen erheblichen baulichen und finanziellen Aufwand.

Den hohen Kosten steht ein sehr geringer Nutzen gegenüber.

Sollten entgegen der Prognose zu einem späteren Zeitpunkt sehr hohe Fußgänger- und Radverkehrsströme im südöstlichen Teil des Brückenweges auftreten, könnte ggf. ein Anschluss an den bestehenden Geh- und Radweg parallel zur Rövershäger Chaussee hergestellt werden.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

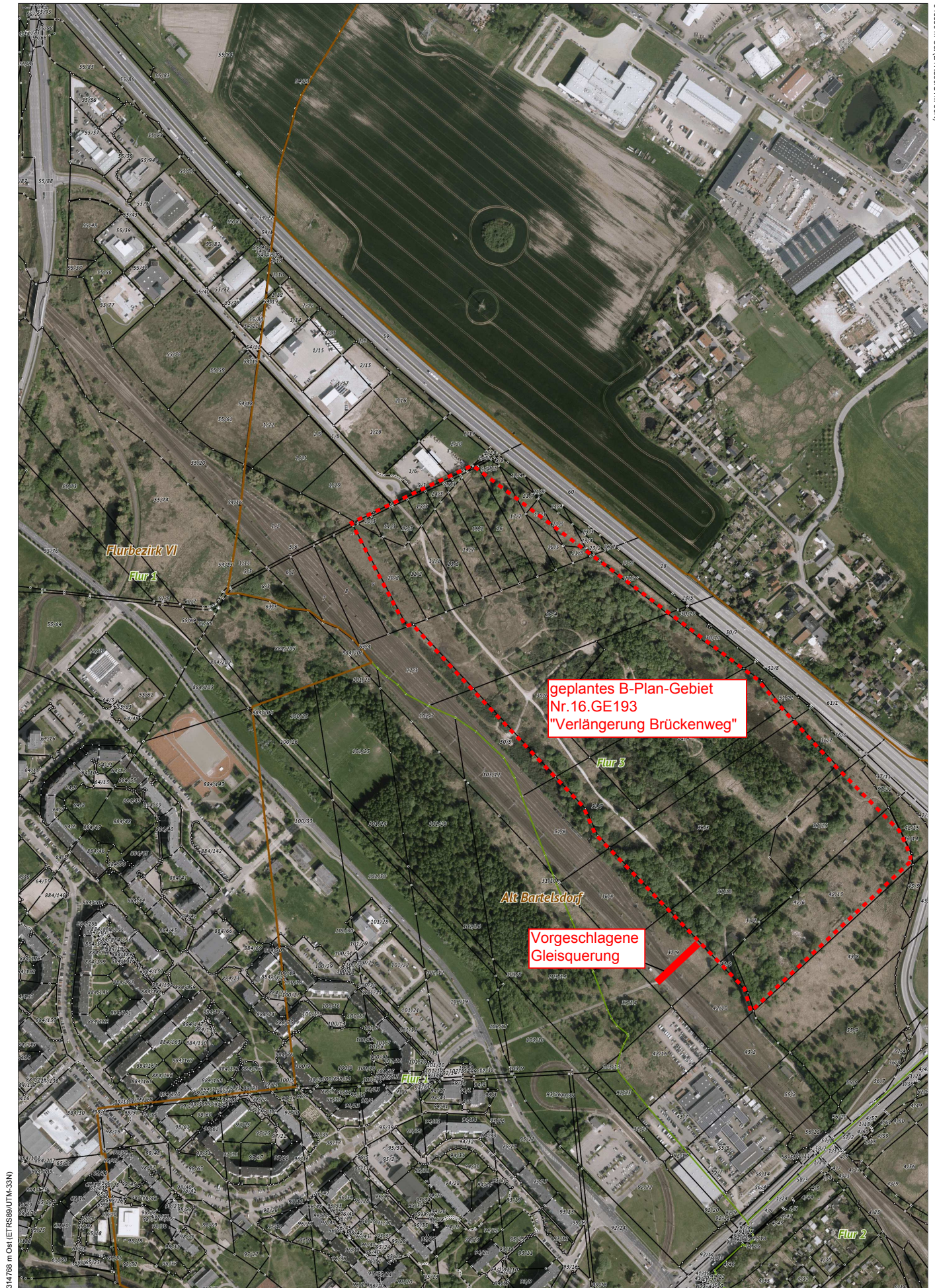
Bezug zum Haushaltssicherungskonzept: keiner

Holger Matthäus

Anlage: Luftbild mit B-Plan Grenze und gewünschter Querungsstelle







314768 m Ost (ETRS89/UTM-33N)

5998576 m Nord (ETRS89/UTM-33N)



Maßstab  
ohne  
Datum  
19.5.2016

Kein amtlicher Auszug.  
Vervielfältigung, Weiterverarbeitung, Umwandlung, Weitergabe an Dritte oder Veröffentlichung  
nur mit Zustimmung des Herausgebers, ausgenommen Verwendungen zu innerdienstlichen Zwecken (§ 34 GeoVermG M-V).  
Der Gebäudebestand wurde örtlich nicht überprüft.