

<b>Informationsvorlage</b>	Datum: 19.12.2019	
Federführendes Amt: Amt für Verkehrsanlagen	fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus	
Beteiligte Ämter:	bet. Senator/-in: bet. Senator/-in:	
<b>Information zum Beschluss der Bürgerschaft Nr. 2016/AN/1771 zur Prüfung Realisierung Brücke/Tunnel Brückenweg - Dierkower Allee</b>		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
04.02.2020	Bau- und Planungsausschuss	Kenntnisnahme
06.02.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Kenntnisnahme
26.02.2020	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Kenntnisnahme
04.03.2020	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

bereits gefasste Beschlüsse: 2016/AN/1771 vom 21.06.2016

### Sachverhalt:

- Eine zusätzliche Brücke/Tunnel vom Brückenweg zur Dierkower Allee im Bereich der ehemaligen S-Bahn-Station ist nicht notwendig, da auch ohne ein zusätzliches Bauwerk alle Verkehrsarten gut an das Verkehrsnetz angebunden sind.**

#### Kfz-Verkehr

Das Gewerbegebiet (GE) Brückenweg ist über die gut funktionierende Kreuzung an der Hinrichsdorfer Straße direkt an die Autobahn A19 in Richtung Berlin angebunden. Diese Kreuzung hat Reserven, so dass auch potentielle Kfz-Verkehre durch eine Erweiterung des GE leistungsfähig und sicher abfließen können.

#### Fußgänger- und Radverkehr

Bisher besteht für Fußgänger und Radfahrer im Norden eine sehr gute Anbindung an den Geh- und Radweg der Hinrichsdorfer Straße. Mit der Gebietserweiterung nach Süden wird im Rahmen des B-Plan Verfahrens ein Anschluss an den Geh- und Radweg parallel zur Rövershäger Chaussee berücksichtigt.

#### ÖPNV

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

**2. Für Bau und Unterhaltung einer Brücke/eines Tunnels sind enorme Kosten und ein erheblicher baulicher Aufwand zu erwarten (allein Baukosten mehrere Mio. €).**

**Dem gegenüber steht nur ein geringer Nutzen durch unwesentliche Zeit- und Wegeinsparung.**

Aufgrund der zu erwartenden sehr niedrigen Anzahl Fußgänger (keine fußläufigen Ziele im GE) ist der Nutzen einer zusätzlichen Brücke/eines Tunnels für Fußgänger gering.

Folgende Maßnahmen sind für den Bau einer Brücke/eines Tunnels erforderlich:

- Regelung Grunderwerb, da benötigte Flächen nicht im Eigentum der Hanse- u. Universitätsstadt Rostock (HRO), falls Erwerb möglich → hohe Erwerbskosten
- Klärung Baugrundverhältnisse, Grundwasserspiegel, Entwässerung, ..
- Klärung umfangreicher Umweltbelange (u.a. Baumbestand, Artenschutz)
- Herstellung eines Knotenpunktes mit LSA (Ampel) an der Dierkower Allee
- Anforderungen an Barrierefreiheit erfüllen
- Aufwendiges, zeitintensives Planungs- und Genehmigungsverfahren

Brücke

- Querung von mind. 4 Gleisen, Stützweite ca. 32 m – Mittelstütze im Bereich Gleise nicht möglich, lichte Höhe mindestens 6,20 m (elektrifizierte Bahnstecke)
- Brückenwiderlager, umfangreiche Rampenanlagen/Dämme zur Überwindung des erheblichen Höhenunterschiedes

Tunnel

- Unterführung der Gleise, Lichtraumprofil + Konstruktionshöhe ca. 6,00 m (Kfz-Verkehr) bzw. ca. 4,00 m (nur Geh- und Radweg) Höhenunterschied zum Geländeniveau
- weitläufige Rampenanlagen zur Überwindung des deutlichen Höhenunterschiedes
- Sicherheitsmanko bei Dunkelheit

Gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) § 11 (1), § 14 (1) muss die HRO den Neubau einer Brücke bzw. eines Tunnels über die Gleise komplett selbst finanzieren und auch allein unterhalten. Für eine genauere finanzielle Einordnung (Kostenschätzung) müsste eine Vorplanung erstellt werden. Für Erhalt und Sicherung einer Brücke/eines Tunnels sind hohe regelmäßige Folgekosten zu erwarten.

Claus Ruhe Madsen

: