



NETZE

Informationsveranstaltung

Baumaßnahmen am Bahnübergang Th.-Müntzer-Str (L791)

15.9.2022 | Zossen

Inhaltsverzeichnis.

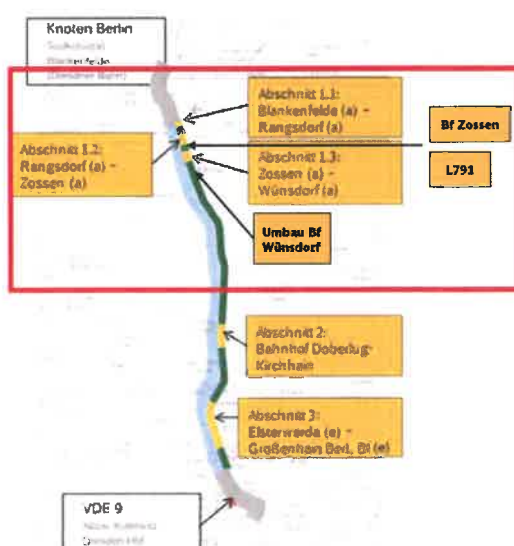


- 1. Infrastrukturprojekt Berlin – Dresden**
- 2. Bahnübergang Th.-Müntzer-Str. (L791)**
- 3. Vorläufiges Umleitungskonzept**
- 4. Ihre Fragen**
- 5. Kontakt**

Infrastrukturprojekt Berlin – Dresden

Der Ausbau der Strecke Berlin-Dresden sorgt für eine schnellere Verbindung zwischen Berlin und Dresden und eine bessere Anbindung der Häfen von Ost- und Nordsee zum Mittelmeer und dem Schwarzen Meer.

Ausbaustrasse Berlin – Dresden



Verkehrliche Ziele

- Verkürzung der Fahrzeit von 124 auf 80 Min. zwischen Berlin und Dresden mit einer **Entwurfsgeschwindigkeit von 200 km/h**
- Förderung grenzüberschreitender Verkehre (TEN-Korridor)

Projekthalt

- Erneuerung von insgesamt **125 km Strecke**
- Errichtung von **15 Elektronischen Stellwerken**
- Ausrüstung der Strecke mit dem Europäischen Zugsicherungssystem (ETCS)
- Bau von **82 Brückenbauwerken**
- Erneuerung von **17 Verkehrsstationen**
- Entfall aller Bahnübergänge und Ersatz durch Brückenbauwerke

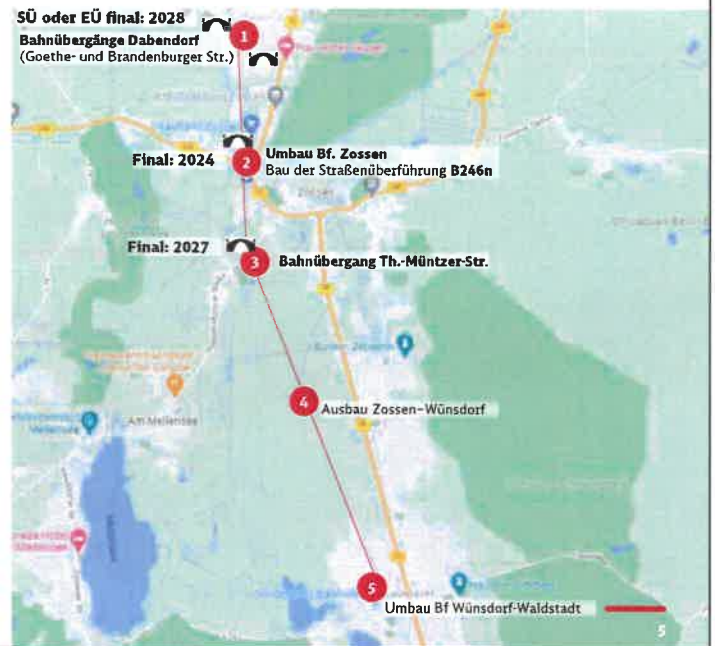
Kenndaten

- Ca. 80 km Strecke fertig gestellt
- vrs. 12/2028 Fertigstellung der 2. Baustufe

Unsere Baumaßnahmen in Zossen



- 1 **Abschnitt Rangsdorf – Zossen (inkl. der Bahnübergänge Dabendorf, Goethe- u. Brandenburger Str.)**
Bauzeit vsl. 2026 bis 2028
- 2 **Umbau Bf Zossen und Bau der Straßenüberführung B246**
Bauzeit vsl. 2022 bis 2024
- 3 **Bahnübergang Th.-Müntzer-Str./L791**
Bauzeit vsl. 2024 bis 2027
- 4 **Abschnitt Zossen – Wünsdorf**
Bauzeit vsl. 2026 bis 2028
- 5 **Umbau Bf Wünsdorf-Waldstadt bis Neuhoof**
Bauzeit 2020 bis 2023



DB Netz AG | Martin Ludwig | I.NI-O-B-B | 15.09.2022



Bahnübergang Th.-Müntzer-Straße (L791)

Warum bauen wir dort eine
Straßenüberführung?

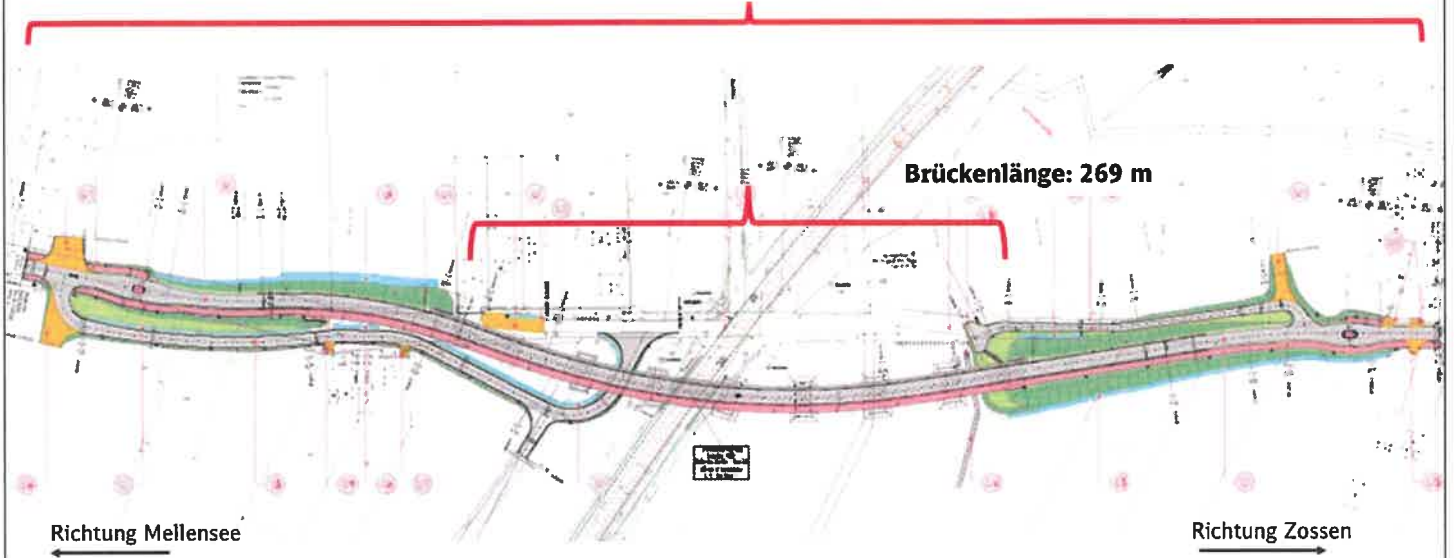
Durch den Ausbau der Eisenbahnstrecke auf eine
Geschwindigkeit von 200km/h entfallen die
Bahnübergänge (Vorgabe der Eisenbahnbetriebsordnung
EBO): Zukünftig kreuzt die L791 mit einer
Straßenüberführung niveaufrei die Gleise.

DB Netz AG | Martin Ludwig | I.NI-O-B-B | 15.09.2022

Darstellung aus der Vogelperspektive

Brückenlänge insgesamt: 269 m, 6,2 m Höhe über den Gleisen

Bauwerkslänge: 695 m



Straßenüberführung L719 Blickrichtung aus Zossen nach Süden



Straßenüberführung am ehemaligen Bahnübergang Blick aus Zossen nach Süden

DB NETZE

Neubau von Straßendämmen
und einer Stützwand, Bau von
Entwässerungsanlagen und
Wirtschaftswegen

Neubau der Straßenüberführung in
verschobener Lage und Anbindung
der Brücke an die L791

Kombinierter Geh-
und Radweg

Neubau der Anliegerstraße, der
Gemeindestraße Johneweg und
eines Waldweges an die
Landesstraße

Rückbau des
Bahnübergangs

Landschaftspflegerische Schutz-,
Vermeidungs-, Ausgleichs- und
Ersatzmaßnahmen sowie
Maßnahmen zum Artenschutz

DB Netz AG | Martin Ludwig | I.NI-O-B-B | 15.09.2022

9

Zuwegung zu den Anwohnern am ehemaligen Bahnübergang

DB NETZE

DB Netz AG | Martin Ludwig | I.NI-O-B-B | 15.09.2022

10

Ausblick vom Grundstück Th.-Müntzer-Str. 5

DB NETZE



DB Netz AG | Martin Ludwig | I.NI-O-B-B | 15.09.2022

11

Rampe zur neuen Straßenbrücke der L791 Fahrt in Richtung Zossen

DB NETZE



DB Netz AG | Martin Ludwig | I.NI-O-B-B | 15.09.2022

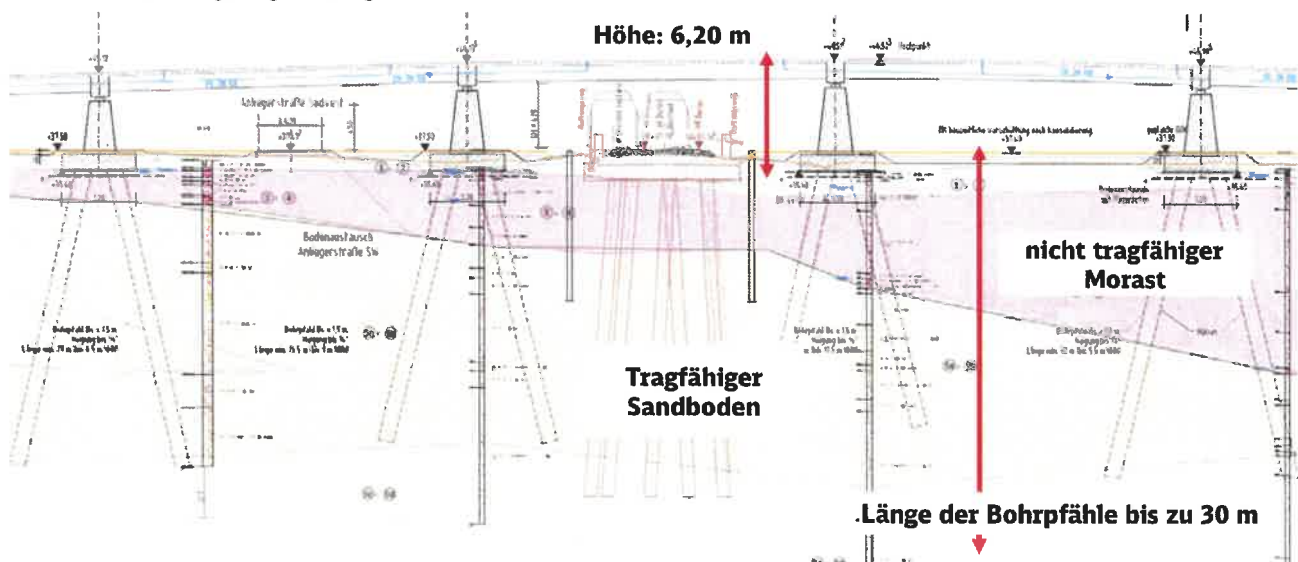
12

Was beinhaltet das Bauvorhaben an der Th.-Müntzer-Straße:

- Rückbau des jetzigen Bahnüberganges
- **Neubau einer Straßenbrücke** über die Bahnanlagen in einer nach Süden verschobenen Lage
- **Änderung der Landesstraße L791** zur Anbindung an die neue Straßenbrücke (ausgeführt als zweispurige Straße)
- Einen **straßenbegleitenden, kombinierten Geh- und Radweg, barrierefrei**
- **Neubau von Straßendämmen** und einer Stützwand zur Böschungsabfangung in den Brückenrampen
- **Bau einer Anliegerstraße** als Gemeindestraße zur Anbindung vorhandener Grundstückszufahrten sowie der **Gemeindestraße „Johneweg“** und eines **Waldweges an die Landesstraße** westlich der Bahnanlage
- **Bau eines Wirtschaftsweges** zum östlichen Widerlager der Straßenbrücke
- **Bau von Anlagen zur Entwässerung der Straßenbrücke** und Straßenfahrbahnen
- **Teilrückbau der Landesstraße L791 nach Schließung des Bahnüberganges** für den Straßen- und Fußgängerverkehr eingezogenen Bereichen
- Schallschutz entsprechend des Schallschutzgutachtens während der Bauzeit
- **Landschaftspflegerische Schutz-, Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**
- **Maßnahmen zum Artenschutz** (z. B. schmale und bauchige Windelschnecke)

Schwierige Bodenverhältnisse an der L791

Die Brücke erreicht bis zu 6,20 m Höhe über den Gleisen. Sie ragt bis zu 30 Meter tief in den Boden, um Stabilität und Tragfähigkeit zu gewährleisten.



Sachstand BÜ-Ersatzmaßnahme Thomas-Müntzer-Str./L791

Geplante Bauzeit L791 mit Schließung Bahnübergang:

- Bauzeit vsl. 07/2024 – 01/2027 (Verkehrsfreigabe) = ca. 2,5 Jahre
- **Schließung des Bahnübergangs** mit Inbetriebnahme des neuen elektr. Stellwerks in Zossen in **07/2024**
- Ab 07/2024 Beginn der Bauarbeiten am Bahnübergang L 791/Th.-Müntzer-Str.
- **Fertigstellung bis vsl. 01/2027**

| | Dauer | Vorgenommene Arbeiten | Zeitplan |
|-------------------|---------------|---|-----------------------------|
| Bauphase 1 | ca. 11 Monate | Baufeldfreimachung, Bau der bauzeitlichen Arbeitsebenen, Baustraßen und Technologie- und Lagerflächen, Bau der Anliegerstraße Südwest (Johneweg), alle notwendigen Umverlegungen von Kabeln und Leitungen | Mitte 2024 bis Mitte 2025 |
| Bauphase 2 | ca. 13 Monate | Rückbau Fahrbahn und Gehwege Thomas-Müntzer-Str. im Baubereich, Bodenaustausch, Einheben der Träger, Bau der Straßenbrücke sowie Dammbauwerke der Brückenrampen | Anfang 2025 bis Herbst 2026 |
| Bauphase 3 | ca. 6 Monate | Bau der Straßenbrücke sowie Dammbauwerke der Brückenrampen, Fahrbahnaufbau für die L791, Fertigstellung des Wirtschaftsweges zum Widerlager Ost sowie Restarbeiten und Beräumung der Baustelle | Mitte 2026 bis Januar 2027 |

| | | | |
|-------------------|---------------|---|---------------------------|
| Bauphase 1 | ca. 11 Monate | Baufeldfreimachung, Bau der bauzeitlichen Arbeitsebenen, Baustraßen und Technologie- und Lagerflächen, Bau der Anliegerstraße Südwest (Johneweg), alle notwendigen Umverlegungen von Kabeln und Leitungen | Mitte 2024 bis Mitte 2025 |
|-------------------|---------------|---|---------------------------|

1.2.1



1.2.2



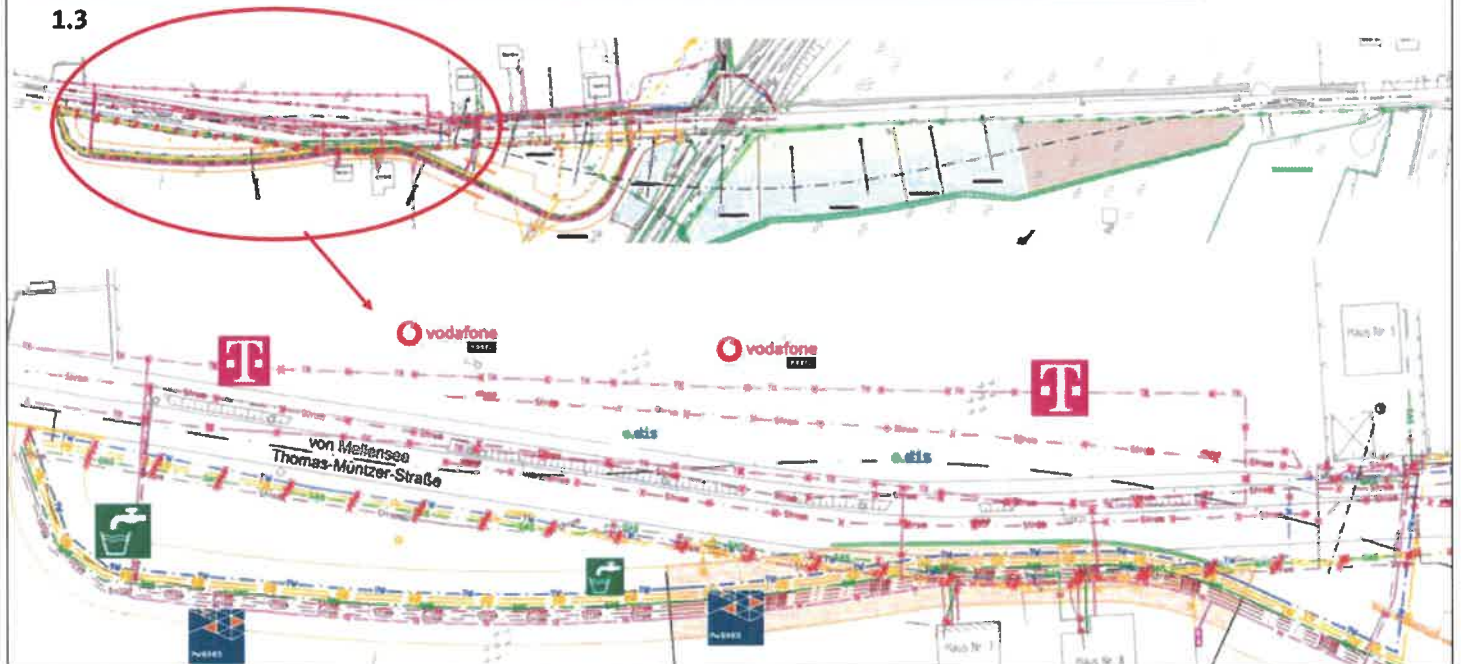
Bauphase 1

ca. 11 Monate

Baufeldfreimachung, Bau der bauzeitlichen Arbeits-
ebenen, Baustraßen und Technologie- und Lagerflächen,
Bau der Anliegerstraße Südwest (Johneweg), alle
notwendigen Umverlegungen von Kabeln und Leitungen

Mitte 2024 bis
Mitte 2025**DB NETZE**

1.3

**Bauphase 2**

ca. 13 Monate

Rückbau Fahrbahn und Gehwege Thomas-Müntzer-Str. im
Baubereich, Bodenaustausch, Einheben der Träger, Bau
der Straßenbrücke sowie Dammbauwerke der
Brückenrampen

Anfang 2025 bis
Herbst 2026**DB NETZE**

2.1

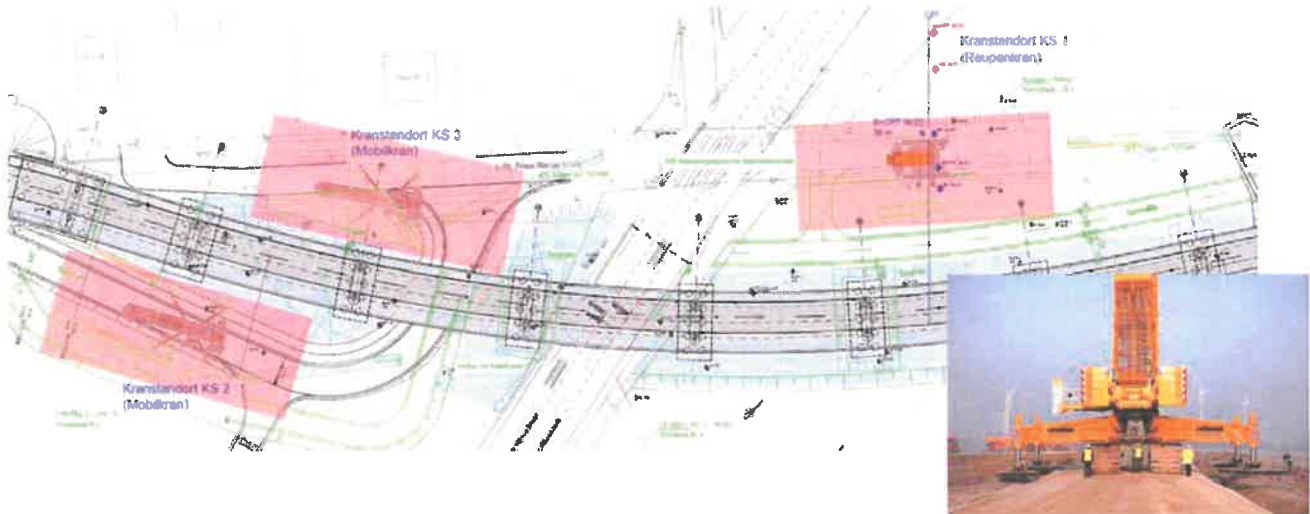


2.2



Standort der Kräne zu den Bauarbeiten

Die Kräne sind mit ca. elf Metern teilweise breiter als Straße und Fußweg zusammen.
Gewicht: bis zu 800 Tonnen (Raupekran)



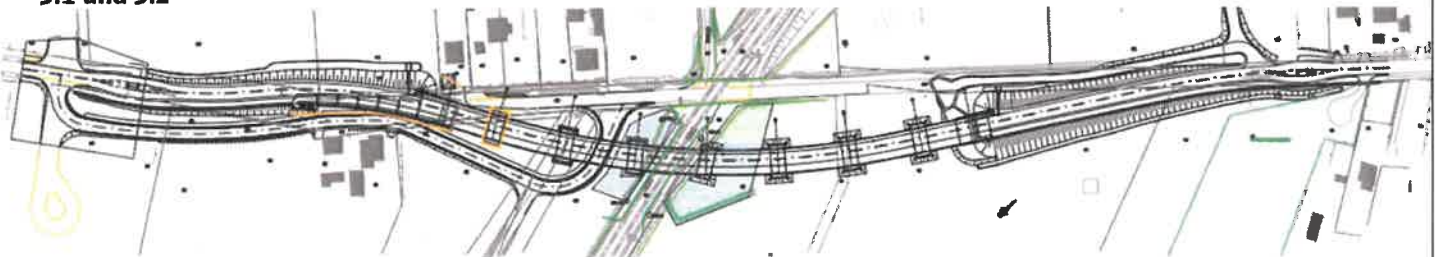
Bauphase 3

ca. 6 Monate

Bau der Straßenbrücke sowie Dammbauwerke der Brückenrampen, Fahrbahnaufbau für die L791, Fertigstellung des Wirtschaftsweges zum Widerlager Ost sowie Restarbeiten und Beräumung der Baustelle

Mitte 2026 bis
Januar 2027

3.1 und 3.2



Vorläufiges Umleitungskonzept

Das vorläufige Umleitungskonzept zeigt mögliche Routen für den Straßenverkehr, ÖPNV, den Schülerverkehr, für Feuerwehr, Polizei und RTW sowie Fuß- und Radverkehr auf.

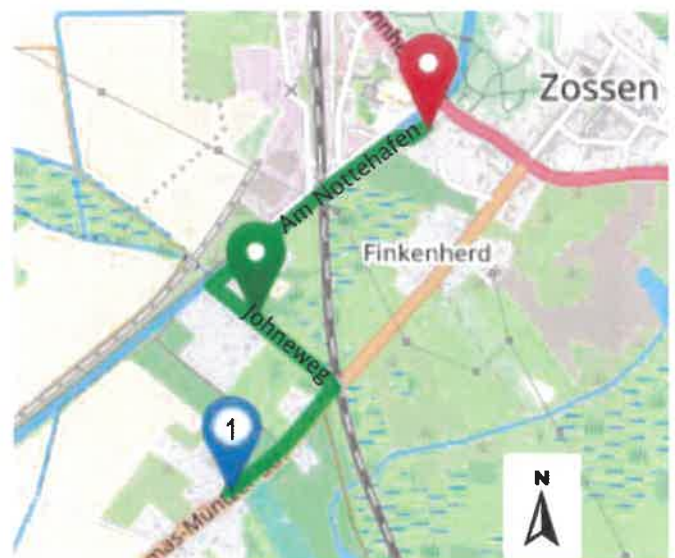
Hier sind wir noch in Abstimmung mit den Landkreis Teltow-Fläming und den anderen Beteiligten.

Vorläufiges Umleitungskonzept für Fuß- und Radverkehr: Wegeführung

Voraussichtliche Wegeführung:

Th.-Müntzer-Str. - Johneweg - Querung der Bahngleise am Nottekanal - Am Nottehafen

- Auf der Westseite des Bahnübergangs wird der Geh- und Radweg entlang der Baustelle bis zum „Johneweg“ geführt
- Der Fußweg an der Th.-Müntzer-Str. wird je nach Bauablauf auf der rechten oder linken Straßenseite verlaufen. Zusätzlich wird eine Absperrung und ein **Schutztunnel** errichtet.
- Querung der Gleise an der Eisenbahnüberführung Nottekanal
- Zusätzlicher Zeitbedarf: **ca. 4 Minuten**
- Der jetzt vorhandene Weg wird ertüchtigt und eine **bauzeitliche Beleuchtung** wird installiert.



Vorläufiges Umleitungskonzept für Fuß- und Radverkehr: Parkmöglichkeiten

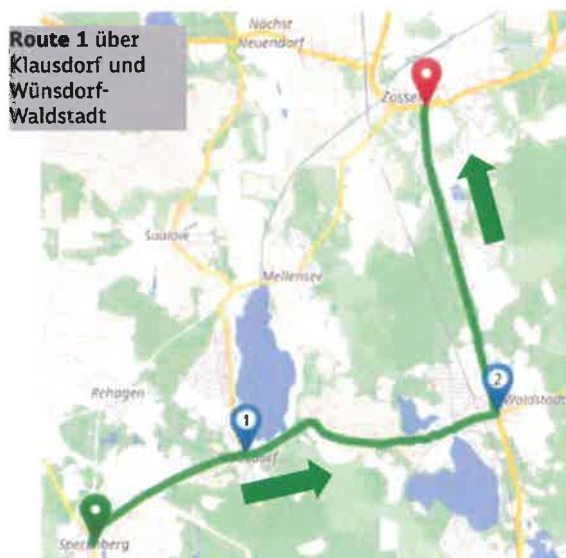
Zusätzliche Parkmöglichkeit am Oertelufer

- Abstellmöglichkeiten für PKW auf einem Parkplatz für Anwohner der Thomas-Müntzer-Straße
- **Ca. 40 Stellplätze** für Fahrzeuge und Fahrräder
- Ausstattung mit **Beleuchtung** und **Videoüberwachung**
- Fußweg vom Parkplatz bis zum Bahnhof ca. 500 m



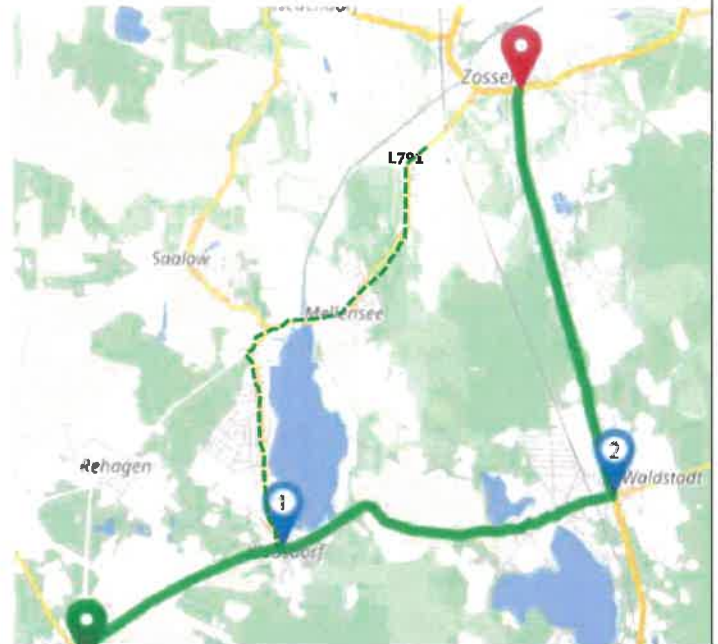
Vorläufiges Umleitungskonzept für PKW/LKW etc. in 2 möglichen Routen

Ein Richtungsverkehr zur Verkehrsentslastung ist denkbar



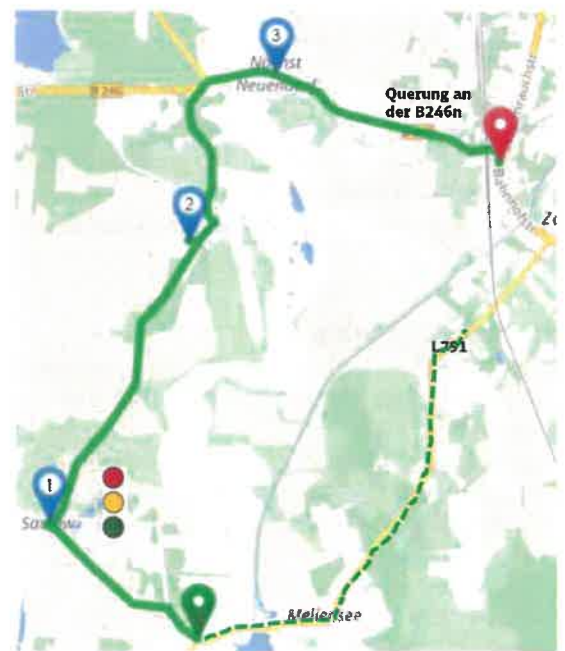
Umleitungskonzept: Route 1 über Wünsdorf-Waldstadt

- Die **Umleitungsrouten 1** ist eine südliche Umfahrung der Baustelle über Wünsdorf-Waldstadt in Richtung Sperenberg
- Mehrkilometer: 2,83 km (+15 km ab Johnepark)
- Fahrzeitverlängerung: ca. 2 Minuten (+23 Minuten ab Johnepark)
- Die Ausschilderung erfolgt bereits ab Sperenberg

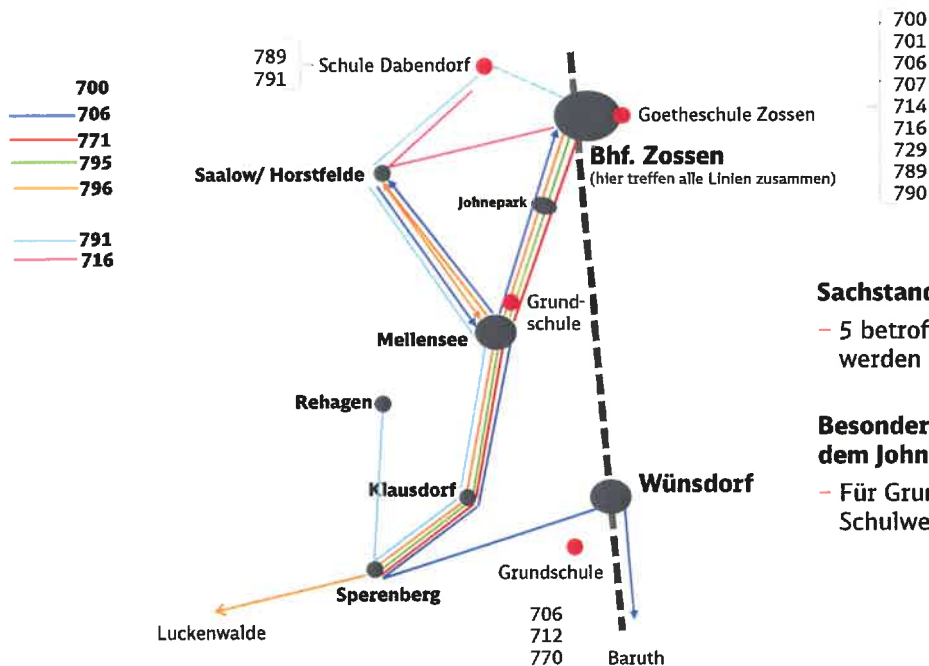


Umleitungskonzept: Route 2 über Saalow

- Die **Umleitungsrouten 2** ist eine nördliche Umfahrung der Baustelle über Saalow und Nächst Neuendorf
- Mehrkilometer: ca. 5 km (ca. 8,5 km ab Johnepark)
- Fahrzeitverlängerung: ca. 7 Minuten (13 Minuten ab Johnepark)
- Aufstellung einer Ampel (Lichtzeichenanlage) in Saalow



Öffentlicher Nahverkehr: aktueller Verlauf der Buslinien



Sachstand:

- 5 betroffene Buslinien müssen umgeleitet werden (700, 706, 771, 795, 796).

Besonders betroffen sind die Schüler aus dem Johnepark.

- Für Grundschüler muss ein maximaler Schulweg von 45 min. eingehalten werden

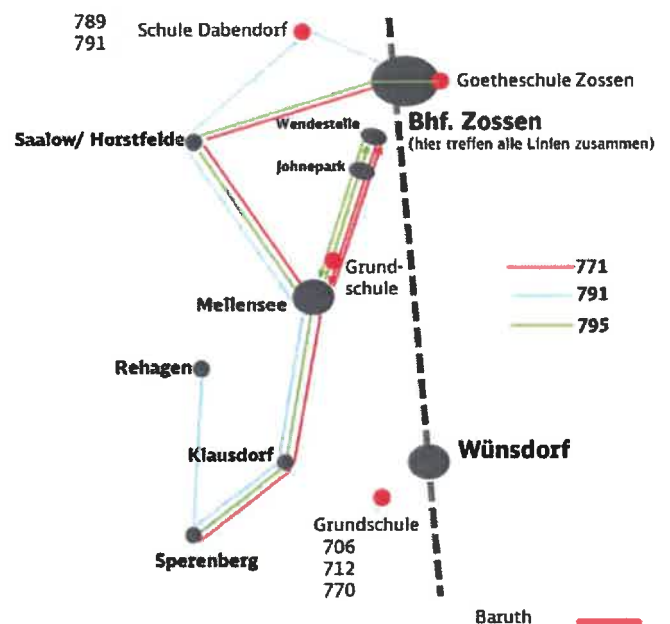
Vorläufiges Umleitungskonzept für ÖPNV und Schüler

Annahmen:

- Die Schüler gehen grundsätzlich in die nächstgelegene Grundschule in ihrer Stadt/Gemeinde
- Kritische Betroffenheit: Schüler aus dem Johnepark mit dem Ziel Goetheschule Zossen
- Eine Wendestelle an der Th.-Müntzer-Straße wird eingerichtet

Mgl. Verkehrsführung:

- Die Mehrfahrzeit des ÖPNV und damit auch des Schülerverkehrs wird anhand einer Fahrplanstudie ermittelt.
- Sollte sich im Rahmen der Fahrplanstudie ergeben, dass 45 Minuten Schulweg nicht eingehalten werden können, müsste eine direkte Verbindung geschaffen werden.



Umleitungskonzept für Feuerwehr, Polizei und Rettungsdienste



Zuständigkeitsbereich der Rettungsdienste westlich der Bahnanlagen:

- Bereich Johnepark, Thomas-Müntzer-Straße
- Rettungswache: Klausdorf, Am Denkmalplatz 2, 15838 Klausdorf

Zuständigkeitsbereich der Rettungsdienste östlich der Bahnanlagen:

- Luckenwalder Straße bis zur Baustelle
- Rettungswache Zossen, An der Wache 2, 15806 Zossen

Die Vorgabe der Einsatzzeit von 15 Minuten wird in allen Fällen eingehalten



Aktueller Stand

– Unterstützung der Feuerwehr Zossen:

Während der Baumaßnahme kann eine Unterstützung durch die Feuerwehr Mellensee, Horstfelde oder Wünsdorf notwendig werden, da die Rüstzeiten der Feuerwehr Zossen für Einsätze westlich der Bahnanlage nicht eingehalten werden.

- Überarbeitung der Ausrückordnung durch die Stadtwehrführung



Weiteres Vorgehen und Ihre Möglichkeiten



Nächste Schritte:

- Der **Planfeststellungsantrag** wird **Ende Oktober 2022** beim Eisenbahnbundesamt (EBA) eingereicht. Dann beginnt das Planfeststellungsverfahren für die dargestellte Maßnahme.

Einsicht in die Unterlagen:

- Bitte informieren Sie sich in den **Amtsblättern der Stadt Zossen und der Gemeinde Mellensee**. Dort finden Sie weitere Informationen zur Auslegung der Planrechtsunterlagen **frühestens ab Januar 2023**. Die Unterlagen können Sie vor Ort einsehen, evtl. können Sie auch digital auf die Unterlagen zugreifen. Die **Zeit der Offenlegung beträgt 4 Wochen**.
- Bitte richten Sie Ihre Stellungnahmen im Rahmen des Planrechtsverfahrens **ausschließlich ans Eisenbahnbundesamt**.

Wenn Sie Fragen, Anmerkungen und Hinweisen haben, wenden Sie sich direkt ans Projekt unter: Berlin-Dresden@deutschebahn.com

Ihre Fragen

Ihre Kontakte zum Infrastrukturprojekt

Ausbaustrecke Berlin – Dresden

E-Mail: Berlin-Dresden@deutschebahn.com

Projektleiter
Martin Ludwig

Stakeholdermanagement und Öffentlichkeitsarbeit
Yvonne Weber und Meike Kühnel

Flächenmanagement
Michael Rehfeldt

Das Projekt im **Bauinfoportal** der Deutschen Bahn
<https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/berlin-dresden>
Hier finden Sie demnächst online die Beantwortung Ihrer Fragen

Abonnieren Sie die
Infomail zum Projekt
im Bauinfoportal



FAQ zur Bürgerbeteiligung Th.-Müntzer-Str.

Stand 28.9.2022

Bürgerbeteiligung Th.-Müntzer-Str., 15.9. in Dabendorf

Fragen zur Baumaßnahme

Warum dauert die Sperrung des Bahnübergangs Th.-Müntzer-Str. so lange?

Anders als in der Vorentwurfsplanung angenommen hat sich das Projekt deutlich komplexer und größer entwickelt. Bei den Baugrunduntersuchungen stellten sich schwierige Bodenverhältnisse heraus. Es müssen Bodenaustausch und Bodenaufschüttung erfolgen, damit die zukünftige Straßenüberführung nicht in den Boden einsinkt. Allein für die erste Bauphase, in der unter anderem das Baufeld freigemacht wird, Kabel und Leitungen umverlegt werden und die Arbeitsebenen für die Bauzeit errichtet werden, werden etwa 11 Monate benötigt (siehe auch Folie 15 der Präsentation).

Aufgrund des benötigten Platzbedarfs für die Durchführung der Bauarbeiten ist eine Straßenwegführung für den Autoverkehr nach aktuellem Stand nicht möglich. Für den Bau der Straßenüberführung werden unter anderem große Krane benötigt und der gesamte (aktuelle) Straßenbereich der Th.-Müntzer-Str. und Luckenwalder Straße ist Baustellenfläche.

Warum gibt es keinen zeitlich begrenzten Bahnübergang für die Bauzeit?

Ein Behelfs-/ bzw. Ersatzbahnübergang muss allen regulären Gesetzen standhalten und ist wie ein normaler Bahnübergang zu betrachten.

Vsl. 2024 wird nach dem Umbau des Bf. Zossen das Elektronische Stellwerk in Betrieb gehen. Der Betrieb der Schrankenanlage des jetzigen Bahnübergangs Th.-Müntzer-Str. ist dann nicht mehr möglich. Zudem ist bereits in den frühen Bauphasen davon auszugehen, dass durch die Baumaßnahme der Straßenbereich als Arbeitsraum beansprucht wird. Aufgrund von Umverlegungen der Leitungen - die Leitungen befinden sich derzeit direkt neben oder unter der Straße - ist mit stark eingeschränkten Platzverhältnissen zu rechnen. Des Weiteren werden zu Beginn der Baumaßnahmen umfangreiche Tiefbauarbeiten (Bodenaustausch, Anschüttung von Material zwecks Verdrängung der oberen Moorschicht) ausgeführt.

Weiterhin erfolgt der Rückbau der Straße und die Errichtung des neuen Brückenbauwerks zum Teil in der Achse der aktuellen Straße. Ein Durchqueren des öffentlichen Straßenverkehrs auch über die spätere Anwohnerstraße ist dann aus Platz- und Sicherheitsgründen nicht mehr möglich.

Wie verläuft der Baustellenverkehr? Wird das alles über die Straßen abgewickelt oder auch über die Schiene?

Wie der Baustellenverkehr konkret abgewickelt wird, obliegt der Entscheidung der Bauauftragnehmer, die die Bauleistungen umsetzen. Dabei kann auch der Schienenverkehr genutzt werden. Grundsätzlich wird dies in einem Logistikkonzept festgehalten.

Fahren während der Bauzeit die Züge?

Grundsätzlich sollen die Züge nach Fahrplan fahren und es wird durch das Gesamtprojekt ABS Berlin - Dresden zu Sperrungen kommen. Diese werden rechtzeitig vorher angekündigt.

Wird bei der Errichtung der Stelzen gerammt, gepresst oder gebohrt?

Die Gründung der Brücke erfolgt mit Großbohrpfählen (=Stelzen; Durchmesser $\leq 1,50$ m), die in den tragfähigen Sanden unterhalb der bis zu 20 m mächtigen Weichschichten aus Torf und

Kalkmudde einbinden. Die Bohrpfähle werden mit Stahlbeton-Pfahlkopfplatten verbunden. Auf die Pfahlkopfplatten werden die aufgehenden Widerlagerwände bzw. die Pfeiler betoniert.

**Wie weit reichen die Schwingungen in den Boden, die durch die Bauarbeiten entstehen?
Wie geht man mit Schäden um, die an den Häusern entstehen könnten?**

Für die Anwohner werden bereits vor Beginn der Bauarbeiten Gutachten zur Beweissicherung erstellt. Während der Baumaßnahmen begleitet ein Experte für Baulärm und Erschütterungsschutz die Baumaßnahmen und steht den Anwohnern als Kontaktperson zur Verfügung.

Bei welchen Anwohnern werden Gutachten durchgeführt? Wie weit reicht der Radius?

Es betrifft alle Anwohnende, die in unmittelbarer Nähe zur Baustelle wohnen und die von den Bautätigkeiten betroffen sind. Nach derzeitigem Kenntnisstand gehören dazu voraussichtlich die Anwohnenden an der Th.-Müntzer-Str. sowie an der Luckenwalder Straße direkt am Baufeld.

**Was passiert, wenn die Straßenüberführung B246n nicht rechtzeitig fertiggestellt wird?
Wird der Bahnübergang an der Th.-Müntzer-Str. trotzdem 2024 geschlossen?**

Es gibt eine direkte Abhängigkeit zwischen der Errichtung der neuen Straßenüberführung B246n (als Ersatz für den Bahnübergang an der B246) und der Errichtung der Straßenüberführung an der Th.-Müntzer-Str. Erst wenn die B246n fertig gestellt ist, kann der Bahnübergang Th.-Müntzer-Str. geschlossen werden. Sie ist wichtig für den Umleitungsverkehr.

Welche Maßnahmen zum Schall- und Erschütterungsschutz sind geplant, wenn die Züge dann bis zu 200 km/h fahren?

Der Ausbau der Eisenbahnstrecke auf eine Geschwindigkeit von 200 km/h wird im Rahmen des Teilprojektes der 2. Baustufe des Projektes Ausbaustrecke Berlin - Dresden erfolgen. Die Maßnahmen ergeben sich aus dem Gutachten für Schall und Erschütterungen.

Fragen zum Thema Umwelt und Natur

Wie groß sind die Eingriffe in die Natur und Landschaft durch die Baumaßnahme?

Im Rahmen des Planrechtsverfahrens legt das Projekt einen landschaftspflegerische Begleitplan vor. Die Unterlagen können im Planrechtsverfahren eingesehen werden. Für die Eingriffe wird es entsprechend Ersatzpflanzungen geben.

Wie geht man mit dem Thema Grundwasserspiegel um?

Es wird ein Grundwassermonitoring gemacht, in dem genau beobachtet und geprüft wird, welche Auswirkungen die Baumaßnahme auf das Grundwasser hat.

Fragen zum Umleitungskonzept

Wann gibt es ein fertiges Verkehrskonzept?

Der Landkreis Teltow-Fläming beauftragt die Spreeplan Projekt UG mit der Erstellung des Verkehrskonzeptes, welches in Abstimmung mit dem Landkreis und den zuständigen

Busunternehmen erarbeitet wird. Aus Sicht der DB Netz sollte spätestens bis Mitte 2023 ein fertiges Konzept vorliegen.

Gibt es aktuelle Daten zur Verkehrszählung um den Raum der Th.-Müntzer-Str. und wurden diese in der Planung berücksichtigt?

Alle fünf Jahre werden im Rahmen einer bundesweiten Straßenverkehrszählung Fahrzeuge erfasst. 2015 fand eine Zählung statt und die folgende wurde aufgrund der Coronapandemie ins Jahr 2021 geschoben. Die neuen Daten werden derzeit erst für die Veröffentlichung vorbereitet. Die Zahlen von 2015 wurden berücksichtigt, um eine Auslastungsprognose für die Umleitungsstrecke zu ermitteln.