



**021/24/01**

Beschlussvorlage  
öffentlich

## Ergänzung der Eisenbahnkreuzungsvereinbarung "Bahnhof Zossen"

<i>Organisationseinheit:</i> Bauamt	<i>Datum</i> 15.04.2024
--	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Ausschuss für Bau, Bauleitplanung und Wirtschaftsförderung der Stadt Zossen (Vorberatung)	24.04.2024	Ö
Ausschuss für Finanzen der Stadt Zossen (Vorberatung)	25.04.2024	Ö
Ausschuss für Recht, Sicherheit und Ordnung der Stadt Zossen (Vorberatung)	25.04.2024	Ö
Hauptausschuss der Stadt Zossen (Vorberatung)	29.04.2024	Ö
Stadtverordnetenversammlung der Stadt Zossen (Entscheidung)	30.04.2024	Ö

### **Beschlussvorschlag**

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Zossen beschließt:

1. Die Hauptverwaltungsbeamtin wird ermächtigt, zu der Vereinbarung über eine Eisenbahnkreuzungsmaßnahme nach §§ 3, 13 EKrG vom 30.11.2023 mit den Vertragsparteien eine ergänzende Vereinbarung mit folgendem Inhalt abzuschließen:

„Die Kosten der

[Option 1] Erweiterung des Fußgängertunnels,

oder

[Option 2] breiteren Treppe und des zusätzlichen Aufzugs,

oder

[Option 3] zusätzlichen Treppe,

sind nicht kreuzungsrelevant. Gemäß § 6 Abs. 10 dieser Vereinbarung trägt die Stadt Zossen die nicht kreuzungsbedingten Kosten.“

## 2. Der Kostentragung für

[Option 1] die Erweiterung des Fußgängertunnels (nach der Grobkostenschätzung der DB InfraGO AG etwa 3.000.000 EUR),

oder

[Option 2] das Entfallen der Bahnsteigtreppe, stattdessen an gleicher Stelle den Aufzug und die neue Treppe im Tunnel, der als U-Rahmen mit Überdachung umgesetzt wird (nach der Grobkostenschätzung der DB InfraGO AG etwa 2.500.000 EUR),

oder

[Option 3] die zusätzliche Treppe im ehemaligen Tunnel, der als U-Rahmen mit Überdachung umgesetzt wird. Die geplante Bahnsteigtreppe bleibt bestehen, sowie der geplante Aufzug (nach der Grobkostenschätzung der DB InfraGO AG etwa 2.000.000 EUR),

durch die Stadt Zossen wird zugestimmt. Die Hauptverwaltungsbeamtin wird aufgefordert, diese Kosten bei der Haushaltsplanung 2025 zu berücksichtigen.

### **Mitwirkungsverbot gem. § 22 BbgKVerf**

[X] besteht nicht [ ] besteht für:

### **Begründung**

Im Zuge der Umsetzung des Bahnhofsumbaus ist den bauausführenden Unternehmen aufgefallen, dass im Bereich des Bahnhofsvorplatzes ein Tunnelelement fehlt, dass bei der Planung der Maßnahme als bestehend berücksichtigt wurde. Die DB InfraGO AG hat sich bereit erklärt, dieses fehlende Tunnelelement durch die von ihr beauftragten Unternehmen errichten zu lassen. Es ist jedoch nicht kreuzungsrelevant, sodass die Kosten hierfür von der Stadt Zossen zu tragen sind.

1. Kreuzungsrelevant sind die in § 2 der zwischen der Stadt Zossen, der DB InfraGO AG und dem Landesbetrieb Straßenwesen für die Bundesrepublik Deutschland geschlossenen Kreuzungsvereinbarung getroffenen Maßnahmen. Dazu zählt grundsätzlich auch der Fußgängertunnel am Bahnhof Zossen.  
Gem. § 2 Abs. 3 der Vereinbarung sind die aufgeführten Anlagen Bestandteile der Vereinbarung und damit kreuzungsrelevant. In Anlage 6 sind die Entwurfspläne der EÜ Fußgängertunnel enthalten. Auch nach dem Erläuterungsbericht zur Eisenbahnkreuzungsmaßnahme ist der Fußgängertunnel bis in Höhe der Kosten eines Fiktiventwurfs einer EÜ für Fußgänger an Ort und Stelle kreuzungsbeding (siehe unter 1.1 des Erläuterungsberichtes). Nach dem Fiktiventwurf ist der Fußgängertunnel bis zu den dort genannten Maßen kreuzungsrelevant. Demnach ist der Tunnel bis zu einer Länge von 23,68m, einer Weite von 6m und einer Höhe von 2,50m herzustellen (siehe Fiktiventwurf März 2015).
2. Das fehlende Tunnelelement am Vorplatz des Bahnhofes war indes nicht Bestandteil der Planung und wurde bei der Kostenberechnung nicht berücksichtigt. Zudem wird ein Zugang zum Vorplatz des Bahnhofs über eine Treppe und einen Fahrstuhl geschaffen, weshalb der Planung entsprochen wird. Die Erweiterung des Tunnels durch den Einbau eines weiteren Tunnelements und die daran angeknüpften Maßnahmen sind daher nicht kreuzungsrelevant. Denn die erforderliche Fußgängerquerung

ist tatsächlich möglich.

3. Die Vereinbarung über die Durchführung der Baumaßnahmen zur Ergänzung der Tunnelelemente durch die Deutsche Bahn auf Kosten der Stadt Zossen bedarf einer ergänzenden Regelung in der Kreuzungsvereinbarung.  
Eine nachträgliche Änderung und Ergänzung einer Eisenbahnkreuzungsvereinbarung ist grundsätzlich möglich. Änderungen und Ergänzungen der Eisenbahnkreuzungsvereinbarung bedürfen gem. § 11 Abs. 1 der Vereinbarung der Schriftform.  
Jedoch muss die Stadt Zossen die Kosten tragen, die durch die nachträgliche Änderung entstehen. Denn gem. § 6 Abs. 10 der Kreuzungsvereinbarung trägt die Stadt Zossen die nicht kreuzungsbedingten Kosten.  
Die ergänzende Regelung zur Kostentragung der Stadt Zossen für die Erweiterung des Tunnels bis zum Bahnhofsvorplatz ist sinnvollerweise als Annex- Regelung zu § 6 der Kreuzungsvereinbarung einzufügen.
4. Der Ausschuss für Finanzen hat in seiner Sitzung vom 15.02.2024 die Empfehlung abgegeben, der Beschlussvorlage 021/24 in der seinerzeitigen Fassung nicht zuzustimmen und die Hauptverwaltungsbeamtin aufgefordert, mit der DB InfraGO AG kostengünstigere, aber baulich mögliche Optionen zu erarbeiten.

Diese liegen nun vor. Die entsprechende Präsentation der DB InfraGO AG ist beigefügt.

### Finanzielle Auswirkungen

Ja  Nein

Gesamtkosten:	3.000.000 EUR
Deckung im Haushalt:	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein
Finanzierung aus der Haushaltsstelle:	

### Anlage/n

1	Vergleich der Querungsmöglichkeiten am Bahnhof Zossen
---	---



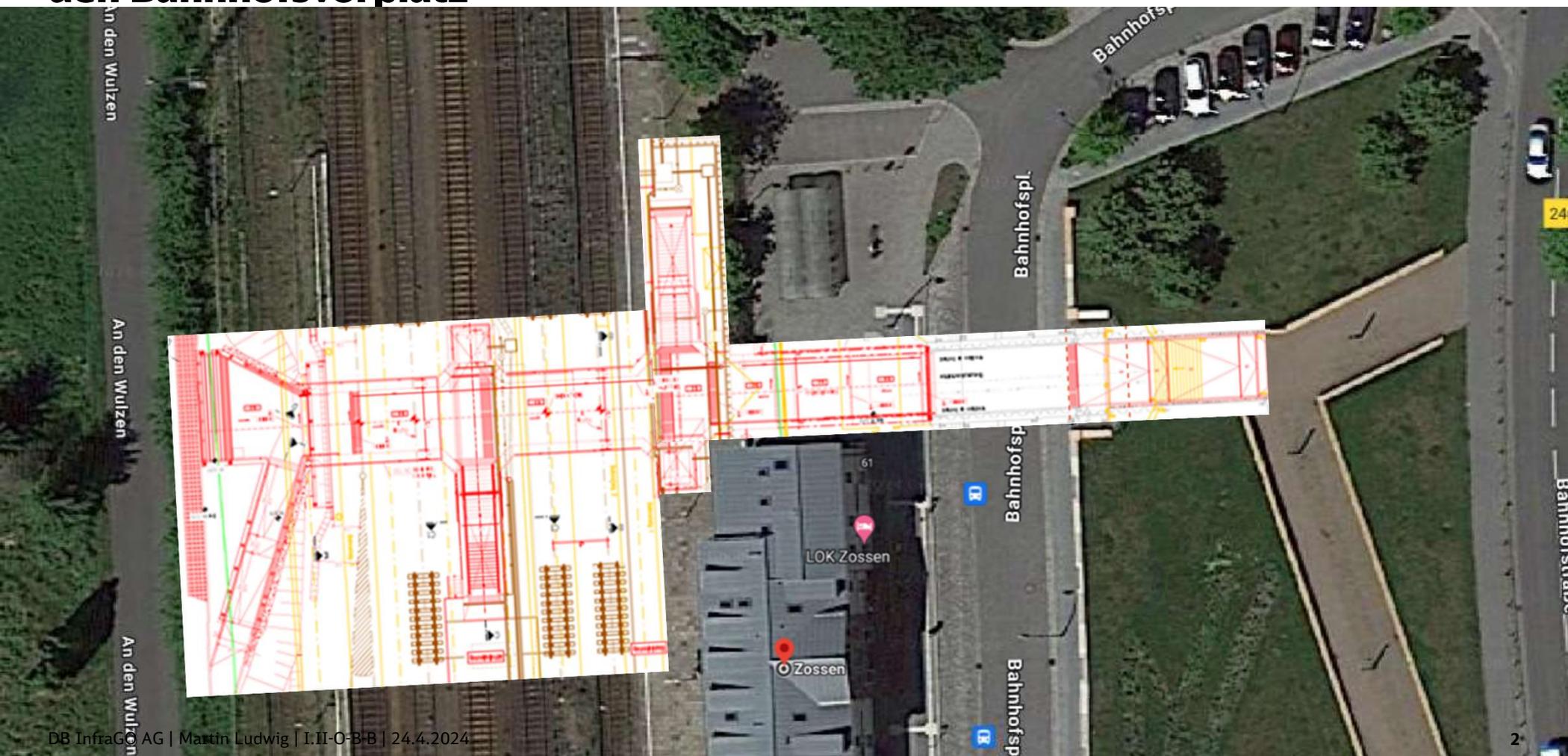
# Ausbau des Personentunnels am Bf Zossen

Bauausschuss in Zossen am 24. April 2024

---

24.04.2024 | Berlin

# Sachstand aktuelle Planung: Personentunnel mit Anbindung an den Bahnhofsvorplatz



# Bahnhofsvorplatz 03/2024



# Sachstand Umbau Bf Zossen und Tunnelsegment

## Auftrag an die Stadt Zossen

- Die Deutsche Bahn baut den Bahnhof Zossen bis 2025 um. Der Personentunnel am Bahnhof sollte gemäß Planung an das vorhandene Tunnelsegment am Bahnhofsvorplatz angeschlossen werden. **Das Segment ist aber nicht ausreichend ausgebaut/ nicht vorhanden.**
- **Ohne Tunnelsegment sind die dann nur vorhandenen Treppenaufgänge für Fahrgäste und den querenden Personenverkehr\* zu schmal.** (\* 1.800 Fahrgäste/Tag und ca. 300 Fußgänger/Tag)
- Des Weiteren sind die **Anforderungen an die Barrierefreiheit** vsl. nicht erfüllt!

**! Die Deutsche Bahn braucht Planungssicherheit für die weitere Umsetzung und empfiehlt den Ausbau gemäß Planung. Eine Entscheidung ist in dieser Wahlperiode erforderlich!**

- Entscheidet sich die Stadt Zossen nicht, baut die DB den Personentunnel nur unter dem Bahnhof. **Es gäbe keine Quermöglichkeit (ortsverbindende Funktion).** Bei Inbetriebnahme des Bahnhofs muss der **Zugang Westseite gesperrt** werden. Der Zugang zu den Bahnsteigen wäre nur von Osten kommend möglich.
- Neben der ursprünglichen Variante gäbe es zwei zusätzliche Varianten, bei denen aber der **Bahnhofsvorplatz (Stadtseite) nicht angebunden** ist. In diesen Fällen ist der Bahnhofsvorplatz nicht nutzbar. Die aktuelle Planung müsste ebenfalls angepasst und der Bahnhofsvorplatz erneut umgestaltet werden.

# Ursprüngliche Tunnellösung (Option 1)

## Umsetzung

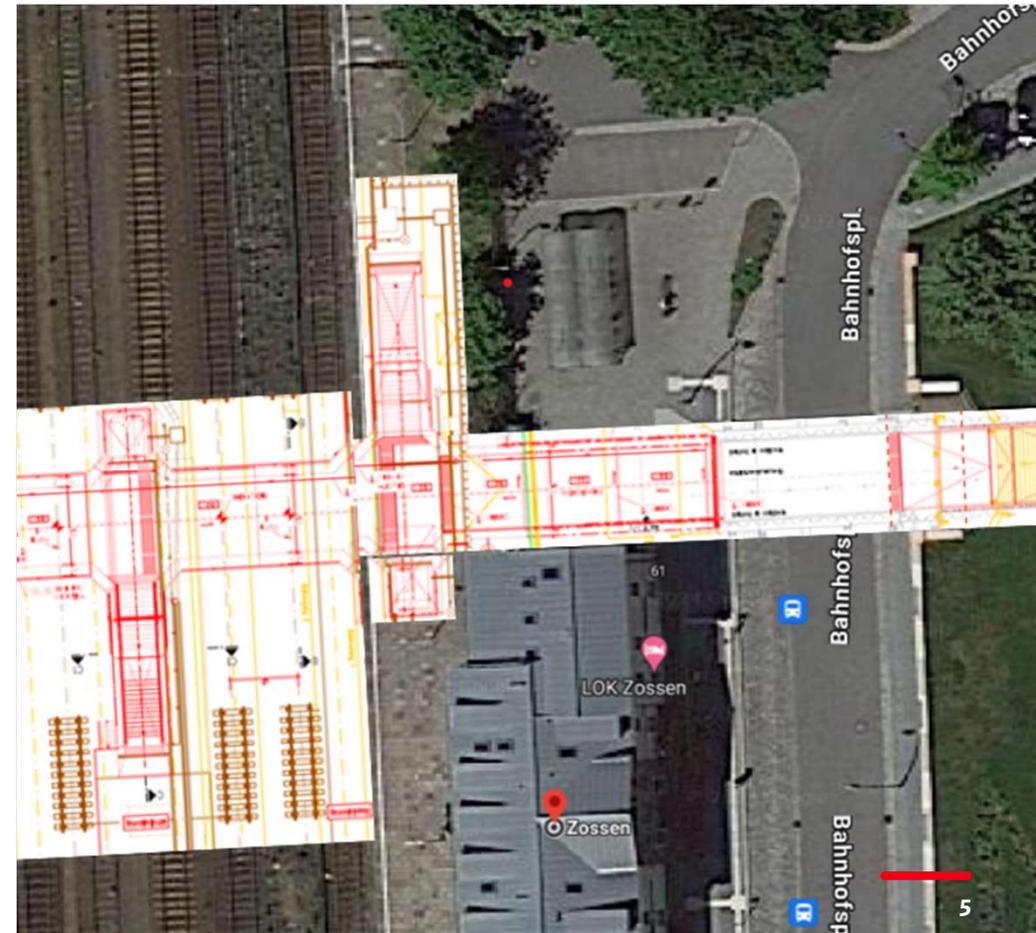
- Option 1 sieht weiterhin die Umsetzung der ursprünglichen Tunnellösung vor mit Anbindung an den Bahnhofsvorplatz.

## Konsequenzen

- Umplanung des Block 6 erforderlich
- Realisierung Tunnelbereich Stadt unabhängig von der betrieblichen Fertigstellung der Bahnanlagen möglich
- Kein Eingriff in die bisherige Planung der Kreuzungsmaßnahme
- Keine weiteren Genehmigungen (EBA, VBB, Behindertenverband etc.) erforderlich

## Kosten

- Kosten: ca. 3 Mio. € (Grobkostenschätzung)
- Niedrigere Wartungs- und Instandhaltungskosten als Option 2 und 3



# Vor- und Nachteile der Option 1 „ursprüngliche Tunnellösung zum Bahnhofsvorplatz“

## Vorteile

- Technisch optimale Lösung mit ortsverbindendem Charakter
- Kein betriebliches Risiko der Inbetriebnahme der Bahnstrecke (Ausfallrisiko trägt Stadt Zossen)
- Alle gesetzlichen Bedingungen sind erfüllt, Barrierefreiheit ist gegeben
- Keine zusätzlichen planrechtlichen Genehmigungen erforderlich (Kosten müsste die Stadt Zossen tragen)
- Niedrige Kosten für Wartung, Instandhaltung und Betrieb
- Keine Umplanungs- und Umbaumaßnahmen bereits realisierter Anlagenteile erforderlich
- Flucht- und Brandschutz ist hier umfangreich gewährleistet

## Nachteile

- Höhere Baukosten als Option 2 & 3

## Zusätzliche Treppe und Aufzug (Option 2)

### Umsetzung

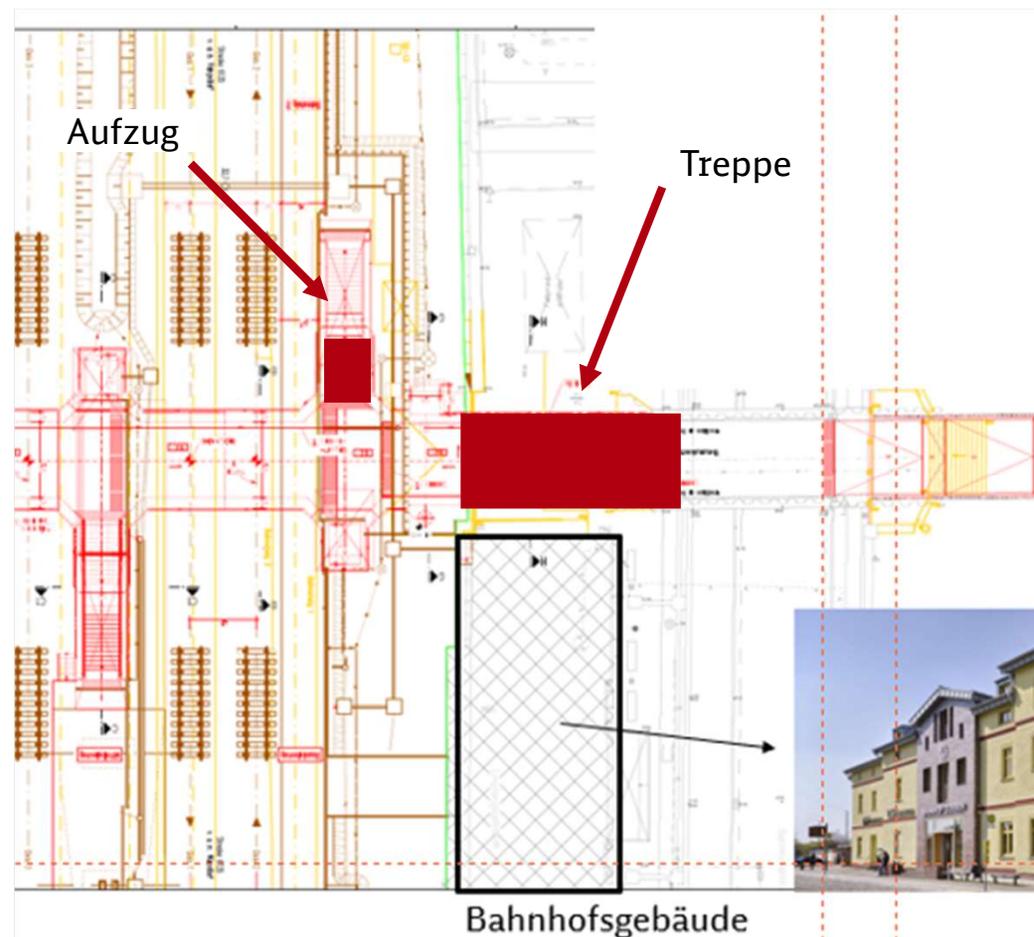
- Bei Option 2 entfällt die Bahnsteigtreppe, stattdessen wird an gleicher Stelle der Aufzug geplant
- Die neue Treppe wird dann im Tunnel liegen, der als U-Rahmen mit Überdachung umgesetzt wird.

### Konsequenzen:

- Eingriff in die bisherige Planung und den Bau der Kreuzungsmaßnahme
- Umplanung hat Auswirkungen auf den aktuellen Bauablauf: Es entstehen Mehrkosten und die Inbetriebnahme in 08/2025 ist gefährdet
- Wird Option 2 umgesetzt, ist eine (spätere) Tunnellösung in Richtung Bahnhofsvorplatz nicht mehr möglich.
- Wegebeziehung zwischen den Bahnsteigen verschlechtert sich

### Kosten:

- Baukosten: ca. 2,5 Mio. € (Grobkostenschätzung)
- zusätzliche Planungskosten und ev. Umbaukosten bereits realisierter Bahnanlagen (z.B. Elt-Anlagen, Entwässerungsanlagen)
- Erhöhte Wartungs- und Betriebskosten (z.B. Winterdienst, Aufzug, Entwässerungsanlagen)



## Vor- und Nachteile der Option 2 „Zusätzliche Treppe und Aufzug“

### Vorteile

- Lösung für Treppenbreite und Barrierefreiheit
- Baukosten etwas niedriger als Option 1

### Nachteile

- Ursprünglich geplante und geförderte Vorplatzgestaltung und Wegebeziehungen passen nicht zusammen
- Manuelle Barrierefreiheit nicht gegeben
- Barrierefreiheit nur technisch gesichert (Aufzug), zusätzliches Ausfallrisiko
- Schwerer Eingriff in die Kreuzungsmaßnahme, Zustimmung der Kreuzungspartner erforderlich
- Zusätzliche Kosten für umfangreiche Umplanungen, Bauzeitverzug (Ausfallkosten trägt Stadt Zossen)
- Bauzeitverzug und Inbetriebnahmerisiko (Kosten!)
- Planrechtliche Genehmigungs- und Prüfaufgaben sind schwer einschätzbar (Ablehnungsrisiko)
- Erhöhte Aufwendungen für Wartung und Betrieb
- Schlechte Wegebeziehung Bahnsteige (lange und komplizierte Laufwege)
- Durchgängiger Fahrradverkehr nicht möglich
- Konflikt mit Flucht- und Rettungsweg Zugang Hostel

## Zusätzliche Treppe (Option 3)

### Umsetzung

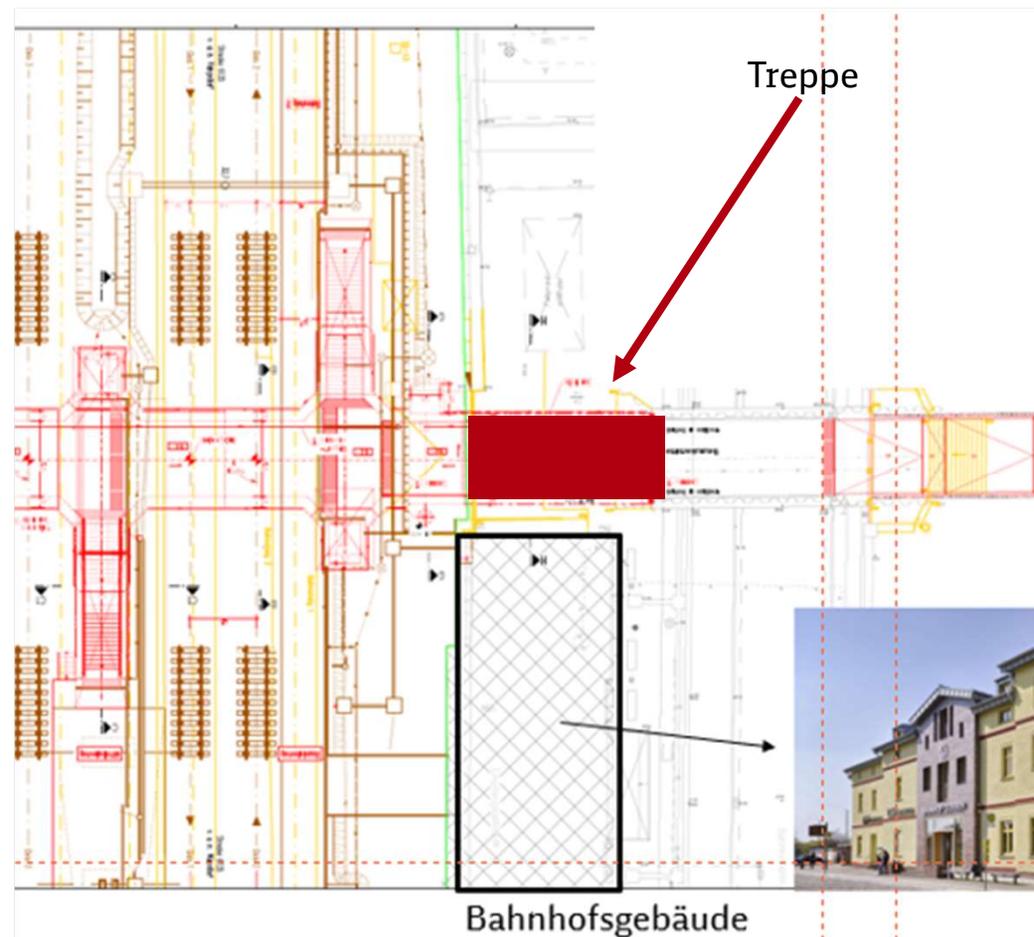
- Bei Option 3 liegt die zusätzliche Treppe im ehemaligen Tunnel, der als U-Rahmen mit Überdachung umgesetzt wird. Die geplante Bahnsteigtreppe bleibt bestehen, sowie der geplante Aufzug.

### Konsequenzen

- Beibehalten der bisherigen Planung am Hausbahnsteig, keine Verzögerungen im Bauablauf
- Spätere Realisierung eines Aufzugs ggf. nicht mehr möglich, Risiko: Planänderung
- Einfache Kostenteilung
- Wird Option 3 umgesetzt, ist eine (spätere) Tunnellösung in Richtung Bahnhofsvorplatz nicht mehr möglich.

### Kosten

- Baukosten: ca. 2 Mio. € (Grobkostenschätzung)
- zusätzliche Planungskosten und evtl. Umbaukosten bereits realisierter Bahnanlagen (z.B. Elt-Anlagen, Entwässerungsanlagen)
- Erhöhte Wartungs- und Betriebskosten (z.B. Winterdienst, Entwässerungsanlagen)



## Vor- und Nachteile der Option 3 „Zusätzliche Treppe“

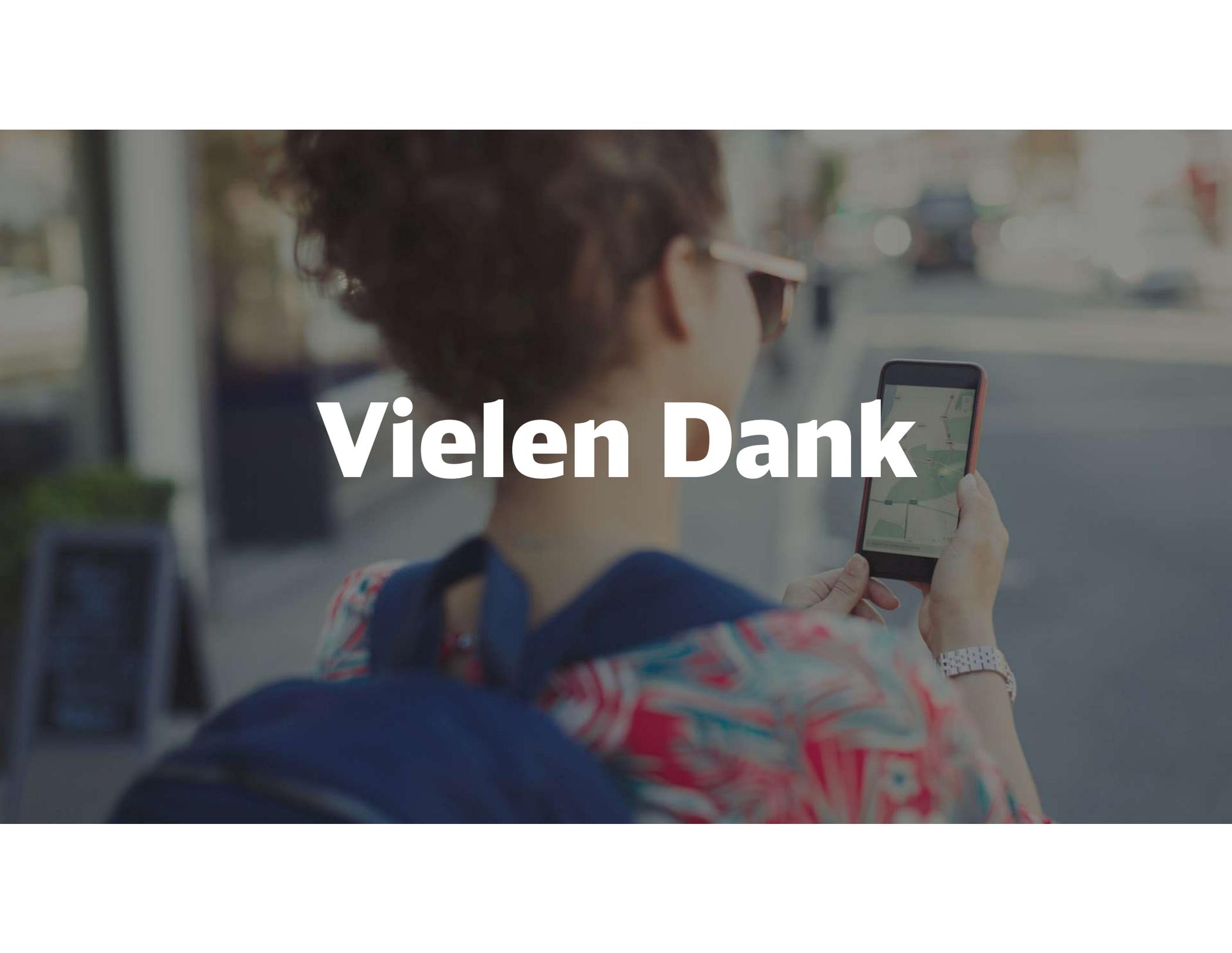
### Vorteile

- Bisherige Planung bis einschließlich Block 4 bleiben unberührt
- Geringes Inbetriebnahmerisiko für betriebliche Fertigstellung
- Baukosten niedriger als Option 1 & 2
- Wegebeziehung Bahnsteige

### Nachteile

- Ursprünglich geplante und geförderte Vorplatzgestaltung und Wegebeziehungen passen nicht zusammen
- Hohes Risiko bei der Genehmigung
- geringer Eingriff in die Kreuzungsmaßnahme, Zustimmung der Kreuzungspartner erforderlich
- Zusätzliche Kosten für Umplanungen, Bauzeitverzug
- Bauzeitverzug und Inbetriebnahmerisiko (Kosten!)
- Planrechtliche Genehmigungs- und Prüfaufgaben sind schwer einschätzbar (Ablehnungsrisiko)
- Erhöhte Aufwendungen für Wartung und Betrieb
- Keine zusätzlichen Maßnahmen zur Barrierefreiheit enthalten nur 1x Aufzug, zusätzliches Ausfallrisiko
- Schlechte Wegebeziehung Bahnsteige (lange und komplizierte Laufwege)
- Durchgängiger Fahrradverkehr nicht möglich
- Konflikt mit Flucht- und Rettungsweg Zugang Hostel

- ! **Die Deutsche Bahn braucht Planungssicherheit für die weitere Umsetzung und empfiehlt den Ausbau gemäß Planung, also barrierefreier Tunnel mit ortverbindendem Charakter.**
- ! **Variante 1 ist zu bevorzugen. Die anderen Varianten enthalten zu hohe Risiken und Kosten für die Stadt Zossen**
- ! **Es ist eine Entscheidung in dieser Wahlperiode erforderlich!**

A person with dark curly hair and sunglasses is seen from the side, looking at a smartphone. The phone screen displays a map application. The person is wearing a blue jacket over a colorful patterned shirt and a silver watch. The background is a blurred outdoor setting. The text "Vielen Dank" is overlaid in large white font across the center of the image.

**Vielen Dank**



InfraGO