

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 16-21/1021-1

Amt für Stadtentwicklung, Liegenschaften und Rechtswesen

Friedberg, den 03.07.2019
60/DrPf

Beratungsfolge	
Magistrat der Kreisstadt Friedberg (Hessen)	Zur Kenntnis
Ortsbeirat des Stadtteils Kernstadt	Zur Kenntnis
Ausschuss für Energie, Wirtschaft und Verkehr	Zur Kenntnis
Ausschuss für Stadtentwicklung	Zur Kenntnis
Haupt- und Finanzausschuss	Zur Kenntnis
Stadtverordnetenversammlung	Zur Kenntnis

Titel

Verlängerung der Personenunterführung Bahnhof Richtung Fauerbach

Mitteilungstext:

In ihrer Sitzung am 21.02.2019 hat die Stadtverordnetenversammlung folgendes beschlossen:

Der Magistrat wird beauftragt für die Verlängerung des Bahnhofstunnels nach Fauerbach folgende Informationen zu ermitteln. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die geplante Sanierung des Bahnhofs nicht durch die Planung und Umsetzung eines Tunneldurchstiches beeinträchtigt werden. Der Anschluss des neuen Tunnelteils nach Fauerbach wird behindertengerecht gestaltet.

- Welche Kosten und welcher Zeitbedarf wurden von Seiten der Bahn für den Tunneldurchstich genannt, und welche Einflussmöglichkeiten gibt es von Seiten der Stadt Friedberg.
- Gibt es bautechnische Einschränkungen oder Besonderheiten, die zu berücksichtigen sind, wie z.B. die lichte Höhe oder der Höhenunterschied zwischen Bahnhofstunnel und der Straßenhöhe in Fauerbach.
- Vorhandene Skizzen, Gutachten und Konzepte, die es zum Tunneldurchstich gibt, sind den Parlamentariern und Bürgern zur Verfügung zu stellen.
- Welche Möglichkeiten der Finanzierung inklusive von Zuschüssen z.B. von RMV, Land, Bund und dem anliegenden Einzelhandel können berücksichtigt werden
- Es möge geprüft werden, ob eine Überquerung der Bahnlinien mittels Brücke möglich ist.

In Abstimmung mit der DB Station & Service AG wird zu den Punkten wie folgt Stellung genommen bzw. werden die Fragen nach derzeitigem Stand wie folgt beantwortet:

In den Jahren 2008-2010 wurde eine Machbarkeits- und Finanzierungsstudie für den Bahnhof Friedberg einschließlich Bahnhofsumfeld erstellt. Kooperationspartner dieser Studie waren die Stadt Friedberg, der RMV, die Wirtschaftsförderung Wetterau und die DB Station & Service AG. Mit der Erstellung der Studie wurde die Planungsgemeinschaft BLFP Frielinghaus Architekten/Schüßler-Plan GmbH beauftragt.

In dieser Studie wurde u.a. die Verlängerung der Personenunterführung im Bahnhof nach Fauerbach in das Gelände der ehemaligen Zuckerfabrik betrachtet.

Um die Länge des Tunnels gering zu halten, wurde eine gradlinige Verlängerung der PU um ca. 55 m vorgeschlagen mit der Schaffung eines Vorplatzbereichs auf der Fauerbacher Seite unter

Inanspruchnahme von Bahngelände. Von diesem Vorplatz könnte eine Verbindung zum Friedhofsparkplatz und zum Wohnquartier geschaffen werden.

Im Bebauungsplan Zuckerfabrik ist eine Wegeverbindung von der inneren Straßenerschließung zum Bahngelände festgesetzt. Diese Wegeverbindung sollte der Investor laut Erschließungsvertrag herstellen; dieser Weg konnte jedoch nur teilweise hergestellt werden, da dessen nördlicher Bereich bereits im Böschungsbereich liegt.

Ob, an welcher Stelle und mit welchen technischen Anforderungen ein Anschluss auf der Fauerbacher Seite möglich ist, müsste detailliert untersucht werden. Hierbei spielt es auch eine Rolle, ob aus dem Bahngelände Flächen entbehrlich sind und mit welchem technischen und finanziellen Aufwand der enorme Höhenunterschied bewältigt werden kann (z.B. durch das Abtragen von Gelände und anschließender Abstützung des Geländes zur Schaffung des zuvor beschriebenen Vorplatzes auf Fauerbacher Seite).

Um den Höhenunterschied von der bestehenden Personenunterführung auf die Fauerbacher Seite barrierefrei auszugleichen, wurden in der Studie zwei Varianten betrachtet, nämlich eine Treppe / Rampenanlage mit 6% Gefälle oder aber die Herstellung eines Aufzugs. Wegen der Wartungsintensität einer Aufzugsanlage wurde in der Studie nur die Treppen-/Rampenanlage weiter verfolgt.

Eine Realisierung des Tunneldurchstichs in Richtung Fauerbach bedarf der Einleitung eines erneuten Planfeststellungsverfahrens beim Eisenbahn-Bundesamt. Da noch keine Planung vorliegt, muss diese auch erst erstellt werden. Es ist davon auszugehen, dass ein Baubeginn ab Planungsstart nach derzeitigem Kenntnisstand frühestens in 5 - 7 Jahren erfolgen kann. Voraussetzung für einen Beginn der Planung ist allerdings auch eine gesicherte Finanzierung.

Seitens der Bahn wurde auch ausdrücklich darauf verwiesen, dass eine Verlängerung und Durchbindung der Unterführung den Regelungen des Eisenbahn-Kreuzungsgesetzes (EKrG) unterliegt. Da es sich hierbei um ein einseitiges Verlangen der Stadt Friedberg handeln würde, gilt nach §12 Abs. 1 EKrG, dass die Stadt als Versucher der Maßnahme als Kostenträger auftreten muss.

Inwieweit eine Förderung der Maßnahme möglich ist, kann derzeit nicht beurteilt werden. Geht ein Bauwerk oder Bauwerksteil nach Erstellung in das Eigentum der DB Netz AG über, ist in jedem Fall eine Ablösung von der Stadt an die DB Netz AG zu leisten.

Mit der neuen öffentlichen Kreuzung müssten auch die Kosten und Pflichten für die gesamte Wegeverbindung in der Unterführung und deren Zugänge an die Stadt übergehen.

In der Machbarkeits- und Finanzierungsstudie von 2010 wurde auch die Möglichkeit untersucht, statt der Verlängerung der Personenunterführung eine Fußgängerbrücke über das Gleisfeld zu errichten.

Aufgrund der Oberleitungen müsste diese Brücke eine lichte Höhe von mindestens 5,70 m über Schienenoberkante und eine Konstruktionshöhe von ca. 1,30 m haben. Da das Gelände auf der Ostseite etwa 10 m tiefer liegt als das Bahngelände, wäre auf dieser Seite ein Höhenunterschied von bis zu 17 m zu bewältigen. Wollte man diesen Höhenunterschied barrierefrei mit einer behindertengerechten Rampe überbrücken, müsste die Rampe eine Länge von rd. 350 m haben. Allein die Brückenlänge von der Westseite zur Ostseite beträgt mind. 150 m. Hinzu kommt, dass es an Raum für die Brückenstützen fehlt. Auf der Westseite müsste die Brücke wegen außerhalb der vorhandenen Baulichkeiten beginnen; im Übrigen müssten bei einem Brückenbau umfangreiche Gleisumbauten / -verlegungen erfolgen, was zumindest finanziell nicht darstellbar ist. Deshalb wurde diese Variante in der Studie nicht weiter verfolgt.

Jegliche Aussagen zu Kosten nach heutigem oder zukünftigem Stand sind ohne Planung nicht belastbar. Dies wurde auch bereits in mehreren Veranstaltungen Politik und Bürgerschaft kommuniziert. Die Referenzierung auf den Kostenstand der Studie von 2010 ist aufgrund der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und neuer Anforderungen als Basis in keiner Weise geeignet. Die zuvor beschriebene notwendig werdende Ablösung ist in der Studie z.B. überhaupt nicht betrachtet worden. Vielmehr bedürfte es einer konkreten Planung, bei der auch die voraussichtlichen Kosten zumindest grob ermittelt werden.

Zu den Fragen nach bautechnischen Einschränkungen oder Besonderheiten, die zu berücksichtigen sind, wie z.B. die lichte Höhe oder der Höhenunterschied zwischen Bahnhofstunnel und der Straßenhöhe in Fauerbach, lässt sich ohne eine gewisse Tiefe der Planung keine verlässliche Aussage treffen. Sicherlich werden gewisse Anpassungsarbeiten an der vorhandenen Personenunterführung notwendig. Dies betrifft mit Sicherheit auch die lichte Höhe, welche genauer untersucht werden muss, zumal sich dann die

Personenunterführung um einen nicht unerheblichen Teil verlängert. Das müssten vertiefende Planungen ergeben.

Ob und mit welchem Förderprogramm die Maßnahme durch Land, Bund, EU oder Dritte (z.B. RMV) bezuschusst werden kann, bedarf angesichts der unzähligen Förderprogramme einer genauen Betrachtung und zeitintensiven Untersuchung.

Die Erfahrung zeigt zudem, dass jedes Projekt von seinen Finanzierungsmöglichkeiten her gesondert zu betrachten ist. Des Weiteren kann es durchaus möglich sein, dass sich bis zum Zeitpunkt der Realisierung der Maßnahme die heute bestehenden Förderprogramme von den Bestimmungen her verändert haben und nicht mehr „passend“ sind. Ebenso ist es möglich, dass neue Förderprogramme aufgelegt werden, die es zu nutzen gilt.

Anlage/n:

eMail Bahn zum Tunneldurchstich Erläuterungsbericht_Bf_Friedberg
 Teil 1 Bestandsanalyse, Teil 2 Modul A, Teil 3 Module B-K+Finanz

Dezernent/in

Amtsleiter/in

Der Magistrat hat am zur Kenntnis genommen: - siehe Anlage -	F.d.R.:
Der Ortsbeirat hat am zur Kenntnis genommen - siehe Anlage -	F.d.R.:
Der Ausschuss f. Jugend, Soziales, Senioren, Sport und Kultur hat am zur Kenntnis genommen: - siehe Anlage -	F.d.R.:
Der Ausschuss f. Energie, Wirtschaft und Verkehr hat am zur Kenntnis genommen: - siehe Anlage -	F.d.R.:
Der Ausschuss für Stadtentwicklung hat am zur Kenntnis genommen: - siehe Anlage -	F.d.R.:
Der Haupt- und Finanzausschuss hat am zur Kenntnis genommen: - siehe Anlage -	F.d.R.:
Die Stadtverordnetenversammlung hat am zur Kenntnis genommen: - siehe Anlage -	F.d.R.: