

# Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 21-26/1110/1

## Amt für Stadtentwicklung, Liegenschaften und Rechtswesen

Friedberg, den 23.08.2024  
60/1-AM; 60/3-TS

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

### Titel

**Erneuerung und Verlängerung der Personenunterführung am Bahnhof Friedberg  
hier: Erneuerung und Verlängerung der Personenunterführung (PU) von der Hanauer Straße  
bis hin zur Fauerbacher Straße**

### Beschlussentwurf:

- 1) Einer Verlängerung der Personenunterführung am Bahnhof Friedberg in Richtung Fauerbacher Straße wird zugestimmt. Die Verwaltung wird beauftragt Variante 1 (Anlage 1, S. 4-6 als Vorzugsvariante der Stadt Friedberg an die DB InfraGO zu melden.
- 2) **Die Verwaltung wird beauftragt eine Planungsvereinbarung für die Leistungsphasen 1 bis 4 zu schließen. Die Kostenbeteiligung der Stadt ist den Gremien vorzulegen.**
- 3) **Die Herstellungskosten in geschätzter Höhe von rd. 14 Mio. € (brutto) werden zur Kenntnis genommen.**
- 4) Die Verwaltung wird beauftragt, Fördermöglichkeiten zu überprüfen und für die höchst mögliche Förderung Mittel zu beantragen. Sollte keine Förderung möglich sein/bewilligt werden, wird die Verwaltung beauftragt Projekte aus ihrem Maßnahmenplan zu benennen, welche als komplementär Finanzierung fungieren können.

### Sach- und Rechtslage:

#### *Hintergrund und Rückblick*

Bereits im Jahr 2007 wurde gemeinsam mit der DB, dem RMV und der Wirtschaftsförderung Wetterau eine erste Machbarkeits- und Finanzierungsstudie für den Bahnhof Friedberg beauftragt (vgl. DS-Nr 321/06-11, Durchführungszeitraum 2008-2010). Innerhalb dieser Studie wurden u.a. die Verlängerung der Personenunterführung sowie ein Brückenbauwerk von der Hanauer Straße bis zur Fauerbacher Straße, die jeweiligen Anbindungspunkte und der barrierefreie Umbau des Bahnhofs untersucht. Ergebnis war, dass eine geradlinige Verlängerung der Personenunterführung (PU) zur Fauerbacher Straße hin mit einer „Treppen-/Rampenanlage zur Überwindung des Höhenunterschieds“ als Optimallösung benannt wurde. **2012 wurde seitens der Stadtverordnetenversammlung über eine Kostenbeteiligung der Stadt an der Modernisierung und dem barrierefreien Ausbau der**

**Verkehrsstation Friedberg entschieden (vgl. DS-Nr. 11-16/0430), diese mündete in einer Planungsvereinbarung mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund, der Bahn und der Stadt Friedberg. Im Nachgang dazu folgte 2016 (vgl. DS-Nr. 16-21/0141) die Finanzierungsvereinbarung für die Baukosten. 2018 wurde entsprechend das Planfeststellungsverfahren durchgeführt und inzwischen beendet sowie erste Baumaßnahmen (z.B. Sanierung der Bahnsteige) abgeschlossen.**

Die Stadtverordnetenversammlung (StvV/019/16-21) hat im Februar 2019 beschlossen den Magistrat damit zu beauftragen Informationen zur Verlängerung des Bahnhofstunnels nach Fauerbach zu ermitteln. Im Fokus des Auftrages standen die Kostenermittlung, der Zeitbedarf, das Zusammentragen von Einschränkungen, Besonderheiten und vorhandenen Unterlagen sowie die Klärung von Finanzierungsmöglichkeiten und die Überprüfung eines Brückenbauwerks. In ihrer Sitzung am 05.09.2019 (StvV/022/16-21) hat die Stadtverordnetenversammlung die vorgelegten Informationen zur Kenntnis genommen. Jene können wie folgt zusammengefasst werden:

- Der Anschluss an die Fauerbacher Straße ist tiefergehend auf die Realisierungsmöglichkeiten hin zu überprüfen (Stichworte: Bewältigung des Höhenunterschieds, Flächenverfügbarkeiten, Anschlusspunkte).
- Es bedarf eines neuen Planfeststellungsverfahrens.
- Da es sich um ein einseitiges Begehren handelt einen Tunneldurchstich zu planen, trägt die Stadt Friedberg die Kosten für die Verlängerung im Gesamten.
- Das Brückenbauwerk sei aufgrund der notwendigen Konstruktionshöhen und Länge finanziell nicht darstellbar.
- Eine Fördermöglichkeit konnte zum damaligen Zeitpunkt aufgrund des Planungshorizonts nicht bestimmt werden.

Im September 2020 wurden im Ausschuss für Stadtentwicklung (SE/038/16-21) seitens der Bahn aktuelle Informationen bezüglich des barrierefreien Ausbaus des Bahnhofs Friedberg vorgestellt. Hintergrund war, dass die Standsicherheit der vorhandenen PU nicht sicher nachgewiesen werden konnte und weitere Überprüfungen stattfinden mussten. Diese ist jedoch essentiell für den barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Friedberg. Es wurde dargestellt, dass der Umbau nicht, wie ursprünglich geplant, auf einmal gebaut werden konnte, sondern dass dieser in zwei Bauabschnitten geteilt wird. Während der erste Bauabschnitt inzwischen fertiggestellt wurde, so sollte der zweite frühestens ab 2024 beginnen. Aufgrund von weiteren Verzögerungen konnte dieser Zeitansatz jedoch nicht eingehalten werden.

Bei weiteren Abstimmungen Ende April 2024 zum Ausbau der S6 und zur Vorbereitung des o.g. zweiten Bauabschnitts hat sich die (letzte) Möglichkeit ergeben, das Projekt der Verlängerung der PU näher zu betrachten und in die „zeitnahe“ Planung der DB InfraGO zu integrieren. In diesem Zuge wird nun mit der vorliegenden Beschlussvorlage der Politik die Entscheidung zur Verlängerung der PU am Bahnhof Friedberg vorgelegt, da die DB InfraGO bis **September** eine verbindliche Aussage benötigt.

Sollte sich die Stadt Friedberg gegen eine Verlängerung der PU entscheiden, so wird die DB InfraGo **die vorhandene Unterführung** bis zum letzten Gleis sanieren; eine Beschleunigung des barrierefreien Umbaus ist hierdurch jedoch nicht zu erwarten. **Eine nachträgliche Verlängerung der PU schließt die Bahn in den nächsten Dekaden aus.**

#### *Geänderte Rahmenbedingungen*

Durch die Verzögerung bei den bereits benannten Bahnprojekten ist es möglich, ohne neues Planfeststellungsverfahren **eine alternative Variante** der PU in das Projekt des barrierefreien Ausbaus zu integrieren. D.h. dass die Erweiterung nach Fauerbach in ein laufendes Projekt eingepasst wird und die Umsetzung vergleichsweise kurzfristig (aktuell Stand Ende 2026) folgen kann. Des Weiteren hat die Bahn inzwischen eine geänderte Zielsetzung bei der auch die Herstellung von Verbindungen zwischen beiden Bahnseiten leichter ermöglicht wird. Im Fokus dabei steht auch, dass die Möglichkeit geschaffen wird, dass Radfahrer/innen den geplanten Tunnel durchfahren können. Hierdurch entsteht eine völlig neue Wegeverbindung, welche für den nichtmotorisierten Verkehr entsteht.

Innerhalb des Prozesses zum Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) wurde auch ein erstes, rudimentäres Mobilitätskonzept entwickelt, indem für den Bahnhof verschiedene Zielvorstellungen entwickelt wurden. Eine ist die Schaffung einer Fußgängerunterführung Richtung Fauerbach.

#### *Vorteile der Tunnelverlängerung im Überblick (nicht abschließend)*

- Direkte Ost-West-Verbindung
- Eine reine, nicht-motorisierte Anbindung zu den Einkaufsmöglichkeiten an der Fauerbacher Straße (im 300 m Bereich um ÖPNV-Haltestellen am Bahnhof)
- Direkte Fahrradverbindung zwischen dem Usatalradweg, Bruchenbrücken und der Innenstadt, von der besonders Dorheim, Bauernheim und Ossenheim profitieren
- Mit weiteren Änderungen im Fahrradsystem könnten weitere Fahrradverbindungen, insbes. zu den Schulen und über die Saarstraße zum zukünftigen FRM6, entstehen.
- ÖPNV-Anbindung auf beiden Seiten des Bahnhofes möglich, wodurch neue Möglichkeiten für den Busverkehr eröffnet werden.
- Steigerung der Barrierefreiheit und Zugänglichkeit des Bahnhofes.
- Steigerung des Sicherheitsgefühls durch geänderte Wegeführungen und Entflechten der Verkehrsarten.
- Entlasten beider Unterführungen im Bereich des nicht-motorisierten Verkehrs
- In Verbindung mit der Umgestaltung des zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) sind weitere Synergien zu erwarten.

Somit stellt die Verlängerung des Bahntunnels einen zentralen Baustein für die Stadtentwicklung Friedbergs und die Einbindung des Bahnhofes in das Stadtgefüge dar.

#### *Machbarkeitsuntersuchung Tunnelverlängerung am Bahnhof Friedberg*

Nachdem die Verwaltung der DB InfraGO ein erstes Interesse zur weiteren Diskussion signalisiert hat, hat die Bahn drei Planungsvarianten erarbeitet und in einer Machbarkeitsuntersuchung gegenübergestellt. Diese Gegenüberstellung soll als Entscheidungsgrundlage für die Stadtpolitik dienen.

Aufgabenstellung für eine mögliche Tunnelverlängerung seitens der DB InfraGO war es folgende Themen zu behandeln (Auszug; vgl. Anlage 1):

- Herstellung einer Ortsteilverbindung
- Barrierefreier Ausbau
- Einbindung des Empfangsgebäudes
- Vermeidung von Angsträumen
- Aufzugsanordnung ohne Behinderung einer Entfluchtung
- Trennung Fahrradfahrer und Fußgänger
- Rampenanlage auf Ost- und Westseite
- kein privater Grunderwerb
- Zustimmung bahninterner Stellen
- kein Planrechtsverfahren mit Offenlage

Bei sämtlichen Varianten wird eine neue PU im Norden des Bahnhofgebäudes gebaut. Ausgang soll, anders als bisher vorgesehen, der Friedhofsparkplatz in der Fauerbacher Straße sein. Wie genau die Lage des Ausgangs ist, wird in der weiteren Planung geprüft. Die aktuelle PU wird in sämtlichen Varianten zurückgebaut.

Grundsätzlich verfügen alle Varianten u.a. über folgende Aspekte (Auszüge; vgl. Anlage 2):

- gemeinsamer Tunnelquerschnitt bestehend aus Rad- und Gehweg/ Bereich Bahnsteigzuwegung
- Aufteilung in 3,00 m Radwegbreite und 6,00 m Gehweg/Bahnsteigzuwegungsbreite
- Bahnsteige werden jeweils über Aufzüge und mindestens einen Treppenaufgang angedient
- Reduzierung der Tunnelbreite nach Bahnsteig 5 bis zum Tunnelportal
- Tunnelportal Fauerbach seitlich durch Stützwände eingerahmt, Anschluss an Fauerbacher Straße mittels Rampe (barrierefrei)
- hohes Sicherheitsempfinden durch Vermeidung von nicht einsehbaren Ecken und Nischen

- offene Gestaltung des Tunnels, ohne Engstellen

Zu beachten ist, dass alle Varianten in einem ersten Entwurfsstadium sind und ein gewisser Überarbeitungsbedarf besteht; z.B. im Bereich der Anschlusspunkte an die Umgebung sowie die Rampenausgänge.

Nachfolgend sind die Hauptunterschiede der drei Varianten als Übersicht aufgelistet:

*Variante 1* (Anlage 1, S. 4-6; Anlage 2, Spalte 1)

- schräger Verlauf des Tunnels beginnend ab dem Treppenabgang des Bahnhofsgebäudes
- Aufweitung der Unterführung hin zum Bahnsteig 1, Sichtachse zwischen Tunnelportal Fauerbach und Treppenabgang Empfangsgebäude Bahnhof
- durch große Überschneidung der Konstruktion mit Bestandslage der PU bauzeitige Personenüberführung für nahezu gesamte Bauzeit erforderlich; Bereiche hinter Bahnsteig 5 bis Fauerbach ohne Beeinträchtigung des Bahnhofsbetriebs (bezogen auf Reisende) herstellbar
- bezogen auf Reisendenverkehr und Nutzung der Verbindung: geringster zusätzlicher Raumbedarf durch beste Gestaltung der Verbindung Bahnhofsgebäude/ Fauerbach
- beste Integration des Empfangsgebäudes, keine Verschlechterung der Frequentierung gegenüber Ist-Zustand zu erwarten
- geringste Bauzeit aufgrund Bauvolumen
- direkte Blickbeziehung zwischen Tunnelportal Fauerbach und Treppenaufgang Empfangsgebäude
- ausreichende Breite zur Vermeidung einer "Schlauchwirkung" des Tunnels und offene Gestaltung
- direkte Sichtbeziehung zwischen Portal und Treppe
- Kostenanteil für die Stadt Friedberg nach Machbarkeitsuntersuchung der DBInfraGO: 13.969.410,00 € (brutto)

*Variante 2* (Anlage 1, S. 7-8; Anlage 2, Spalte 2)

- parallele Lage nördlich von der Bestandslage der Unterführung abgerückt, geradliniger Verlauf
- geradliniger Breitenverlauf zwischen Bahnsteig 5 und 2, Aufweitung der Unterführung hin zum Bahnsteig 1, keine direkte Sichtverbindung zwischen den Portalen/ Treppenaufgang Bahnhofsgebäude; Anbindung des Bahnhofsgebäudes über Querverbindungstunnel unter dem Bahnsteig 1
- barrierefreie Zuwegung von der Hanauer Straße durch Begrenzung der Rampenneigung bedingt möglich; alternativ Aufzug am Bahnsteig 1 vorhanden bzw. Barriere arme Rampe (Neigung max. 8%) möglich
- durch Parallellage weite Teile der Unterführung unabhängig vom Betrieb der Bestandsunterführung herstellbar, für Bereich des Anschlusses Bahnhofsgebäude/ Gleisüberfahrt Bahnsteig 1 Personenüberführung über mehrere Monate erforderlich
- mittlere Bauzeit aufgrund Bauvolumen (inkl. Bahnsteige)
- schlechtere Anbindung des Empfangsgebäudes gegenüber dem Ist-Zustand aufgrund der verlängerten Wegebeziehungen, gegenüber Variante 1 weniger attraktive Wegeführung zum Bahnhofsgebäude, ggf. Ausweichen der Reisenden auf Rampe und externe Treppe zu erwarten
- Durch Gestaltung des Querschlages mit möglichst geräumigem Querschnitt in gewissem Umfang Steigerung der Attraktivität möglich
- keine direkte Blickbeziehung zwischen Tunnelportal Fauerbach und Treppenaufgang Empfangsgebäude
- durch resultierende Breite aus Radweg und Reisendenbereich ausreichende Breite zur Vermeidung einer "Schlauchwirkung" des Tunnels
- durch Aufweitung im Bereich Bahnsteig 1 offene Gestaltung
- Kostenanteil für die Stadt Friedberg nach Machbarkeitsuntersuchung der DB InfraGO: 14.685.790,00 € (brutto)

### Variante 3 (Anlage 1, S. 9-11; Anlage 2, Spalte 3)

- parallele Lage nördlich von der Bestandslage der Unterführung abgerückt, schräger Verlauf ab Bahnsteig 5
- geradliniger Breitenverlauf zwischen Bahnsteig 5 und 2, Aufweitung der Unterführung hin zum Bahnsteig 1, keine direkte Sichtverbindung zwischen den Portalen/ Treppenaufgang Bahnhofsgebäude; Anbindung des Bahnhofsgebäudes über Querverbindungstunnel unter dem Bahnsteig 1
- Reduzierung der Tunnelbreite nach Bahnsteig 5 bis zum Tunnelportal
- Tunnelportal Fauerbach seitlich durch Stützwände eingerahmt, Anschluss an Fauerbacher Straße mittels Rampe (barrierefrei)
- barrierefreie Zuwegung von der Hanauer Straße durch Begrenzung der Rampenneigung bedingt möglich; alternativ Aufzug am Bahnsteig 1 vorhanden bzw. Barriere arme Rampe (Neigung max 8%) möglich
- durch Parallellage weite Teile der Unterführung unabhängig vom Betrieb der Bestandsunterführung herstellbar, für Bereich des Anschlusses Bahnhofsgebäude/ Gleisüberfahrt Bahnsteig 1 Personenüberführung über mehrere Monate erforderlich
- höchste Bauzeit aufgrund Bauvolumen (inkl. Bahnsteige)
- schlechtere Anbindung des Empfangsgebäudes gegenüber dem Ist-Zustand aufgrund der verlängerten Wegebeziehungen, gegenüber Variante 1 weniger attraktive Wegeführung zum Bahnhofsgebäude, ggf. Ausweichen der Reisenden auf Rampe und externe Treppe zu erwarten
- Durch Gestaltung des Querschlages mit möglichst geräumigem Querschnitt in gewissem Umfang Steigerung der Attraktivität möglich
- keine direkte Blickbeziehung zwischen Tunnelportal Fauerbach und Treppenaufgang Empfangsgebäude
- durch Aufweitung im Bereich Bahnsteig 1 offene Gestaltung
- Kostenanteil für die Stadt Friedberg nach Machbarkeitsuntersuchung der DB InfraGO:  
13.969.410,00 € (brutto)

### *Vorzugsvariante und Begründung*

Seitens der Verwaltung wird Variante 1 als Vorzugsvariante vorgeschlagen. Durch den schrägen Verlauf des Tunnels entsteht eine Sichtachse vom jeweiligen Tunneleingang zum –ende. Es ist somit eine direkte und gute Sichtbeziehung gegeben, welche das Sicherheitsempfinden im Bahnhofsbereich steigert. Hinzu kommt, dass in dieser Variante das denkmalgeschützte Gebäude bzw. dessen Treppenabgang am Besten in die Planung integriert wird. Es entsteht ein unterirdischer Raum welcher in Richtung Fauerbacher Straße schmaler wird, hierdurch wirkt die Planung ausladender und weniger beengt.

Diese Variante stellt einen integrativen Ansatz dar, bei dem Fahrgast- und innerstädtische Fuß-/ Radwegeverbindungen in optimaler Verbindung zueinanderstehen

### *Finanzierung, Förderung und Ausblick*

Aufgrund des aktuell schon hohen Kostenanteils von rd. 14 Mio. € (Ansatz der DB InfraGO) ist es wichtig, dass die höchstmögliche Förderung in Anspruch genommen wird. Hierdurch soll der Anteil der Stadt Friedberg möglichst geringgehalten werden. Dies ist auch deswegen notwendig, da es erfahrungsgemäß noch zu einer Kostensteigerung in der Detailplanung und später bei der Realisierung kommt.

*Es sind bereits erste Fördermöglichkeiten erkannt, die für das Projekt infrage kommen. Aufgrund der unterschiedlichen Interessen und Schwerpunkte der Förderungen werden mehrere Förderungen nötig werden, die sich auf die Bereiche Radweg und Fußgängerweg sowie auf Planung und Herstellung/Bau aufteilen. Diese teilen sich wie folgt auf:*

<b>mögliche Förderungen</b>	<b>Fußgängerweg</b>		<b>Radweg</b>	
	<b>Planungskosten</b>	<b>Herstellungskosten</b>	<b>Planungskosten</b>	<b>Herstellungskosten</b>
<b>RMV</b>	<b>50%</b>			
<b>MobföG</b>		<b>85%</b>		<b>85%</b>
<b>Nahmobilität</b>			<b>70%</b>	<b>70%</b>
<b>Förderung von Radwegen über oder unter Eisenbahnstrecken</b>				<b>90%</b>
<b>Klimaschutz durch Radverkehr</b>				<b>75%</b>
<b>Kommunalrichtlinie Verbesserung des fließenden Radverkehrs und dessen Infrastruktur</b>				<b>50%</b>
<b>Starke Heimat Hessen (max. 2,5 Mio.)</b>	<b>90 %</b>	<b>90%</b>	<b>90%</b>	<b>90%</b>

*Die Förderquoten, Antragsunterlagen, Antragsfristen und Kombinationsmöglichkeiten variieren. Ein Kosten- und Finanzierungsplan sowie detaillierte Pläne und Zeichnungen sind jedoch stets erforderlich. Diese können aber erst nach Abschluss der Leistungsphasen 3 bzw. 4 (HOAI) von der DB bereitgestellt werden. Daher können die tatsächlichen Fördergelder erst im Anschluss der Planungsphase und anschließender Einreichung des jeweiligen Förderantrags und Erhalt des Förderbescheids bestimmt werden.*

Insbesondere wegen den anstehenden und kostspieligen Projekten wie Kaiserstraße, Teilerwerbe in der Kaserne, Neubau verschiedener Feuerwehrrhäuser, Umgestaltung Wetterau Museum und ähnliches ist die Kostensituation zwingend notwendig zu betrachten.

Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, bereits frühzeitig die komplementäre Finanzierung des Projektes miteinzuplanen und Projekte zu benennen, welche geringer in ihrer Priorität für die gesamtstädtische Entwicklung sind als das vorliegende. Deswegen sollen Projekte identifiziert werden, welche als solche herangezogen werden können.

Mit der Bedarfsanmeldung einer Vorzugsvariante integriert die DB InfraGO die Tunnelverlängerung nach Fauerbach in ihre Planungen. Es handelt sich somit um eine verbindliche Zusage zum Einstieg in das Projekt, wobei jedoch noch offene Themen, wie z.B. die Situationen/ Anschlusspunkte an den Tunnelausgängen, vertiefend betrachtet und Mittel hierfür zusätzlich bereitgestellt werden müssen.

**Nach positivem Beschluss, wird mit allen Beteiligten eine Planungsvereinbarung bezüglich der Kostenaufteilung der Planungskosten getroffen. Diese sind aktuell noch nicht beziffert.**

Nach aktuellem Stand ist eine Umsetzung der Maßnahmen ab Ende 2026 terminiert.

Darüber hinaus läuft aktuell das Ausschreibungsverfahren für das auf dem ISEK basierende integrierte Mobilitätskonzept der Stadt Friedberg. Die Planungen der Bahn können im Konzept integriert werden. Insbesondere für die Weiterführung in Fuß- und Radwegeverbindungen (z.B. Integration in gesamtstädtische Radwegeplanung) entstehen zusätzliche Synergien, welche es gilt frühestmöglich in die Konzeptionierung aufzunehmen und Synergien herzustellen.

Neben der Integration in das städtische Mobilitätskonzept ist im weiteren Planungsverlauf ein Konzept zu erarbeiten, bei dem die Organisation der Tunnellein-/Ausgangssituationen auf beiden Seiten betrachtet wird. Auf Seiten der Fauerbacher Straße ist in diesem Zuge zu klären, wie hoch die Anzahl wegfallender Stellplätze auf dem Parkplatz sowie in der Fauerbacher Straße sein wird. Auf der

Hanauer Straße sind eine sichere Querungssituation von Rad- und Fußweg, der mögliche Erhalt der Platanen und die Ausgestaltung des zukünftigen Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) von wichtigem Belang. Besonders letzteres kann durch eine Betrachtung inkl. Tunnelverlängerung neue Ansätze erhalten, welche bisher und bei vorangegangenen Planungen so noch nicht integriert werden konnten.

Finanzielle Auswirkungen:		<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN
Haushaltsjahr		<input type="checkbox"/> Ergebnishaushalt	<input type="checkbox"/> Finanzhaushalt
Produkt		Kostenstelle	
Investitionsnummer		Sachkonto	
Einnahme oder Ertrag	€	Ausgabe oder Aufwendung	
Die Mittel stehen im Haushalt zur Verfügung		<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN
Überplanmäßige und außerplanmäßige Aufwendungen und Auszahlungen (§100 HGO) Deckungsvorschlag		Friedberg (Hessen), den	
Haushaltsjahr		( Unterschrift FB Finanzen)	
Kostenstelle			
Sachkonto			
Produkt			
Investitionsnummer			

**Anlage/n:**

- Anlage 1: Präsentation Personenunterführung
- Anlage 2: Bewertungsmatrix
- Anlage-3\_ Inklusiv Fuß- und Radunterführung

Dezernent  
K. Dahlhaus

Amtsleiter  
T. Brandt

Der <b>Magistrat</b> hat am .....	F.d.R.:
- wie vom Amt vorgeschlagen - siehe Anlage -	
-----	
Der <b>Ortsbeirat</b> .....	
hat am ..... zur Kenntnis genommen:	F.d.R.:
- wie vom Magistrat vorgeschlagen - siehe Anlage -	
-----	

**Der Ausschuss f. Energie, Wirtschaft und Verkehr**

hat am ..... beschlossen: F.d.R.:

- wie vom Magistrat vorgeschlagen - siehe Anlage -

---

**Der Ausschuss für Stadtentwicklung**

hat am ..... beschlossen: F.d.R.:

- wie vom Magistrat vorgeschlagen - siehe Anlage -

---

**Der Haupt- und Finanzausschuss**

hat am ..... beschlossen: F.d.R.:

- wie vom Magistrat vorgeschlagen - siehe Anlage -

---

**Die Stadtverordnetenversammlung**

hat am ..... beschlossen: F.d.R.:

- wie vom Magistrat vorgeschlagen - siehe Anlage -