

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 21-26/1555/1

Amt für Stadtentwicklung, Liegenschaften und Rechtswesen

Friedberg, den 11.09.2025
60/3-TSc

Beratungsfolge	
Haupt- und Finanzausschuss	Entscheidung
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung

Titel

**Stadtteilverbindende Fuß- und Radwegeunterführung am Bahnhof Friedberg
(Personenunterführung)
hier: Zustimmung zur Planungsvereinbarung und zur vorgeschlagenen Vorgehensweise**

Beschlussentwurf:

- 1) Der vorgelegten Planungsvereinbarung (Anlage 1) wird zugestimmt (Die Planungsvereinbarung und die damit verbundene vertiefende Planung nach Leistungsphase 3 HOAI sind Voraussetzung zur Beantragung von Fördermitteln).
- 2) Die Verwaltung wird beauftragt alle notwendigen Schritte zur Unterzeichnung und Erfüllung der Planungsvereinbarung in die Wege zu leiten sowie mit der Änderungsliste zur Haushaltsberatung 2026 die Mittel für die Planungskosten (LP 1-4) in Höhe von 3.810.000 € im Finanzhaushalt 2026 einzubringen und entsprechende Verpflichtungsermächtigungen für die Folgejahre vorzunehmen.
- 3) Die Kostentragungspflicht der gesamten Planungskosten bei einem einseitigen Abbruch der Planungen durch die Stadt Friedberg wird ebenso zur Kenntnis genommen, wie die dann zu erfolgende Umbuchung vom Finanzhaushalt in den Ergebnishaushalt.
- 4) Die geschätzten städtischen Gesamtkosten des Projekts in Höhe von ca. 45,4 Mio. €, sowie die möglichen Fördermittel in Höhe von ca. 25,5 Mio. € werden zur Kenntnis genommen. Das Risiko von keiner oder geringerer Förderung als angenommen, wird ebenso zur Kenntnis genommen.
- 5) Die Nutzungsdauer des Bauwerks von 100 bzw. 110 Jahren und die damit verbundenen geringen jährlichen Abschreibungskosten werden zu Kenntnis genommen.

Sach- und Rechtslage:

Hintergrund und Rückblick

Bisheriges Vorgehen im Überblick:

2007	Beauftragung Machbarkeits- und Finanzierungsstudie (DS-Nr. 321/06-11), Durchführung 2008-2010
2012	Entscheidung der StvV (DS-Nr. 11-16/0430) bzgl. einer Kostenbeteiligung an der Modernisierung und barrierefreien Ausbau → Planungsvereinbarung Stadt – RMV – DB (Vertrag über die Finanzierung der Planungen der Leistungsphasen 1 bis 4 nach HOAI (PV) der Infrastrukturmaßnahme „Modernisierung und barrierefreier Ausbau der Verkehrsstation Friedberg (Hess)“, 01/2013)
2016	Finanzierungsvereinbarung für die Baukosten (DS-Nr. 16-21/0141)
2018	Durchführung Planfeststellungsverfahren der o.g. Maßnahme
2019	Beschluss StvV (StvV/019/16-21): Beauftragung des Magistrats, Informationen zur Verlängerung des Bahnhofstunnels nach Fauerbach zu ermitteln, Prüfung ist erfolgt (Zusammenfassung ist DS-Nr. DS-Nr. 21-26/1110/1 zu entnehmen)
09/2020	Präsentation im Ausschuss für Stadtentwicklung: Aktuelle Informationen bezüglich des barrierefreien Ausbaus des Bahnhofs und Begründung des Ausbaus in zwei Bauabschnitten aufgrund der nicht ausreichenden Standsicherheit und notwendiger, weiterer Überprüfungen. 1. Bauabschnitt (Sanierung betroffener Bahnsteige) ist bereits abgeschlossen. 2. Bauabschnitt (Herstellung von Aufzugsanlagen) wurde noch nicht realisiert.
03-06/2024	Vorstellung Pläne der DB zum S6 Ausbau und des barrierefreien Ausbaus des Bahnhofs Friedberg, Vorstellung der Variantenuntersuchung, städtische Abfragen zu Fördermöglichkeiten.
06/2024	1. Vorstellung der Verlängerung der Personenunterführung im Magistrat (DS-Nr. 21-26/1110)
07/2024	Erste Fördermittelberatung durch Hessen Mobil, RMV und DB Infra GO
08/2024	Informationsveranstaltung zur Erneuerung und Verlängerung der Personenunterführung am Bahnhof Friedberg; Einarbeitung der Erkenntnisse aus der Veranstaltung im folgendem Beschluss
09/2024	Beschluss STvV (DS-Nr. 21-26/1110/1): Zustimmung Verlängerung PU, Aufträge an die Verwaltung: Erarbeitung Planungsvereinbarung und Kostenbeteiligung sollen Gremien vorgelegt werden, Abklärung von Fördermitteln und Vorschläge zu streichender Projekte
ab 09/2024	Fördermittelberatungen mit möglichen Fördermittelgebern, Abstimmung der Planungsvereinbarung, sowie der zu planenden Maßnahmen. Klärung von Zuständigkeiten. Beratung durch Sachverständige.

Rechtliche Lage

Das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) ist die rechtliche Grundlage zur Erstellung eines neuen Verkehrsweges der eine Bahnlinie kreuzt. Es ist durch die Straßenbaulastträger ein Verlangen zur Errichtung dieses Weges zu stellen.

Gemäß EKrG handelt es sich bei der Wegeverbindung um eine gewidmete Straßenverkehrsfläche, deren dauerhafter Bestand durch die Deutsche Bahn sicherzustellen ist.

Die vorliegende Planungsvereinbarung regelt die Durchführung der Planung (Leistungsphase 1-4 HOAI), Zuständigkeiten sowie die Abgrenzung der Kostentragung.

Das Ergebnis der Planung ist die Grundlage zur Ausführungsplanung sowie eine Kostenberechnung, welche die voraussichtlichen Baukosten detailliert auflistet.

Diese Planungsgrundlage ist Voraussetzung für den Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung gemäß § 5 EKrG. In dieser werden die Baudurchführung, Kostentragung, Ablösebeträge sowie Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflichten geregelt. Der Abschluss einer solchen Vereinbarung ist erst nach Vorliegen der Entwurfsplanung möglich.

Abschluss Planungsvereinbarung (vgl. Anlage 1)

Eine Planungsvereinbarung (PLV) ist notwendig, um:

- den Abstimmungsprozess zur Projektplanung klar zu regeln,
- die Zuständigkeiten und Finanzierung transparent festzulegen,
- die Voraussetzung für die Beantragung von Fördermitteln zu schaffen.

Die Planungsvereinbarung (Anlage 1) wird für die Leistungsphasen 1 bis 4 gemäß HOAI abgeschlossen. Sie enthält eine eindeutige Abgrenzung zwischen den durch den Durchstich verursachten, sogenannten kreuzungsbedingten Maßnahmen, und den Maßnahmen im Rahmen der Modernisierung des Bahnhofs, die nicht als kreuzungsbedingt gelten.

Im Rahmen der Planungsvereinbarung werden folgende Maßnahmen geplant:

- Neubau der Eisenbahnüberführung inkl. eines getrennten Geh- und Radwegs zwischen der Hanauer Straße und der Fauerbacher Straße.
- Barrierefreier Umbau des Bahnhofs Friedberg.
- Neubau einer Bike + Ride Anlage auf dem Parkplatz an der Fauerbacher Straße.

Die DB plant die Maßnahmen des Tunneldurchstichs. Die Kostentragung der kreuzungsbedingten Maßnahmen, sowie der B+R Anlage liegt bei der Stadt Friedberg. Die nicht kreuzungsbedingten Maßnahmen werden durch die DB getragen.

Definition:	
Kreuzungsbedingte Kosten	Nicht kreuzungsbedingte Kosten
Diese Kosten entstehen unmittelbar durch die Kreuzungsmaßnahme selbst und sind notwendig, damit die Kreuzung den Anforderungen an Sicherheit und Verkehrsabwicklung genügt.	Diese Kosten entstehen nicht direkt durch die Kreuzung , sondern betreffen Maßnahmen, die unabhängig von der Kreuzung durchgeführt werden oder darüber hinausgehen.
<ul style="list-style-type: none">• Neubau des Durchstiches• Farblich getrennten Geh- und Radweg• Umbau des Parkplatzes an der Fauerbacher Straße	<ul style="list-style-type: none">• Barrierefreier Ausbau des Bahnhofs• Abbruch und Neubau der Personenunterführung• Neubau und Erneuerung der Aufzüge und Treppen
Die Kostentragung der kreuzungsbedingten Maßnahmen liegt bei der Stadt Friedberg.	Die nicht kreuzungsbedingten Planungen werden durch die DB getragen.

Die Kostenaufteilung nach Grobkostenschätzung ist als Anlage in der Planungsvereinbarung festgehalten.

Die Stadt Friedberg führt die Planungen auf Seiten der Fauerbacher Straße und die Planung der Bike + Ride Anlage durch. Die Planungskosten werden in der Planungsvereinbarung nicht aufgeführt. Sind jedoch in der Gesamtkostenaufstellung (Anlage 2) enthalten.

Der Zeitplan nach Anlage 2 der PLV sieht einen Grobterminplan zum Ablauf der Baumaßnahme vor. Folglich des Terminplans soll die Entwurfsplanung bis November 2026 abgeschlossen werden.

Die Bahn möchte mit der Bauausführung des ersten Bauabschnitts Anfang 2028 beginnen. Dieser umfasst die Personenunterführung bis Bahnsteig 5 sowie den barrierefreien Ausbau des Bahnhofs

Die Maßnahmen des Tunneldurchstichs werden im zweiten Bauabschnitt in Rücksprache mit der Stadt Friedberg und den Fördermittelgebern umgesetzt.

Kosten Planungsvereinbarung

Die Planungskosten für Leistungsphase 1-4 belaufen sich für die städtischen Maßnahmen auf insgesamt 3.810.000 € hierbei sind die Kosten zusammengefasst (Anlage 2).

Die kreuzungsbedingten Planungskosten umfassen:

- Radweg Empfangsgebäude bis Bahnsteig 5
- Durchstich des getrennten Rad-/Gehweg bis Parkplatz Fauerbacher Straße (Portal)
- Rampe getrennter Rad-/ Gehweg vom Durchstich bis Fauerbacher Straße
- Rampe getrennter Rad-/ Gehweg vom Empfangsgebäude bis Hanauer Straße

Weitere Planungskosten die durch die Stadt Friedberg zu tragen sind:

- Bike + Ride Anlage am Parkplatz Fauerbacher Straße

Die Entwurfsplanung, sowie die daraus hervorgehende Kostenberechnung ist Grundlage für den Abschluss einer Eisenbahnkreuzungsvereinbarung (EBrV nach §5 EBrG), der Ablöseberechnung, sowie die Beantragung von Fördermitteln.

Finanzielle Auswirkungen des Gesamtprojekts „Verlängerung Personenunterführung Bahnhof Friedberg“

In Anlage 2 sind die Kosten des Gesamtprojekts aufgeführt. Das Projekt setzt sich aus folgenden Teilen zusammen:

Barrierefreier Umbau des Bahnhofs

Dieser Teil betrifft den eigenständigen Aufgabenbereich der Deutschen Bahn. Er umfasst Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit auf dem Bahnhofsgelände.

Durchstich und neue Radwegeverbindung

Die Kosten für den geplanten Durchstich, sowie die damit verbundene neu zu schaffende Radwegeverbindung und die B+R Anlage betreffen den städtischen Anteil.

Zeitliche Umsetzung:

Seitens der Deutschen Bahn ist eine zweigeteilte Bauabfolge vorgesehen:

Bauabschnitt 1: Barrierefreier Ausbau des Bahnhofs

Bauabschnitt 2: Verlängerung der Personenunterführung

In diesem Zusammenhang sind auch die geplanten Rampenanlagen in der Hanauer Straße und der Fauerbacher Straße enthalten.

Insgesamt rechnet die Bahn aktuell mit einem Gesamtvolumen des Projektes von ca. 166 Mio. €.

Die städtischen Kosten (Stand: 27.08.2025) belaufen sich wie folgt:

8,1 Mio. € Planungskosten (Gesamt, d.h. Leistungsphase 1-9)

34,1 Mio. € Baukosten

3,2 Mio. € Ablösesumme

45,4 Mio. € Gesamtkosten

Ablöse

Die Ablösezahlung ist eine einmalige Zahlung, die geleistet wird, um die künftige Unterhaltung des konstruktiven Bauwerks auf die DB InfraGo zu übertragen. Derer Tunneldurchstich/Radweg wird als Verkehrsweg gewidmet und dauerhaft von der DB InfraGo unterhalten, instand gesetzt und erneuert.

Die Ablöseberechnung sieht eine Nutzungsdauer des Unterbaus aus Stahlbeton von 110 Jahren, sowie eine Nutzungsdauer des Überbaus „Walzträger in Beton (WiB)“ von 100 Jahren vor.

Weitere Ablösezahlungen bezüglich Reinigung, Beleuchtung, etc. müssen in der Kreuzungsvereinbarung separat geregelt werden.

Förderung

Mit dem Beschluss der STvV für die Verlängerung der Personenunterführung im August 2024 (DS-Nr. 21-26/1110/1) ging gleichzeitig der Auftrag an die Verwaltung einher, Fördermöglichkeiten für die PU zu prüfen. Die Förderprogramme sind in Anlage 3 zusammengefasst.

Einerseits wurde im Februar 2025 das Beratungsunternehmen PD – Berater der öffentlichen Hand GmbH durch die Verwaltung beauftragt, infrage kommende Fördermöglichkeiten für dieses Projekt zu erfassen. Im Ergebnis schlägt PD der Stadt Friedberg zwei Zuschussprogramme und ein ergänzendes Darlehen-Programm vor.

Mögliche Förderprogramme sind:

- Förderung der Nahmobilität,
Fördergeber: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW);
Bewilligungsbehörde: Hessen Mobil

Es werden in der Regel 70% der zuwendungsfähigen Ausgaben gefördert.

Ein Beratungsgespräch mit dem hessischen Ministerium und Hessen Mobil hat stattgefunden.
Das Projekt PU Friedberg ist nach Abgleich der Ziele des Landes Hessens förderwürdig und nach Erlass KSB als Eisenbahnkreuzungsmaßnahme dem Grunde nach förderfähig.

- Sonderprogramm „Stadt und Land“,
Fördergeber: Land in Vertretung des Bundes;
Bewilligungsbehörde: Hessen Mobil

Es werden bis zu 75% der zuwendungsfähigen Kosten gefördert.

- Förderung von Radwegen über oder unter Eisenbahnstrecken:
Fördergeber: Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)
Bewilligungsbehörde: Hessen Mobil

Es werden bis zu 90% der Ablösesumme gefördert.

- Investitionskredit Nachhaltige Mobilität, Darlehensgeber: KFW-Bank

Mit dem Ziel einer Fördermittelbestätigung erfolgten zusätzlich Gespräche mit Hessen Mobil, als Ansprechpartner für alle Landesförderungen (14.03.2025) und dem Bund (07.05.2025) als primär in Frage kommende Fördermittelgeber. Dabei wurde das Projekt informell als förderungsfähig eingestuft.

Eine Förderung kann aber erst nach der Prüfung eines Förderantrages offiziell bestätigt werden. Für eine solche Antragstellung ist die vertiefende Planung nach Leistungsphase 3 HOAI eine Voraussetzung. Die Fördermaßnahmen sind in enger Abstimmung mit Hessen Mobil gezielt zu koordinieren, wobei die Fördervoraussetzungen sorgfältig zu prüfen sind. Zudem muss das Volumina der Fördertöpfe auf die benötigten Mittel abgestimmt werden.

Aus diesem Grund kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine endgültige und offizielle Förderzusage erteilt werden.

Städtebauförderung

Die Stadt Friedberg hat beschlossen, sich für das Bund-Länder-Programm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ im Rahmen der Städtebauförderung zu bewerben. Die Bewerbung wurde fristgerecht eingereicht; eine Entscheidung über die Aufnahme in das Programm wird Ende Oktober / Anfang November 2025 erwartet.

Der Bahnhof Friedberg und sein Umfeld sind Teil des vorgesehenen Projektgebiets. Sofern die Stadt in das Förderprogramm aufgenommen wird, werden diese Bereiche im Rahmen eines kleinteiligen Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) vertiefend betrachtet. Das Konzept wird auf den Ergebnissen des bereits erarbeiteten gesamtstädtischen ISEKs sowie des Mobilitätskonzepts aufbauen. Ziel ist es, auf dieser Grundlage einen städtebaulichen und verkehrsplanerischen Wettbewerb für das Bahnhofsumfeld auszuloben – voraussichtlich unter Einbindung von Fördermitteln aus dem Programm.

Die Städtebauförderung ist eine sog. nachrangige Förderung (Subsidiaritätsprinzip der Städtebauförderung). Das bedeutet, dass Mittel aus der Städtebauförderung dann eingesetzt werden können, falls vorgenannte, alternative Förderungen nicht greifen. Doppelförderungen sind ausgeschlossen, eine Kombination mit anderen Programmen ist grundsätzlich möglich. Voraussetzung hierfür ist eine klare Abgrenzung der Fördergegenstände.

Chancen bzw. Nutzen (Anlage 3: Anlage 3 zu DS-Nr. 21-26/1110/1)

- Fußverkehr

Mit der neuen Verbindung zwischen West- und Ostkernstadt entsteht ein nahtloser Übergang, der Wege verkürzt und die Erreichbarkeit beider Seiten deutlich verbessert. Die Unterführung wird mit moderner Beleuchtung und klarer Sichtachsen sicherer gestaltet. Eine barrierefreie Anbindung – auch zu den Supermärkten – stärkt das Fußwegenetz und erleichtert insbesondere älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen den Alltag. Zur Überprüfung der Fußgängerströme werden Zählungen im Bereich der bestehenden Unterführungen vorgenommen. Die bisherigen Verkehrszählungen werden in Anlage 4 dargestellt sowie durch die Stellungnahme des städtischen Inklusionsbüros ergänzt.

- Radverkehr

Mit der Unterführung wird die einzige, eigenständige und gewidmete Radwegverbindung von der Kernstadt zur Fauerbacher Straße hergestellt. In den Unterführungen wird diese im Straßenverkehr abgewickelt. Durch die geplante Radwegeverbindung werden die Stadtteile Dorheim, Bauernheim und Ossenheim effizient an die Innenstadt angebunden. Diese Maßnahme stellt eine zentrale infrastrukturelle Verbindung dar, die den Usatalradweg mit der Kaiserstraße, den Ray Barracks sowie dem Bereich FRM 6 verknüpfen kann. Zusätzlich profitieren die Radfahrenden von der neuen B + R Anlage.

- Busverkehr

Durch die PU entstehen neue Möglichkeiten für das Busnetz indem Bussteige auf die Fauerbacher Straßenseite verlegt und P+R Stellplätze geschaffen werden können.

- Bahnverkehr

Durch die neue Anbindung erhalten Bahnfahrende einen Zugang zur Seite der Fauerbacher Straße. Das kann sich positiv auf die Pendlerzeit auswirken und zu einer Entflechtung des Bring- und Abholverkehrs führen. Darüber hinaus verteilen sich zukünftig die Personen, welche am Bahnhof anreisen, auf beide Seiten der Bahn.

Zudem kann durch den Neubau der Unterführung die bestehende Unterführung während der Bauarbeiten weiterhin genutzt werden.

- Stellungnahme Sweco

Allgemein spielen Personenunterführungen eine wichtige Rolle in der modernen Gestaltung von Städten, indem sie sichere und direkte Wege für den Fuß- und Radverkehr schaffen. Sie fördern nachhaltige Mobilität und helfen, städtische Hindernisse zu überwinden, was Pendelzeiten und Wegstrecken verkürzt. Solche Unterführungen stärken nicht nur die soziale und wirtschaftliche Interaktion zwischen den Stadtteilen, sondern machen diese auch besser zugänglich und tragen somit zur allgemeinen Lebensqualität bei.

Aus dem bisherigen Prozess zur Erarbeitung des SUMP geht der Bedarf der Maßnahme wie folgt hervor:

- In der Planungswerkstatt wurde die fehlende Unterführung Fauerbach - Bahnhof seitens der Teilnehmenden mehrfach als Mangel notiert und mit einer Priorisierung versehen
- In der Haushaltsbefragung taucht die Thematik explizit auch in den Freitextfeldern auf.

- Versorgungssituation

Weiterhin wird die Versorgungssituation auf beiden Seiten der Bahn gestärkt. Einerseits erhalten die Menschen auf Seiten der Fauerbacher Straße die Angebote im westlichen Bahnhofsbereich zu nutzen, wie z.B. die Apotheke, Bäckereien, THM etc. und andererseits können die Anwohnenden des westlichen Bereichs schneller zu Fuß oder mit dem Rad die Nahversorger im Osten Friedbergs erreichen.

- Auszug aus dem ISEK 2020 (DS-Nr. 16-21/1751)

In dem im Jahr 2022 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) 2020 wurde zur Verlängerung der Personenunterführung festgehalten: „Der Wunsch nach einer Fortsetzung der Unterführung wurde nicht nur durch die Beiträge der Bürger:innen in der Öffentlichkeit deutlich, sondern kann wesentlich zur Zielsetzung, die Stadtteile besser miteinander zu verknüpfen sowie die Fußwegeverbindungen zu stärken, beitragen.“

- Städtebauliche Möglichkeiten der Personenunterführung nach Fauerbach

Von einem Durchstich der Personenunterführung nach Fauerbach würden viele Friedberger profitieren. Mit der neuen Option könnte auf unnötige Umwege über die bestehenden Unterführungen Fritz-Reuter-Straße oder Gebrüder-Lang-Straße verzichtet werden und direkt über einen Zugang südlich des tegut-Marktes zu den Bahnsteigen gelangen. Dies ist besonders für Bewohner des Gebiets Zuckerfabrik oder eines potentiell neuen Wohngebiets auf dem Gebiet der ehemaligen Schlammteiche interessant, die ca. 10 (Geh-)Minuten pro Strecke einsparen würden.

Die Personenunterführung würde eine neue Verbindung darstellen. Hierbei besonders wäre, dass die Verbindung nur als Geh- und Radweg bestünde und der motorisierte Individualverkehr außen vor ist. Speziell für den Fuß-, aber auch für den Radverkehr sind kurze, direkte Wege attraktiv. Der Durchstich würde nicht nur ein schnelles Erreichen der Bahnsteige von der Fauerbacher Seite aus ermöglichen, sondern auch eine Stadtteilverbindung zwischen Fauerbach und der Innenstadt sein.

Darüber hinaus können ggfs. weitere Synergien alleine durch die Projektrealisierung entstehen, die aktuell noch nicht absehbar sind. Denkbar wäre z.B., dass sich der Wohnungsmarkt auf

Fauerbacher Seite mehr für Studierende öffnet oder ein Umdenken im Mobilitätsverhalten der Friedberger entsteht.

Insbesondere ist hier zu beachten, dass die Personenunterführung als dauerhafte Wegeverbindung im Stadtgebiet geschaffen wird, d.h. dass die Nutzungsdauer 100 Jahre und mehr betrifft, wodurch Planungshorizonte entstehen, die aktuell nicht absehbar sind. Z.B. wie sich die Baugebietsentwicklung, das Mobilitätsverhalten, oder anderes in diesem Zeitraum verändern.

Weiteres Vorgehen

Mit der Zustimmung zur Planungsvereinbarung erhält die Verwaltung den Auftrag, diese mit der Deutschen Bahn abzuschließen und die Planungen aktiv zu unterstützen. Dies umfasst insbesondere:

- die personelle Begleitung durch Abstimmungen,
- die Prüfung eingereicherter Planunterlagen sowie
- die Übernahme der Planung auf der Seite der Fauerbacher Straße.
- die Beantragung von Fördermitteln

Zudem ist die Einplanung entsprechender Haushaltsmittel für das Jahr 2026 erforderlich, um die städtischen Planungskosten abzudecken.

Im Anschluss wird – basierend auf der Entwurfsplanung sowie einer belastbaren Kostenschätzung – eine sogenannte Kreuzungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn verhandelt und den Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt.

Zum Zeitpunkt der Vorlage der Kreuzungsvereinbarung (voraussichtlich Februar 2027) besteht nochmals die Möglichkeit, von der Realisierung des Projekts zurückzutreten. In diesem Fall sind jedoch die bis dahin entstandenen Planungskosten von der Stadt Friedberg zu tragen.

Folgende Auflistung zeigt das weitere Vorgehen im Überblick:

- 09/2025 Entscheidung über Planungsvereinbarung
- 09/2025 Unterzeichnung Planungsvereinbarung
- Ab 09/2025 Beginn Planungen zum barrierefreien Umbau des Bahnhofs Friedberg
- 11/2026 Fertigstellung der Entwurfsplanung
- 02/2027 Erstellung Kreuzungsvereinbarung
- 2028 Angestrebter Baubeginn Bahnhof Friedberg

Finanzielle Auswirkungen:		<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN
Haushaltsjahr	2026	<input type="checkbox"/> Ergebnishaushalt	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzhaushalt
Produkt		Kostenstelle	6.610000
Investitionsnummer	6.0357.01	Sachkonto	
Einnahme oder Ertrag	3.810.000€	Ausgabe oder Aufwendung	€
Die Mittel stehen im Haushalt zur Verfügung		<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN
Überplanmäßige und außerplanmäßige Aufwendungen und Auszahlungen (§100 HGO) Deckungsvorschlag		Friedberg (Hessen), den 11.09.2025	
Haushaltsjahr			
Kostenstelle			
Sachkonto			
Produkt			
Investitionsnummer		(Unterschrift FB Finanzen) Haas	

Anlage/n:

Anlage 1 Planungsvereinbarung

Anlage 2_PU Friedberg_Finanzierungsanteile_inkl.Fauerbacher Straße_250726

Anlage 3 Förderprogramme

Anlage 4 Fußgängerzählung Unterführungen

Anlage 5 Kostensteigerung PU

Anlage_öffentlich_zu 21-26-1555 Personenunterführung_Variante_1_Lageplanskizze

Dezernent
K. Dahlhaus

Amtsleiter
T. Brandt

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 -