

Drucksachen Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)**89/2015 1. Ergänzung (X)****BESCHLUSS-VORLAGE**

Beratungsfolge	Termin	TOP	Bemerkungen
Magistrat	04.05.2015	14.	Zustimmung Original-Vorlage
Ausschuss für Bau, Umwelt und Verkehr	19.05.2015	5.	dafür: 12 dagegen: 0 Enthaltungen: 0 1. Ergänzung
Ortsbeirat Friedrichsdorf	20.05.2015	4.	dafür: 5 dagegen: 0 Enthaltungen: 0 1. Ergänzung
Haupt- und Finanzausschuss	21.05.2015	7.	dafür: 12 dagegen: 0 Enthaltungen: 0 1. Ergänzung
Stadtverordnetenversammlung	28.05.2015	11.	einstimmiger Beschluss 1. Ergänzung

**Neustrukturierung Bahnhof Friedrichsdorf und Umfeld –
Planungsvereinbarung zwischen RMV, DB Station&Service und Stadt Friedrichsdorf****Beschlussvorschlag:**

Der Magistrat wird ermächtigt, zur Planung der „Neustrukturierung Bahnhof Friedrichsdorf und Umfeld“ eine Planungsvereinbarung mit den unter Ziffer c) dargestellten Inhalten zwischen dem RMV, der DB Station&Service AG und der Stadt Friedrichsdorf abzuschließen.

Beschluss Ausschuss für Bau, Umwelt und Verkehr vom 19.05.2015

siehe vorherigen Beschlusstext

Beschluss Ortsbeirat Friedrichsdorf vom 20.05.2015

siehe vorherigen Beschlusstext

Beschluss Haupt- und Finanzausschuss vom 21.05.2015

siehe vorherigen Beschlusstext

Beschluss Stadtverordnetenversammlung vom 28.05.2015

siehe vorherigen Beschlusstext

Sachdarstellung:**a) Aktueller Stand**

Der Bahnhof Friedrichsdorf ist eine wichtige Schnittstelle zwischen dem Endhaltepunkt der S5 und den Bahnanbindungen in das Usinger Land (Taunusbahn) und in die Wetterau (Friedberger Linie HLB) sowie verschiedener Buslinien. Er entspricht weder funktionell noch gestalterisch den heutigen Anforderungen. Nachdem im Jahre 2000 vom RMV initiierte Umbauplanungen gescheitert waren, wurde 2008 durch die Stadt Friedrichsdorf mittels eines interdisziplinären Workshops der Startschuss für die „Neustrukturierung Bahnhof Friedrichsdorf und Umfeld“ gegeben.

In der DS-Nr. 237/2011 „Neustrukturierung Bahnhof Friedrichsdorf und Umfeld“ (inkl. Anlagen) wurden das Vorgehen und das Konzept (Schwerpunkt: barrierefreie Erschließung der Bahnsteige aus Richtung des Alten Viadukts) Stand Ende 2011 dargestellt. Der Beschluss

„Die Ausarbeitung des Konzepts ‚Neustrukturierung Bahnhof Friedrichsdorf und Umfeld‘ und die Bemühungen um Zuschüsse werden weiter vorangetrieben. Die Stadt Friedrichsdorf will unter der Voraussetzung, dass ca. 80% der Gesamtkosten von ca. 4 Millionen Euro förderfähig sind, den barrierefreien Ausbau des Bahnhofs umsetzen.“

wurde gefasst.

Durch die kontinuierlichen Bemühungen der Stadt Friedrichsdorf konnte die Aufnahme des Bahnhofs Friedrichsdorf in die „Rahmenvereinbarung zur Modernisierung von Bahnhöfen in Hessen (Liste 1.1)“ erreicht werden (siehe Mitteilung DS-Nr. 8097/2012). Damit ist das Projekt „Bahnhof Friedrichsdorf“ in der Planung der DB Station&Service enthalten und kann auf Landesfördermittel zurückgreifen.

Ende 2012 konnte über einen Kooperationsvertrag zwischen der Stadt Friedrichsdorf und dem Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV) mit 50%iger Kostenübernahme eine Machbarkeitsstudie einschließlich Bauwerksuntersuchung in Auftrag gegeben werden (siehe Mitteilung DS-Nr. 8176/2012).

Am 4. März 2013 wurden die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie und das weitere Vorgehen in einem Abstimmungsgespräch zwischen Vertretern der DB Station&Service, DB Netz, HLB, Hessen Mobil, VHT und RMV sowie der IVM, TÜV Rheinland und Stadt Friedrichsdorf, besprochen. Hierbei wurde die Variante 1 „Erschließung aus der bestehenden Personenunterführung“ als Favorit festgelegt (siehe Mitteilung 8037/2014).

Trotz stetigen Nachfragens seitens der Stadt lag der Entwurf der Planungsvereinbarung zwischen der DB Station&Service sowie der Stadt Friedrichsdorf und dem RMV erst Ende November 2013 vor.

Zur Abstimmung und Klärung offener Fragen lud die Stadt Friedrichsdorf am 13. März 2014 die DB Station&Service und den RMV zu einem Gespräch ein. Hierbei stellte der RMV dar, dass aufgrund der Studien zur Elektrifizierung die Auswirkungen auf den Friedrichsdorfer Bahnhof erst nach dem Ende der Untersuchungen ca. Mitte 2015 abgesehen werden können. Daher konnte der RMV zu dieser Zeit nicht durch Abschluss der PV die Planungen für den Friedrichsdorfer Bahnhof anstoßen (siehe Mitteilung 8037/2014).

Nachdem der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) Ende 2014 seine Untersuchungen zur Elektrifizierung der Taunusbahn (damit Verlängerung der S-Bahn-Strecke) bis Usingen und die Weiterführung der Linie RB 16 von Friedberg über Friedrichsdorf bis Bad Homburg mit positivem Ergebnis abgeschlossen hat, wurden im Januar und Februar 2015 die Gespräche mit dem RMV und der DB Station&Service wieder aufgenommen.

b) Machbarkeitsstudie

Das in der DS-Nr. 237/2011 dargestellte Konzept beinhaltet in seinen Kernpunkten (Auszug)

- Barrierefreie Anbindung durch Gehweg und Ladestraße aus Richtung des Alten Viadukts
- Gleis 405: Neubau Prellbock, Rückbau Richtung Friedberg, dadurch ebenerdiger Zugang zu Gleis 405 und 404
- Bahnsteig 2: neu, Zugang Ost-Seite, Gleis 404 HLB Richtung Friedberg
- Bahnsteig 3: Zugang Ost-Seite, Gleis 404 und 405 S-Bahn Richtung Bad Homburg
- Verlagerung der Bahnsteige Richtung Norden, Verbindung durch das Alte Viadukt

Da Planungen für den Friedrichsdorfer Bahnhof, die Einschränkungen im betrieblichen Ablauf (durch Rückbau/Kürzung...), mit sich bringen, von den Betreibern entgegen früherer Aussagen skeptisch gesehen werden, wurde im Abstimmungsgespräch am 25.09.2012 beschlossen, Planungsalternativen vorrangig ohne Kürzung des Gleises 405 im Rahmen der Machbarkeitsstudie zu prüfen. Ein Durchbruch des Alten Viadukts könnte hingegen möglich sein und sollte ebenfalls geprüft werden.

Ergebnis der Bauwerksuntersuchung „Altes Viadukt“: Die TÜV Rheinland Grebner Ruchay Consulting GmbH hat im Auftrag der Stadt Friedrichsdorf und des RMV die konstruktive Machbarkeit einer barrierefreien Erschließung der Bahnsteige aus dem Alten Viadukt heraus untersucht. Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass die Öffnung des südlichen Widerlagers technisch machbar ist. Aufgrund der vorhandenen Gleise und der Überleitverbindung Gleis 404/405 ist jedoch ein geschlossener 50 m langer Tunnel ohne Steigung notwendig, bevor eine Rampe oder ein Aufzug angesetzt werden.

Ergebnis der Variantenuntersuchung: Es wurden drei Varianten mit je zwei Erschließungsmöglichkeiten untersucht:

- Variante 1A: Rampen zu den Bahnsteigen aus der bestehenden Personenunterführung (PU)
- Variante 1B: Aufzüge zu den Bahnsteigen aus der bestehenden PU
- Variante 2A: Rampen zu den Bahnsteigen aus dem Alten Viadukt
- Variante 2B: Aufzüge zu den Bahnsteigen aus dem Alten Viadukt
- Variante 3A: Rampen zu den Bahnsteigen aus einer neuen PU*
- Variante 3B: Aufzüge zu den Bahnsteigen aus einer neuen PU*

* Die neue PU wurde parallel zum Alten Viadukt und als Alternative zu einem Durchbruch durch das Alte Viadukt vorgeschlagen.

Bei den Varianten 2 und 3 wurde ein optionaler Anschluss des Hausbahnsteigs aus dem Tunnel heraus einbezogen.

Beide Varianten wurden jedoch verworfen, da ein 50 m langer geschlossener Tunnel zur Unterquerung der Gleise und der Überleitverbindung zwischen den Gleisen 404 und 405 (inkl. Weiche) notwendig ist. Dieser Tunnel bedeutet einen erheblichen baulichen Mehraufwand und ist für Reisende extrem unattraktiv.

Für die weitere Bearbeitung wurde eine Kombinationslösung aus den Varianten 1A und 1B vereinbart (siehe „Grundlage der Planung“).

c) Planungsvereinbarung

Der „Vertrag über die Finanzierung der Planungen der Leistungsphasen 1 bis 4 nach HOAI (PV) der Infrastrukturmaßnahme ‚Modernisierung und barrierefreier Ausbau der Verkehrsstation Friedrichsdorf (Taunus)‘“ (folgend Planungsvereinbarung) wird geschlossen zwischen

- dem RMV (Aufgabenträger),
- der Stadt Friedrichsdorf (Gebietskörperschaft)
- und der DB Station&Service AG

Ziel ist die Umsetzung der Infrastrukturmaßnahme „Modernisierung und barrierefreier Ausbau der Verkehrsstation Friedrichsdorf (Taunus)“. Der Vertrag regelt Grundlagen, Durchführung und Finanzierung der Planung für die Leistungsphasen 1 bis 4 gem. HOAI (bis zur Genehmigungsplanung).

Grundlage der Planung ist die zwischen den Vertragsparteien abgestimmte Aufgabenstellung. Diese basiert auf der Erschließung der Bahnsteige aus der bestehenden Personenunterführung (PU) und beinhaltet u.a.

- Neubau von 2 Aufzugsanlagen (1x von PU zum Hausbahnsteig, 1x von PU zum Mittelbahnsteig)
- Neubau einer Rampenanlage von PU zur P+R-Anlage auf der Ostseite

- Prüfung Einkürzung PU auf der Ostseite
- Anpassung der vorh. Treppenanlagen an Aufzugs-/Rampenplanung
- evtl. notwendige Verbreiterung Bahnsteig 4/5
- sowie Erneuerung der Ausstattung, Bodenbeläge etc.

Durchführung der Planung: Vorhabenträger ist die DB Station&Service AG. Diese informiert den RMV und die Stadt über die Erstellung und den Fortschritt der Planungen nach Abschluss der Leistungsphasen 2, 3 und 4. Bei kommunalen Maßnahmen im Bahnhofsumfeld stimmen sich die Vertragsparteien ab.

Folgender Grob-Rahmenterminplan wird angestrebt:

- Projektvorlauf nach Vertragsabschluss: 6 Monate
- Planung LPh 1 bis 2: 6 Monate
- Prüfung Vorentwurfsheft: 3 Monate
Planung LPh 3 bis 4: 8 Monate
- Genehmigung EBA, SB1: 10-12 Monate
- Gesamt: 33-35 Monate

Finanzierung der Planung: Gemäß der Grobkostenschätzung der DB Station&Service (Stand Februar 2015) wird mit Gesamtkosten von ca. 5.000.000 € gerechnet. Für die LPh 1 bis 4 werden 10,7% Planungskosten angesetzt, die zu 50% von der Stadt Friedrichsdorf und zu 50% vom RMV zu tragen sind.

Dies bedeutet:

- LPh 1-2 (2,2%): Anteil der Stadt Friedrichsdorf ca. 55.000 € netto,
Mittelabruf vrsl. 6/2015
- LPh 3-4 (8,5%): Anteil der Stadt Friedrichsdorf ca. 215.000 € netto,
Mittelabruf 1 60% vrsl. 9/2016
Mittelabruf 2 40% vrsl. 5/2017
- gesamt: ca. 270.000 € netto

Gemäß § 6 der Planungsvereinbarung unterliegen die vereinbarten Zahlungen als nicht steuerbar nicht der Umsatzsteuer. Die Zahlungen werden daher netto (ohne Umsatzsteuer) abgerufen.

Die in DS-Nr. 237/2011 „Neustrukturierung Bahnhof Friedrichsdorf und Umfeld“ genannte Gesamtsumme von ca. 4 Millionen € muss zum aktuellen Zeitpunkt korrigiert werden. Grundlage der aktuellen Grobkostenschätzung ist nun die auf Basis der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2013 erarbeitete Aufgabenstellung (siehe oben).

Kosten in den LPh 5 bis 9 und folgend: Zur Realisierung der Maßnahme wird zu gegebener Zeit ein Finanzierungsvertrag geschlossen. Für den Bahnhof Friedrichsdorf ist zum jetzigen Zeitpunkt aufgrund der geplanten Barrierefreiheit eine Landesfinanzierung (GVFG-Mittel) noch möglich. Das heißt, dass derzeit bis zu 85% der zuwendungsfähigen Kosten durch das Land förderfähig sind und die Stadt mindestens 15% plus die nicht zuwendungsfähigen Kosten trägt. Die Betriebskosten übernimmt die DB Station&Service. Eine Beteiligung an den Planungs- und Baukosten durch DB Station&Service erfolgt bei diesem Projekt gemäß Festlegung in der Rahmenvereinbarung Hessen nicht.

Die Maßnahme wird voraussichtlich über 2019 hinaus umgesetzt werden. Die GVFG-Finanzierung ist jedoch nur noch bis 2019 geregelt, derzeit laufen die Verhandlungen zur Nachfolgelösung zwischen Bund und Ländern.

Finanzielle Auswirkungen:

Zahlungen im Rahmen der Planungsvereinbarung

vrsl. 6/2015	ca. 55.000 €
vrsl. 9/2016	ca. 129.000 €
vrsl. 5/2017	ca. 86.000 €

Die Ausgaben stehen unter der Kostenstelle 1202-100 „ÖPNV“ unter der Investitionsnummer 12-0350-01 „Umbau Bahnhof“ in Höhe von 160.000 € zur Verfügung. Die verbleibende Summe von 110.000 € wird über eine überplanmäßige Ausgabe gedeckt, siehe DS-Nr. 88/2015.

gez. Horst Burghardt
Bürgermeister