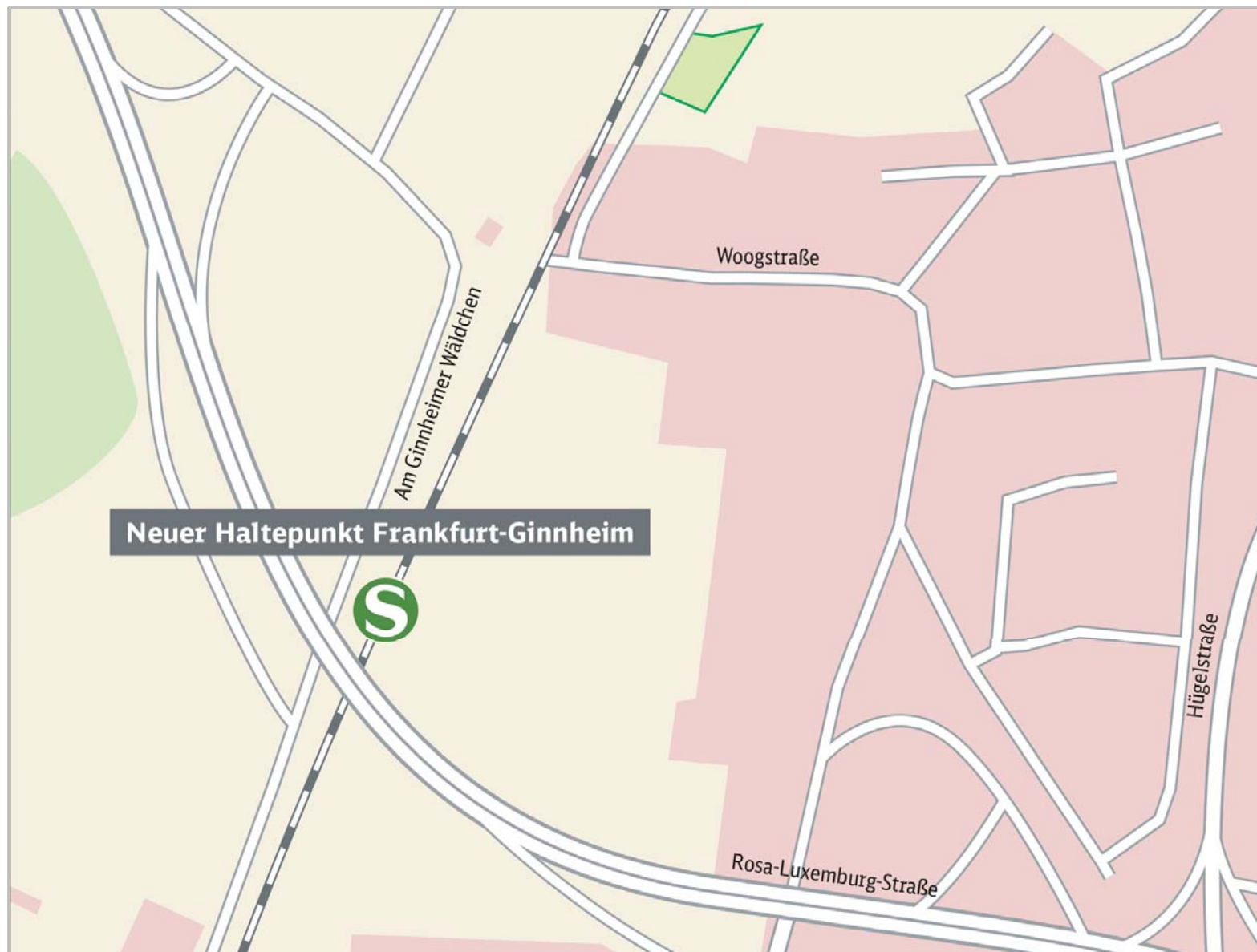


Informationsveranstaltung zum neuen Haltepunkt Ginnheim Eigene Gleise für die S6

Neuer Haltepunkt Ginnheim – Lageplan



Neuer Haltepunkt Ginnheim – Hintergrund

■ **Eigene Gleise für die S6**

- Der viergleisige Ausbau der S6 schafft wesentliche Voraussetzungen für deutliche Qualitätsverbesserungen im Personenverkehr
- Der wichtigste Vorteil für den Bahnbetrieb: Da die S-Bahn auf eigenen Gleisen verkehrt, kann der S-Bahn-Verkehr unabhängig vom Regional- und Fernverkehr abgewickelt werden


■ **Moderne Stationen – mobilitätsgerecht und barrierefrei**

- Mit dem Ausbau der Main-Weser-Bahn werden die Stationen modernisiert und mobilitätsgerecht umgebaut
 - Stufenloses Einsteigen durch einheitliche Bahnsteighöhe von 96 Zentimetern
 - Barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen
- Neubau der Station Ginnheim

Neuer Haltepunkt Ginnheim – Abgrenzung Planfeststellung

- **Gegenstand der Planfeststellung Haltepunkt Ginnheim**
 - Errichtung der Verkehrsstation
 - Barrierefreie Anbindung an den öffentlichen Raum mittels Fußgängerüberführung

- **Gegenstand der Maßnahme „4gleisiger Ausbau der S6, 1. Baustufe“ (bereits planfestgestellt)**
 - Rückbau der Gleisanlagen und Herstellen der Streckengleise
 - Errichten von Lärmschutzwänden
 - Tiefbauarbeiten für den Gleisbau
 - Umverlegen von Kabeln und Leitungen Dritter



Der Bereich des neuen Haltepunkts Ginnheim liegt direkt im Baufeld der Maßnahme „4gleisiger Ausbau der S6, 1. Baustufe“. Somit ergibt sich baulinienliche Abhängigkeit der beiden Vorhaben.

Neuer Haltepunkt Ginnheim – Variantenbetrachtung

■ Zwei Hauptvarianten in der Vorplanung

- Variante 1: Andienung des Haltepunktes mittels **Personenüberführung** in Bahnsteigmitte
- Variante 2: Andienung des Haltepunktes mittels einer **Personenunterführung** am Ende des Bahnsteigs

■ Begründung der gewählten Variante

- Die Abwägung der Eingriffe u. a. in Flächen und Baugrund führte zur Vorzugsvariante 1, die planerisch weiter ausgearbeitet wurde
 - Eine Personenüberführung benötigt weniger Platz und kann mittig auf dem Bahnsteig angeordnet werden
 - Eine Personenunterführung hätte am Bahnsteigende angeordnet werden müssen. Eine Mittellage hätte eine Verbreiterung des Bahnsteiges und einen Konflikt mit den Stützen der Straßenüberführung Rosa-Luxemburg-Straße zur Folge gehabt
 - Besseres subjektives Sicherheitsempfinden der Reisenden bei Personenüberführung

A red triangle pointing to the right, located at the start of the text box.

Beschluss zur Umsetzung der Variante 1 seitens der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Frankfurt am Main am 10. November 2011.

Neuer Haltepunkt Ginnheim – Maßnahmenbeschreibung

■ Bahnanlage

- Anpassungen am Oberbau oder sonstigen Bahnanlagen sind nicht geplant, da diese dem Planrechtsverfahren der Maßnahme „4gleisiger Ausbau der S6, 1. Baustufe“ unterliegen

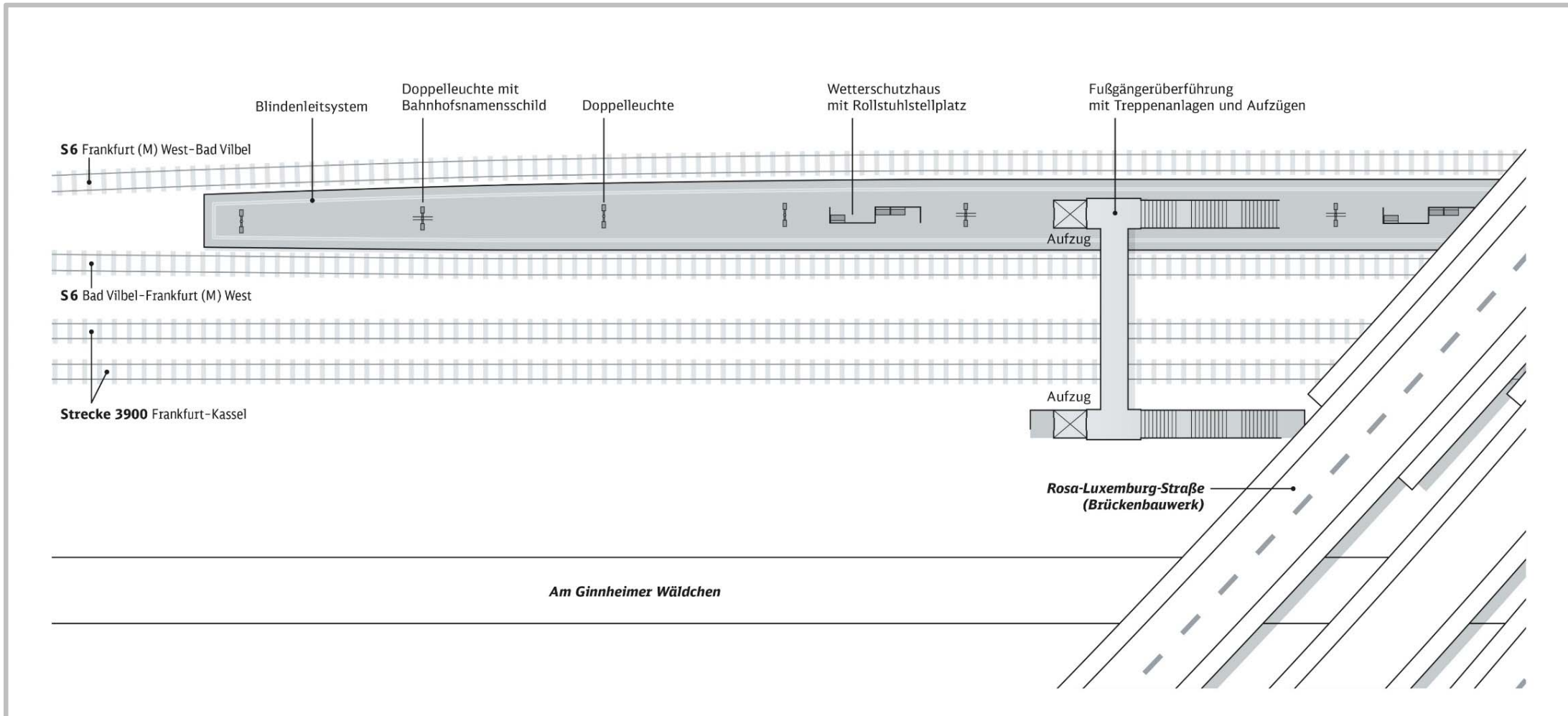
■ Fußgängerüberführung

- Sie überspannt mit Treppen und Aufzügen sowohl die beiden Fernbahngleise auf der Westseite, als auch das Gegenrichtungsgleis der S-Bahn-Strecke
- Die Anordnung der Treppenab- und -aufgänge erfolgt in südlicher Ausrichtung, die Aufzüge sind auf der nördlichen Seite vorgesehen

■ Lärmschutzwände

- Im Rahmen der Maßnahme „4gleisiger Ausbau der S6, 1. Baustufe“ wird eine Lärmschutzwand (drei Meter) im Bereich des künftigen Bahnsteigs errichtet (Mittelwand zwischen den beiden Gleisen der Fernbahn und der S-Bahn)

Neuer Haltepunkt Ginnheim – Lageplan



Neuer Haltepunkt Ginnheim – Maßnahmenbeschreibung

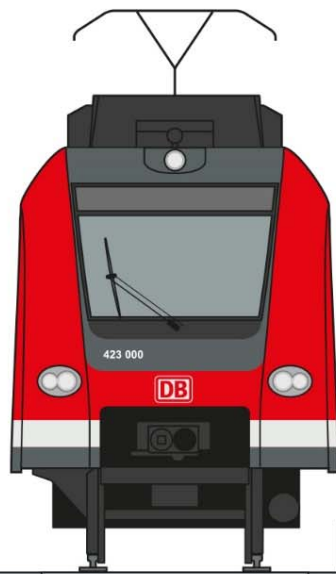
S6
Frankfurt (M) West-
Bad Vilbel

7,05 m

S6
Bad Vilbel-
Frankfurt (M) West

Doppelleuchte

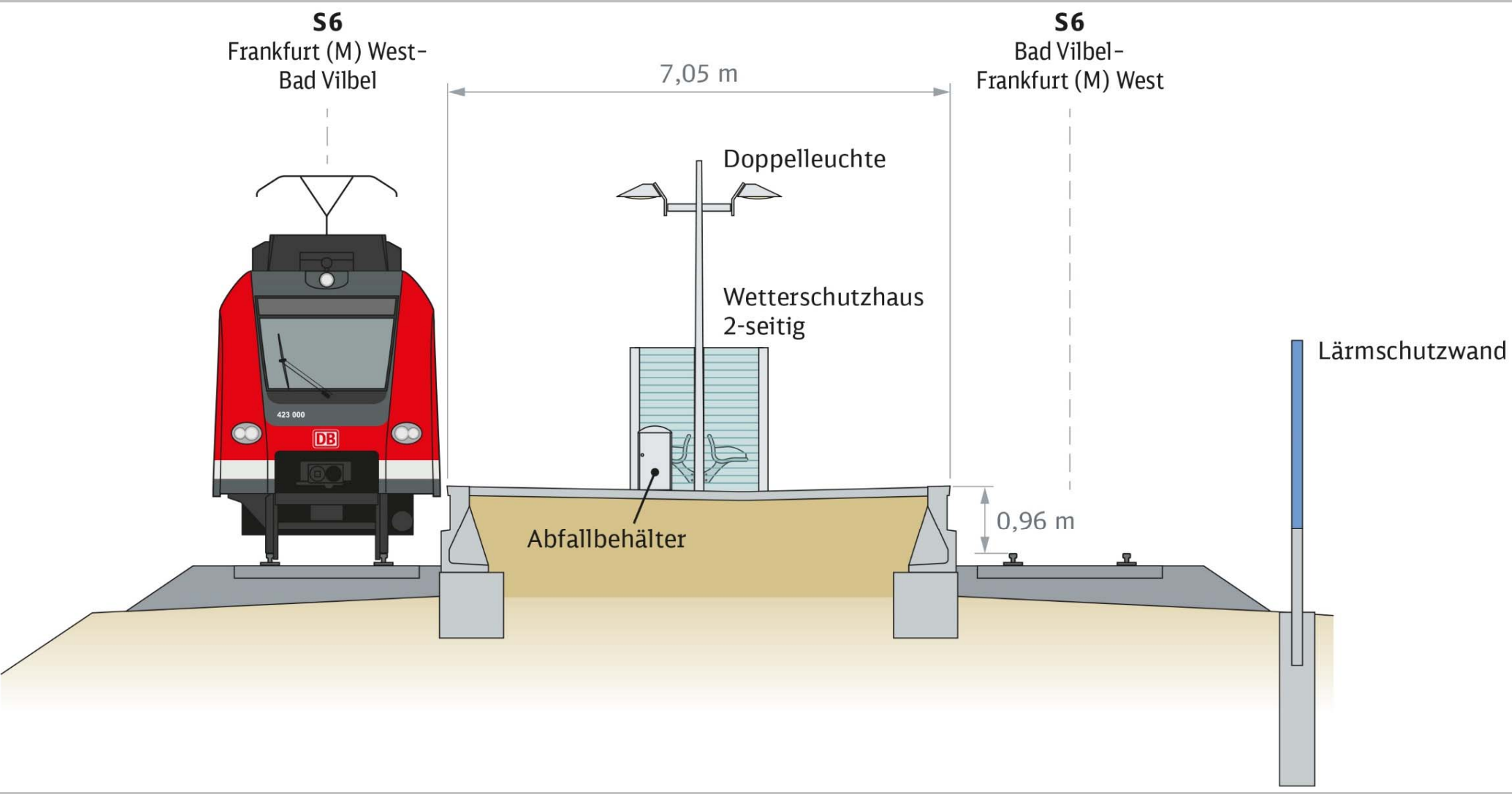
Wetterschutzhaus
2-seitig



Abfallbehälter

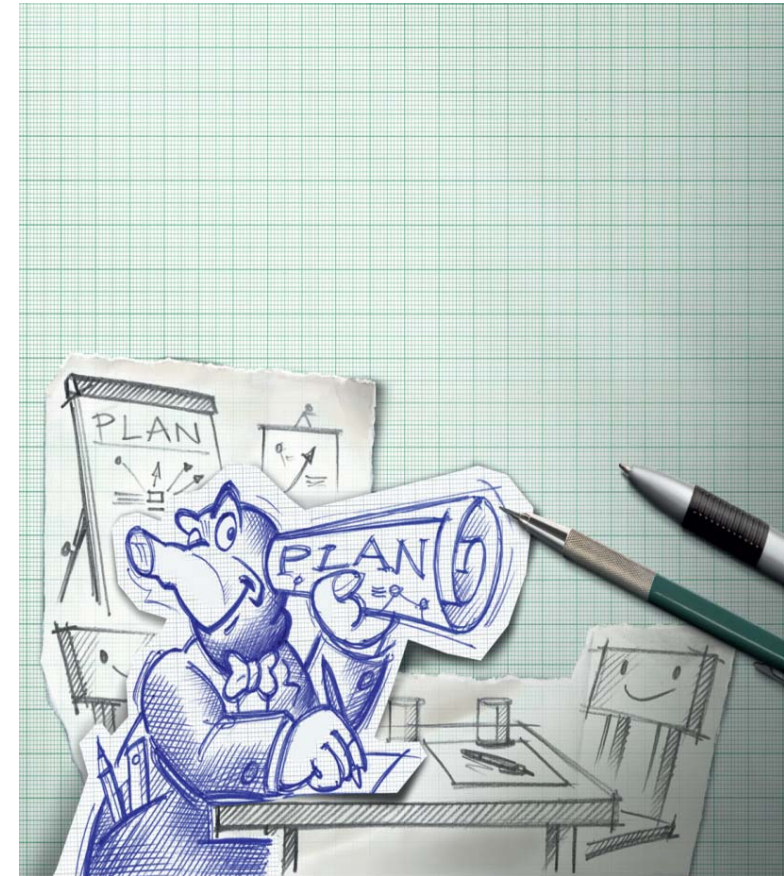
0,96 m

Lärmschutzwand



■ S-Bahn-Station Frankfurt Ginnheim

- **Mittelbahnsteig** mit einer Länge von ca. 210 Metern, einer Breite von mindestens 5,20 Metern und einer Höhe von 96 Zentimetern über Schienenoberkante
- **Ausstattung**
 - Wetterschutzhäuser mit Sitzgruppe und Rollstuhlstellplatz
 - Fahrplan- und Infovitrine
 - Wegeleitsystem
 - Beleuchtung, Fahrkartenautomat



Neuer Haltepunkt Ginnheim – Schalltechnische Untersuchung zum Baubetrieb

- Schallgutachten vergleicht die zu erwartenden Beurteilungspegel mit den Immissionsrichtwerten gemäß AVV Baulärm
- Ergebnis: für die geplante Maßnahme besteht nach gegenwärtigem Stand der Technik und aufgrund der Lage am Gleis nicht die Möglichkeit, die nach AVV Baulärm gültigen Immissionsrichtwerte in der Nacht überall einzuhalten.
- Empfohlene Maßnahmen zur Konfliktminimierung
 - Anwendung von geräuscharmen Bauverfahren und Baumaschinen
 - Bauarbeiten zwischen 7 und 20 Uhr



Kontaktmöglichkeiten

- **Projektwebsite**

www.s6-frankfurt-friedberg.de

- **E-Mail**

Info-s6@deutschebahn.com