
Informationsveranstaltung: Machbarkeitsuntersuchung eines Bauwerks zur Verbindung von Griesheim und verkehrliche Situation in Griesheim-Süd

19. November 2024

Vortragende

- **Wolfgang Siefert**

Mobilitätsdezernent der Stadt Frankfurt am Main

- **Nicole Vogel**

Abteilungsleiterin Brücken- und Ingenieurbau,
Amt für Straßenbau und Erschließung (ASE)

- **Ingmar Bolle**

Stellvertretender Amtsleiter und Abteilungsleiter Verkehrsbehörde,
Straßenverkehrsamt (SVA)

Agenda

1. Einführung

2. Machbarkeitsuntersuchung eines Bauwerks zur Verbindung von Griesheim

2.1. Die Machbarkeitsuntersuchung im Überblick

2.2. Die drei Varianten im Detail

2.3. Vergleich

2.4. Fazit & Ausblick

3. Fragerunde I zur Machbarkeitsstudie

4. Baustellen- und Verkehrssituation Griesheim-Süd

5. Fragerunde II zur verkehrlichen Situation in Griesheim

Einführung

Dezernat für Mobilität

Willkommen!



Die Omegabrücke: Chronologie

1



Machbarkeitsuntersuchung eines Bauwerks zur Verbindung von Griesheim

Amt für Straßenbau und Erschließung



Im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung wurden insgesamt **sechs Varianten** für den Ersatzbau der Omegabrücke identifiziert.

Drei Varianten wurden **nicht weiter verfolgt**, da die Planungsziele mit ihnen nicht erreicht werden können.

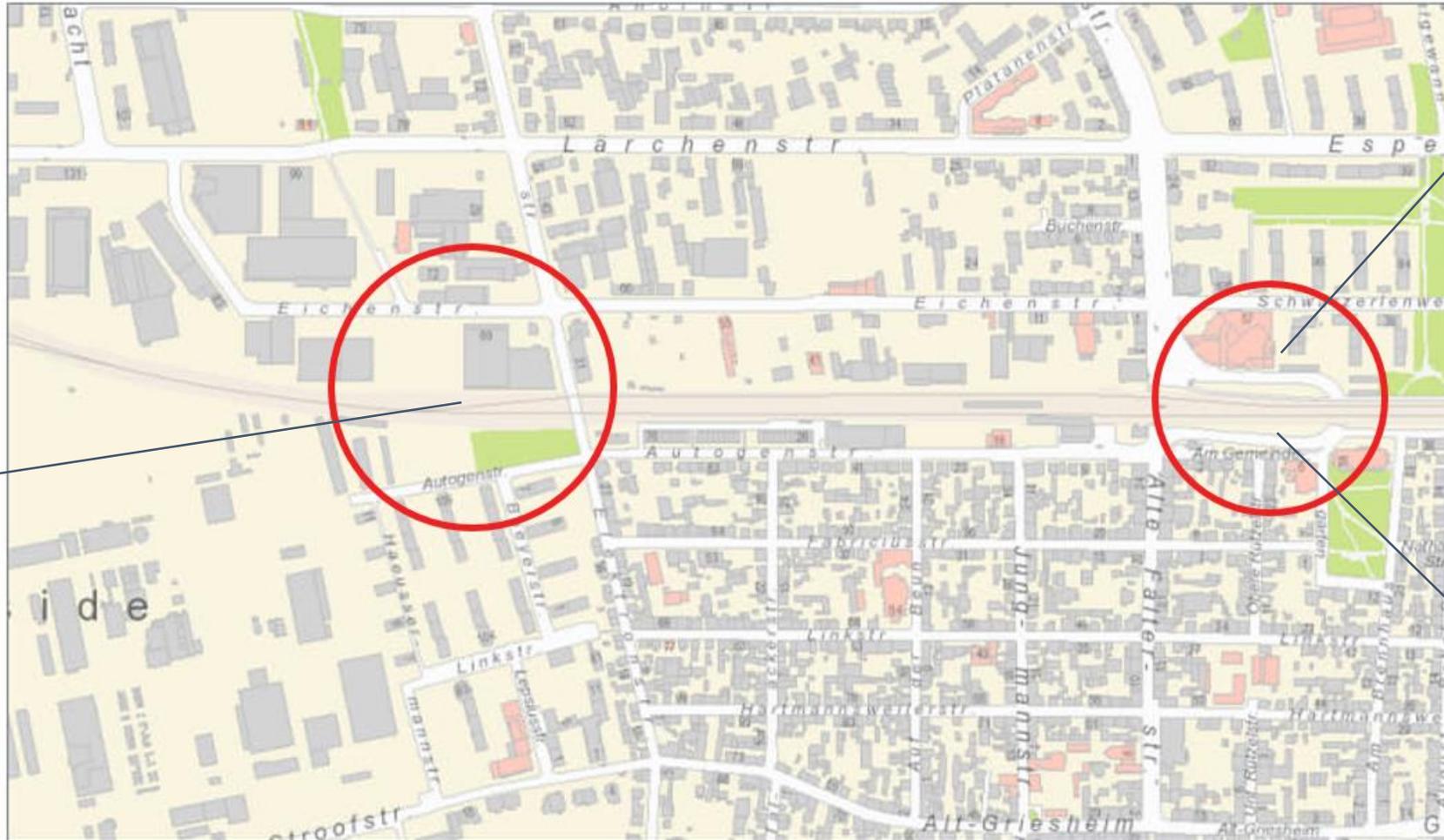
Drei Varianten werden genauer geprüft, da mit ihnen die Planungsziele erreicht werden können.

Überblick – Auswahl für nähere Untersuchung

2.2

Variante	Planungsgebiet	Status	Weitere Infos
„Bestandsnahe“ Variante	Alte Falterstraße/ Waldschulstraße		<ul style="list-style-type: none">• Hoffnung auf Entfall eines Genehmigungsverfahrens und damit Zeitersparnis: Aufgrund des wegfallenden Bestandsschutzes kann das Planfeststellungsverfahren jedoch NICHT entfallen.• Fortschreibung der technischen Regelwerke• Nicht radentscheidskonform
Brücke/Unterführung Elektronstraße	Eichenstraße		Zu starke Eingriffe in die Bebauung – Zugänglichkeit nicht mehr gewährleistet
Brücke Eichenstraße	Eichenstraße		Neigung gem. Regelwerk kann nicht eingehalten werden
Brücke Alte Falterstraße	Alte Falterstraße/ Waldschulstraße		Untersuchte Variante 1
Unterführung Alte Falterstraße	Alte Falterstraße/ Waldschulstraße		Untersuchte Variante 2
Unterführung Eichenstraße	Eichenstraße		Untersuchte Variante 3

Untersuchte Varianten



Variante 1:
Brücke Alte Falterstraße

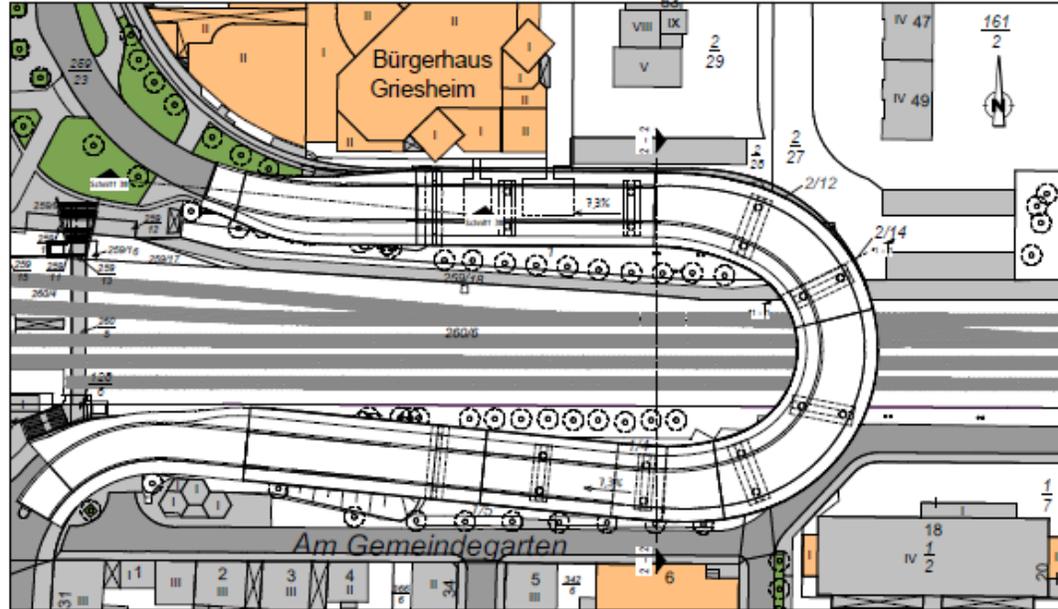
Variante 3:
Unterführung Eichenstraße

Variante 2:
Unterführung Alte Falterstraße

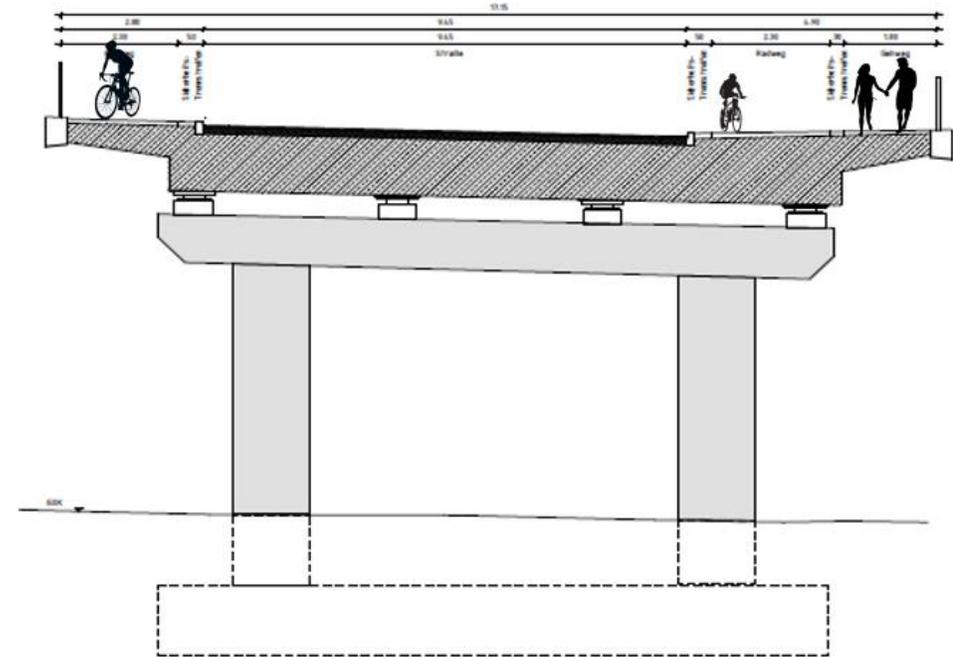
Variante 1 - Straßenüberführung (SÜ) / Brücke Alte Falterstraße

2.3

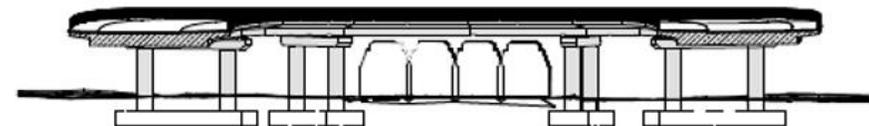
Draufsicht mit Kataster M 1:500



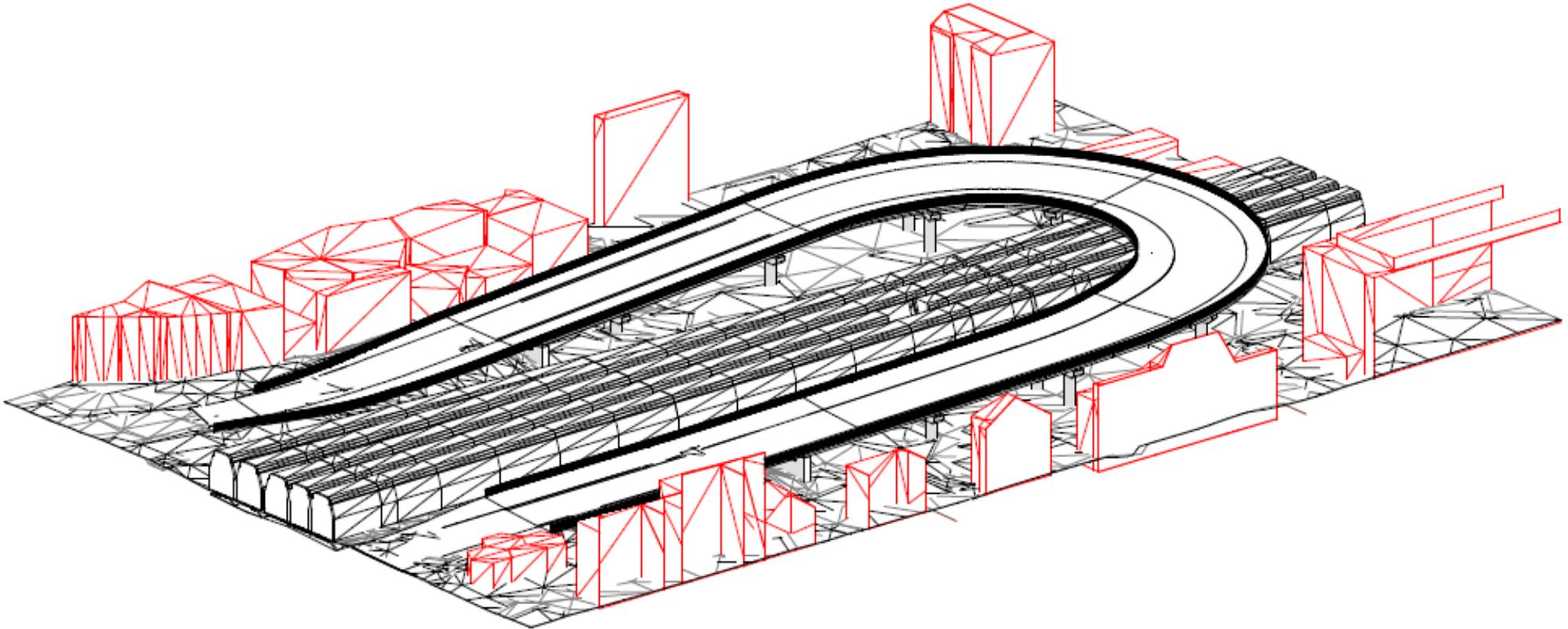
Schnitt 1 - 1 M 1:50



Schnitt 2 - 2 M 1:250



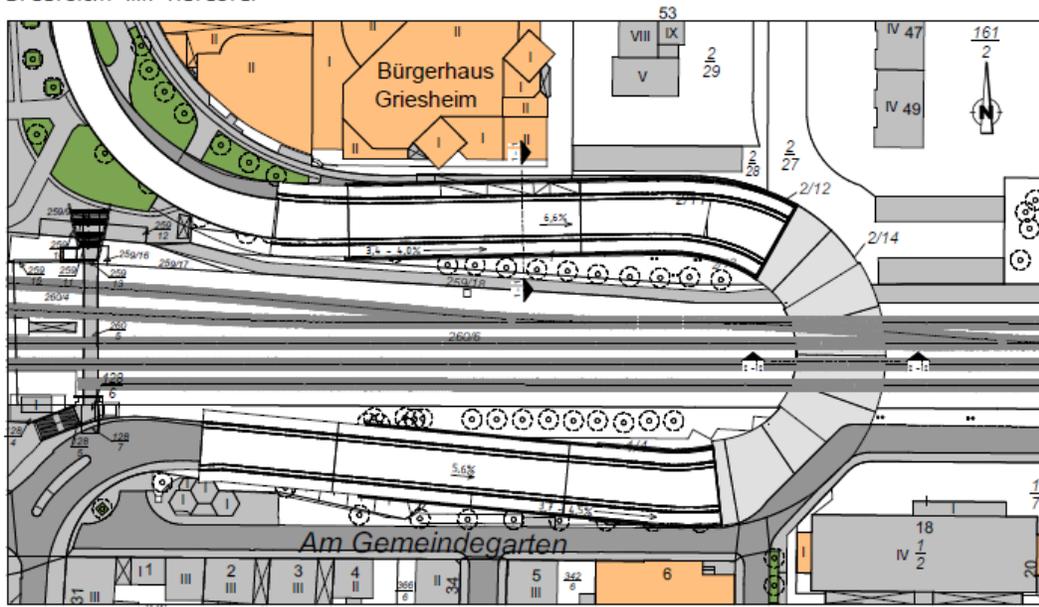
3D Geometrie (Umgebungsmodell) Blickrichtung Nord-Ost M 1 : 500



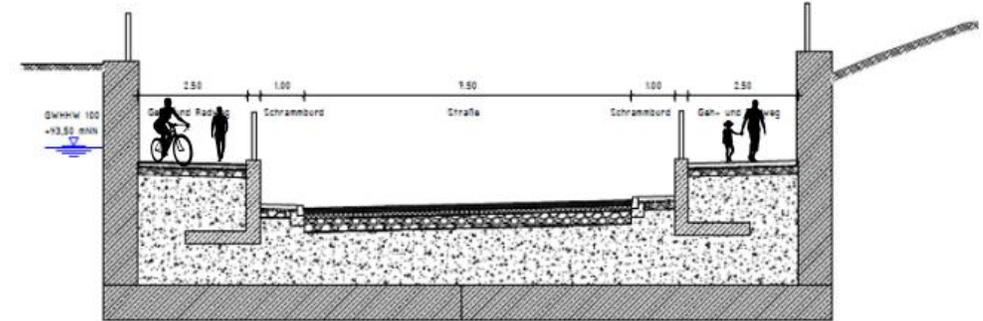
Variante 2 - Eisenbahnüberführung (EÜ)/Unterführung Alte Falterstraße

2.3

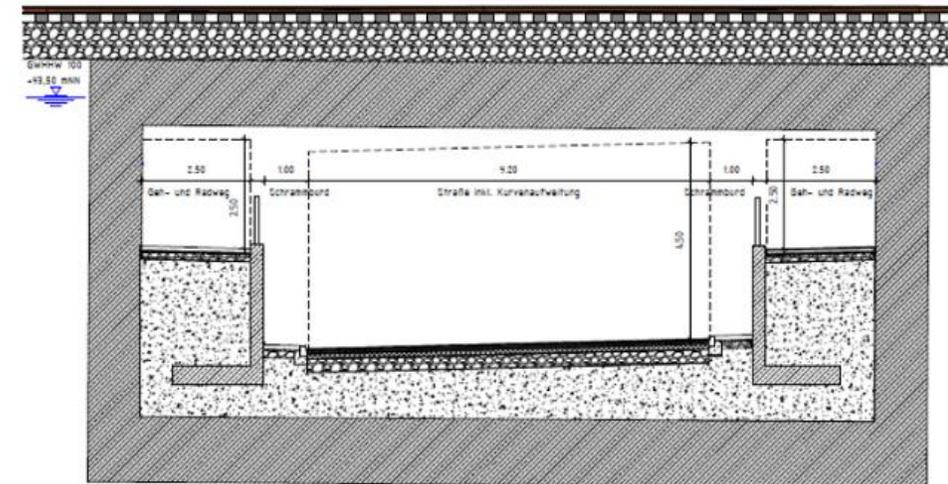
Draufsicht mit Kataster M 1:500



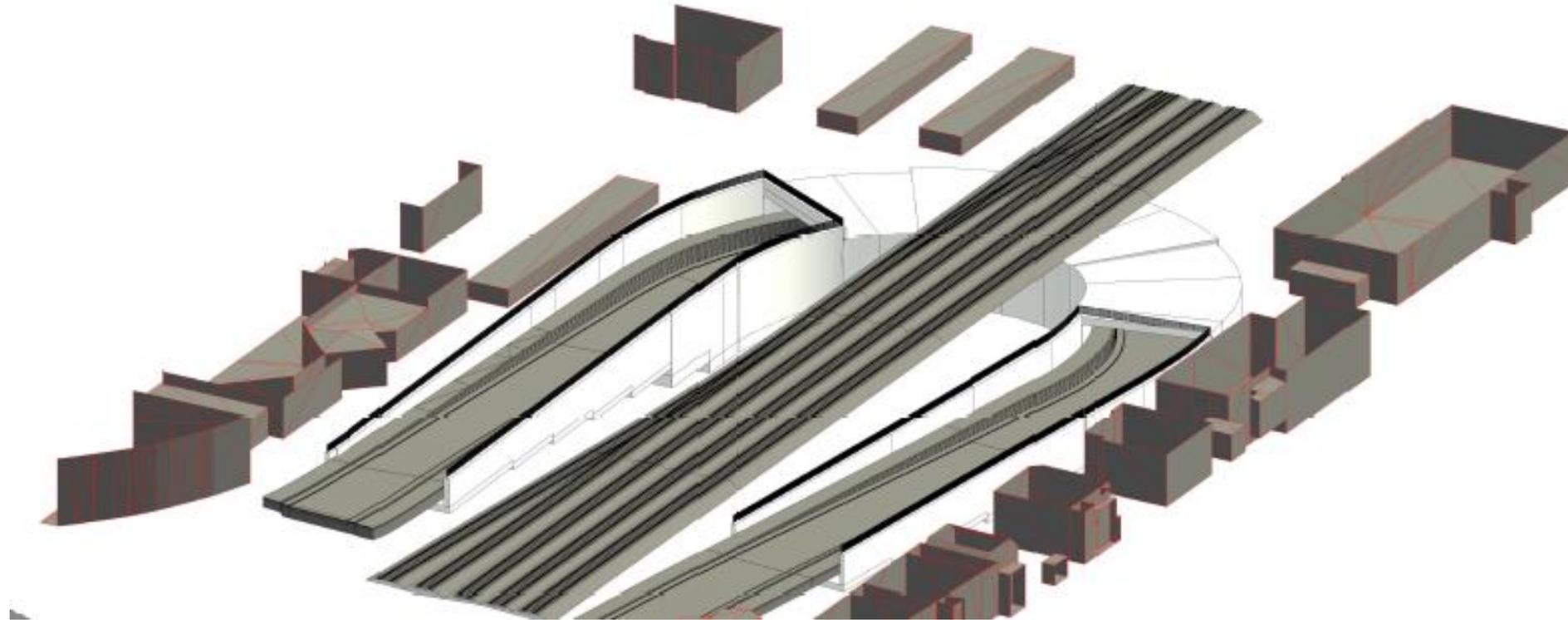
Schnitt 1-1 M 1:50



Schnitt 2-2 M 1:50



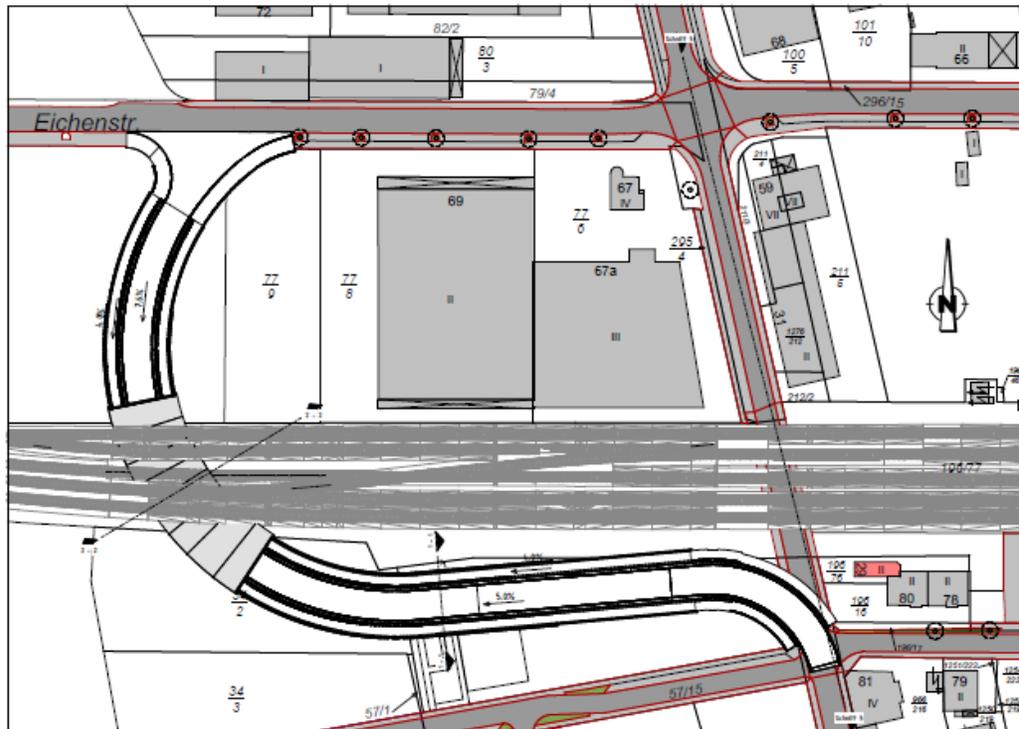
3D-Geometrie (Umgebungsmodell) M 1 : 500



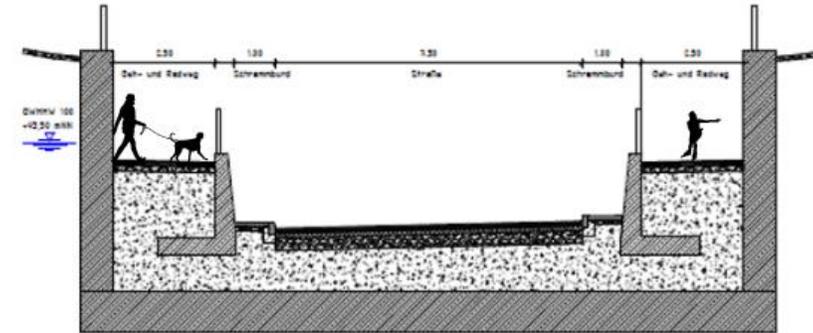
Variante 3 - Eisenbahnüberführung (EÜ)/Unterführung Eichenstraße

2.3

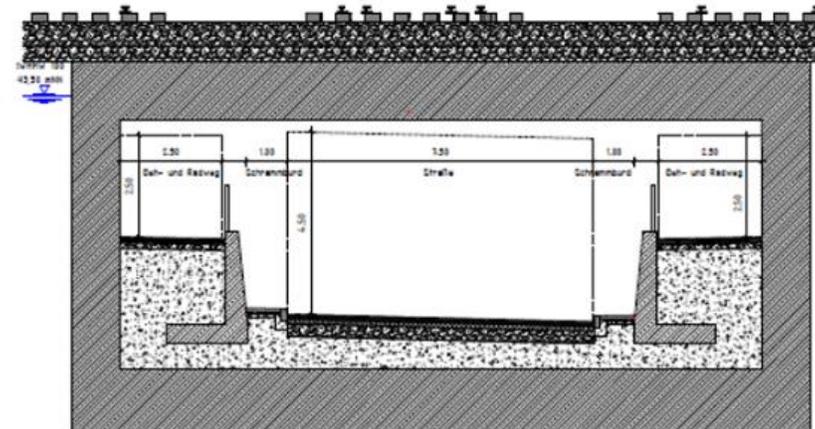
Draufsicht mit Kataster M 1 : 500



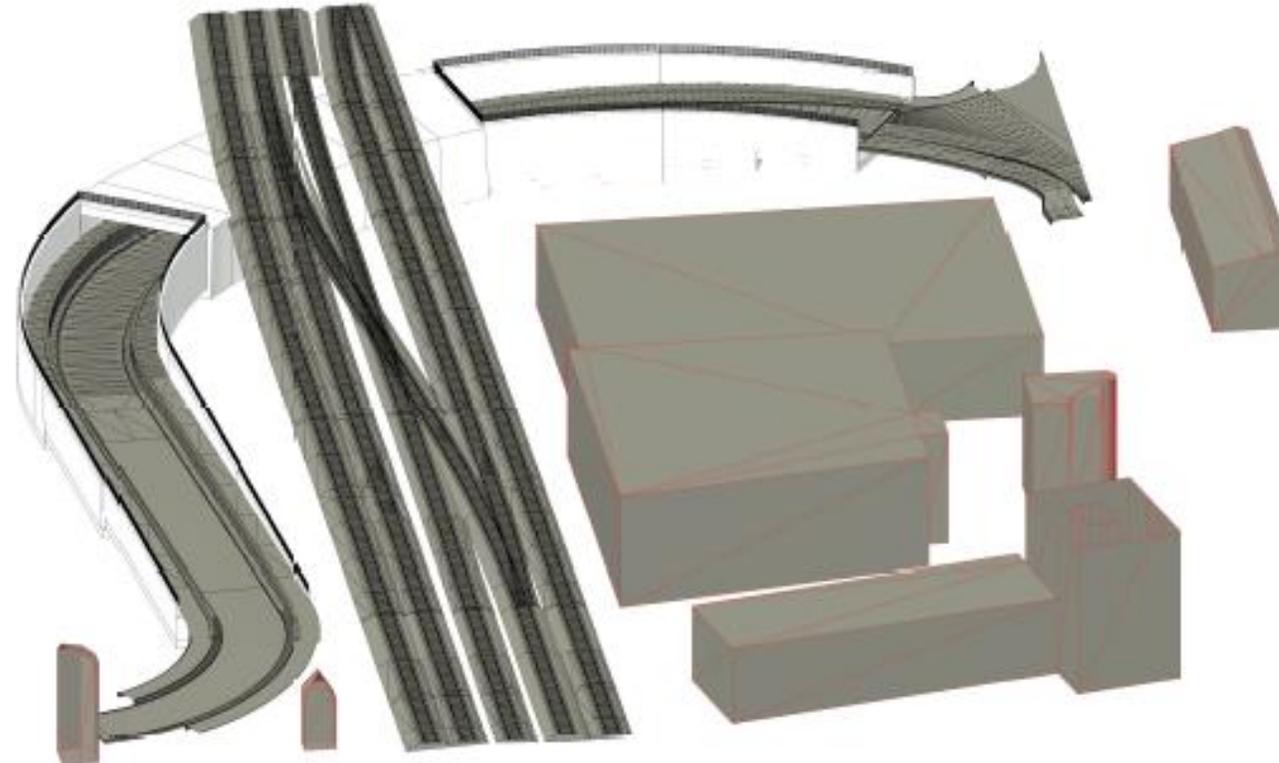
Schnitt 1 - 1 M 1 : 50



Schnitt 2 - 2 M 1 : 50



3D-Geometrie (Umgebungsmodell) M 1 : 500



Variante	Benutzerfreundlichkeit Fußverkehr	Barrierefreiheit	Benutzerfreundlichkeit Radverkehr	Benutzerfreundlichkeit MV (Motorisierter Verkehr)
1- Brücke Alte Falterstraße	Nicht attraktiv gegenüber der Personenunterführung (PU) am Bahnhof Griesheim; zusätzliche Alternative	Brücke selbst nicht barrierefrei Barrierefreie Querung mit Aufzug der PU am Bahnhof	Stufenfreies Überwinden der Bahntrasse möglich Steigungen der Rampen sind recht hoch, daher körperlich anstrengend	30km/h möglich
2- Unterführung Alte Falterstraße	Nicht attraktiv gegenüber der PU am Bahnhof Griesheim; zusätzliche Alternative	Die Unterführung wird barrierefrei ausgebildet. Durch die Höhenunabhängigkeit des Gehweges müssen nur flache Neigungen überwunden werden	Stufenfreies Überwinden der Bahntrasse Getrennte Führung des Radweges, daher muss geringere Höhe gegenüber der Straße überwunden werden	30km/h möglich
3- Unterführung Eichenstraße	Nicht attraktiv gegenüber der PU am Bahnhof Griesheim; zusätzliche Alternative in anderer Lage	Die Unterführung wird barrierefrei ausgebildet. Durch die Höhenunabhängigkeit des Gehweges müssen nur flache Neigungen überwunden werden	Stufenfreies Überwinden der Bahntrasse Getrennte Führung des Radweges daher muss geringere Höhe gegenüber der Straße überwunden werden	Ermöglicht, die Bahntrasse in einem neuen räumlichen Gebiet zu überwinden 30km/h möglich

Variante	Umweltverträglichkeit	Bauliche & gestalterische Einflüsse	Lärmschutz
1- Brücke Alte Falterstraße	Der Planungsbereich liegt größtenteils im Bereich der Bestandsbrücke Zusätzliche Flächen nötig aufgrund des breiteren Querschnittes	keine neuen zusätzlichen Flächen	Verkehrsführung wie zuvor Keine neuen Lärmquellen, durch Reduzierung auf 30 km/h eher Lärmreduzierung
2- Unterführung Alte Falterstraße	Planungsbereich der Unterführung liegt größtenteils im Bereich der Bestandsbrücke Eingriffe in den Boden und das Grundwasser	Es entfallen vorhandene Flächen, welche unterhalb der alten Omegabrücke genutzt werden konnten (Parkplätze, Bolzplatz u.a.)	Trasse wie im Bestand Keine neuen Lärmquellen, eher geringere Lärmintensität da Unterführung
3- Unterführung Eichenstraße	Eingriffe in den Boden und das Grundwasser Nach Fertigstellung können auf den angekauften Flächen Ersatzmaßnahmen, z. B. durch Begrünung getroffen werden	Durch die unterirdische Führung entstehen neue freie oberirdische Flächen, welche zur Freizeitgestaltung genutzt werden können Die zusätzlich erworbenen Flächen können als neuer öffentlicher Raum genutzt werden	Durch Umleitung der Straße entstehen neue Lärmquellen im angrenzenden Wohngebiet. Durch die unterirdische Führung der Straße entstehen nur an den Einfahrten neue Lärmquellen

Vergleich – Eingriffe, Bauzeit und Kosten

2.3

Variante	Eingriff in den Eisenbahnbetrieb	Bauzeit	Kosten
1- Brücke Alte Falterstraße	Überbau über Gleistrasse könnte in einer Sperrzeit eingehoben oder eingeschoben werden Vor- und Nacharbeiten in Sperrzeiten für die Verlegung der Bahnausrüstungsgewerke	Bauzeit im Vergleich zu einer Unterführung geringer , da nicht so große Baugruben hergestellt werden und keine großen Maßnahmen an der technischen Ausrüstung der Bahn durchgeführt werden müssen	Im Vergleich der drei Varianten am niedrigsten
2- Unterführung Alte Falterstraße	Umfangreiche Erdarbeiten Vsl. viele Leitungsverlegungen und -sicherungen Auf Grund des Grundwassers muss mit bauzeitiger Wasserhaltung oder -absenkung gerechnet werden Sperrungen für Kampfmittelondierungen	Bauwerk muss in einer Baugrube hergestellt werden Baugruben müssen auf Grund des hohen Grundwasserstandes wasserdicht ausgeführt werden Für möglichst geringen Eingriff in den Bahnbetrieb, müssen Hilfsbrücken oder andere bauzeitige Maßnahmen ergriffen werden	Im Vergleich der drei Varianten mittel
3- Unterführung Eichenstraße	Umfangreiche Erdarbeiten Vsl. viele Leitungsverlegungen und -sicherungen Auf Grund des Grundwassers muss mit bauzeitiger Wasserhaltung oder -absenkung gerechnet werden Sperrungen für Kampfmittelondierungen	Bauwerk muss in einer Baugrube hergestellt werden Baugruben müssen auf Grund des hohen Grundwasserstandes wasserdicht ausgeführt werden Für möglichst geringen Eingriff in den Bahnbetrieb, müssen Hilfsbrücken oder andere bauzeitige Maßnahmen ergriffen werden Zeitintensive Arbeiten vor Beginn der Maßnahme an der Oberleitungsanlage notwendig	Im Vergleich der drei Varianten am höchsten , im Wesentlichen aufgrund des notwendigen Grunderwerbs

- **Ziel:** schnell zu einer Entscheidung zu kommen
 - Alte Falterstraße oder Eichenstraße?
 - Brücke oder Unterführung?
- **Nächster Schritt:** Ortsbeirat 6 empfiehlt bevorzugte Variante
- **Nach der Entscheidung des Ortsbeirats:** Vorstellung der Machbarkeitsstudie und der bevorzugten Variante im Mobilitätsausschuss
- **Nach der Entscheidung des Mobilitätsausschusses:** Öffentliche Ausschreibung der Planungsleistungen

- Von unserem Vorgehen, mit fachlicher Unterstützung unterschiedliche Möglichkeiten nach verschiedenen Kriterien zu durchdenken, versprechen wir uns **eine optimale Lösung für Griesheim**.
- Unsere technisch orientierte Prüfung benötigt nun auch Ihren ortskundigen Blick – mit Ihrem **Wissen um die Situation vor Ort und die individuellen Bedürfnisse** der Griesheimer:innen.

Alle Informationen

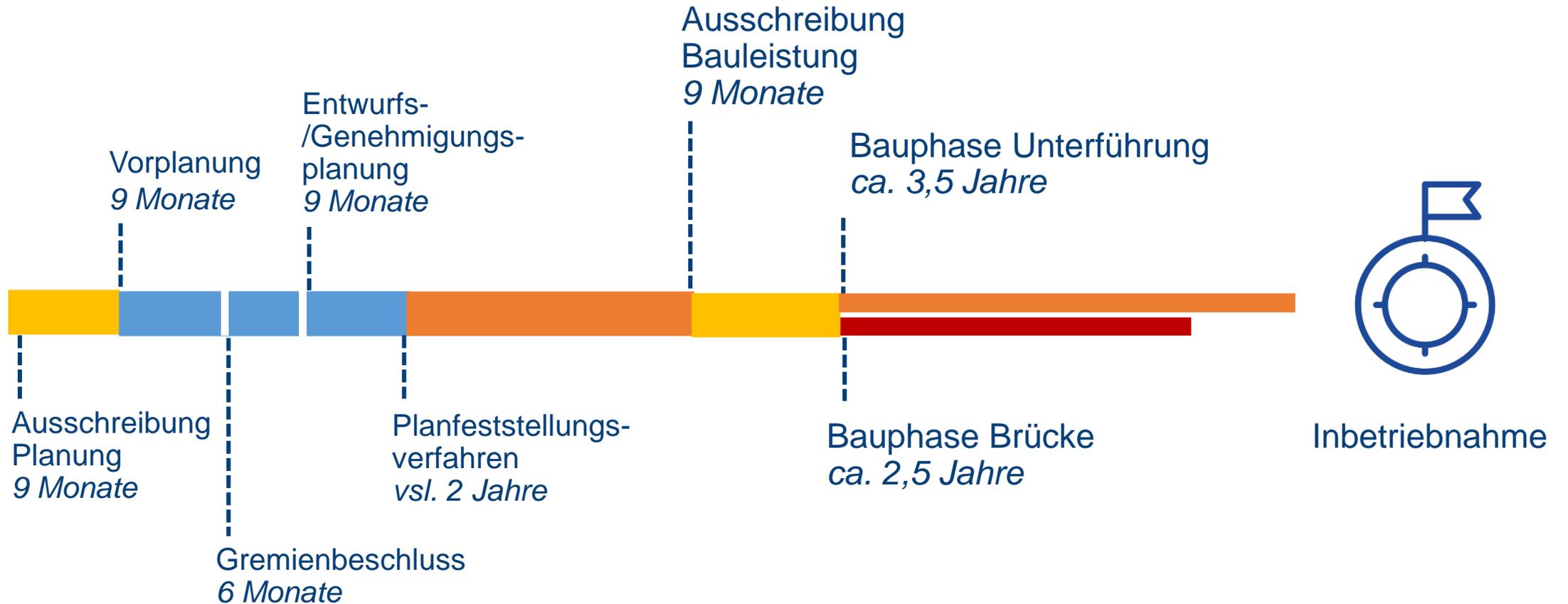
(Präsentation, Machbarkeitsuntersuchung, weitere Infos)

<https://frankfurt.de/themen/verkehr/verkehrsplanung/oegabruecke-griesheim/omegabruecke-griesheim>



Jetzt sind Sie dran ...

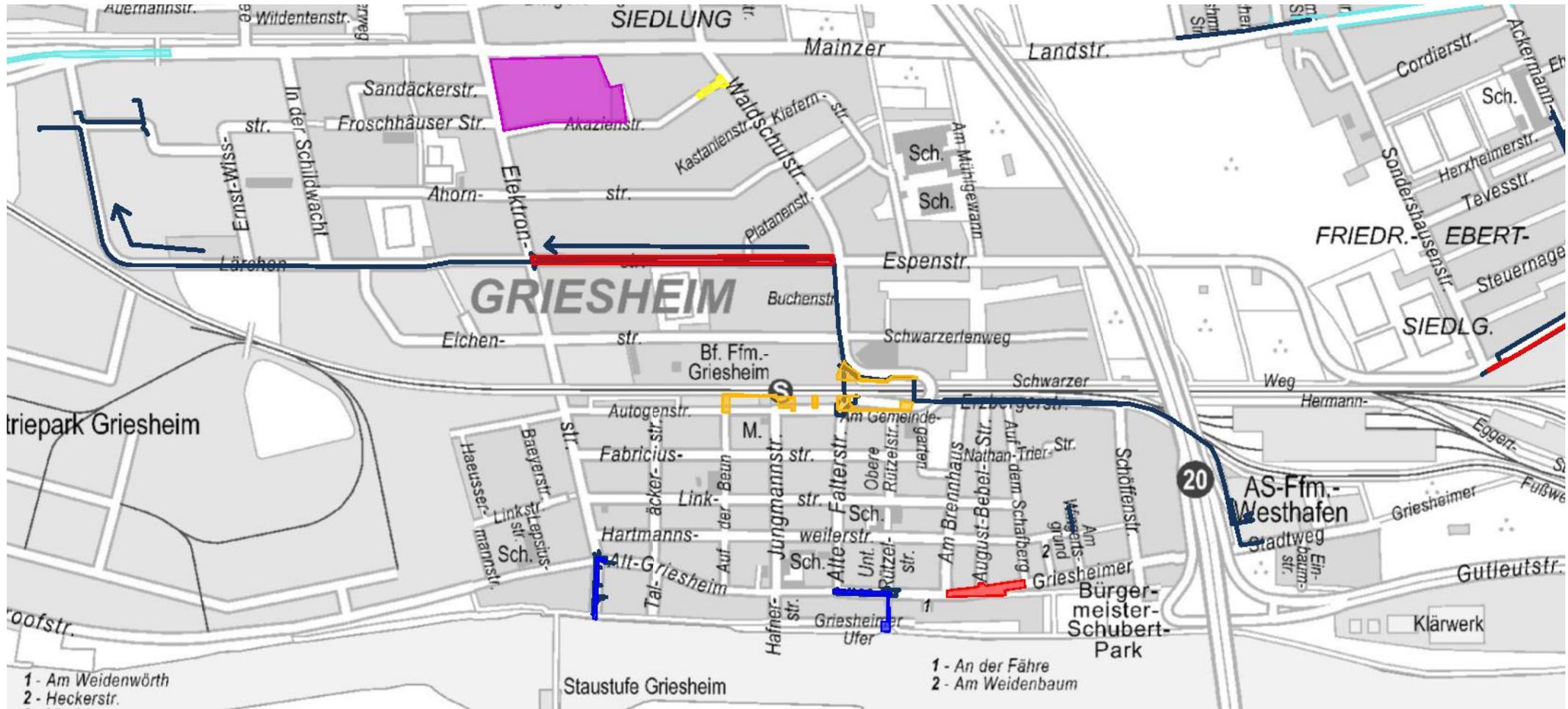
Der Planungs- und Bauprozess (Schätzung)



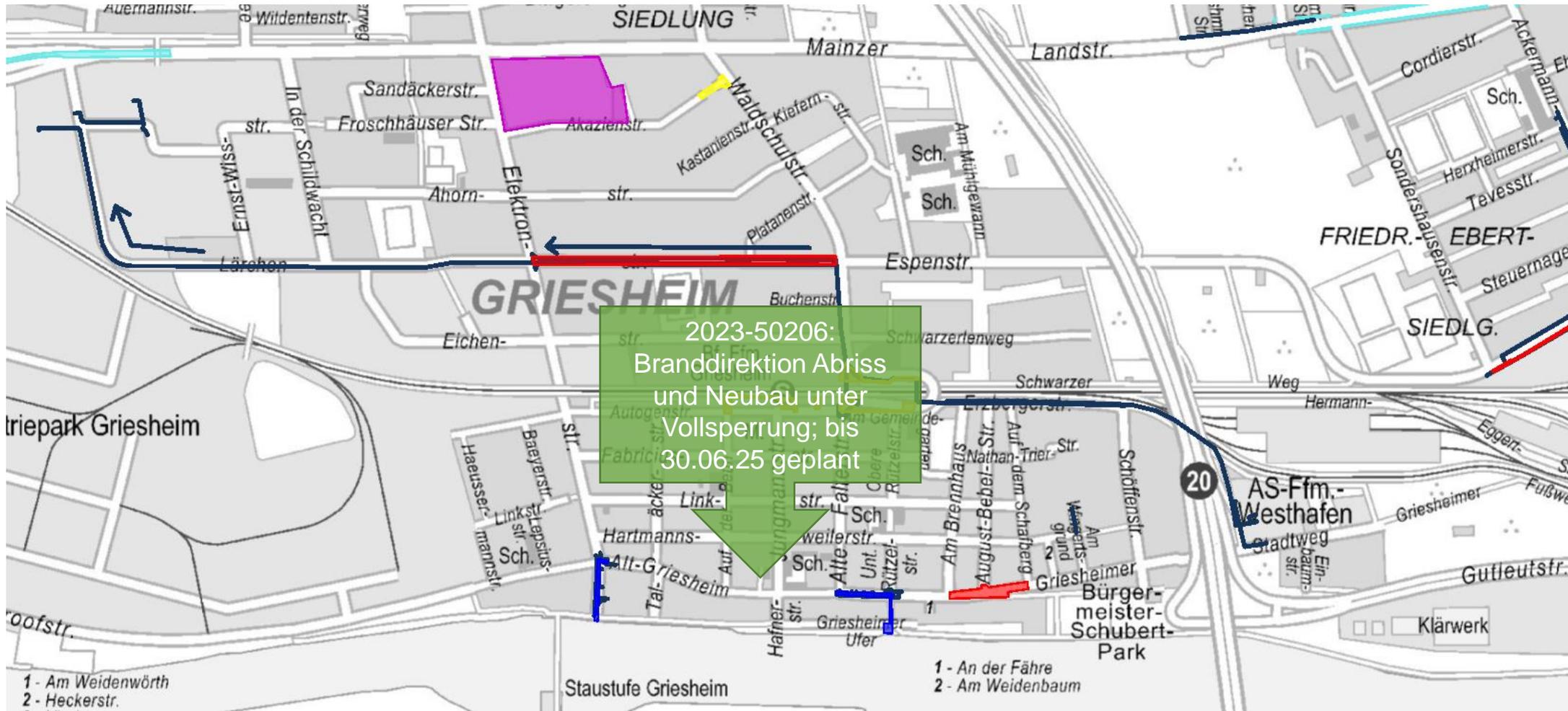
Baustellen- und Verkehrssituation in Griesheim-Süd

Straßenverkehrsamt

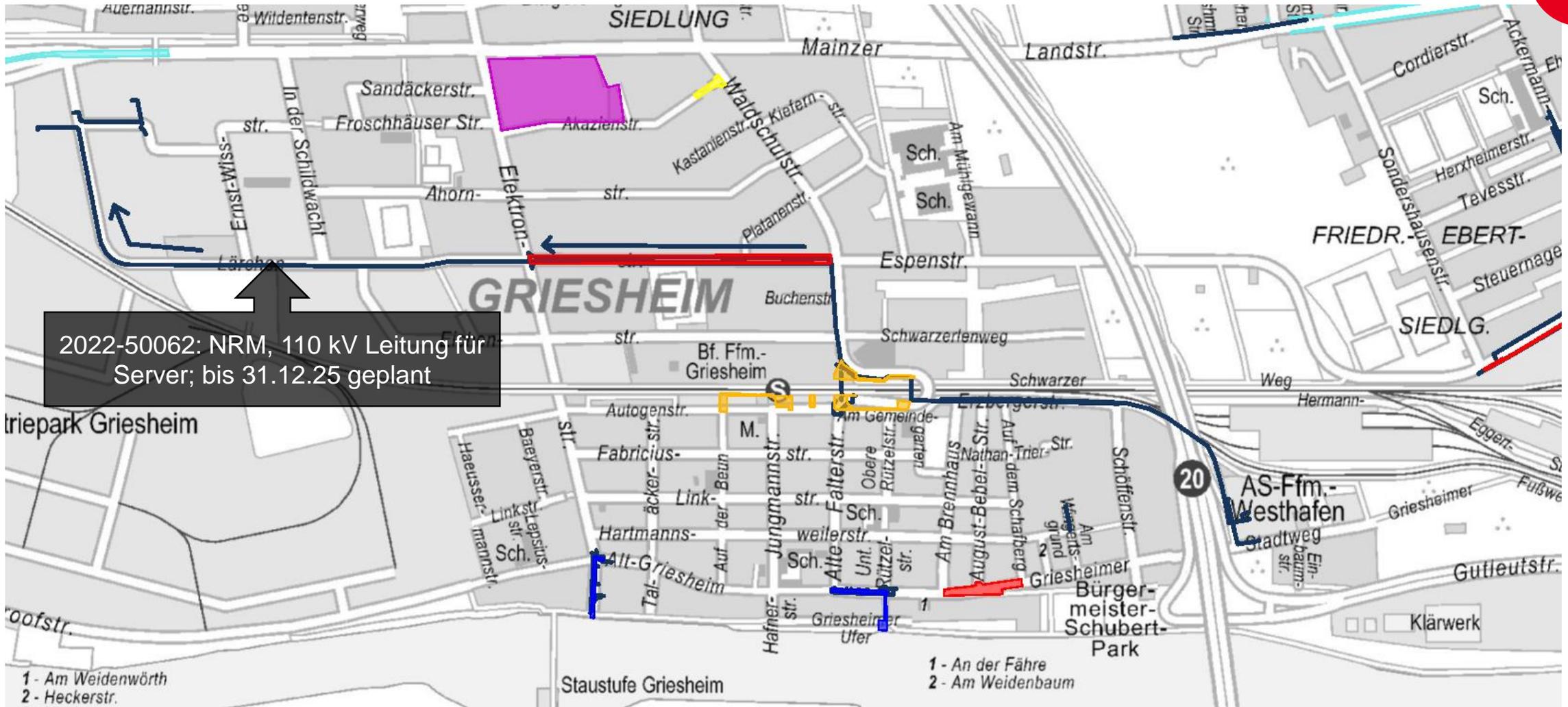
Baustellensituation bis 2028



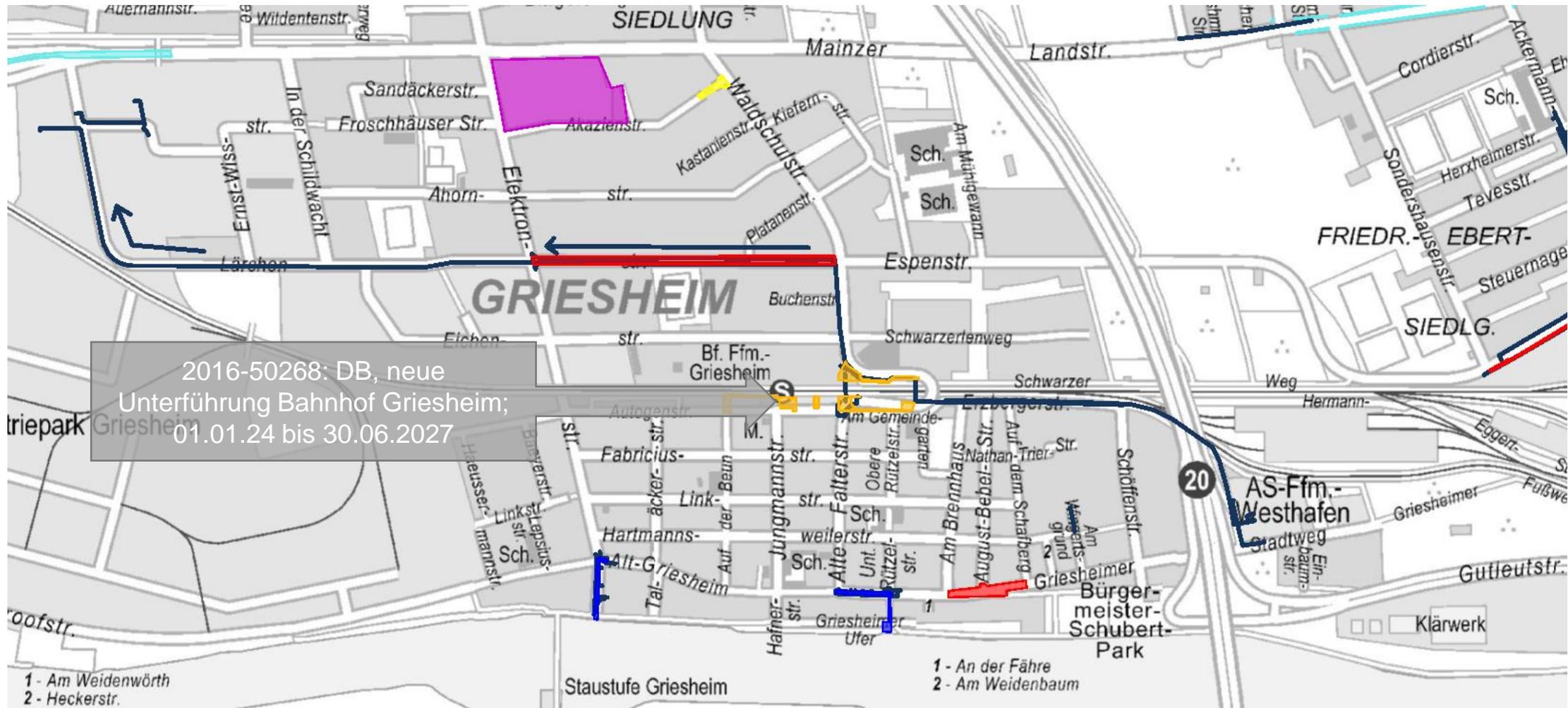
Baustellensituation bis 2028



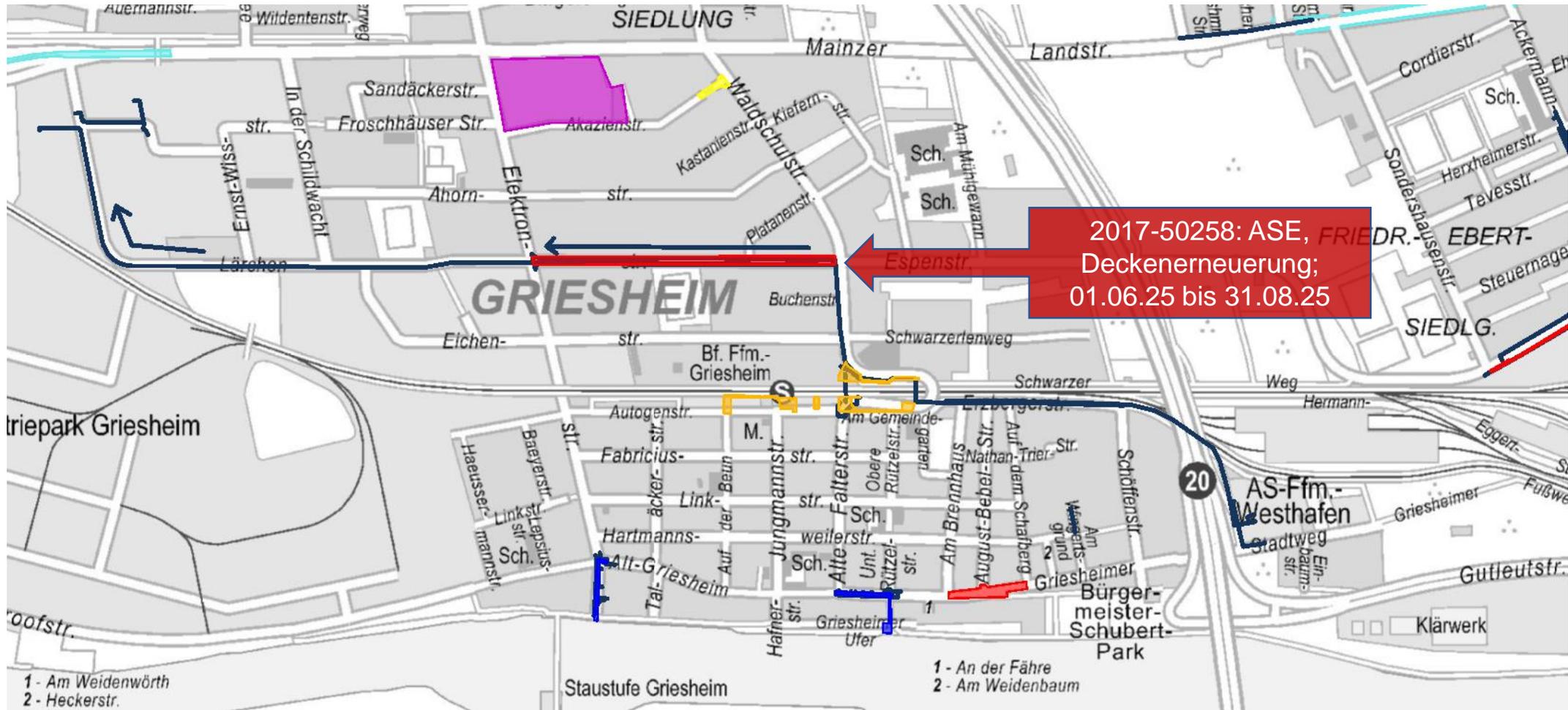
Baustellensituation bis 2028



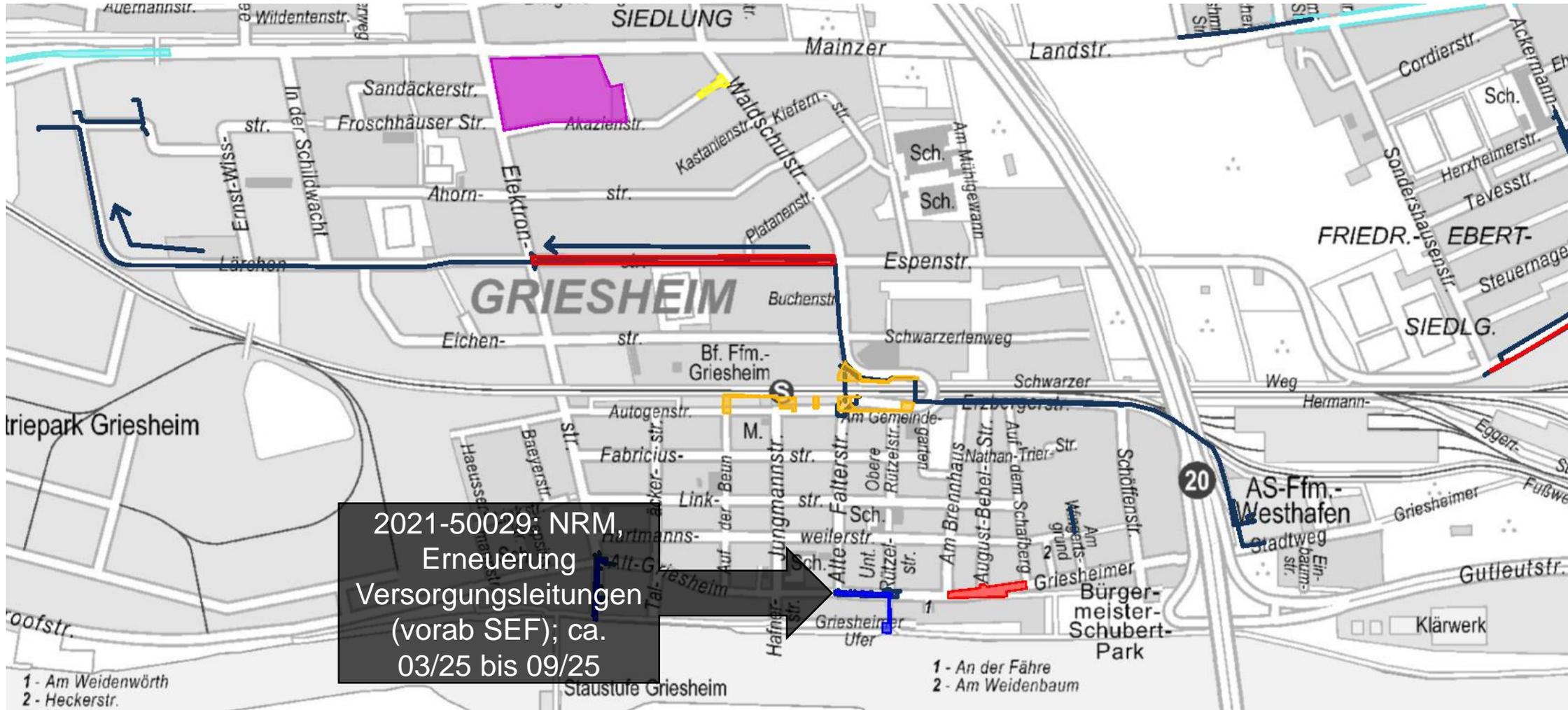
Baustellensituation bis 2028



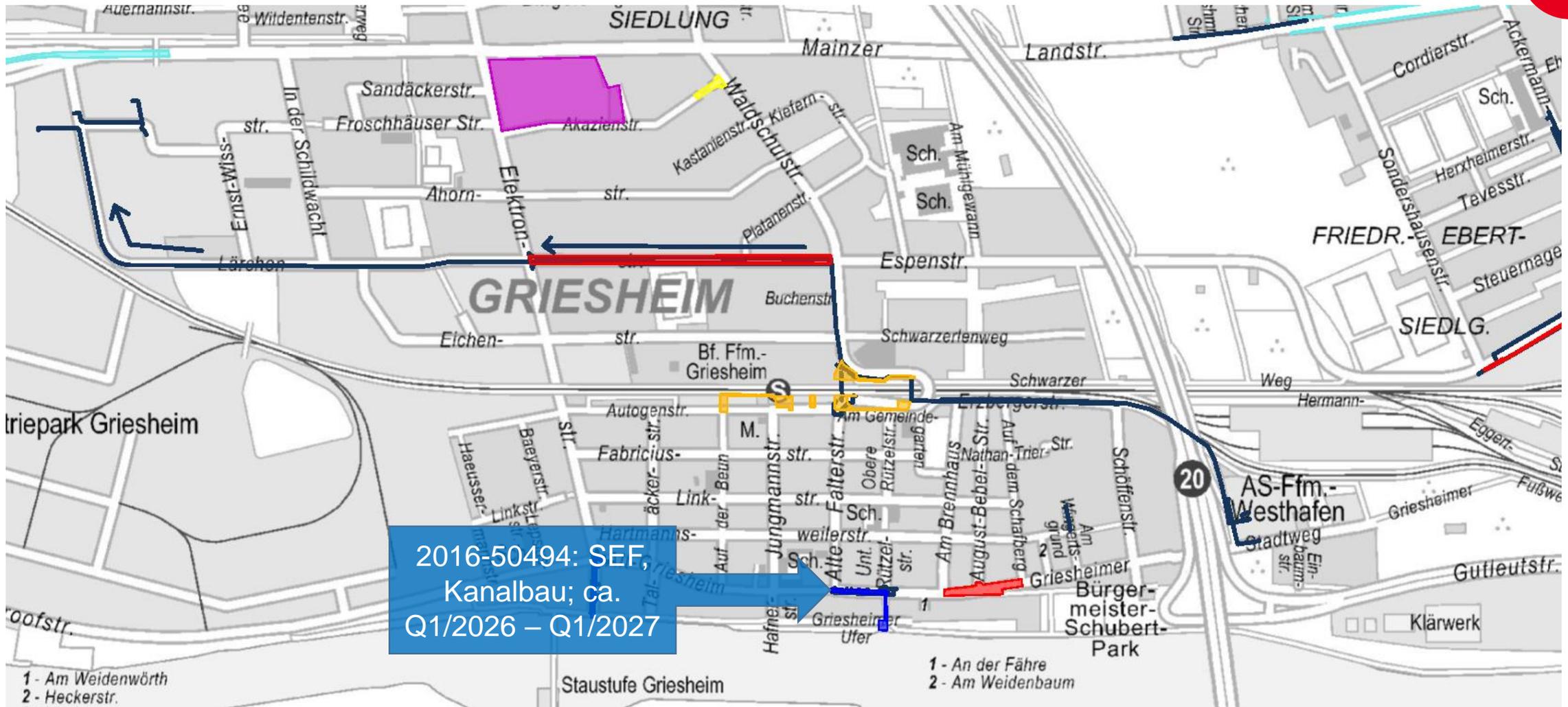
Baustellensituation bis 2028



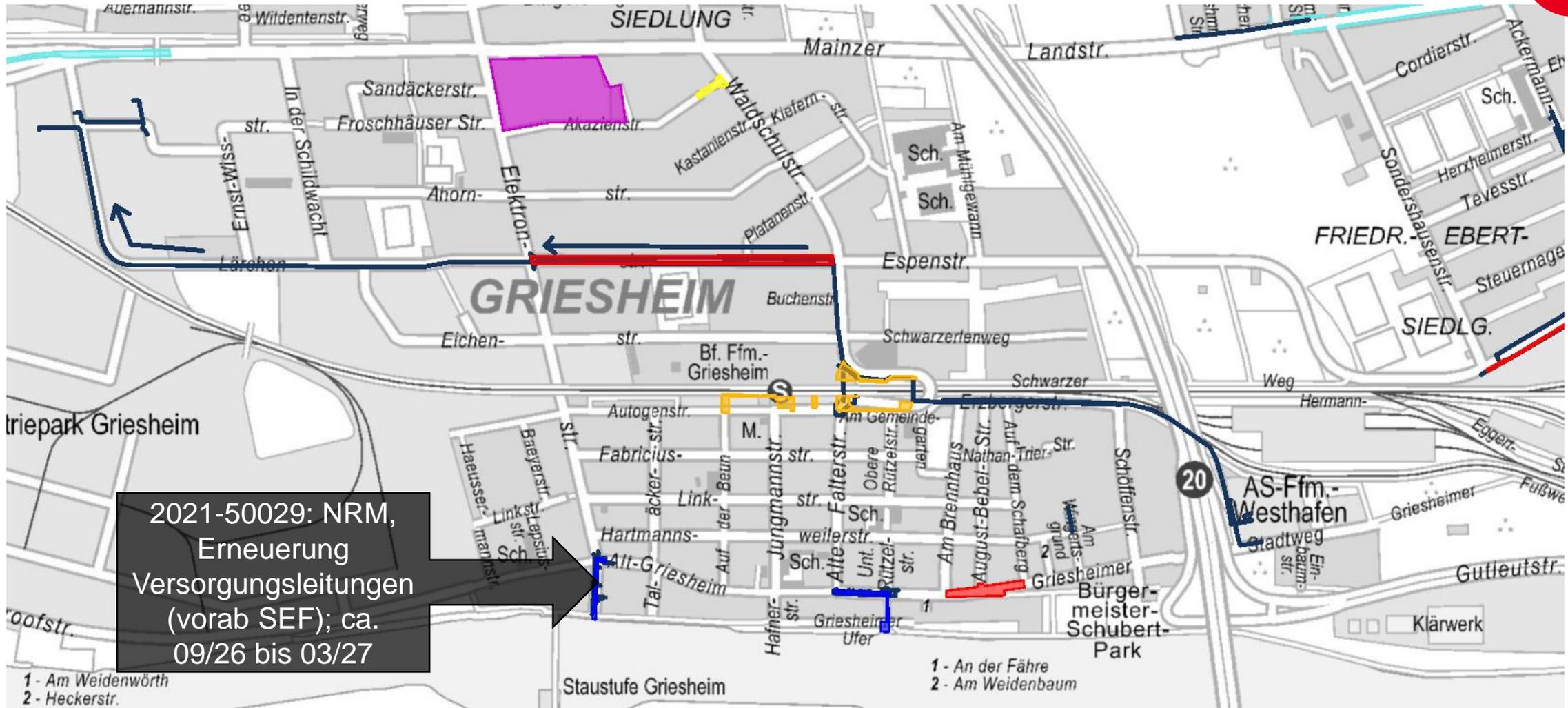
Baustellensituation bis 2028



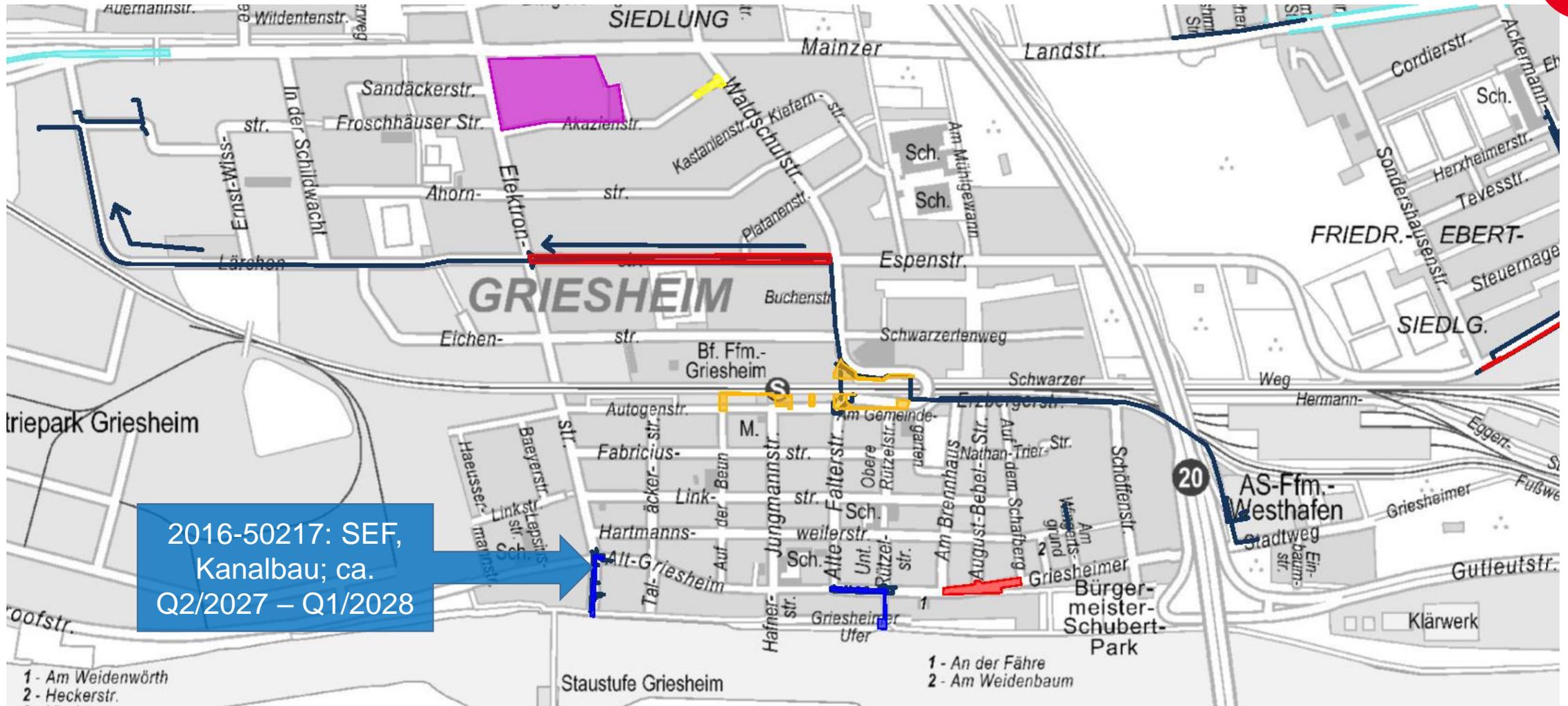
Baustellensituation bis 2028



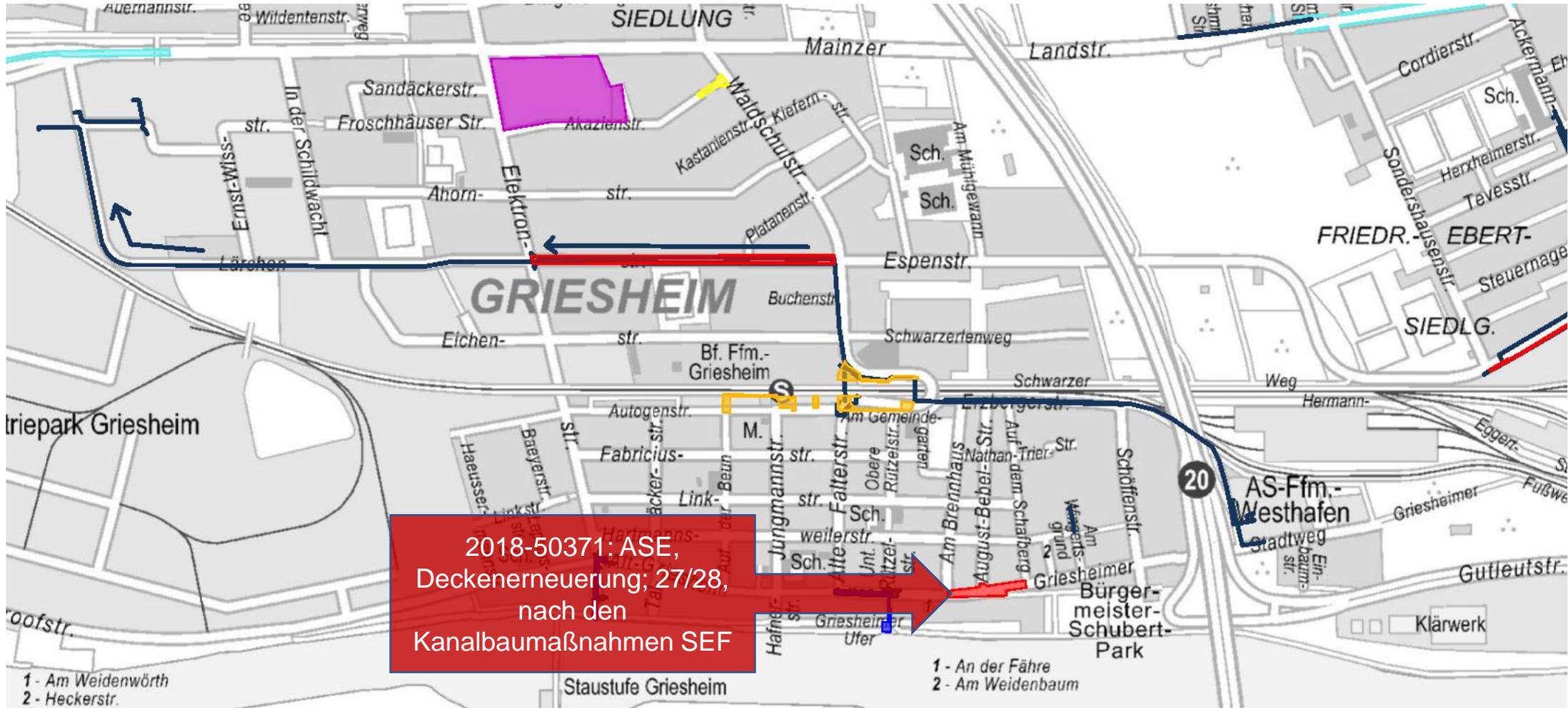
Baustellensituation bis 2028



Baustellensituation bis 2028

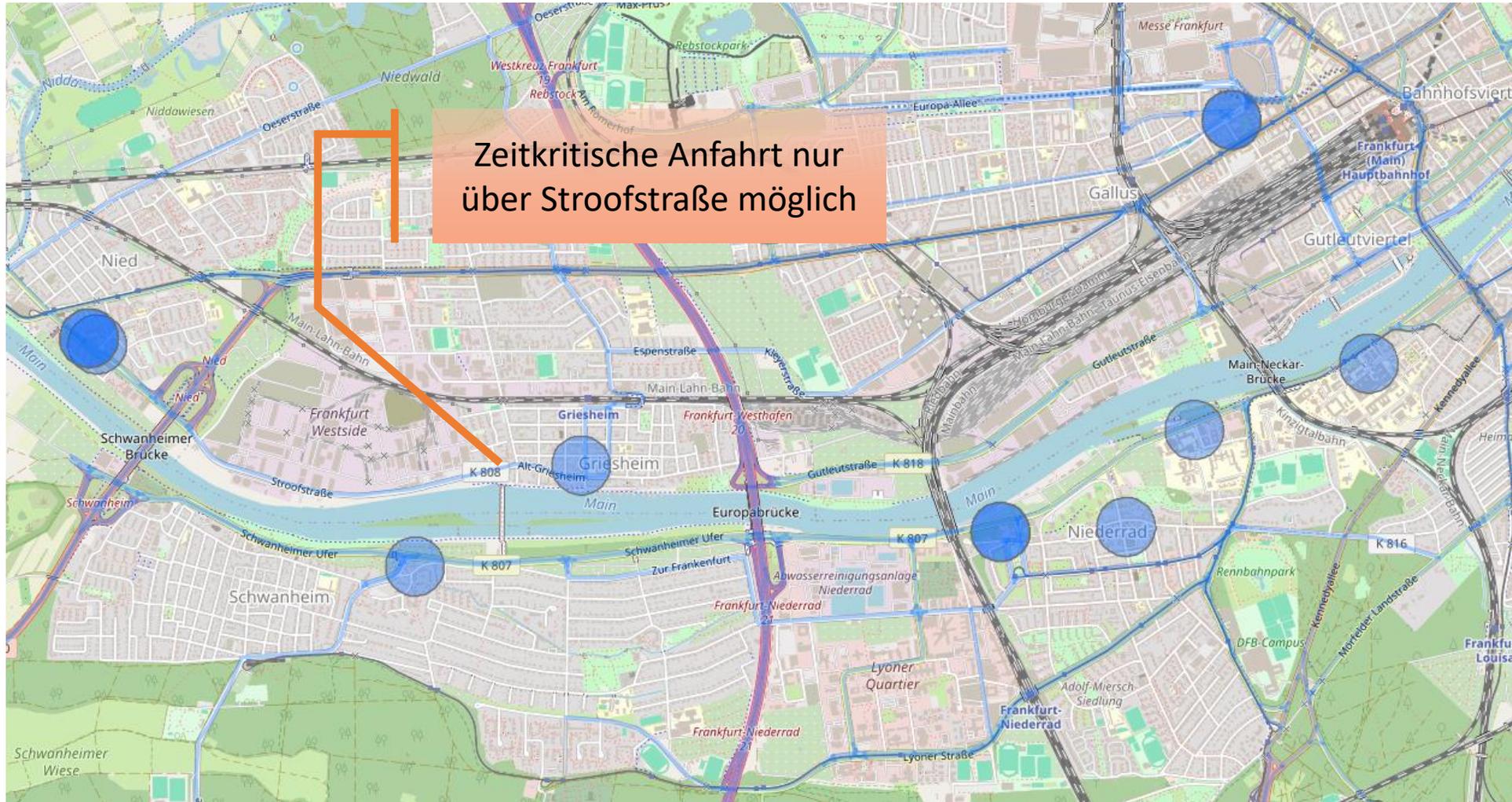


Baustellensituation bis 2028



Situation im feuerwehrtaktischen Netz

4

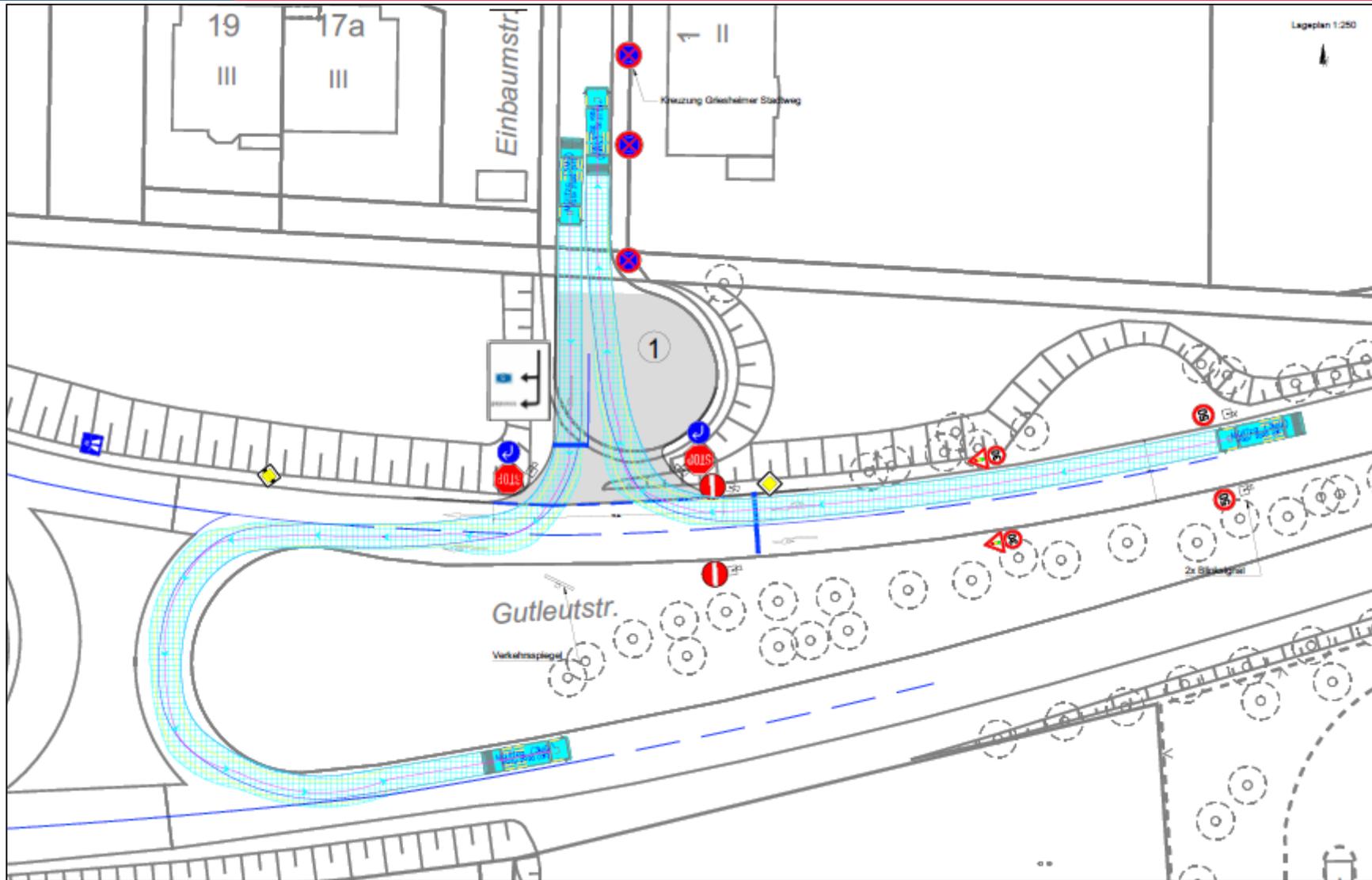


Erschließung von Osten über Gutleut- und Einbaumstraße möglich

4



Entwurf für eine ampelgeregelte Anbindung der Einbaumstraße



- Die Gebietserschließung von Griesheim-Süd wird durch eine Vielzahl von Baumaßnahmen bis zur Fertigstellung eines Ersatzbauwerkes für die Omegabrücke angespannt bleiben.
- Insbesondere für Feuerwehr und Rettungsdienst, aber auch für den Ziel- und Quellverkehr ist die Situation nicht mehr tragbar, wenn auch eine Zufahrt von Westen über die Stroofstraße nicht mehr gewährleistet werden kann.
- Für die Gewährleistung der Leichtigkeit des Verkehrs ist daher aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht eine ampelgeregelte Öffnung der Einbaumstraße zwingend notwendig, zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung auch nach Ende der Arbeiten im Kreuzungsbereich Stroof-/Elektronstraße/Alt-Griesheim (dann nicht mehr für den allgemeinen Verkehr).

Jetzt sind Sie dran ...

Vielen Dank!

Für weiterführende Informationen
wenden Sie sich bitte an:

Ende

Ingmar Bolle
Abteilungsleiter Verkehrsbehörde

Stadt Frankfurt am Main
- Der Oberbürgermeister -
Straßenverkehrsamt (36.3)
Gutleutstraße 191
60327 Frankfurt am Main

amt36.buergerservice@stadt-frankfurt.de

Nicole Vogel
Abteilungsleiterin Brücken- und Ingenieurbau

Stadt Frankfurt am Main
- Der Magistrat -
Amt für Straßenbau und Erschließung (66.7)
Adam-Riese-Straße 25
60327 Frankfurt am Main

omegabruেকে-griesheim@stadt-frankfurt.de