

Die Regionaltangente West in Neu-Isenburg

Ein „Zug in die Zukunft“ nimmt Fahrt auf

Von Andrea Quilling

Wie sieht Neu-Isenburg im Jahr 2030 aus? Wie möchten die Isenburgerinnen und Isenburger künftig leben? Was ist ihnen wichtig, und wie wird die Stadt sich verändern (müssen), um fit für neue Anforderungen zu sein? Wie kaufen wir künftig ein, wie bewegen wir uns fort, und was ist eigentlich nachhaltig und zukunftsfähig? Smart Cities, Stadt der Zukunft, Digitalisierung, alles Schlagworte, die sich damit beschäftigen, wie wir künftig Lebensqualität und Prosperität in sich wandelnder Gesellschaft sichern und fördern.

Grund genug für kommunale Entscheidungsträger, speziell zu dem Thema Mobilität in Neu-Isenburg eine Studie in Auftrag zu geben. Konkreter Anlass: Im Birkengewann entsteht gerade ein neues Wohngebiet mit bis zu rd. 1.200 neuen Mitbürgern. Im Stadtquartier Süd wird derzeit am Planungsrecht gearbeitet, hier können später bis zu 1.700 Menschen wohnen und bis zu 1.900 Arbeitsplätze entstehen. Auch die bestehenden Gewerbegebiete Süd und Ost in Neu-Isenburg haben noch Entwicklungspotenziale, sodass eine Prognose für 2030 davon ausgeht, dass es dann insgesamt rd. 3.000 Menschen und bis zu 10.000 Arbeitsplätze mehr in Neu-Isenburg geben kann. Derzeit leben knapp 38.000 Menschen in Neu-Isenburg und über 27.000 Menschen arbeiten hier. Die Verflechtungsbeziehungen in der Metropolregion in der wir leben, sind immens. Vor diesem Hintergrund gewinnt die seit langem geplante Stadtbahn Regionaltangente West (RTW) an Bedeutung.

außerhalb von Frankfurt, Offenbach und des Kreis Offenbach. Dazu kommen der innerörtliche Nahverkehr und Besucher der Stadt. Bereits seit Ende der 1990er Jahre ist die Verlängerung der schienengebundenen Verkehrsverbindung vom Bahnhof bis zum Isenburg-Zentrum entlang der ehemaligen Gleistrasse des Gewerbegebiets Süd geplant.

Lange Jahre blieb es bei der Planung, die Finanzierung war offen. Die Stadt Neu-Isenburg wurde dann 2015 Gesellschafterin der Planungsgesellschaft der RTW. Die Bedeutung

der gesamten Regionaltangente West als Nord-Süd-Verbindung um den Großraum Frankfurt am Main herum stieg angesichts der Verkehrsbelastungen durch den Individualverkehr und den Themen wie Klimaschutz und Energiewende.

Aktuell wird eine Verlängerung in den Osten der Stadt diskutiert, abschließend entschieden ist es noch nicht. Hierdurch würde das neue Baugebiet Birkengewann, in dem künftig geschätzt rd. 1.200 Menschen leben werden und das Gewerbegebiet Ost mit derzeit schon



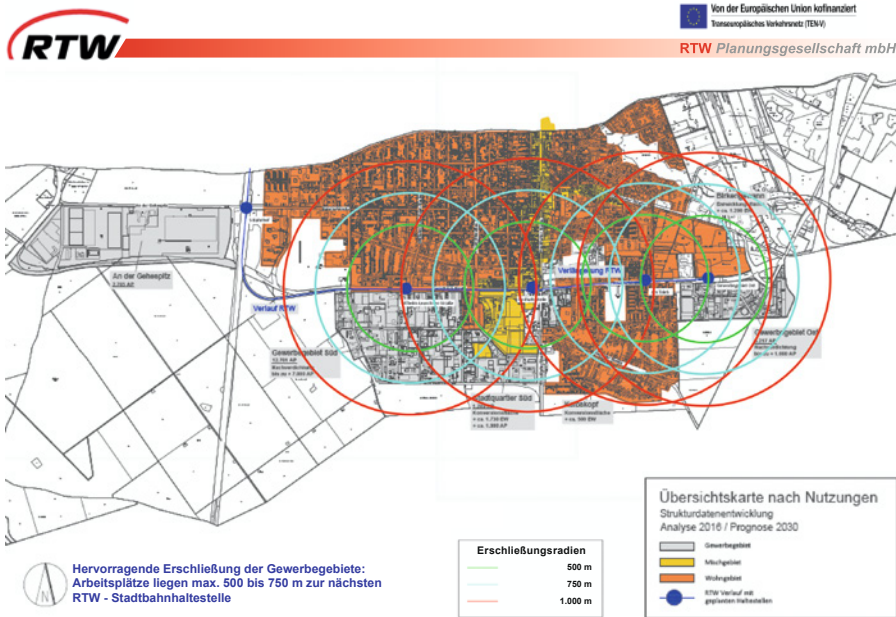
RTW Von der Europäischen Union kofinanziert
 Transzeptionales Verkehrsnetz (TZV)
 RTW Planungsgesellschaft mbH

Fahrzeug – Zweisystemfahrzeug auf Basis Stadtbahnfahrzeug



RTW Fahrzeuge (Kenndaten)	RTW 2 x 50 m Fahrzeug
Platzkapazität Doppeltraktion	720
davon Sitzplätze	240

Jetzt schon hat die Stadt Neu-Isenburg täglich rund 24.000 Einpendler bei rd. 11.000 Auspendlern, das sind täglich 35.000 Verkehrsbewegungen, die bewältigt werden müssen. Der weit überwiegende Teil der Einpendler kommt zu rund 35 % aus Frankfurt und dem Kreis Offenbach. Rund 50 % pendeln täglich nach Frankfurt aus. 60 % der Einpendler kommen täglich aus Wohnorten



rd. 6.000 Arbeitsplätzen angeschlossen. An der Route durch Neu-Isenburg sind fünf Haltestellen geplant, die bei einer Abdeckung von 1.000 Meter Radius fast die gesamte Kernstadt mit schienengebundenem ÖPNV versorgen.

Das Projekt wird bis zu 80 % mit öffentlichen Mitteln gefördert. Eine einmalige Chance. Durch die Regionaltangente West werden nach den Prognosemodellen des Büros Habermehl & Follmann pro Tag ca. 15.000 Autoverkehre entfallen, die Ostverlängerung erspart nochmal 4.000 Pkws täglich. Nicht nur die Lärmbelastung durch den Individualverkehr sinkt, sondern auch die CO₂-Belastung. Doch was heißt das für Neu-Isenburg? Was sind genau die „FÜR“ und „WIDER“? In einem ganz frühen Prozess der Bürgerbeteiligung werden zu Recht viele Fragen gestellt und von der Stadt aufgenommen.

- Wird es eine zusätzliche Lärm- und Erschütterungsbelastung für Anwohner geben?
- Was passiert mit den Bäumen in der Friedhofstraße?
- Wie sieht die Trassenführung und vor allem die Friedhofstraße dann aus?
- Ist nicht der Einsatz von Elektrobussen eine gleichwertige Alternative?
- Wird die Stadt durch die Trasse „geteilt“?

Diese Fragen und viele mehr hat die Stadt in einen Katalog aufgenommen und wird sie nach und nach mit den entsprechenden Experten zu den verschiedenen Sachthemen durcharbeiten. Regelmäßige Bürgerinformationsveranstaltungen sollen den Prozess transparent machen. Zu dem Einsatz von Elektrobussen anstelle der RTW-Verlängerung gibt es bereits ein Gutachten mit dem Ergebnis: nicht praxistauglich.

Was ist das „FÜR“? 58 % aller Verkehrswege in Hessen werden noch mit dem Auto zurückgelegt. Alternativen in einer neuen Mobilitäts-

kultur sind gefragt – auch für die Nahmobilität.

- Schienengebundener ÖPNV ist pünktlich und sicher
- Schienengebundener ÖPNV wickelt staufrei hohe Kapazitäten ab
- Schienengebundener ÖPNV ist klimaneutral
- Schienengebundener ÖPNV ersetzt Individualverkehr, hier bis zu 19.000 PKW am Tag
- Schienengebundener ÖPNV ist ein Plus an Lebensqualität
- Schienengebundener ÖPNV ist eMobilität

Ein Gesamtmobilitätskonzept 2030 für Neu-Isenburg soll alles untersuchen. Für die in Neu-Isenburg ansässigen Unternehmen ist die RTW bedeutender Standortfaktor. Neu-Isenburg ist mit Abstand der stärkste Wirtschaftsstandort im Kreis Offenbach. Über 27.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte haben wir schon jetzt in der Stadt. Sie erwirtschaften ein Gewerbesteueraufkommen von rund 70 Mio. €, das nach Abzug aller Solidarumlagen dazu dient, soziale Infrastruktur, kulturelle Angebote und Stadtgesellschaft in Neu-Isenburg zu finanzieren. Internationale Firmen wie AirPlus, Arrow, Beko, Grundig, Jeppesen, DuPont, DeLonghi, Harley Davidson, Pepsico und Lorenz Snack haben mit ihren jeweils bis zu 700 Beschäftigten ihren Sitz im Gewerbegebiet Süd. Aramark, KfH, Selgros und viele mehr sitzen im Gewerbegebiet Ost, Martin-Behaim-Straße. Gute Erreichbarkeit und Erschließung dieser Gebiete ist Anliegen der Wirtschaftsförderung. In vie-

len Gesprächen mit Unternehmen wird immer wieder gefragt, wann die RTW endlich kommt. Sie ist für viele Menschen zukunftsfähige und nachhaltige Infrastruktur in Neu-Isenburg.

Wie geht es nun weiter? Neben der bereits jetzt laufenden kontinuierlichen informellen Bürgerbeteiligung durch Veranstaltungen und über die örtliche Presse ist es geplant, ab Frühjahr 2018 in die sogenannte „Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung“ zu gehen. Diese findet statt mit einer Veranstaltung in der Hugenottenhalle und ist der Start in das Planfeststellungsverfahren.

Alle betroffenen Bürgerinnen und Bürger haben die Möglichkeit, ihre Fragen und Bedenken schon jetzt zu äußern, damit bereits in der frühen Phase damit begonnen wird, Sachverhalte zu klären und Antworten zu geben. In der dann folgenden „Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung“ findet eine weitere Erörterung der Interessen durch die RTW GmbH als Vorhabensträger statt.

Im kommenden Jahr 2018 soll der Antrag auf Erteilung eines Planfeststellungsverfahrens mit allen Gutachten fertig gestellt sein. Im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens findet dann nochmals eine formale Anhörung statt, in der alle Betroffenen ihre Einwände geltend machen können. Der gesamte Prozess eines Planfeststellungsverfahrens dauert erfahrungsgemäß mehrere Jahre. Mit dem eigentlichen Bau der RTW kann erst danach begonnen werden. Eine konkretere terminliche Einschätzung ist abhängig von der weiteren Planung, der Abgabe der Unterlagen und Einleitung des Planfeststellungsverfahrens.

Informationen und Unterlagen zu dem gesamten Thema RTW können unter: www.neu-isenburg.de abgerufen werden. Dort können Sie auch per Email Ihre Fragen und Anregungen formulieren oder anrufen unter (06102) 241 612. Die nächste Bürgerinformationsveranstaltung ist am 1.2.2018 in der Hugenottenhalle geplant.

STADT NEU-ISENBURG
Prognosedaten 2030
Lokale Bauleitplanung 2030 (Stand 03/2017)

