

Der Bahnhof Neu-Isenburg ist S-Bahn - Haltepunkt an der Strecke Frankfurt - Darmstadt. Er soll gemäß vorliegenden Planungen als Station in die neue Schienenverbindung Regionaltangente West (RTW) eingebunden werden. Die RTW soll - beginnend am Bahnhof Bad Homburg - die Siedlungsbereiche im Frankfurter Westen verbinden und gleichzeitig den Flughafen besser an die Gemeinden im Süden des Rhein-Main-Gebiets anbinden.

Die Stadt Neu-Isenburg möchte den Bau der RTW als Chance nutzen, den gesamten Haltepunkt als multimodalen Verknüpfungspunkt aufzuwerten und entsprechend auszubauen. Hinzu kommt, dass viele Beschäftigte im westlich angrenzenden Gewerbegebiet "Gehspitz" und im Gewerbegebiet Süd bzw. am Flughafen schon heute den S-Bahn-Haltepunkt als Umsteigepunkt nutzen, um von hier zu Fuß, mit dem Bus oder dem Fahrrad ihren Arbeitsplatz zu erreichen. Auch sie sind Zielgruppen der multimodalen Angebote.

- AP 1 Ausgangssituation / Bestandsanalyse**
  - Abgrenzung des Untersuchungsgebiets
  - Flächenzuordnungen im engeren Untersuchungsgebiet, Nutzungen der Bahnhofsanlagen und -gebäude
  - Wichtige Quellen und Ziele im Umfeld des Bahnhofs
  - Verknüpfungsangebote auf beiden Seiten des Bahnhofs Neu-Isenburg (Bushaltestellen, P+R, B+R, Taxi) nach Art und Lage
  - Erreichbarkeit und Verkehrsführung (alle Verkehrsmittel)
  - Schlussfolgerungen und Handlungsbedarfe
- AP 2 Anforderungen an einen multimodalen Verknüpfungspunkt**
  - ... aus Sicht der Stadt Neu-Isenburg
  - ... aus Sicht der Zielgruppen / der Nutzerinnen und Nutzer
  - ... im Hinblick auf die erforderliche Infrastruktur der Angebote
- AP 3 Bedarfsabschätzung Multimodale Angebote**
  - Methodik und Vorgehen
  - Empfehlungen zum zukünftigen Angebot (Qualität und Quantität)
- AP 4 Planungen zur Regionaltangente West**
  - Darlegung und Bewertung der Planungen der RTW-GmbH (Gleislage, Bahnsteige mit Zugang, Unterführungen etc.)
- AP 5 Konzept eines multimodalen Verknüpfungspunkts am Bahnhof Neu-Isenburg**
  - Prämissen
  - Art und Umfang von Mobilitäts-/ Verknüpfungsangeboten auf beiden Seiten des Bahnhofs
  - Konkretisierung / Verteilung und Anordnung der Angebote
- AP 6 Kostenrahmen**
  - Grobe Kostenschätzung für die Errichtung der Mobilitätsstation

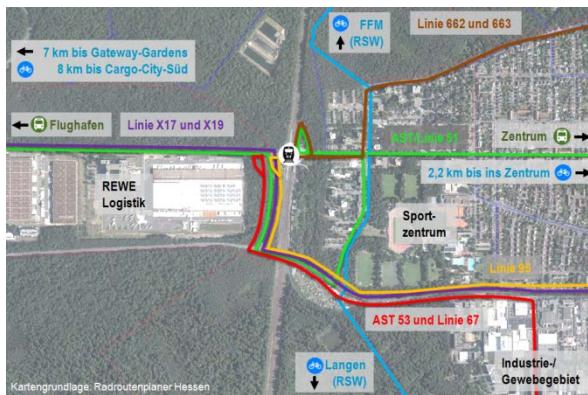
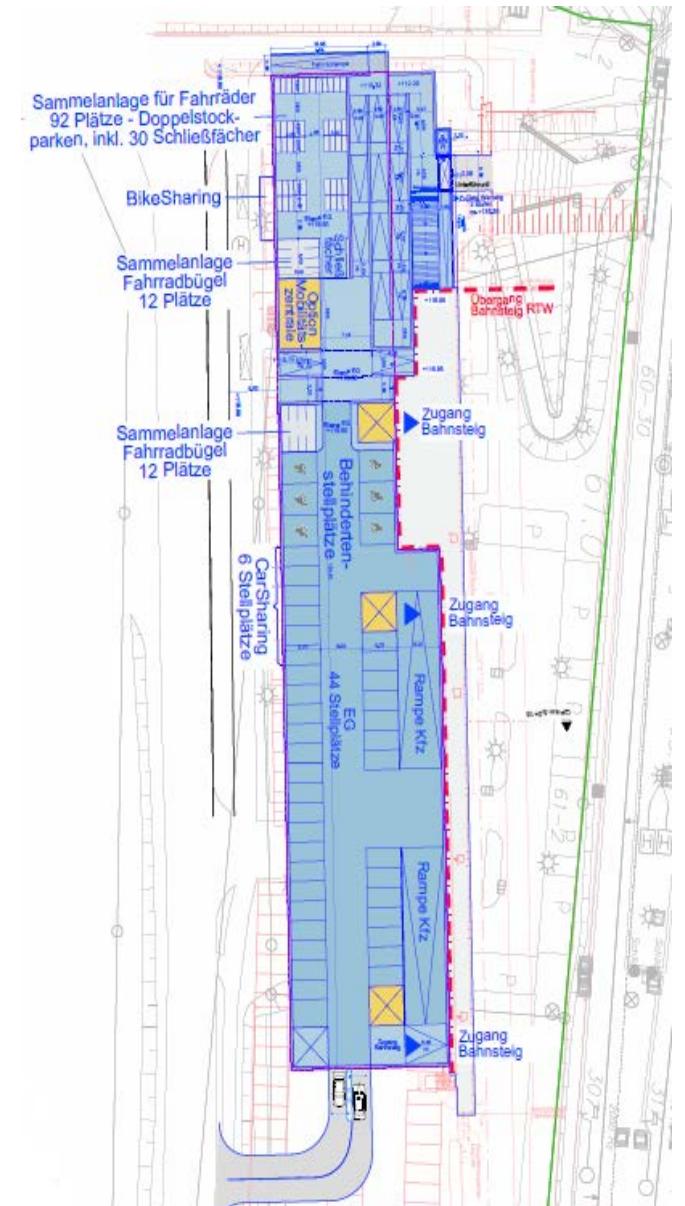
### Vorgehensweise



Die Planungen sehen im Bereich des Bahnhofs Neu-Isenburg ein neues Gleis auf der Westseite der heutigen Gleistrasse vor, was eine komplette Neuordnung der Flächen erfordert. Aber auch die Flächen auf der Ostseite - die Stadteingangsseite - werden in die Planungen einbezogen und sollen zu einem multimodalen Verknüpfungspunkt ausgebaut werden.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde untersucht ...

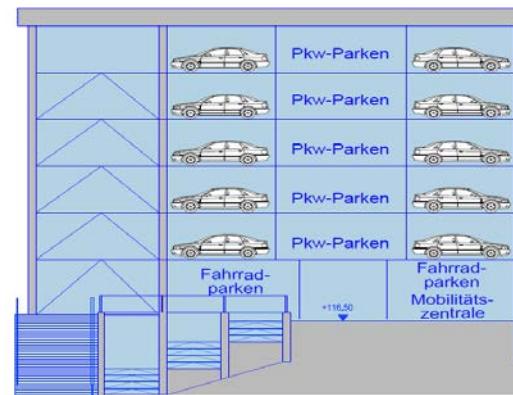
- ... wo welche Angebote in welchem Umfang angesiedelt werden sollen / können,
- ... welchen Standards sie entsprechen sollen,
- ... wie hoch der Flächenbedarf hierfür ist,
- ... mit welchen Kosten zu rechnen ist,
- ... welche (technischen) Infrastruktur erforderlich ist ,
- ... wie alles in ein schlüssiges Gesamtkonzept zusammen geführt werden kann.



Erreichbarkeit im Bestand



Mobilitätsangebote im Bestand



Aufbauend auf den Ergebnissen der Machbarkeitsuntersuchung wurde für die Westseite des Bahnhofs Neu-Isenburg eine Vorplanung für die Mobilitätsstation (einschließlich P+R-Parkhaus) erarbeitet.

