

# Wiedereröffnung Offenbacher Straße - Mehrverkehr -

Entwurf Leserbrief an „Stadtpost“, 17.12.2017.

Erwiderung der >Montagsrunde

Die Montagsrunde erlaubt sich einen Vorschlag einer verbesserten Antwort des Bürgermeisters an Familie Wawra zu entwerfen und diesen Entwurf öffentlich zu unterbreiten:

„Sehr geehrte Familie Wawra,

ich bedanke mich für Ihren engagierten Beitrag zur Verkehrssituation in der Offenbacher Straße. Die Problematik der dortigen Verkehrsbelastung ist uns bewusst. Diese ernste Sorge spiegelt unsere Pressemeldung zur „deutlichen Entlastung der Verkehrssituation“ nach der Wiedereröffnung der Offenbacher Straße nicht recht wieder. Ihre Kritik ist berechtigt: Die Erleichterung über die Entlastung der Friedhofsstraße ist nicht gerechtfertigt, weil wieder die erhebliche Belastung der Offenbacher Straße zur Regel wird. Den Anwohnern der Offenbacher Straße gilt jetzt unser Appell, sich in Geduld zu üben. Stand unserer Planungen zu den Fragen Tempo 30, Radfahrstreifen, Parken und Schülerradverkehr in der Offenbacher Straße ist nun die Phase der Bürgerbeteiligung im kommenden Jahr 2018. Sicher, das Radverkehrskonzept stammt aus dem Jahre 2015, also eine typische Vision, die immer noch ihrer Umsetzung harret, lassen sie mich hinzufügen, aus guten Gründen.

Die Verkehrspolitik, welche die politische Verwaltung dieser Stadt – nicht nur - unter meiner Leitung bisher verfolgt hat - war von der Ertüchtigung des motorisierten Individualverkehrs, abgekürzt MIV, oder umgangssprachlich: Autoverkehr“ geprägt. Wir haben die Friedhofstraße vierspurig ausgebaut, haben die Umfahrung Neu-Isenburgs über die Rathenaustraße unterstützt und haben um Zuschüsse für den Ausbau der der Carl-Ulrich-Straße/Schleussnerstraße nach dem Vorbild der Friedhofstraße gekämpft, In diesem Ringen sind wir voran gekommen. Davon zeugt der Kreisel an der Hugenottenallee. Heute noch ein Torso, hätte dies morgen schon ein Denkmal fortschrittlicher Politik sein können.

Denn ja, uns sind Zweifel über die Vollendung dieser Verkehrspolitik gekommen. Die Realität spielt uns Streiche. Die Kernstadt Neu-Isenburg hat nun bald 38 Tausend Einwohner, das Baugebiet Birkengewann ist in der Umsetzung, das Gewerbegebiet Süd, also um das alte Gebäude des Branntweinmonopols, hat das Potential von weiteren 4 Tausend Einwohnern und 6 Tausend Arbeitsplätzen. Wir bemühen uns um die Verlängerung der Westtangente bis zum Birkengewann. Sicher, dies ist ein vorsichtiger Schwenk zur Ertüchtigung des öffentlichen Nahverkehrs. Wir wissen aber, dass dies nicht ausreicht, die zu erwartenden Wachstumsraten des Autoverkehrs zu brechen.

Deswegen befindet sich die Stadt in einem Dilemma. Es sind die Grenzen des Wachstums, nachgerade der Erfolg durch neue Wohngebiete und die Anwerbung von Gewerbe, was nun vom verkehrlichen Kollaps in das Gegenteil verkehrt zu werden droht. Noch mehr Auspendler und Einpendler, noch mehr, denen zugemutet wird, die erheblichen Wege zur Straßen- und S-Bahn auf

**sich zu nehmen oder doch lieber gleich mit dem privaten PKW zur Arbeit? Sollen Arbeitnehmer und Einwohner sich künftig in ihren PKWs wirklich in die Stadt hinein- oder hinausstauen? Ist ein solcher Zustand – lassen Sie mich sagen auch eine Art Verkehrsberuhigung, aber doch wohl unwillkommen - noch für den Wirtschaftsstandort attraktiv? Wie werden sich dabei die lärm- und abgasgeplagten Anwohner der Karl- , Offenbacher-, Friedhof-, Frankfurter-, Carl-Ulrich-, Schleussner-Straße und der Hugentottenallee fühlen?**

**Umsteuern tut not! Visionen gibt es, aber nur vorsichtig, Klein-Klein und mit langer Perspektive. Derzeit ist nur ein Kreisel zu besichtigen. Viele meinen als Mahnmal.“**

**Für die Montagsrunde Neu-Isenburg,**

**Holger Tanzki**