

Vorschläge für ein umwelt- und anwohnergerechtes Verkehrskonzept zur Integration der Konversionsflächen:

1. Zentrale Ziele eines solchen Verkehrskonzeptes

- Den motorisierten Verkehr möglichst weitgehend aus Wohnquartieren, dem Konversionsquartier sowie den Nachbarquartieren, heraus zu halten.
- Das Verkehrskonzept für die Konversionsflächen und angrenzenden Quartiere kann nur ein Teil eines zukünftigen Verkehrskonzeptes für ganz Griesheim sein, welches zügig in Angriff genommen werden sollte.
- Die Wege und der Zugang zum Umweltverbund (Fuß, Rad und ÖPNV) sollten stets attraktiver sein als der motorisierte Verkehr. Der Ausbau und die aktive Förderung des Umweltverbundes sind zu beschleunigen.
- Den motorisierten Durchgangs Verkehr – insbesondere in Ost-West-Richtung - durch den gesamten Süd Osten Griesheims ist zu reduzieren. Dieser stellt bereits heute eine erhebliche Belastung für die bestehenden Quartiere dar.

2. Planungsziele und -richtlinien für die einzelnen Verkehrsteilnehmer

2.1 Fußgänger

- ⤴ Zentrale Bewegungs- und Aufenthaltsbereiche für die Fußgänger sind die öffentlichen Freiflächen, die die zukünftige Bebauung in Nord-Süd-Richtung in regelmäßigen Abständen unterbrechen.
- ⤴ Diese Flächen sind von motorisiertem und ruhendem Verkehr frei zu halten und als öffentliche Flächen mit hoher Aufenthaltsqualität zu gestalten.
- ⤴ Verbunden werden diese Flächen durch die in Ost-West-Richtung verlaufende – und dafür umzugestaltende Lilienthal- und Nehringstraße.
- ⤴ Die kürzeste Verbindung vom Quartier zur Wilhelm-Leuschner-Straße/Straßenbahn führt über die Straße „Im Dürren Kopf“. Im Zuge der weiteren Planung soll frühzeitig mit den betroffenen Eigentümern über einen möglichen Durchstich (ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer) gesprochen und verhandelt werden.
- ⤴ Im Süden – entlang der Gemarkungsgrenze und soweit möglich durch die Freiflächen und den Naturraum- soll eine neue durchgehende Fußgängerverbindung vom Südring bis zur Flughafenstrasse geschaffen werden.
- ⤴ Die Bedürfnisse von Menschen mit Handicap sind von Anfang an bei der Planung und Ausführung besonders zu beachten (UN-Behinderten-Konvention).
- ⤴ Für einen direkten Zugang zu den Märkten und den Einrichtungen im Osten/an der Flughafenstraße ist die Lilienthalstraße für Fußgänger und den Umweltverbund stets offen zu halten.

2.2 Radfahrer

- ⤴ Die zentralen Achsen für den Radverkehr sind die in Ost-West-Richtung verlaufende – und dafür umzugestaltende Lilienthal- und Nehringstraße, sowie die neue Straße im Süden des Quartieres.
- ⤴ Die Verbindungen für den Radverkehr zwischen diesen Ost-West Achsen sind die vorhandene Gutermuth- und Groenhoffstraße sowie die neu in Nord-Süd-Richtung zu erstellenden Anliegerstraßen.
- ⤴ In den zentralen Bewegungs- und Aufenthaltsbereichen für die Fußgänger in Nord-Süd-Richtung sind Radfahrer nur Gäste / geduldet.
- ⤴ Zur Förderung des Radverkehrs sind an den Gebäuden ausreichende überdachte und abschließbare private Radabstellanlagen zu schaffen. Die Schaffung dieser - über die Forderungen der HBO (hessische Bauordnung) hinausgehenden – Abstellanlagen ist durch bau- und privatrechtliche Regelungen abzusichern. Die Stadt soll an zentralen Punkten für ausreichende öffentliche Abstellanlagen sorgen, die auch Platz für Miet- und Verleihräder vorsehen.
- ⤴ Für die Offenhaltung der Lilienthalstraße gilt Kapitel I. letzter Absatz.

2.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- ⤴ Für die Anbindung an den ÖPNV (Bus und Straßenbahn) ist ein kurzer und durchgehend barrierefreier Zugang von zentraler Bedeutung und umzusetzen.
- ⤴ Diesem Ziel dienen auch ein möglicher Durchstich für Fußgänger und Radfahrer von der Lilienthalstraße zur Straße „Im Dürren Kopf“ und die Offenhaltung der Lilienthalstraße für den Umweltverbund
- ⤴ Für die Erschließung des Quartieres und der Flächen der TU ist die Führung einer Buslinie über die Lilienthalstraße offenzuhalten und planerisch zu berücksichtigen.
- ⤴ Längerfristig sollte diese Buslinie der Anfangsbaustein einer noch neu zu schaffenden innerstädtischen ÖPNV-Buslinie sein.

2.4 Motorisierter Verkehr

- ⤴ Die Funktion einer Erschließungsstraße soll eine neue Straße südlich des TU-Geländes und anschließend entlang der Gemarkungsgrenze von der Flughafenstraße bis an die Donaustraße übernehmen.
- ⤴ Die neue Erschließungsstraße ist so zu planen und anzulegen, dass auf der einen Seite auf ihr ein Begegnungsverkehr mit einem LKW möglich ist, und sie gleichzeitig durch bauliche und gestalterische Maßnahmen eindeutig als Teil der stadtweiten Tempo-30-Zone zu erkennen ist und unattraktiv für den Durchgangsverkehr bleibt.
- ⤴ Zur Vermeidung von Schleich-Verkehren über den Südring ist die Verbindung vom St. Stephans-Platz über die (südliche) Theis Straße zur neuen Erschließungsstraße baulich zu unterbinden, und die Lilienthalstraße an der Grenze zum TU-Gelände für den motorisierten Durchgangsverkehr zu unterbrechen.
- ⤴ Die übrigen Straßenräume im Quartier dienen ausschließlich der Andienung für die Bewohner, Beschäftigten, Besucher und der Ver- und Entsorgung des Quartiers (Anliegerstraßen). Der Umweltverbund hat hier Vorrang.

- ⤴ Für den motorisierten Verkehr wird die Nehringstraße zwischen Groenhoff- und Gutermuthstraße unterbrochen.
- ⤴ Die Erschließung der Flächen der TU und der Konversionsflächen auf Darmstädter Gemarkung erfolgt ausschließlich über die Flughafenstrasse.
- ⤴ Eine Fortführung des Südrings über das Gelände des August-Euler-Flughafens wird im Zuge der Verkehrsplanung für die Konversionsflächen nicht weiter verfolgt. Die Flächen liegen nicht auf Griesheimer Gemarkung, sind im Eigentum der TU Darmstadt und die Flächen fallen unter nationale und europäische Naturschutzrichtlinien und -gesetze.

2.5 Ruhender Verkehr

- ⤴ Der ruhende Verkehr ist in Quartiersgaragen und/oder Tiefgaragen unterzubringen (Ausnahme Fläche F und I siehe NNK).
- ⤴ Ebenerdig an den Straßen sind nur öffentliche Stellplätze, Stellplätze für Besucher und für Menschen mit Handicap sowie Flächen für den Anlieferverkehr zulässig.
- ⤴ Zur Reduzierung des Stellplatzbedarfes und zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität sind besondere Anreize / Vergünstigungen für die Schaffung von Mietrad- und CarSharing-Konzepten und für Elektro-Ladestationen zu gewähren.
- ⤴ Die Quartiersgarage in der Lilienthalstraße soll von West und Ost anfahrbar sein, eine bauliche Erweiterung für die TU auf TU-Gelände ist offen zu halten.
- ⤴ Bei der Erstellung der Quartiers- und Tiefgaragen ist ein ausreichender Lärm- und Emissionsschutz für die benachbarte Wohnbebauung nachzuweisen.

Die Projektwerkstatt Konversion Süd Ost – Arbeitsgruppe Verkehr

Stand vom 16.5.2017