

<b>1.</b>	<b>Zentrale Ziele des Verkehrskonzeptes</b>
1.1	Das Verkehrskonzept für die Konversionsflächen Süd-Ost und alle angrenzenden Quartiere kann nur ein Teil eines zukünftigen Verkehrskonzeptes für ganz Griesheim sein: Den motorisierten Verkehr möglichst weitgehend aus den Wohnquartieren abseits der Wilhelm-Leuschner-Straße, dem Konversionsquartier sowie allen Nachbarquartieren, zu reduzieren. Ein solches ganzheitliches Verkehrskonzept muss zügig in Angriff genommen werden.
1.2	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 hat eine hohe Priorität.
1.3	Im Zuge der Verkehrsplanung für die Konversionsfläche Süd-Ost wird die Fortführung der Planungen des Südrings über das Gelände des August-Euler-Flughafens nicht weiter verfolgt. Begründung: Die Flächen liegen nicht auf Griesheimer, sondern auf Darmstädter Gemarkung. Zudem befinden sie sich im Eigentum der TU Darmstadt und fallen unter nationale und europäische Naturschutzrichtlinien und –gesetze (FFH-Gebiet/Natura 2000).
<b>2.</b>	<b>Planungsziele und -richtlinien für Fußgänger</b>
2.1	Zentrale Bewegungs- und Aufenthaltsbereiche für die Fußgänger sind die öffentlichen Freiflächen, die die zukünftige Bebauung in Nord-Süd-Richtung in regelmäßigen Abständen unterbrechen.

2.2	Diese Flächen sind von motorisiertem und ruhendem Verkehr frei zu halten und als öffentliche Flächen mit hoher Aufenthaltsqualität zu gestalten.
2.3	Verbunden werden diese Flächen durch die in Ost-West-Richtung verlaufende – und dafür umzugestaltende Lilienthal- und Nehringstraße.
2.4	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 nur für Fußgänger und Radfahrer) gesprochen und verhandelt werden.
2.5	Im Süden – entlang der Gemarkungsgrenze und soweit möglich durch die Freiflächen und den Naturraum- soll eine neue durchgehende Fußgängerverbindung vom Südring/St. Stephansplatz bis zur Flughafenstrasse geschaffen werden.
2.6	Die Bedürfnisse von Menschen mit Handicap sind von Anfang an bei der Planung und Ausführung besonders zu beachten (UN-Behinderten-Konvention).
2.7	Für einen direkten Zugang zu den Märkten und den Einrichtungen im Osten an der Flughafenstraße ist die Lilienthalstraße für den Umweltverbund stets offen zu halten.

<b>3.</b>	<b>Planungsziele und -richtlinien für Radfahrer</b>
3.1	Zentrale Achsen für den Radverkehr sind die in Ost-West-Richtung verlaufenden – und dafür umzugestaltende - Lilienthal- und Nehringstraße, sowie die neue Straße im Süden des Quartieres mit einer Fortsetzung über den Südring.
3.2	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.
3.3	In den zentralen Bewegungs- und Aufenthaltsbereichen für Fußgänger in Nord-Süd-Richtung ist eine Verkehrssperrung für Radfahrer zu prüfen.
3.4	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.
3.5	Die Stadt soll an zentralen Punkten für ausreichende öffentliche Abstellanlagen sorgen, die auch Platz für Miet- und Verleihräder vorsehen.

4.	<b>Planungsziele und -richtlinien für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)</b>
4.1	Für die Anbindung an den ÖPNV (Bus und Straßenbahn) ist ein kurzer, durchgehend barrierefreier Zugang umzusetzen, da dieser von zentraler Bedeutung ist.
4.2	Diesem Ziel dient auch ein möglicher Durchstich, ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer von der Lilienthalstraße zur Straße „Im Dürren Kopf“ und die stete Offenhaltung der Lilienthalstraße für den Umweltverbund.
4.3	Für die Erschließung des Quartieres und der Flächen der TU ist die Führung einer Buslinie über die Lilienthalstraße offen zu halten und als Option planerisch zu berücksichtigen.
4.4	Längerfristig sollte diese Buslinie der Anfangsbaustein einer noch neu zu schaffenden innerstädtischen ÖPNV-Buslinie sein.

5.	<b>Planungsziele und -richtlinien für den motorisierten Verkehr</b>
5.1	Aufgrund der erheblichen Belastungen durch motorisierten Verkehr der Wohnquartiere wird vorgeschlagen den motorisierten Durchgangs Verkehr – insbesondere in Ost-West-Richtung - durch den gesamten Süd-Osten Griesheims zu reduzieren.
5.2	Die Funktion einer Erschließungsstraße soll eine neue Straße südlich des TU-Geländes und anschließend entlang der Gemarkungsgrenze von der Flughafenstraße bis an die Donaustraße/südliche Theißstraße übernehmen.
5.3	Die neue Erschließungsstraße ist so zu planen und anzulegen, dass <ul style="list-style-type: none"> <li>• auf der einen Seite auf ihr ein Begegnungsverkehr mit einem LKW möglich ist</li> <li>• sie gleichzeitig durch bauliche und gestalterische Maßnahmen eindeutig als Teil der stadtweiten Tempo-30-Zone zu erkennen ist und</li> <li>• unattraktiv für den Durchgangsverkehr bleibt.</li> </ul>
5.4	Zur Vermeidung von Schleich-Verkehren über den Südring ist die Verbindung vom St. Stephans-Platz über die südliche Theißstraße zur neuen Erschließungsstraße baulich zu unterbinden.
5.5	Die Lilienthalstraße ist an der Grenze zum TU-Gelände für den motorisierten Durchgangsverkehr mit entsprechend geeigneten Mitteln zu unterbrechen. Nur der Umweltverbund hat dort stets Durchgangsrecht.

5.6	Die übrigen Straßenräume im Quartier dienen ausschließlich der Andienung für die Bewohner, Beschäftigten, Besucher, der Ver- und Entsorgung des Quartiers (Anliegerstraßen). Der Umweltverbund hat hier immer Vorrang.
5.7	Für den motorisierten Verkehr wird die Nehringstraße zwischen Groenhoff- und Gutermuthstraße unterbrochen.
5.8	Die Erschließung der Flächen der TU und der Konversionsflächen auf Darmstädter Gemarkung erfolgt ausschließlich über die Flughafenstrasse und nicht über das Wohnquartier.
<b>6.</b>	<b>Planungsziele und -richtlinien für den ruhenden Verkehr</b>
6.1	Der ruhende Verkehr ist in Quartiersgaragen und/oder Tiefgaragen unterzubringen (Ausnahme Fläche F und I, siehe NNK-Nachnutzungskonzept).
6.2	Ebenerdig an den Straßen sind nur öffentliche Stellplätze, Stellplätze für Besucher und für Menschen mit Handicap sowie Flächen für den Ver- und Entsorgungsverkehr zulässig.

6.3	Zur Reduzierung des Stellplatzbedarfes und zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität sind besondere Anreize, z.B. Vergünstigungen, für die Schaffung von Mietrad- und CarSharing-Konzepten und für Elektro-Ladestationen zu gewähren.
6.4	Die Quartiersgarage in der Lilienthalstraße soll mit entsprechend ausgestatteter Technik von Ost und West auch mittels motorisiertem Verkehr erreichbar sein; eine bauliche Erweiterung für die TU auf TU-Gelände ist offen zu halten und zu ermöglichen.
6.5	Bei der Erstellung der Quartiers- und Tiefgaragen ist ein ausreichender Lärm- und Immissionsschutz für die benachbarte Wohnbebauung nachzuweisen.