



Rahmenplan Jenfeld Zentrum | Kurzer Einblick mit Schwerpunkt Verkehr

Stand: 21.10.2021

- **RAHMENPLAN JENFELD ZENTRUM**
- RAHMENBEDINGUNGEN ZUM VERKEHR
- KONZEPTANSÄTZE ZUM VERKEHR

yellow^z

| Städtebau

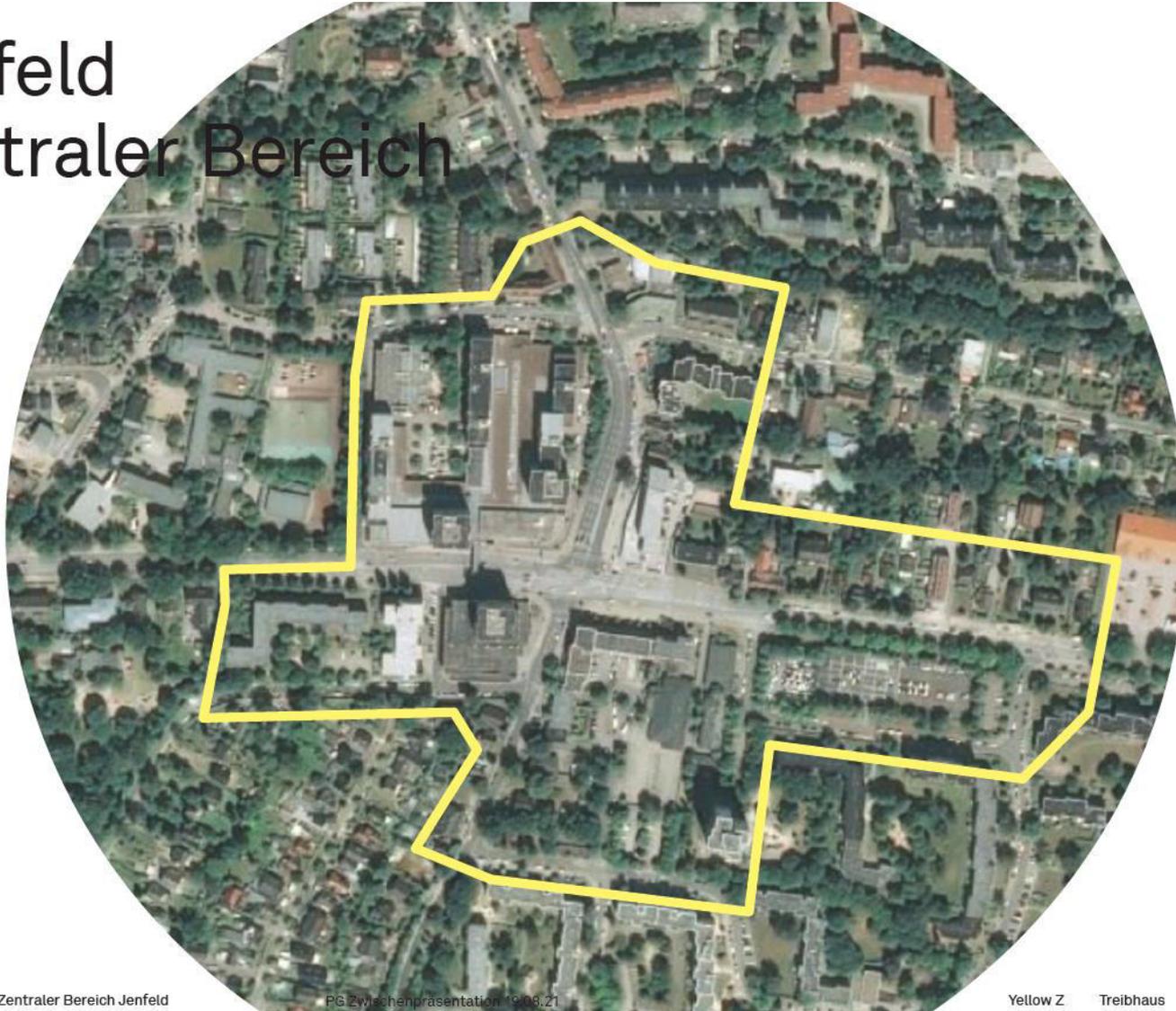


| Landschaftsarchitektur

ARGUS
STADT UND VERKEHR · PARTNERSCHAFT mbB

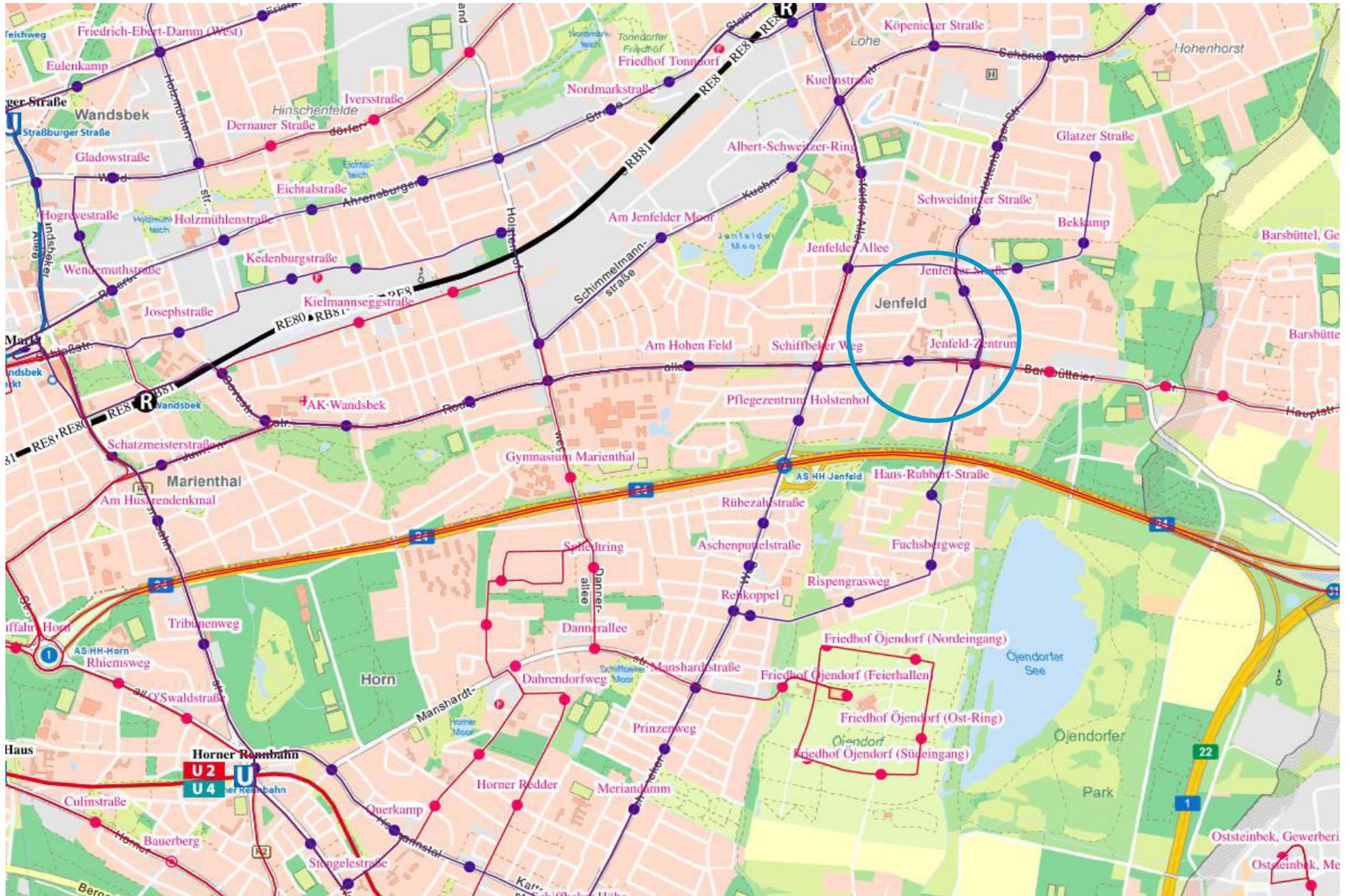
| Verkehr

Jenfeld Zentraler Bereich

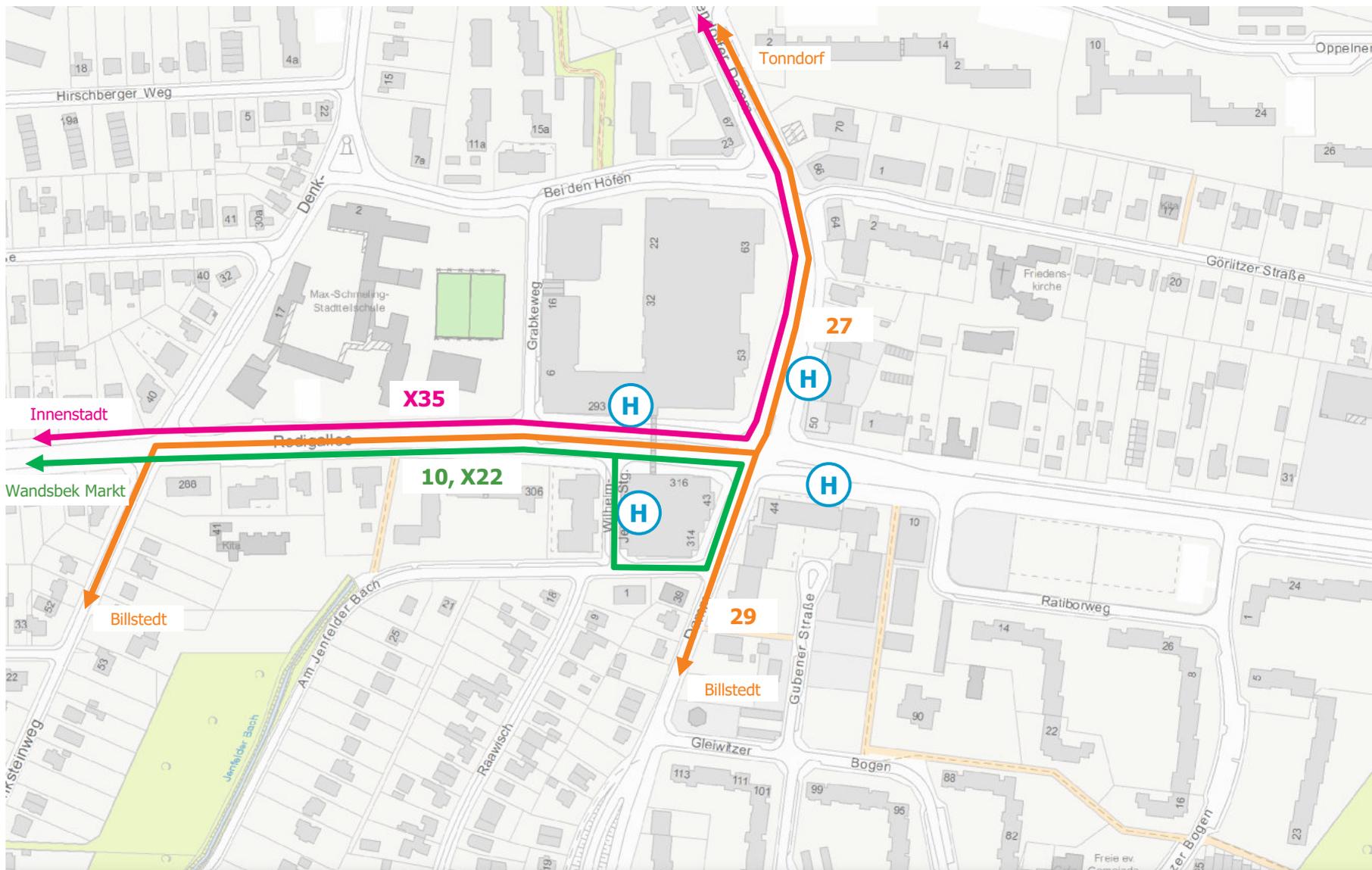


- Nutzungsmischung: Lebendige und nachhaltige Quartiere durch Nutzungsmischung
- Aktive Erdgeschosse: Gewerbeeinheiten von außen erlebbar und begehbar machen; Schaufenster zum Außenraum; „Rückräume“ vermeiden
- Raumbildung und Höhenentwicklung: Große Strukturen am Verkehrsknotenpunkt, um den Straßenraum zu fassen und Verkehrslärm aus den Quartieren zu halten; kleinteilige Bebauung in den Rückräumen
- Grünwegeverbindungen: Ansiedlung öffentlicher Grünflächen entlang grüner Wegeverbindungen
- Lebendige Achsen: Fußwegeverbindungen mit öffentlichen Freiraumnutzungen an den Seiten
- Grüne Innenhöfe: Qualitätvolle private und grüne Innenhöfe

- RAHMENPLAN JENFELD ZENTRUM
- **RAHMENBEDINGUNGEN ZUM VERKEHR**
- KONZEPTANSÄTZE ZUM VERKEHR

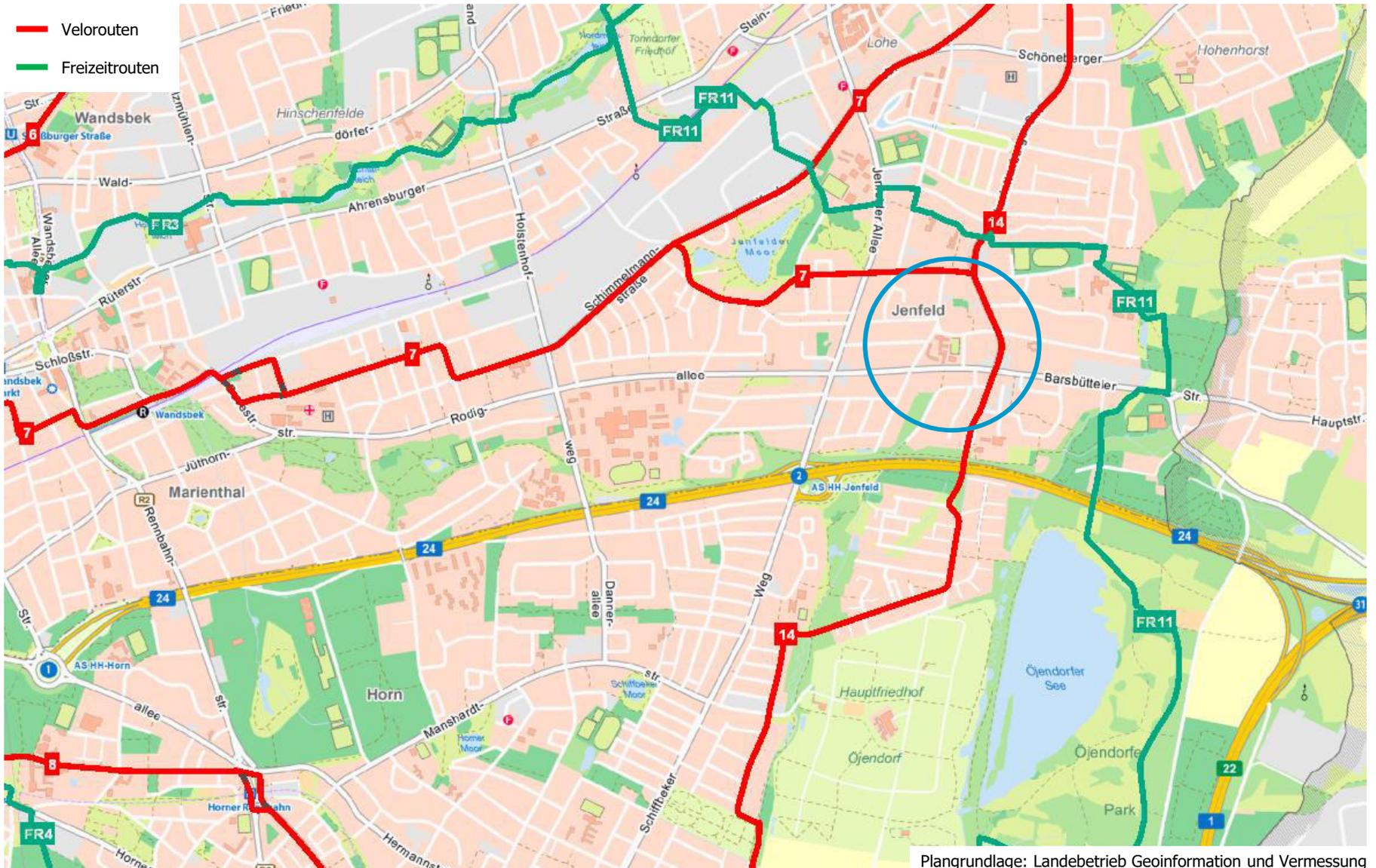


Rahmenbedingungen Verkehr ÖPNV (hier nur Express- und Metrobuslinien dargestellt)



Rahmenbedingungen Verkehr

Velorouten



Rahmenbedingungen Verkehr

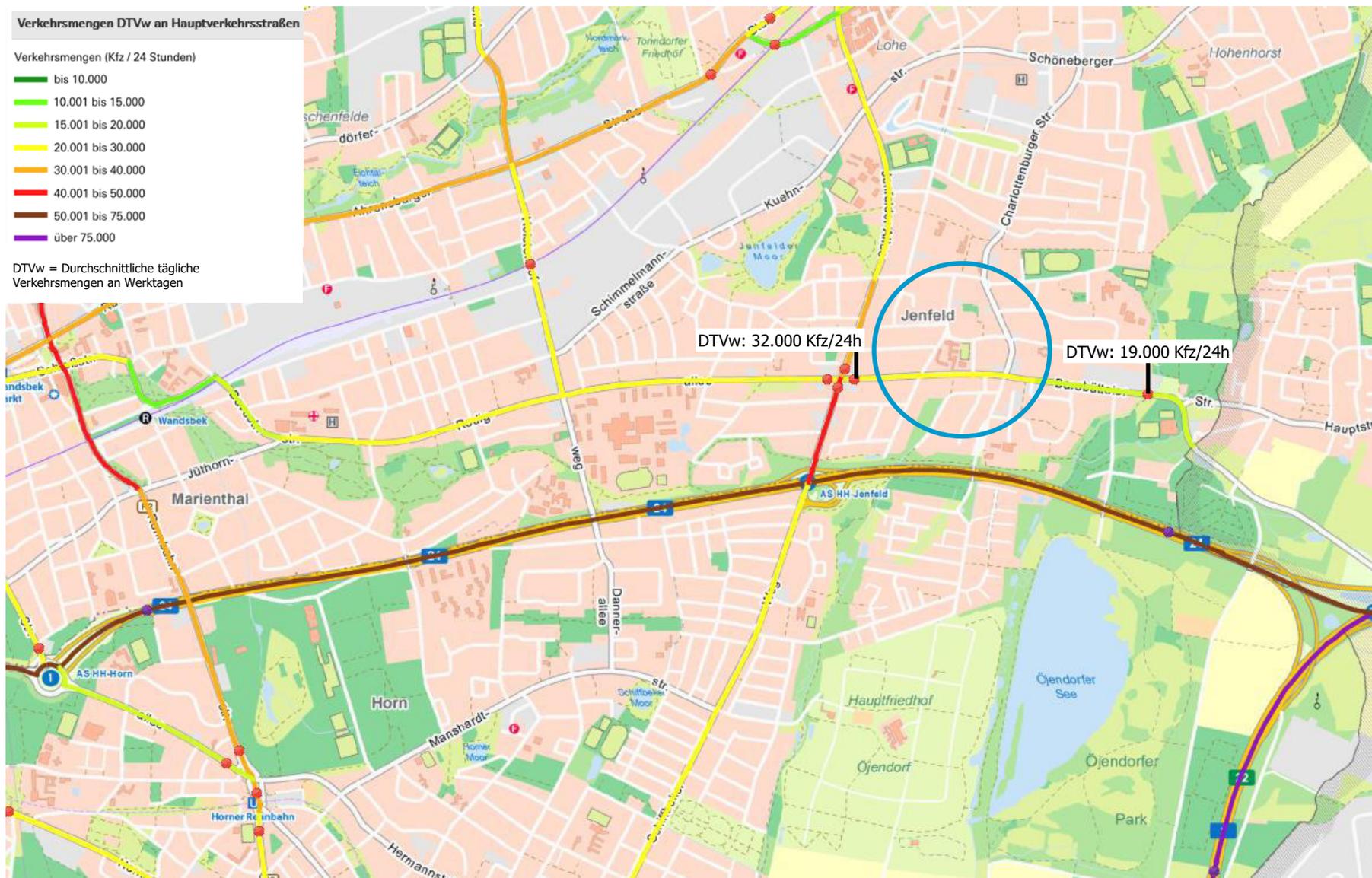
Verkehrsmengen (Kfz)

Verkehrsmengen DTWv an Hauptverkehrsstraßen

Verkehrsmengen (Kfz / 24 Stunden)

- bis 10.000
- 10.001 bis 15.000
- 15.001 bis 20.000
- 20.001 bis 30.000
- 30.001 bis 40.000
- 40.001 bis 50.000
- 50.001 bis 75.000
- über 75.000

DTWv = Durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen an Werktagen



Rahmenbedingungen Verkehr

Verkehrsmengen (Kfz)

Verkehrsmengen DTWv an Hauptverkehrsstraßen

Verkehrsmengen (Kfz / 24 Stunden)

- █ bis 10.000
- █ 10.001 bis 15.000
- █ 15.001 bis 20.000
- █ 20.001 bis 30.000
- █ 30.001 bis 40.000
- █ 40.001 bis 50.000
- █ 50.001 bis 75.000
- █ über 75.000

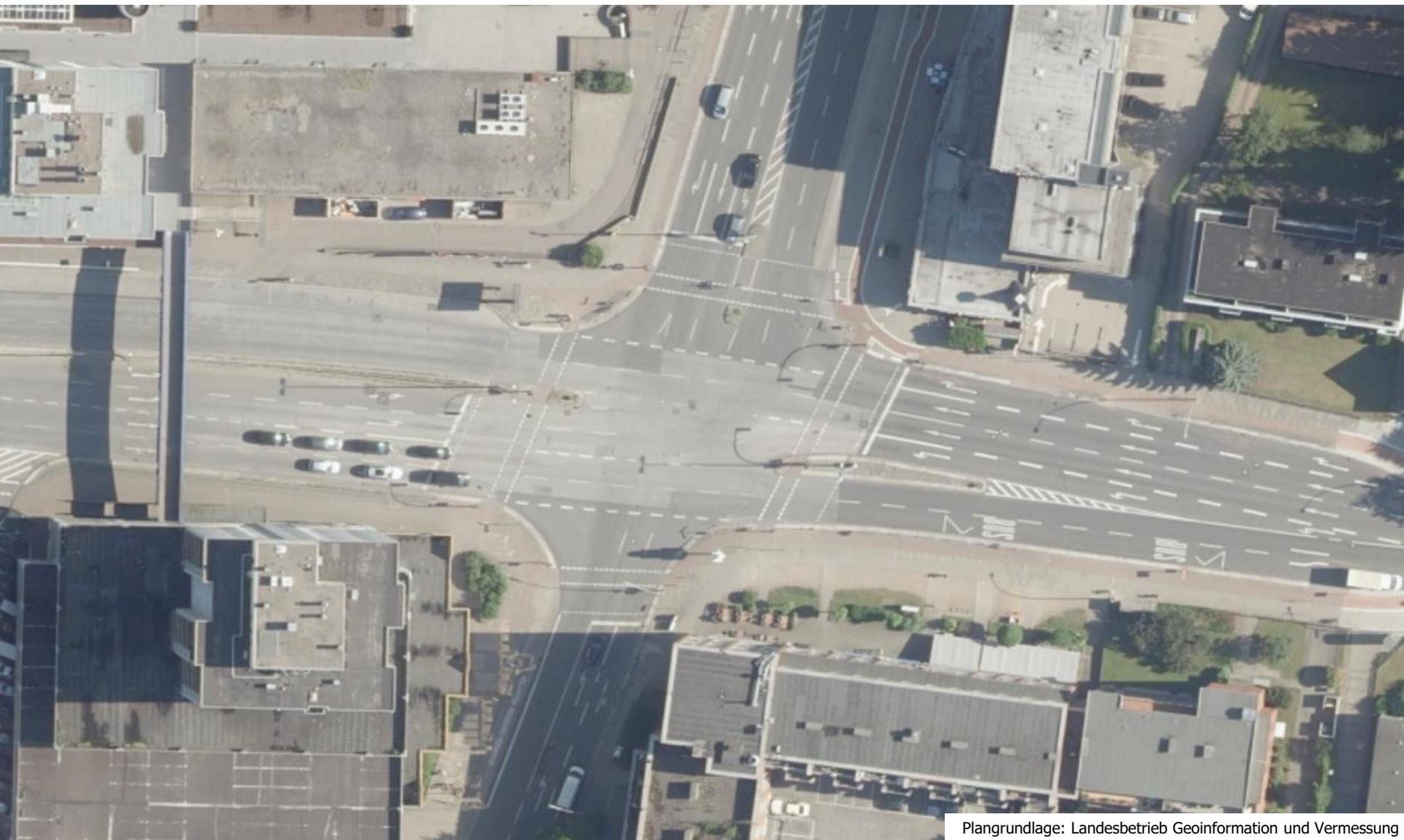


- RAHMENPLAN JENFELD ZENTRUM
- RAHMENBEDINGUNGEN ZUM VERKEHR
- **KONZEPTANSÄTZE ZUM VERKEHR**

Konzeptansätze zum Verkehr

Knotenpunkt Rodigallee/Öjendorfer Damm

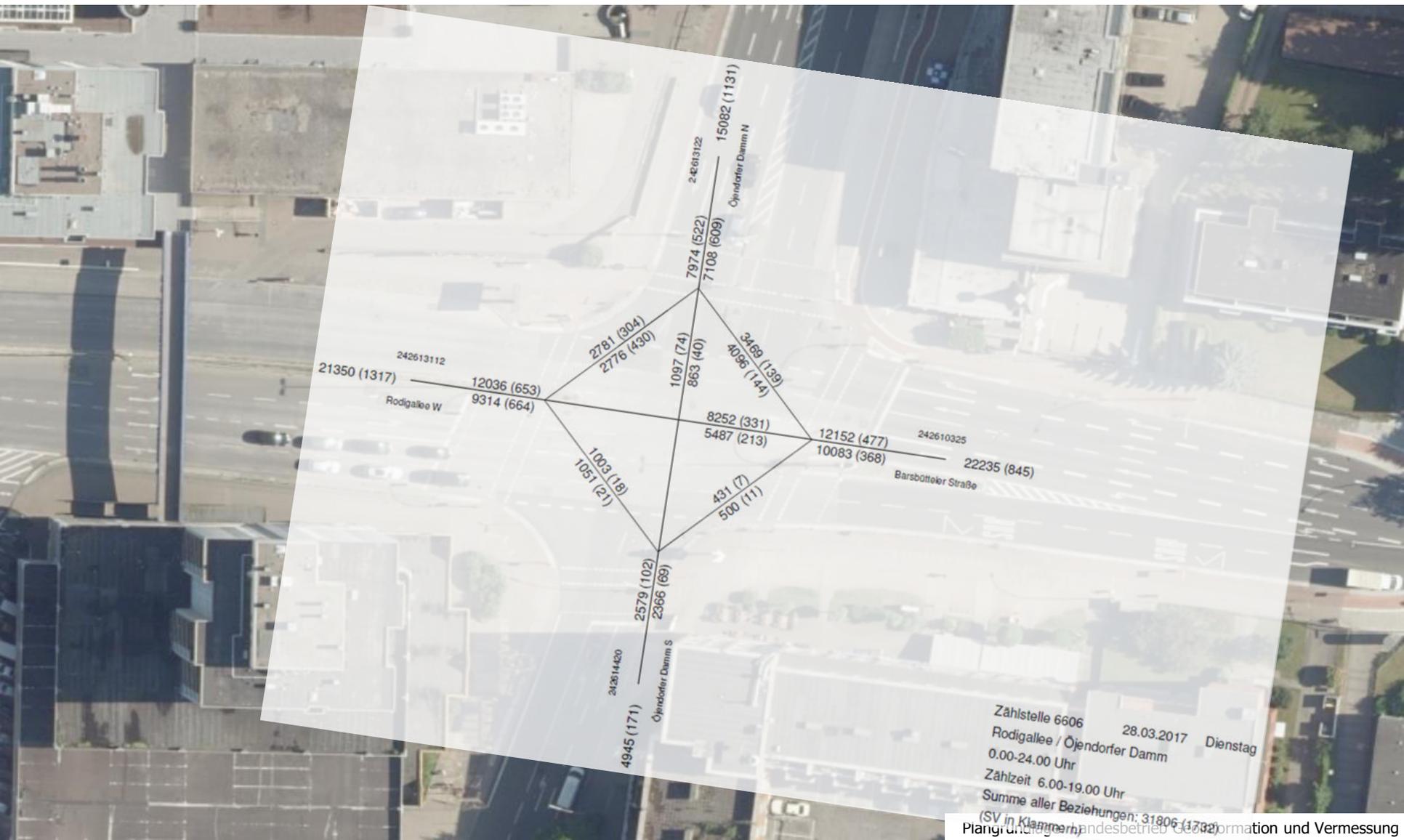
Bestehende Situation



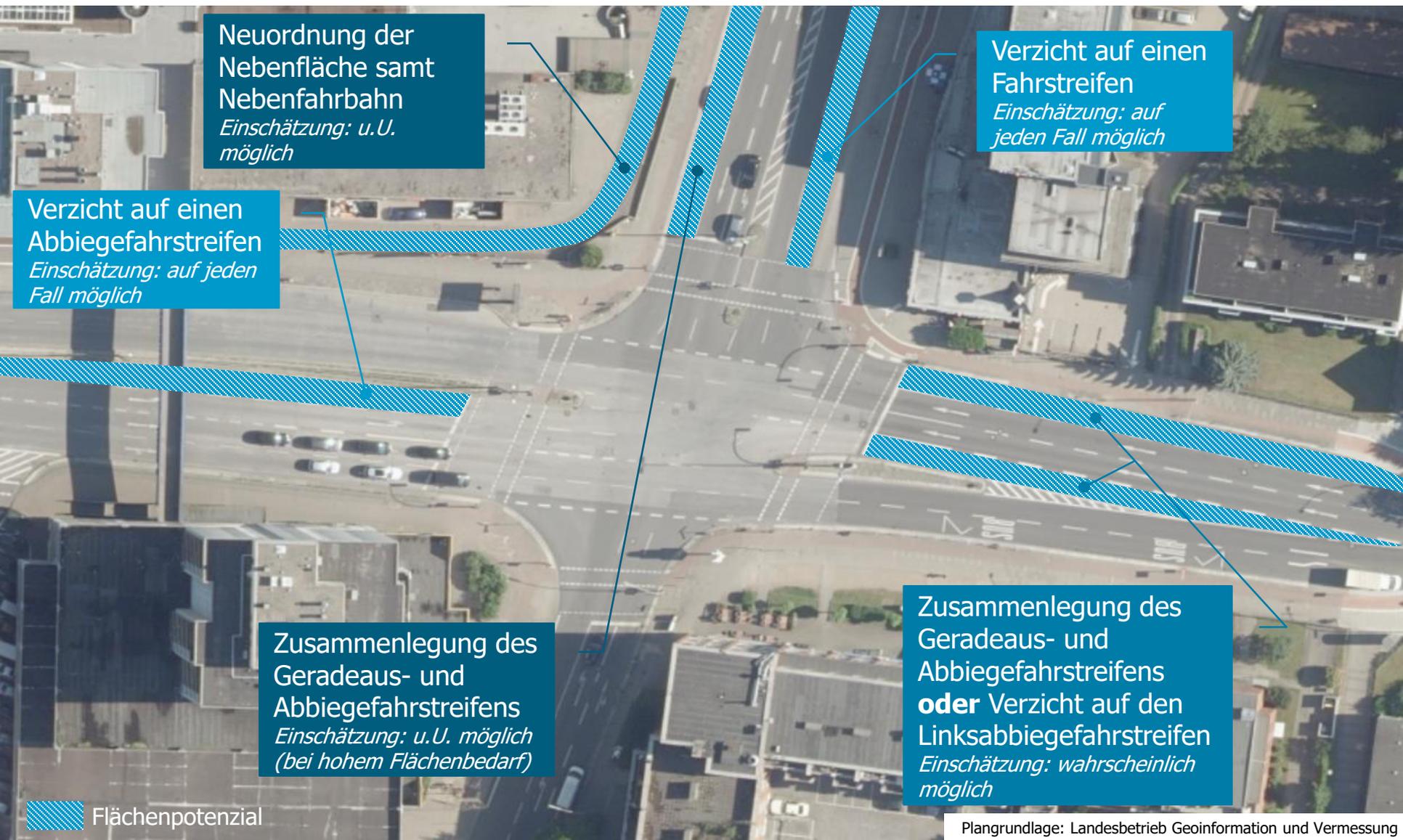
Konzeptansätze zum Verkehr

Knotenpunkt Rodigallee/Öjendorfer Damm

Zu berücksichtigende Verkehrsmengen



Mögliche Flächenpotenziale durch die Einsparung von Verkehrsflächen



Neuordnung der Nebenfläche samt Nebenfahrbahn
Einschätzung: u.U. möglich

Verzicht auf einen Fahrstreifen
Einschätzung: auf jeden Fall möglich

Verzicht auf einen Abbiegefahrstreifen
Einschätzung: auf jeden Fall möglich

Zusammenlegung des Geradeaus- und Abbiegefahrstreifens
Einschätzung: u.U. möglich (bei hohem Flächenbedarf)

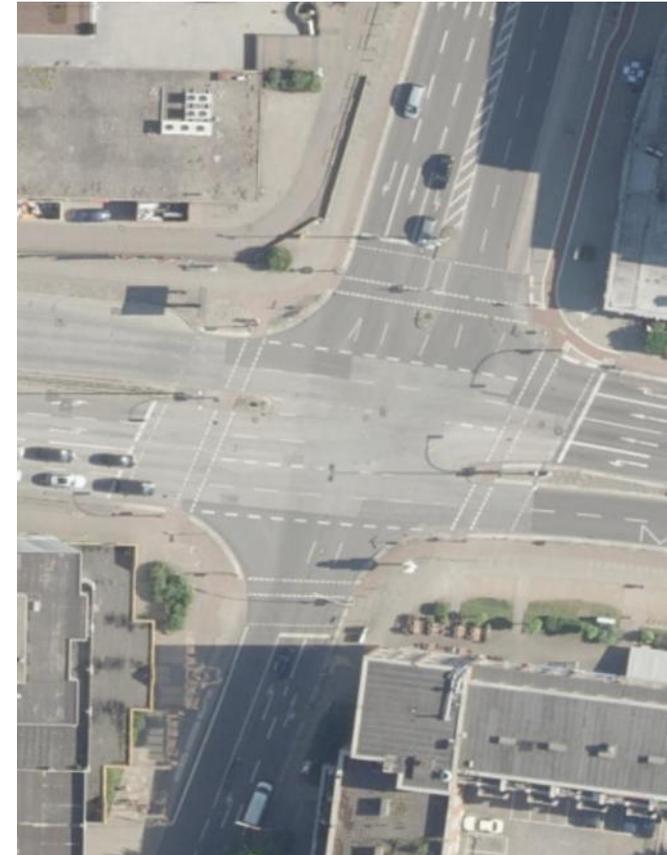
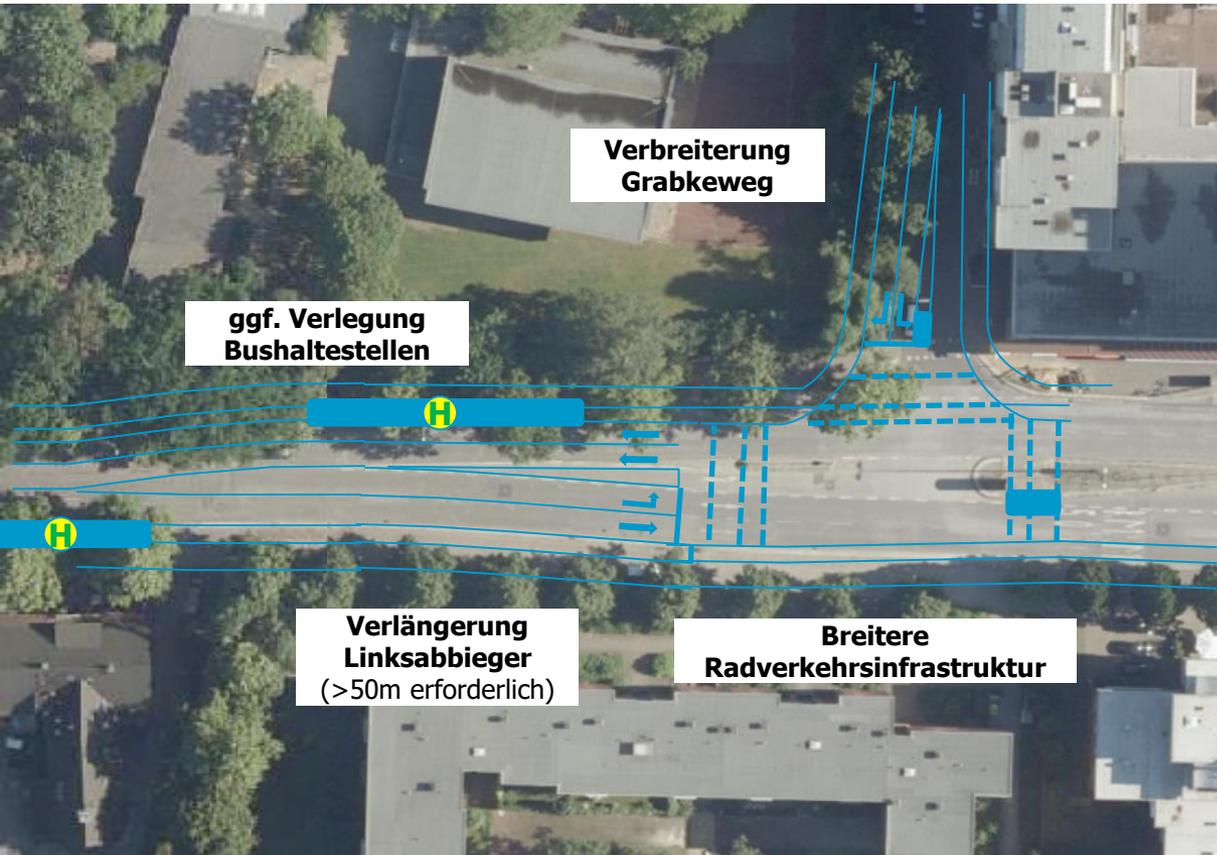
Zusammenlegung des Geradeaus- und Abbiegefahrstreifens **oder** Verzicht auf den Linksabbiegefahrstreifen
Einschätzung: wahrscheinlich möglich

Flächenpotenzial

Konzeptansätze zum Verkehr

Exkurs: Überschlägige Prüfung einer Verlagerung auf „Bei den Höfen“/„Grabkeweg“

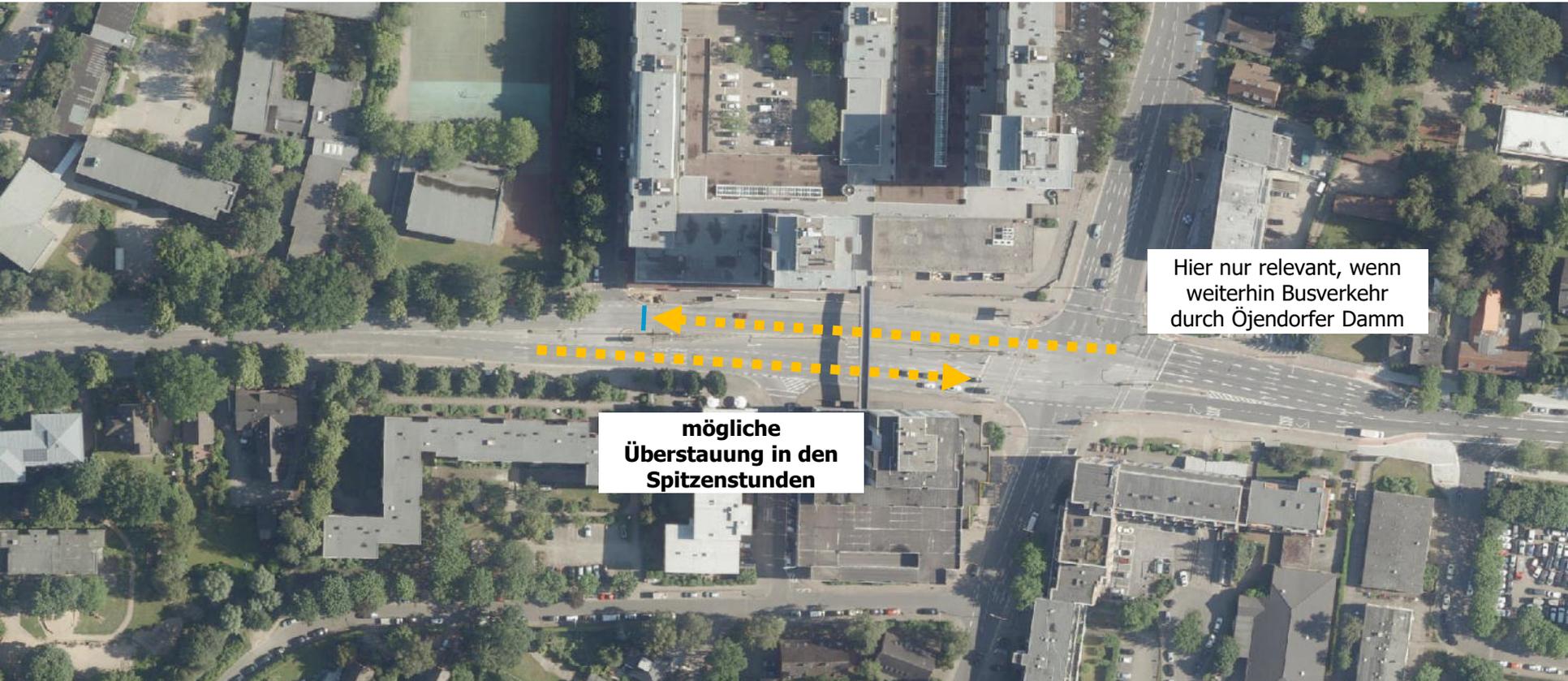
-> Straßenraum westlich der Einmündung nicht ausreichend



Konzeptansätze zum Verkehr

Exkurs: Überschlägige Prüfung einer Verlagerung auf „Bei den Höfen“/„Grabkeweg“

-> potenzielle Überstauung und Einfluss auf den Verkehrsfluss des Kfz-, Bus- und Radverkehrs





Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!

yellow^z



ARGUS
STADT UND VERKEHR - PARTNERSCHAFT mbB