

Mobilitätskonzept für das Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße

Arbeitsstand

Dipl.-Ing. Alexander Reimann

Daniel Windmüller, M.Sc.

Laura Fritsche, M.Sc.

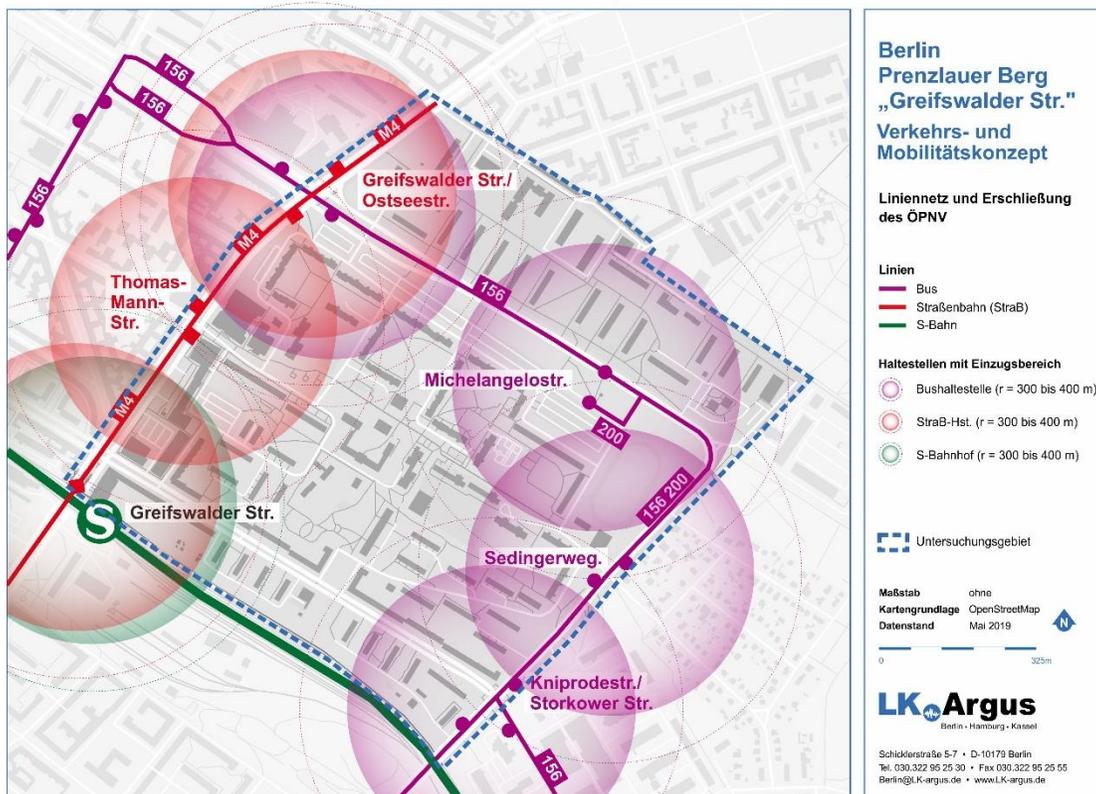
Dipl.-Ing. Tina Kunz

LK Argus GmbH

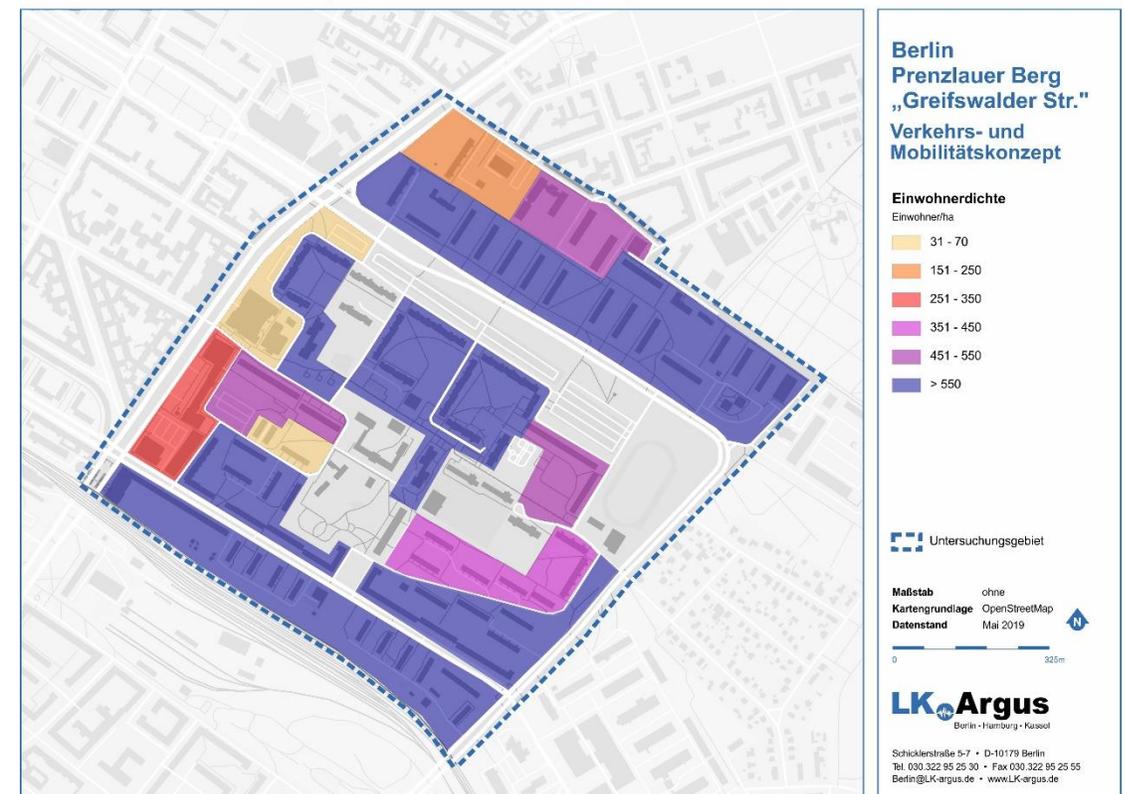
Themen

- Analyse von Bestand und Defiziten
- Ziele und Handlungsfelder
- Netzentwicklung
- Maßnahmenfelder
 - Geh- und Radwege sowie Querungsstellen im Quartier
 - Ruhender Verkehr
 - Straßenräume und Knotenpunkte / Mehrfachnutzung von Straßenräumen, Maßnahmenbereiche
 - Mobilitätsangebote und –dienstleistungen
- Zusammenfassung und Ausblick auf die weiteren Bearbeitungsschritte

Bestandsanalyse

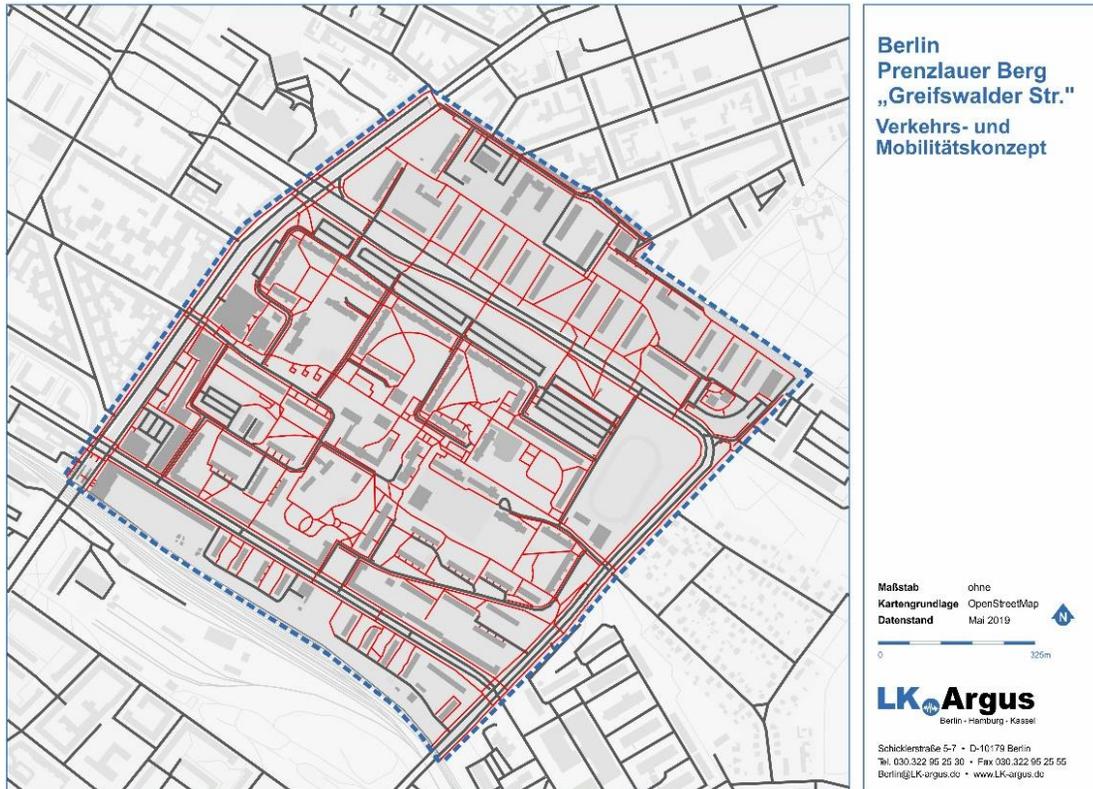


Räumliche ÖPNV-Erschließung

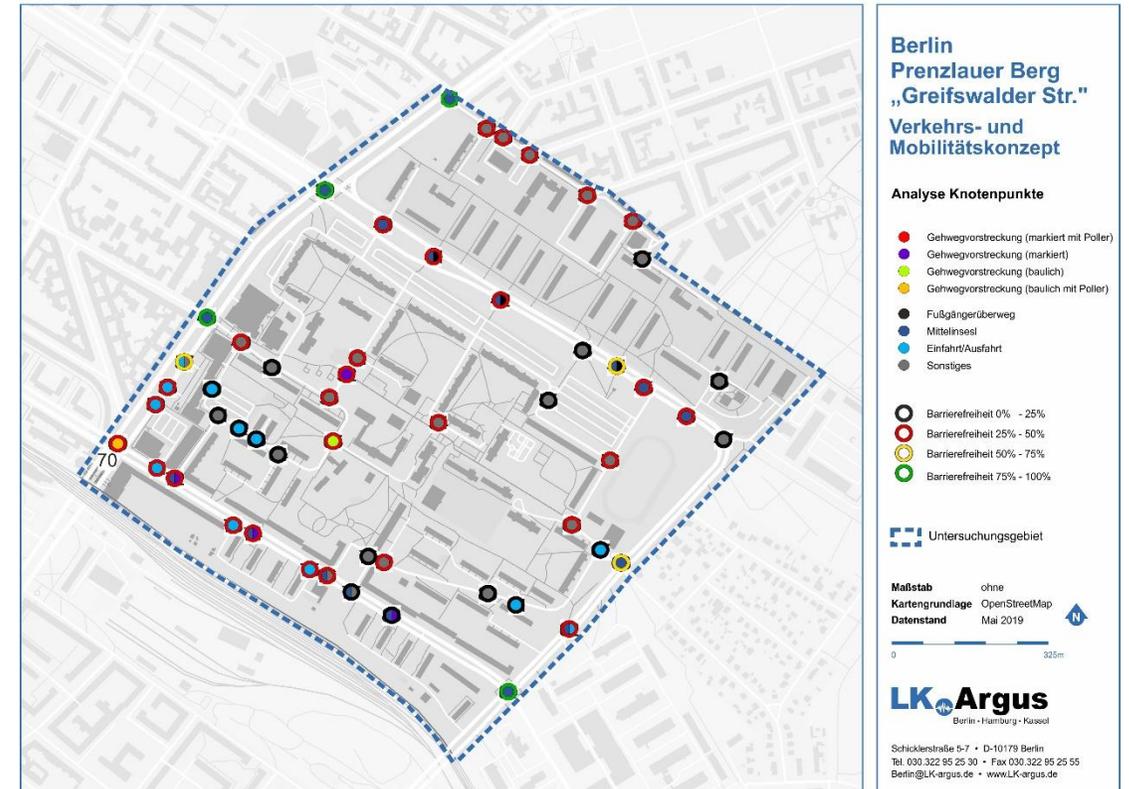


Einwohnerdichte

Bestandsanalyse

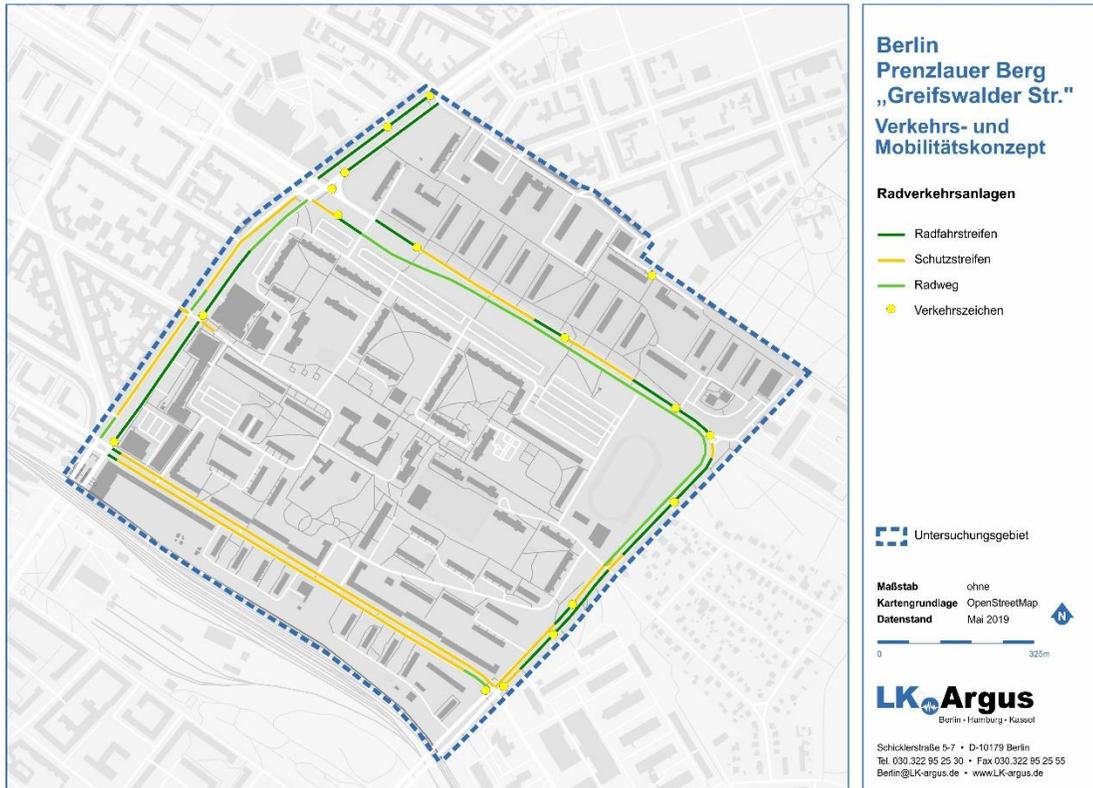


Straßen- und Wegenetz

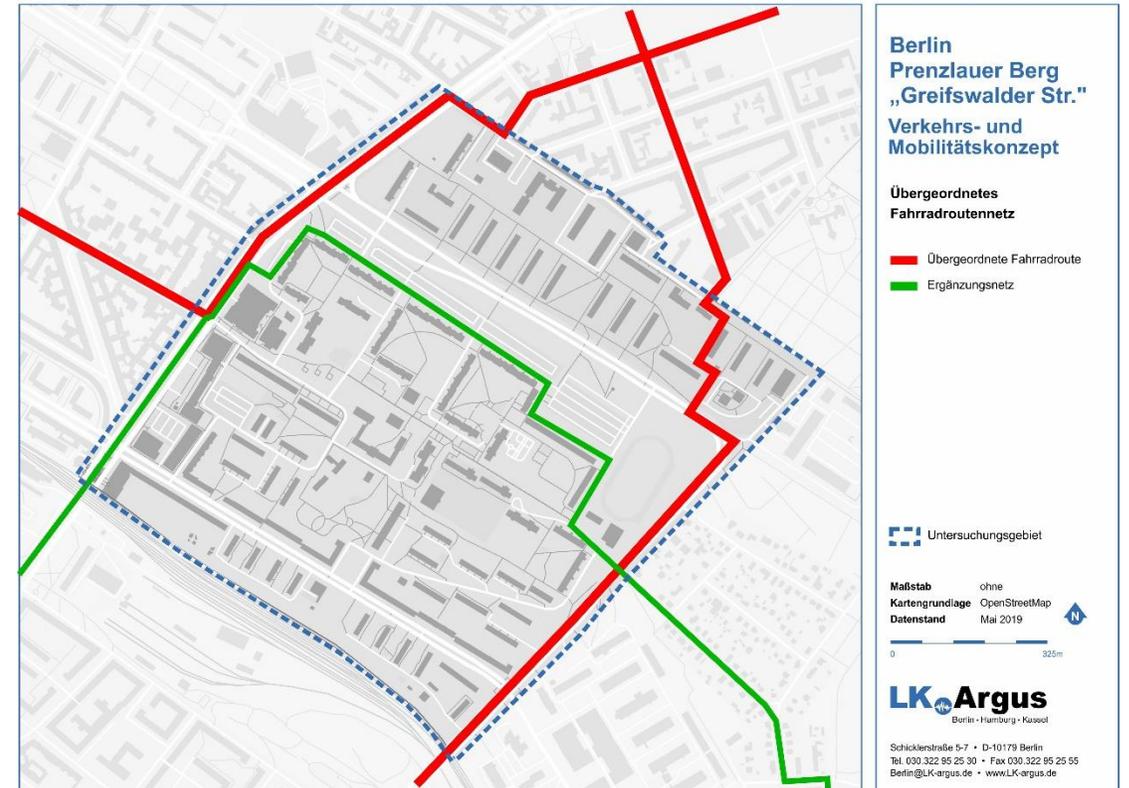


Querungsmöglichkeiten und Barrierefreiheit

Bestandsanalyse

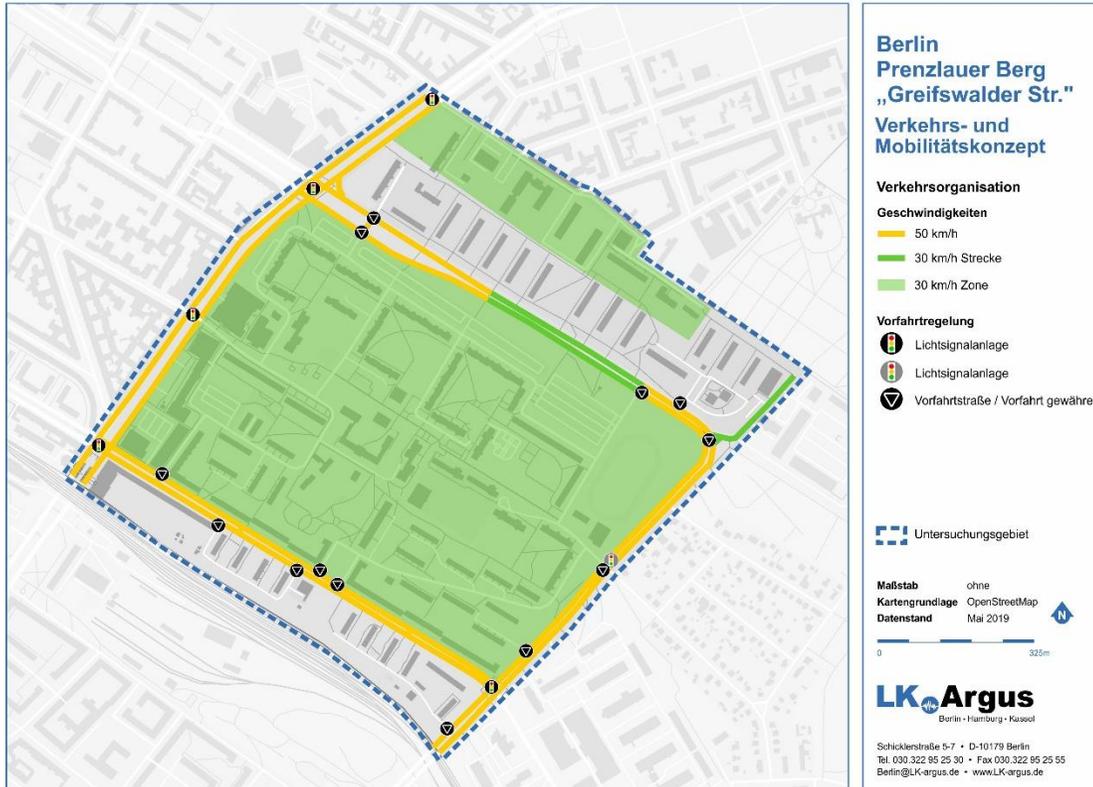


Radverkehrsanlagen

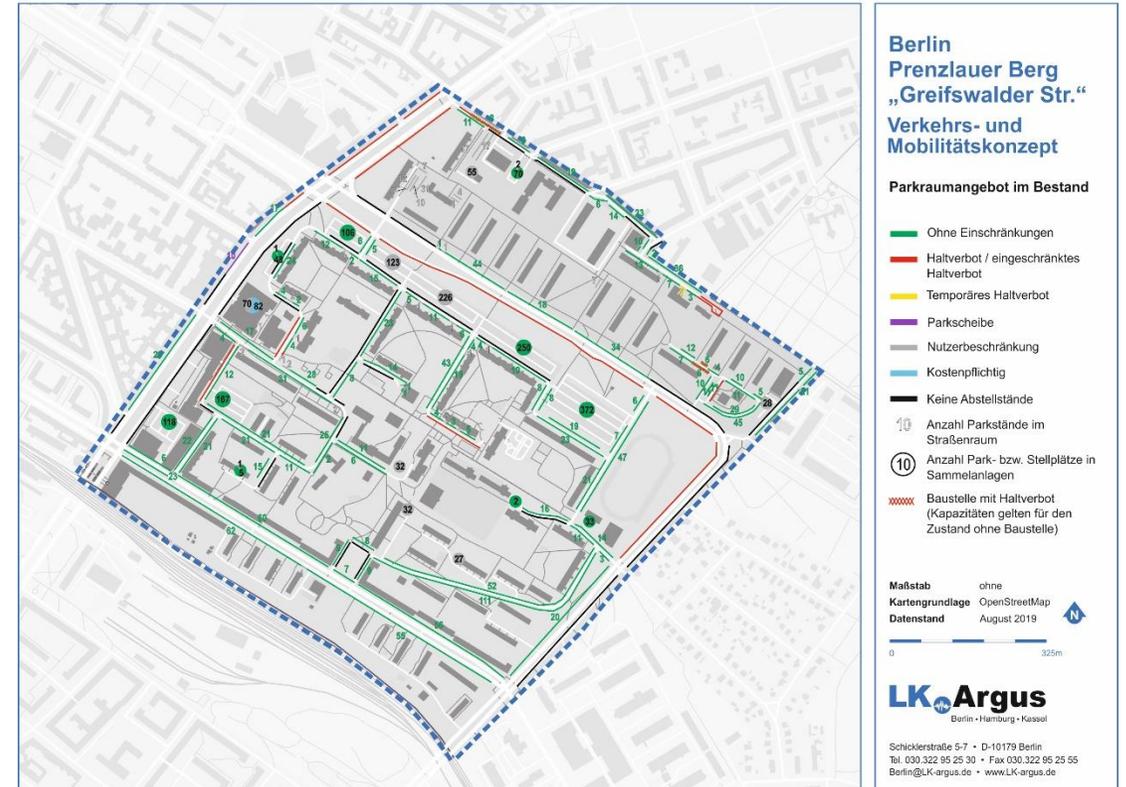


Übergeordnete Fahrradrouten

Bestandsanalyse

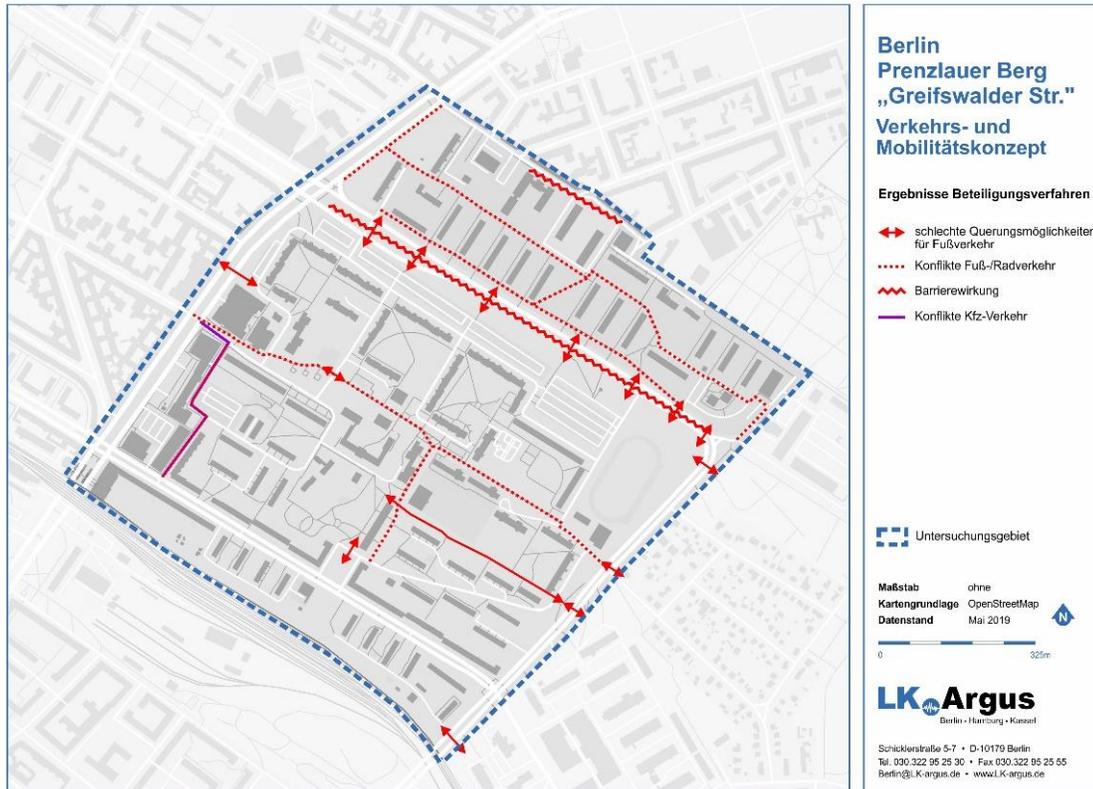


Organisation des Kfz-Verkehrs

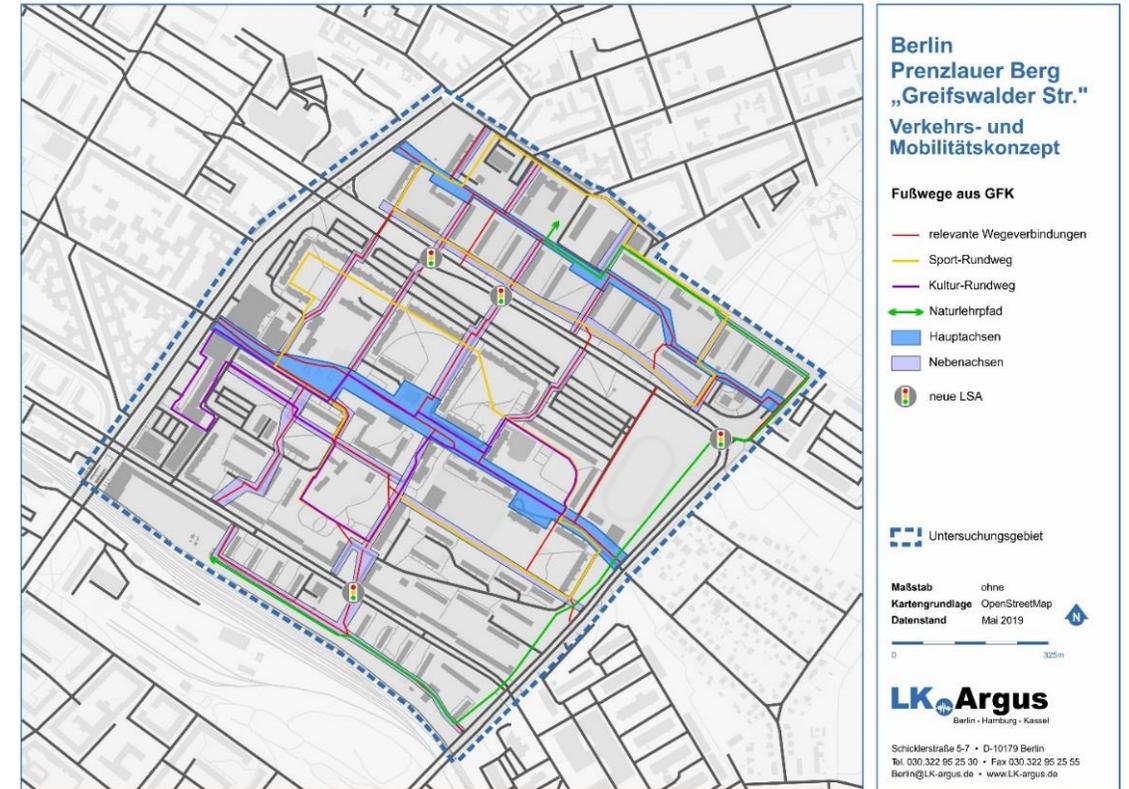


Kfz-Parken

Bestandsanalyse



Ergebnisse der Beteiligung



Fußwegekonzept der Grün- und Freiraumplanung

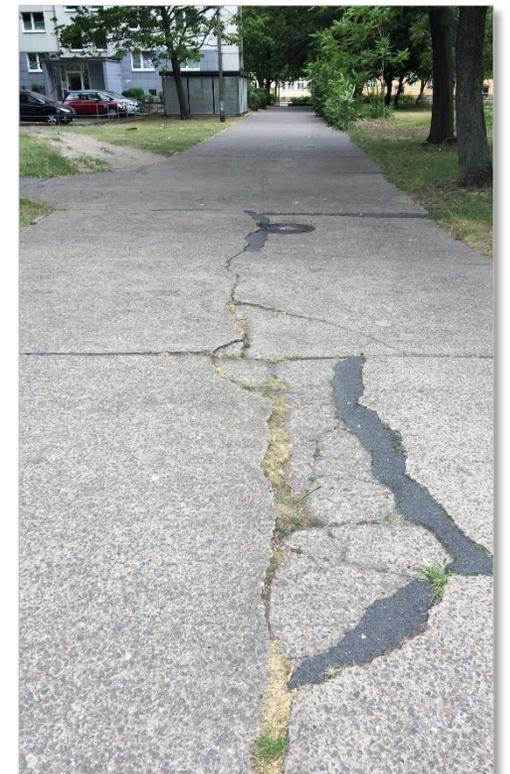
Analyse von Bestand und Defiziten

Verteilung der Verkehrsflächen | Radverkehrsanlagen | ruhender Kfz-Verkehr



Analyse von Bestand und Defiziten

Oberflächenqualität | Barrierefreiheit | Aufenthaltsqualität

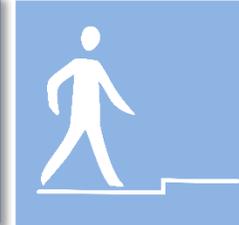


Ziele für die Erschließungskonzeption

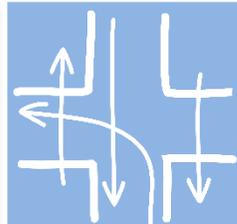
- ÖPNV, Fuß- und Radverkehr bilden das Rückgrat der zukünftigen Erschließung für den Individualverkehr.
- Gleichzeitig ist die Erschließung für den Wirtschaftsverkehr und die Ver- / Entsorgung ist zu sichern.
- Das Plangebiet wird von einem dichten und barrierefreien Wegenetz des Fuß- und Radverkehrs durchzogen. Alle Quellen und Ziele sind schnell und sicher zu Fuß oder mit dem Rad zu erreichen.
- Die Erschließung durch den ÖPNV und den Kfz-Verkehr erfolgt über und orientiert sich zu den Rändern des Plangebietes. Die inneren Bereiche bleiben nach Möglichkeit frei vom Kfz-Verkehr und vom ÖPNV.
- Das Angebot für den ruhenden Verkehr (der Bestandsquartiere) orientiert sich am Bedarf. Für die Neubaurale erfolgt der Nachweis der Stellplätze auf dem Grundstück. Für die Bestandsnutzungen werden Anlagen (Straßenrand, Sammelanlagen) in ausreichender Dimension angeboten.
- Für die Beeinflussung der wohnortnahen Mobilität werden ergänzende Mobilitätsangebote und Mobilitätsdienstleistungen geschaffen. Die Maßnahmen sind Impulsgeber für eine nachhaltige Mobilität.

Maßnahmenfelder

Geh- und Radwege
sowie Querungsstellen
im Quartier



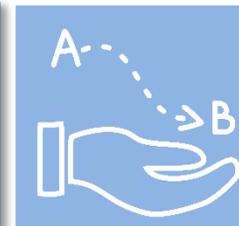
Straßenräume und
Knotenpunkte



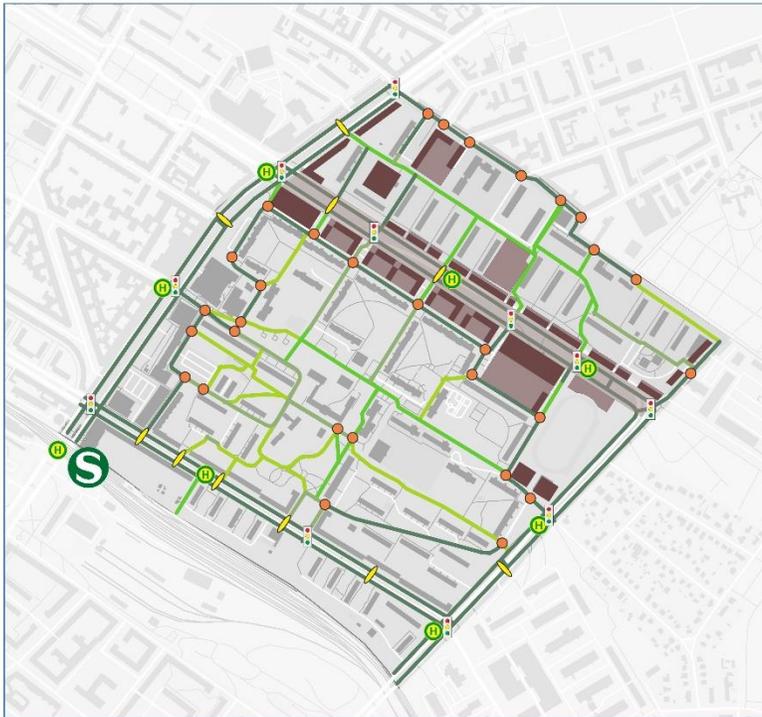
Ruhender
Verkehr



Mobilitätsangebote und
-dienstleistungen

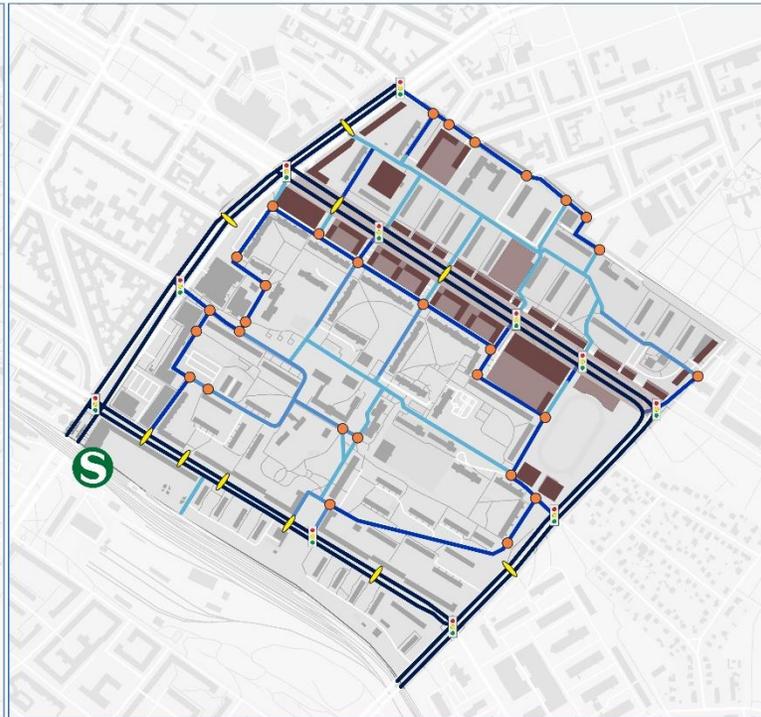


Netzentwicklung



Fußwegenetz

→ Fuß- und Radwegachsen stärken und qualifizieren



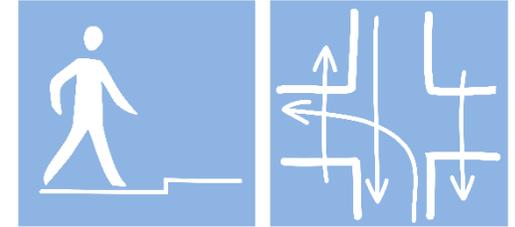
Radwegenetz



Straßen für Kfz

→ Kfz-Durchgangsverkehr vermeiden,
Mehrfachnutzung von Straßen ermöglichen

Maßnahmenfeld Geh- und Radwege, Querungsstellen im Quartier



Inhalte

- Ertüchtigung und Ergänzung der Infrastruktur
 - Geh- und Radwege
 - Freihalten der Knoten vom ruhenden Verkehr
 - Querungshilfen
- Fokus und Priorisierung
 - Querungsstellen
 - Zugang zum ÖPNV
 - Haupttrouten



Berlin Prenzlauer Berg „Greifswalder Str.“ Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Fußverkehrsnetz
Bedeutende Verbindungen

- Hauptverkehrsstraße (Tempo 50) & Nebenstraßen (Tempo 30)
Beidseitig eigene Anlage, getrennt von Kfz und Radverkehr
- Verkehrsberuhigter Bereich
Mischverkehr mit Kfz und Radverk.
- Fuß- und Radverkehrsverbindung ohne Kfz
- Alleiniger Fußweg

🚦 Lichtsignalanlage

🚶 Querungsstelle für Fuß- und Radverkehr mit Mittelinsel oder Fußgängerüberweg

🚶 Querungsstelle für Fuß- und Radverkehr mit Gehwegvortrocknung oder Aufpflasterung

🚰 Bus- und Tram-Haltestelle

🚇 S-Bahnhof Greifswalder Straße

Maßstab ohne Kartengrundlage OpenStreetMap
Datenstand Januar 2020

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Schickstraße 5-7 • D-10179 Berlin
Tel. 030 322 85 25 30 • Fax 030 322 85 25 65
berlin@lk-argus.de • www.lk-argus.de

Maßnahmenfeld Straßenräume und Knotenpunkte

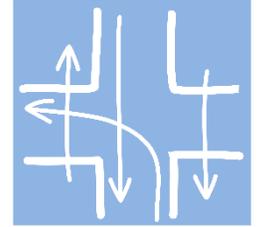
Inhalte

- Umsetzen Straßennetzstruktur im Gebietsinneren
- verkehrsberuhigte Bereiche
- Mehrfachnutzung des Straßenraumes



Berlin Prenzlauer Berg „Greifswalder Str.“ Verkehrs- und Mobilitätskonzept

- Straßennetz Kfz-Verkehr**
- Hauptverkehrsstraße (Tempo 50)
 - Nebenstraße (Tempo 30)
 - ⋯ Privetstraße / Parkplatz
 - Verkehrsberuhigter Bereich (Schritteschwindigkeit)
- Lichtsignalanlage**
- 🚦 Querungsstelle für Fuß- und Radverkehr mit Mittelinsel oder Fußgängerüberweg
 - 🚶 Querungsstelle für Fuß- und Radverkehr mit Gehwegvorstreckung oder Aufpflasterung



Krieterstraße in Hamburg

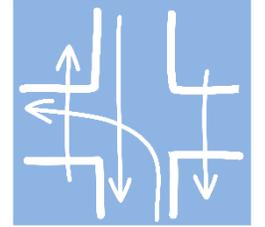


Superblocks in Barcelona



Superblocks in Barcelona

Maßnahmenfeld Straßenräume und Knotenpunkte



Inhalte

- Umsetzen Straßennetzstruktur im Gebietsinneren
- Herstellen von Fuß- und Radverkehrsachsen
- Umbau von Knotenpunkten
- Fokus auf ausgewählte Maßnahmenbereiche

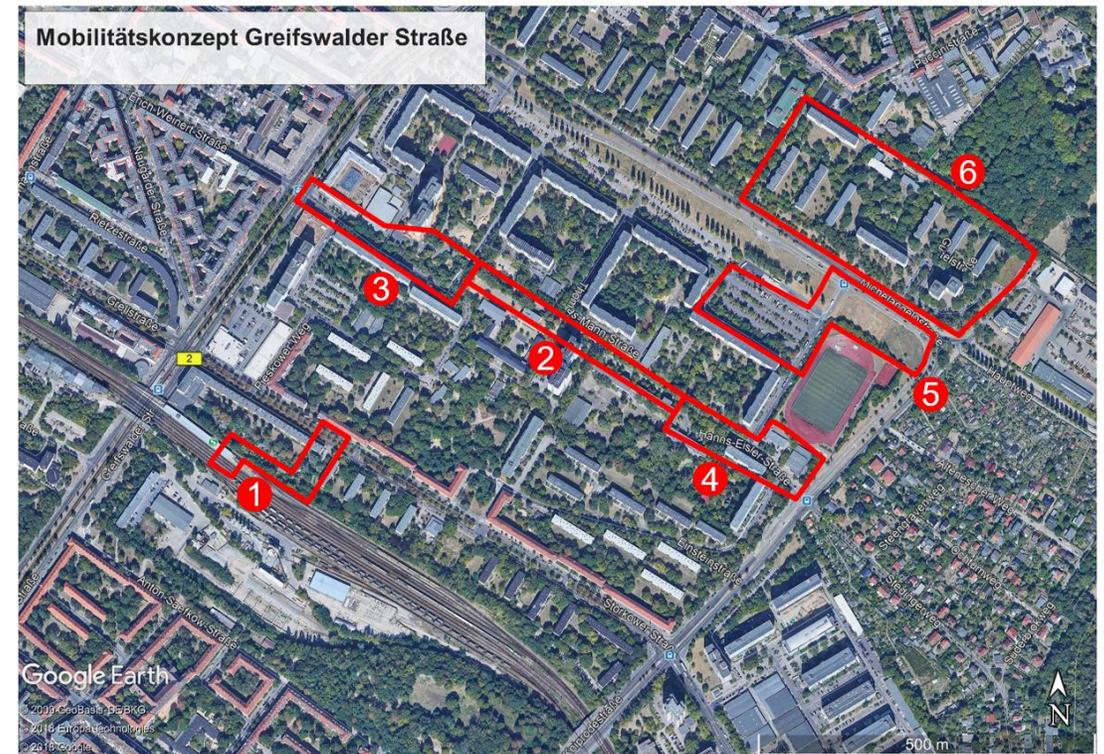
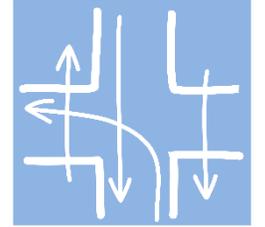


Maßnahmenbereiche

Bearbeitungsinhalte

1 Bereich S-Bhf Greifswalder Straße

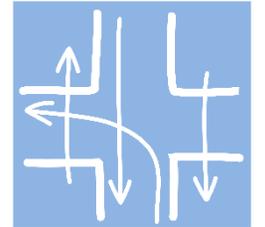
- Prüfung eines zweiten Zugangs zum Bahnhof am östl. Bahnsteigende.
- Wegeverbindung zw. Zugang und Storkower Str.
- Ggf. Bushaltestelle in der Storkower Str. einrichten. Dazu Linienführung prüfen.



Maßnahmenbereiche

Bearbeitungsinhalte

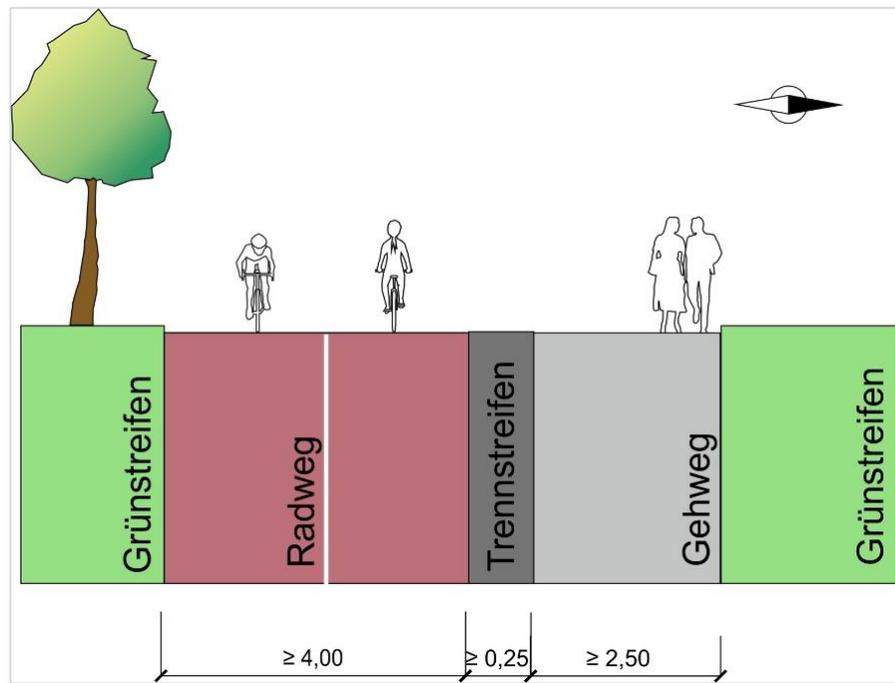
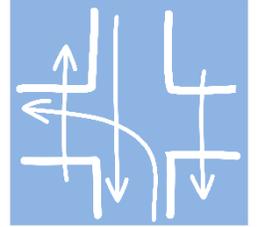
② Bereich Rad- und Fußachse, zentraler Abschnitt



Maßnahmenbereiche

Bearbeitungsinhalte

② Bereich Rad- und Fußachse, zentraler Abschnitt



Maßnahmenfeld Ruhender Verkehr

Kfz-Verkehr – Organisation des zukünftigen Stellplatzbedarfs



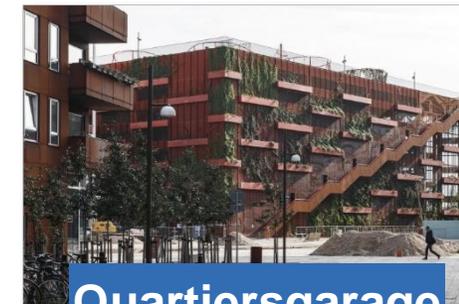
Straßenraum



**Sammelanlage
(ebenerdig)**



Tiefgarage



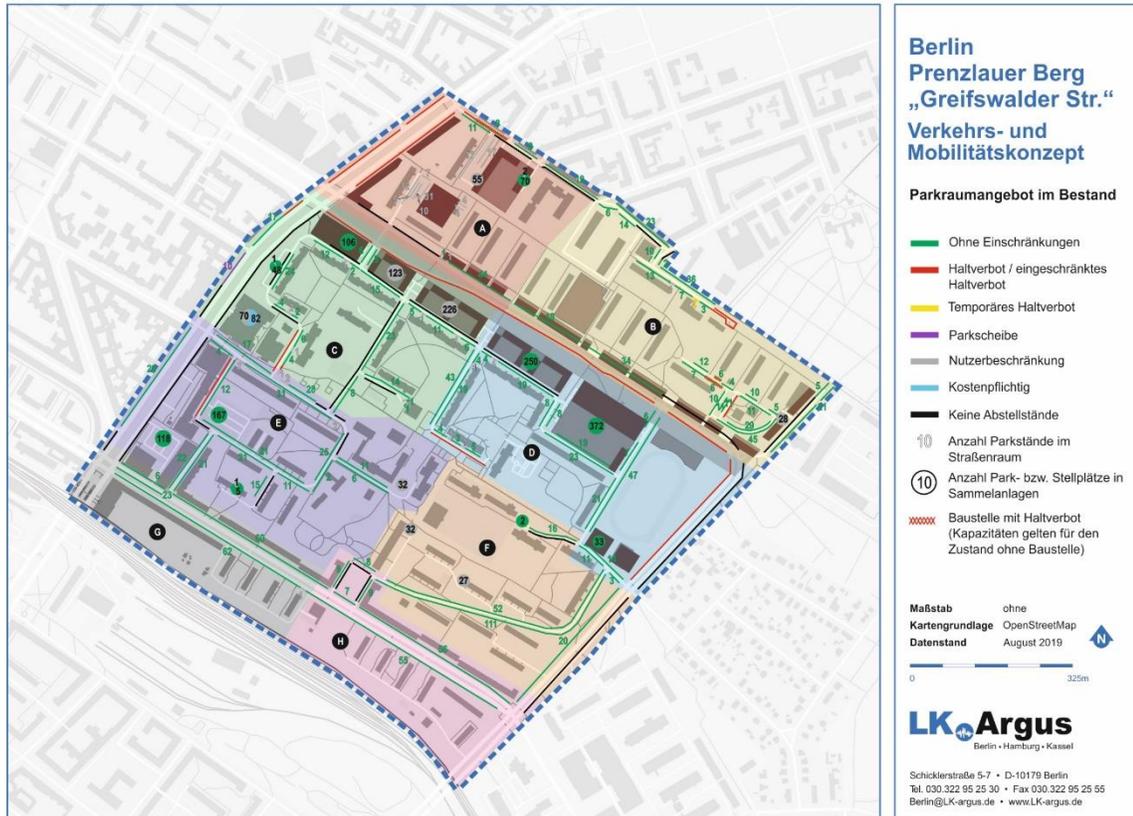
**Quartiersgarage
(Hochbau)**



© Rasmus Hjørtshøj

Maßnahmenfeld Ruhender Verkehr

Kfz-Verkehr – Organisation des zukünftigen Stellplatzbedarfs

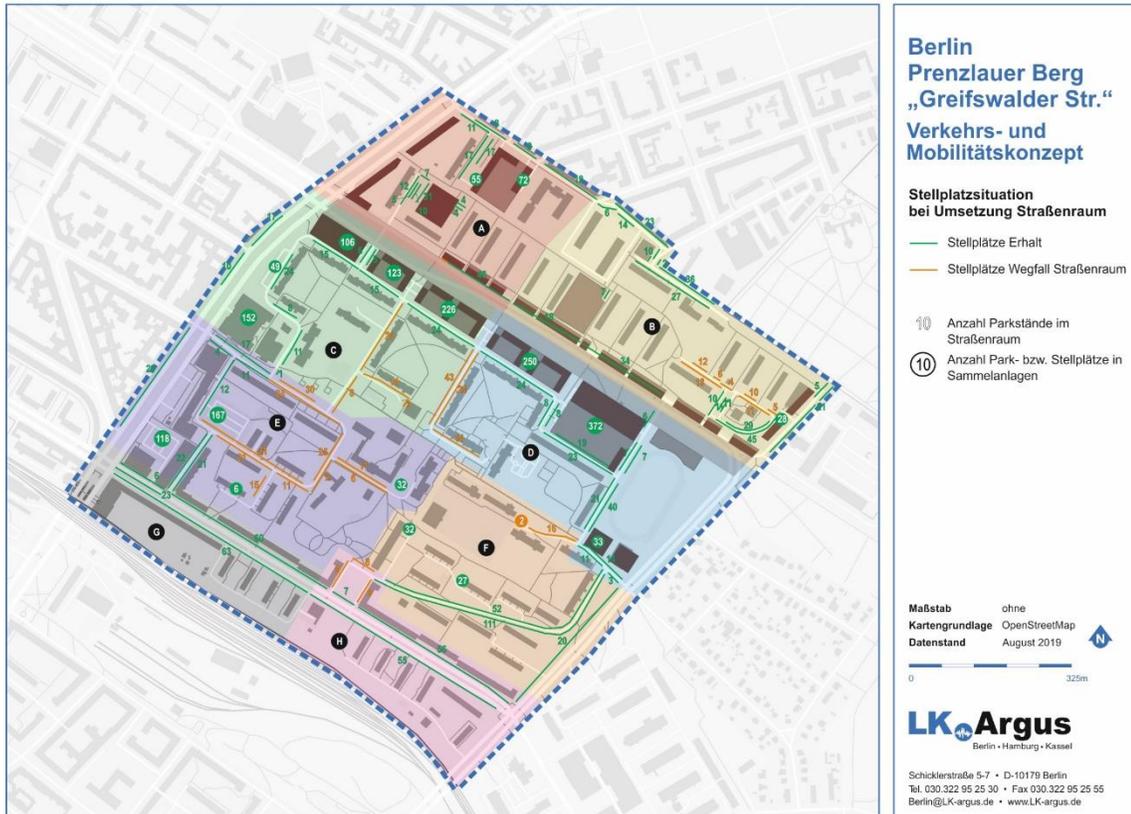


Gebiet	Bestand Anzahl Stellplätze			Nutzerbeschränkung	Kostenpflichtig	Summe
	ohne Einschränkung	temp. Haltverbot	Parkscheibe			
A	161	0	0	164	0	325
B	359	3	0	35	0	397
C	320	0	10	428	82	840
D	923	0	0	4	0	927
E	566	0	0	39	0	605
F	201	0	0	59	0	260
G	151	0	0	1	0	152
H	144	0	0	0	0	144
	2.825	3	10	730	82	3.650

Maßnahmenfeld Ruhender Verkehr



Kfz-Verkehr – Organisation des zukünftigen Stellplatzbedarfs



Wegfall Anzahl Stellplätze durch straßenräumliches Konzept

Gebiet	ohne Einschränkung	temp. Haltverbot	Parkscheibe	Nutzerbeschränkung	Kostenpflichtig	Summe
A	0	0	0	0	0	0
B	-61	0	0	0	0	-61
C	-47	0	0	-1	0	-48
D	-78	0	0	-3	0	-81
E	-162	0	0	-4	0	-166
F	-18	0	0	0	0	-18
G	0	0	0	0	0	0
H	-26	0	0	0	0	-26
	-392	0	0	-8	0	-400

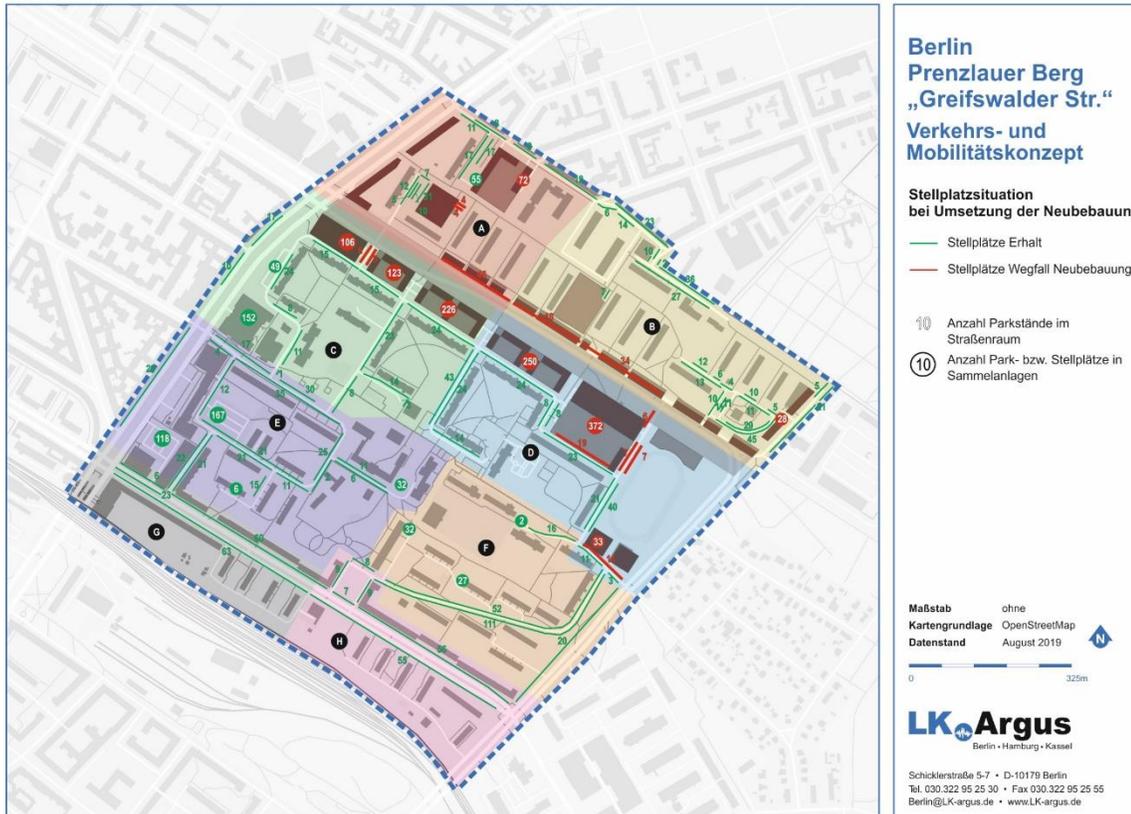
Bilanz nach Reduzierung Stellplätze durch straßenräumliches Konzept

Gebiet	ohne Einschränkung	temp. Haltverbot	Parkscheibe	Nutzerbeschränkung	Kostenpflichtig	Summe
A	161	0	0	164	0	325
B	298	3	0	35	0	336
C	273	0	10	427	82	792
D	845	0	0	1	0	846
E	404	0	0	35	0	439
F	183	0	0	59	0	242
G	151	0	0	1	0	152
H	118	0	0	0	0	118
	2.433	3	10	722	82	3.250

Maßnahmenfeld Ruhender Verkehr



Kfz-Verkehr – Organisation des zukünftigen Stellplatzbedarfs



Wegfall Anzahl Stellplätze durch Neubaukonzept

Gebiet	ohne Einschränkung	temp. Haltverbot	Parkscheibe	Nutzerbeschränkung	Kostenpflichtig	Summe
A	-115	0	0	-11	0	-126
B	-52	0	0	-28	0	-80
C	-117	0	0	-349	0	-466
D	-708	0	0	0	0	-708
E	0	0	0	0	0	0
F	0	0	0	0	0	0
G	0	0	0	0	0	0
H	0	0	0	0	0	0
	-992	0	0	-388	0	-1.380

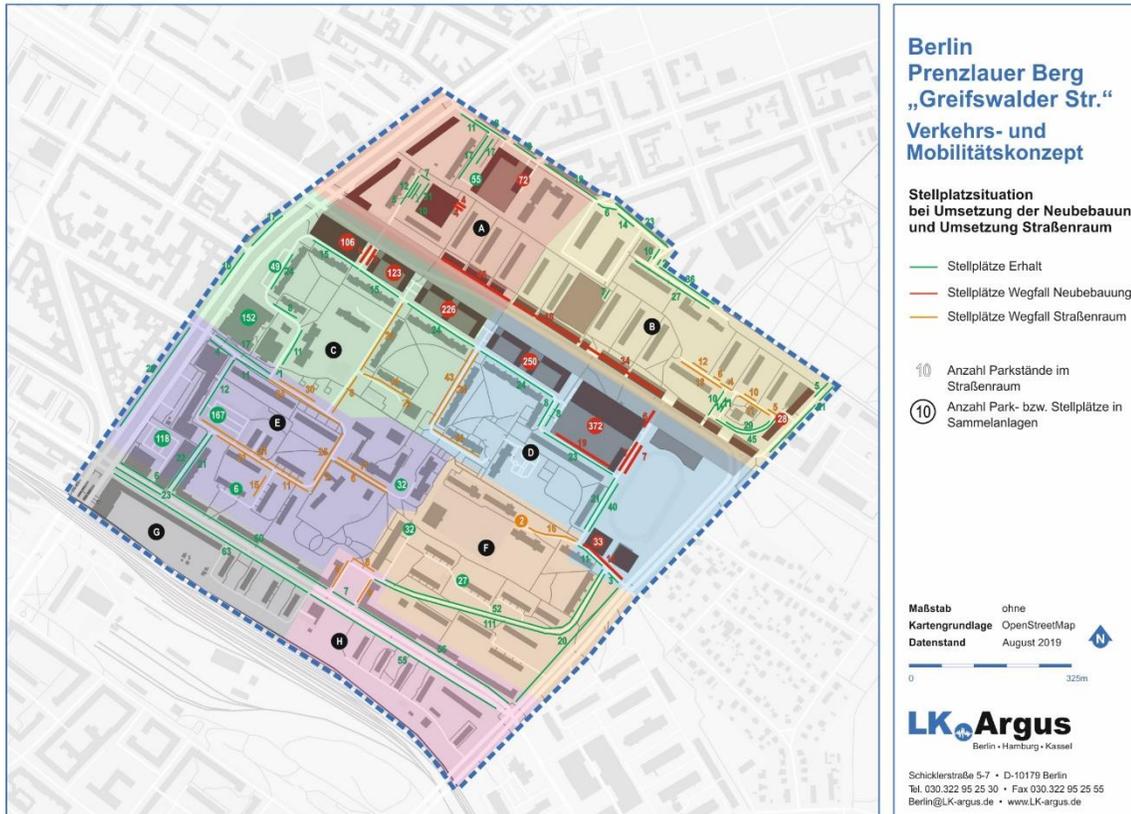
Bilanz nach Reduzierung Stellplätze durch Neubaukonzept

Gebiet	ohne Einschränkung	temp. Haltverbot	Parkscheibe	Nutzerbeschränkung	Kostenpflichtig	Summe
A	46	0	0	153	0	199
B	307	3	0	7	0	317
C	203	0	10	79	82	374
D	215	0	0	4	0	219
E	566	0	0	39	0	605
F	201	0	0	59	0	260
G	151	0	0	1	0	152
H	144	0	0	0	0	144
	1.833	3	10	342	82	2.270

Maßnahmenfeld Ruhender Verkehr



Kfz-Verkehr – Organisation des zukünftigen Stellplatzbedarfs



Wegfall Anzahl Stellplätze Gesamt						
Gebiet	ohne Einschränkung	temp. Haltverbot	Parkscheibe	Nutzerbeschränkung	Kostenpflichtig	Summe
A	-115	0	0	-11	0	-126
B	-113	0	0	-28	0	-141
C	-164	0	0	-350	0	-514
D	-786	0	0	-3	0	-789
E	-162	0	0	-4	0	-166
F	-18	0	0	0	0	-18
G	0	0	0	0	0	0
H	-26	0	0	0	0	-26
	-1.384	0	0	-396	0	-1.780

Bilanz nach Reduzierung Stellplätze Gesamt						
Gebiet	ohne Einschränkung	temp. Haltverbot	Parkscheibe	Nutzerbeschränkung	Kostenpflichtig	Summe
A	46	0	0	153	0	199
B	246	3	0	7	0	256
C	156	0	10	78	82	326
D	137	0	0	1	0	138
E	404	0	0	35	0	439
F	183	0	0	59	0	242
G	151	0	0	1	0	152
H	118	0	0	0	0	118
	1.441	3	10	334	82	1.870

Maßnahmenfeld Ruhender Verkehr



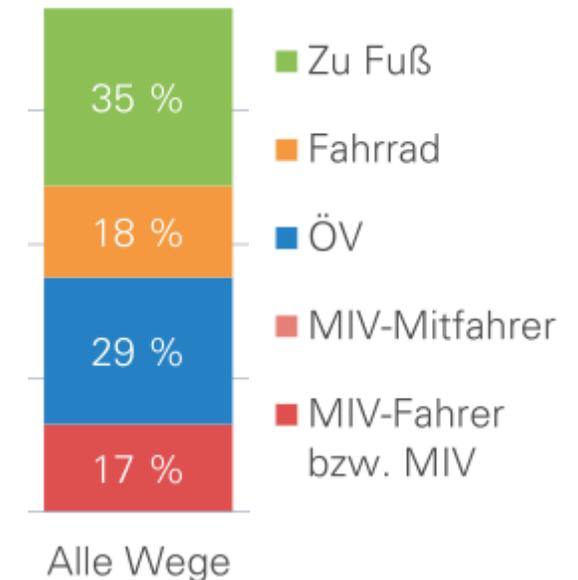
Daten zum Kfz-Verkehr ...

... in der Berliner Innenstadt

- werden 17 % aller Wege werden per Kfz zurückgelegt (Modal Split der inneren Stadt, SrV 2013)
- und es gibt 326 Pkw / 1.000 EW (Meldestatistik)

... im Plangebiet

- 2.700 gemeldete Fahrzeuge = 271 Kfz / 1.000 EW
- 3.650 Stellplätze / Parkstände = 366 Stellpl. / 1.000 EW
- 2.950 Auslastung 3 Uhr (2015 / 2016) = 296 Stellpl. / 1.000 EW

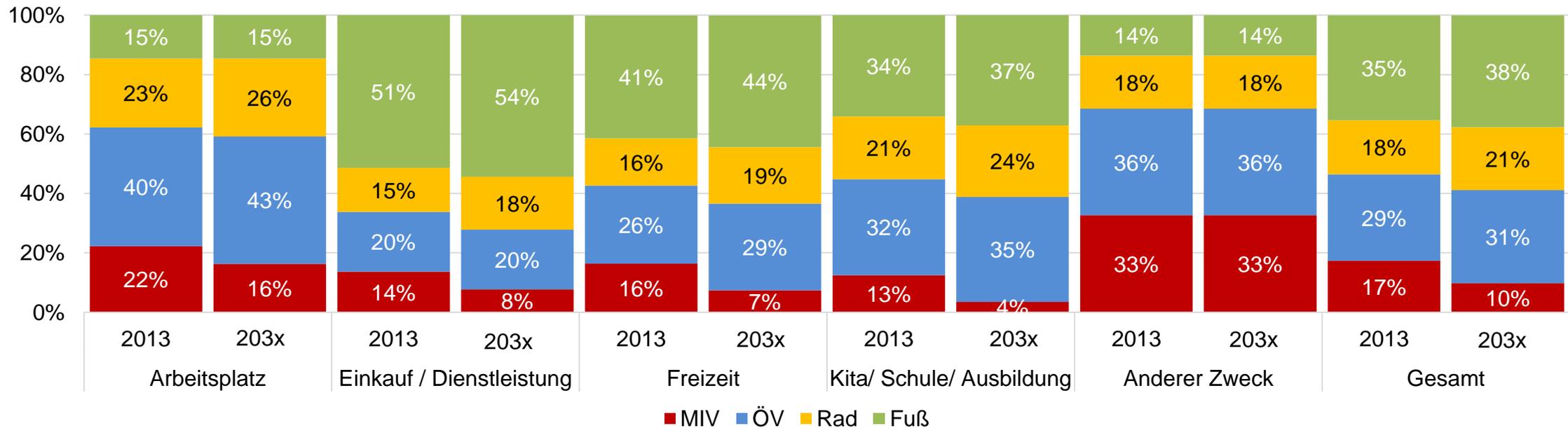


Maßnahmenfeld Ruhender Verkehr



Herleitung des zukünftigen Kfz-Stellplatzbedarfs für das Jahr 203x auf Basis einer Erweiterung des Mobilitätsangebotes für die Quartiere

Anpassung Stellplatzbedarf an den Modal Split – Eigener Ansatz

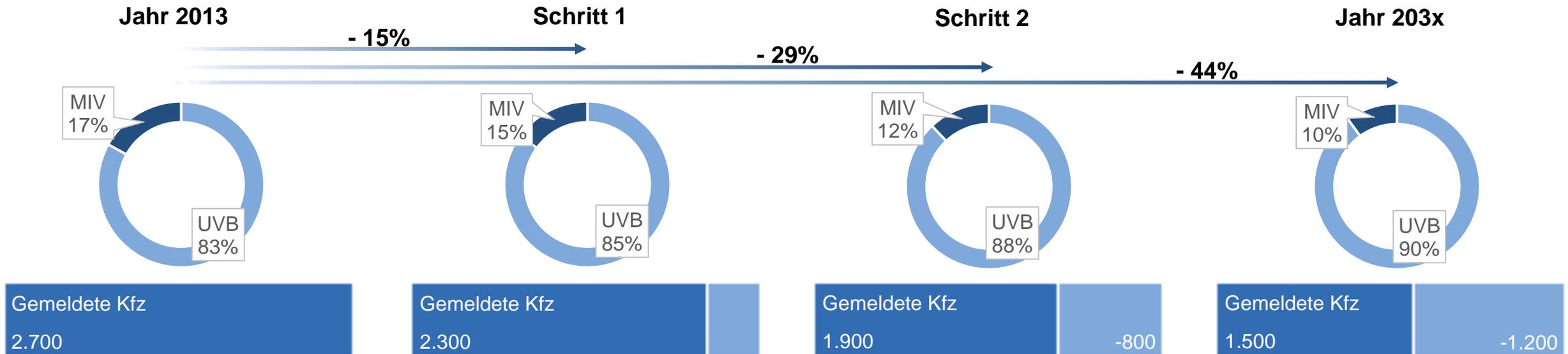


Maßnahmenfeld Ruhender Verkehr



Herleitung des zukünftigen Kfz-Stellplatzbedarfs für das Jahr 203x auf Basis einer Erweiterung des Mobilitätsangebotes für die Quartiere

Anpassung Stellplatzbedarf an den Modal Split – Eigener Ansatz

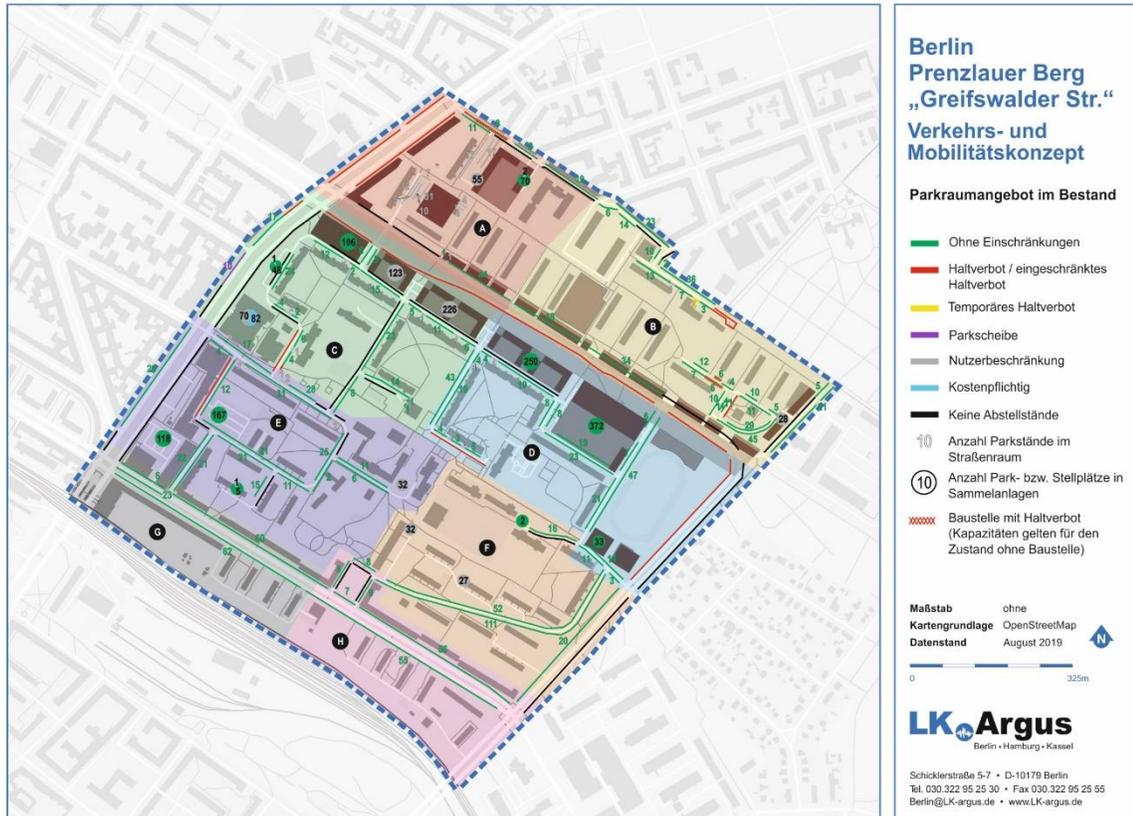


MIV: Motorisierter Individualverkehr | UVB: Umweltverbund aus ÖV, Rad- und Fußverkehr

Maßnahmenfeld Ruhender Verkehr



Kfz-Verkehr – Organisation des zukünftigen Stellplatzbedarfs



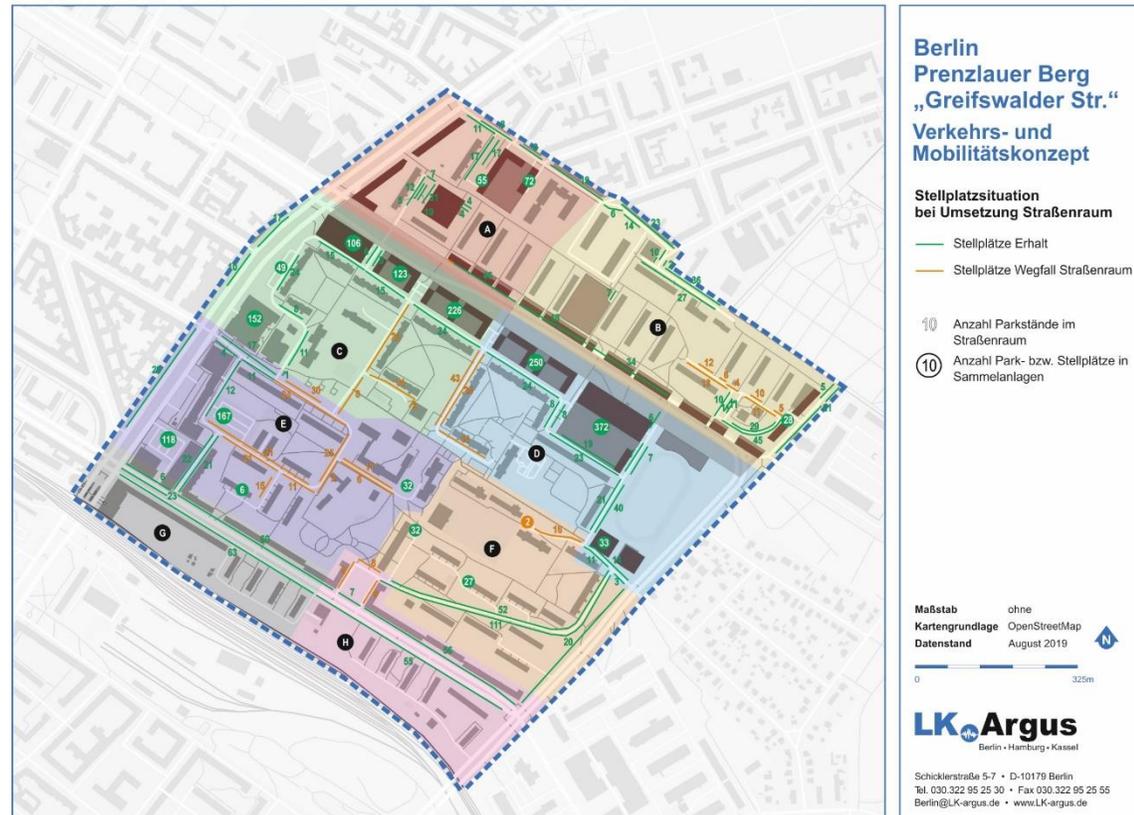
Bestand Anzahl Stellplätze						
Gebiet	ohne Einschränkung	temp. Haltverbot	Parkscheibe	Nutzerbeschränkung	Kostenpflichtig	Summe
A	161	0	0	164	0	325
B	359	3	0	35	0	397
C	320	0	10	428	82	840
D	923	0	0	4	0	927
E	566	0	0	39	0	605
F	201	0	0	59	0	260
G	151	0	0	1	0	152
H	144	0	0	0	0	144
	2.825	3	10	730	82	3.650

Auslastung Anzahl Stellplätze = rund 80 % (Erhebung 2015 / 2016)						
Gebiet	ohne Einschränkung	temp. Haltverbot	Parkscheibe	Nutzerbeschränkung	Kostenpflichtig	Summe
A	129	0	0	132	0	261
B	288	3	0	28	0	319
C	256	0	8	343	66	673
D	739	0	0	4	0	743
E	453	0	0	32	0	485
F	161	0	0	48	0	209
G	121	0	0	1	0	122
H	116	0	0	0	0	116
	2.263	3	8	588	66	2.928

Maßnahmenfeld Ruhender Verkehr



Kfz-Verkehr – Organisation des zukünftigen Stellplatzbedarfs (mittelfristige Betrachtung)



Bilanz nach Reduzierung Stellplätze durch straßenräumliches Konzept

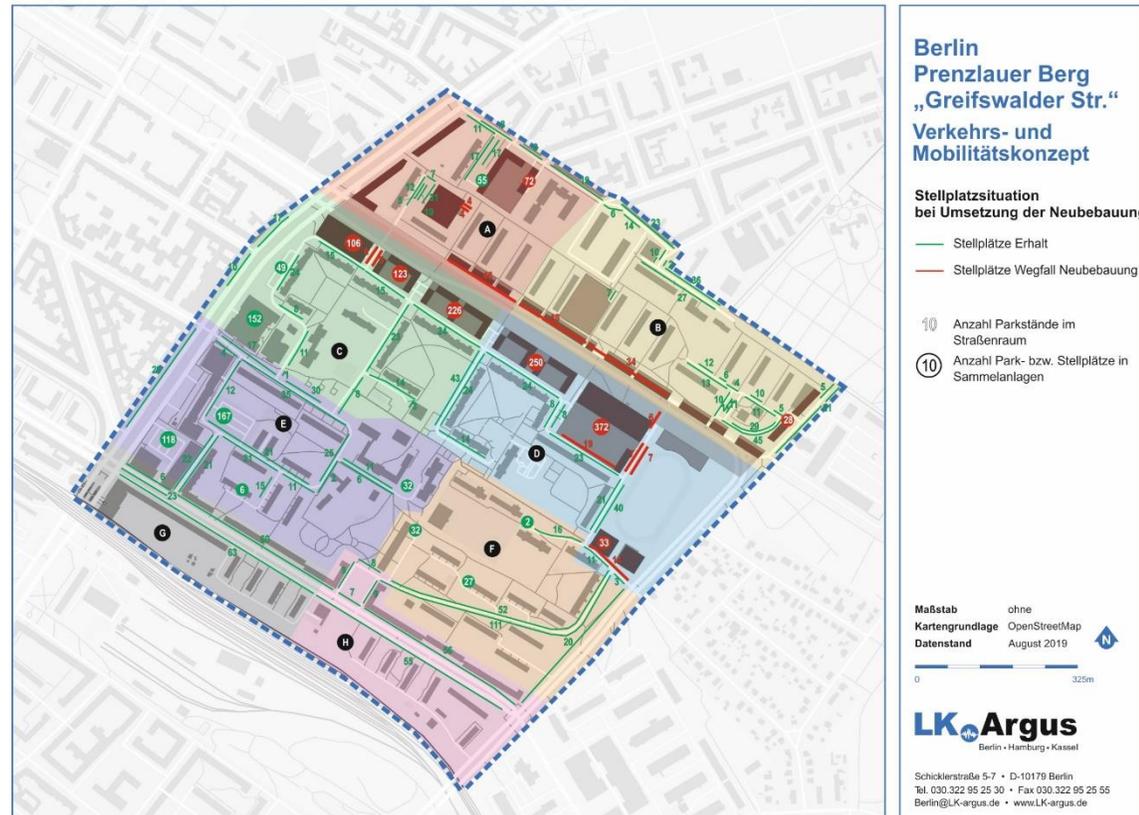
Gebiet	ohne Einschränkung	temp. Haltverbot	Parkscheibe	Nutzerbeschränkung	Kostenpflichtig	Summe
A	161	0	0	164	0	325
B	298	3	0	35	0	336
C	273	0	10	427	82	792
D	845	0	0	1	0	846
E	404	0	0	35	0	439
F	183	0	0	59	0	242
G	151	0	0	1	0	152
H	118	0	0	0	0	118
	2.433	3	10	722	82	3.250

Bilanzierung Bestand (Berücksichtigung Auslastung 80 %) bei SRG-Maßnahmen

Gebiet	ohne Einschränkung	temp. Haltverbot	Parkscheibe	Nutzerbeschränkung	Kostenpflichtig	Summe
A	32	0	0	32	0	64
B	10	0	0	7	0	17
C	17	0	2	84	16	119
D	106	0	0	-3	0	103
E	-49	0	0	3	0	-46
F	22	0	0	11	0	33
G	30	0	0	0	0	30
H	2	0	0	0	0	2
	170	0	2	134	16	322

Maßnahmenfeld Ruhender Verkehr

Kfz-Verkehr – Organisation des zukünftigen Stellplatzbedarfs (langfristige Betrachtung)



Bilanz nach Reduzierung Stellplätze durch Neubaukonzept

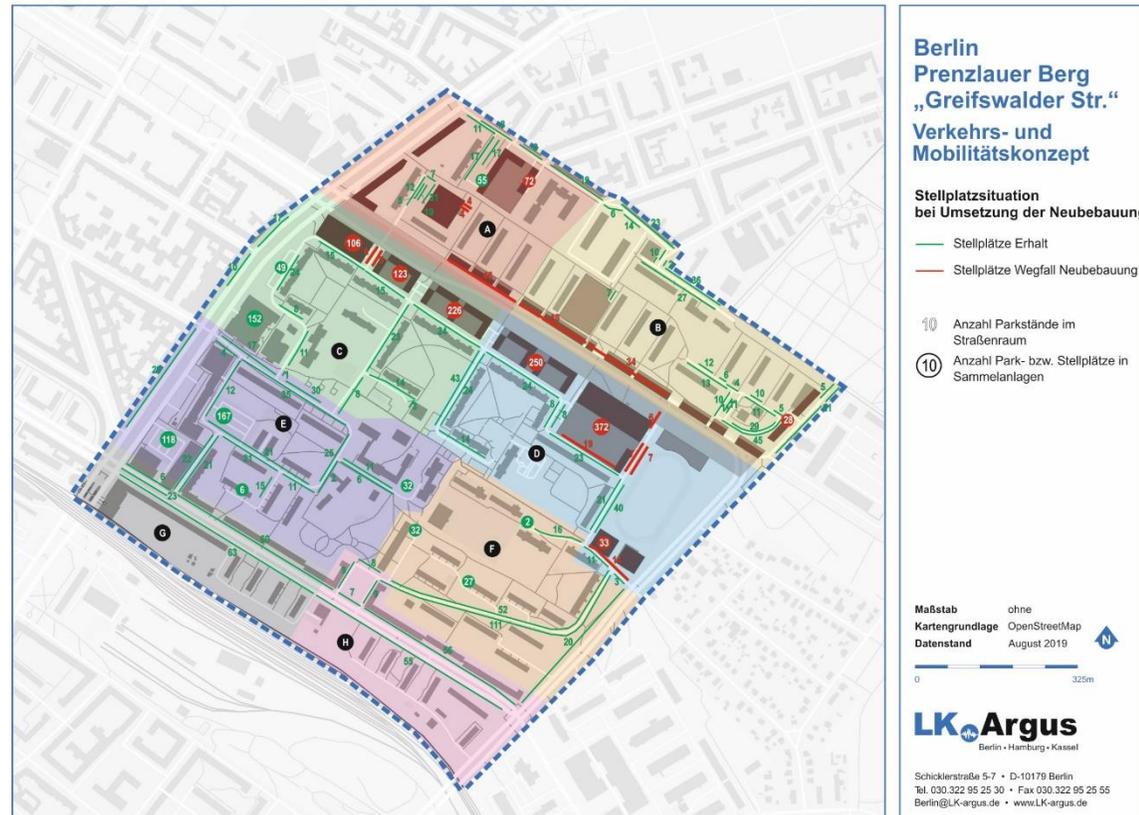
Gebiet	ohne Einschränkung	temp. Haltverbot	Parkscheibe	Nutzerbeschränkung	Kostenpflichtig	Summe
A	46	0	0	153	0	199
B	307	3	0	7	0	317
C	203	0	10	79	82	374
D	215	0	0	4	0	219
E	566	0	0	39	0	605
F	201	0	0	59	0	260
G	151	0	0	1	0	152
H	144	0	0	0	0	144
	1.833	3	10	342	82	2.270

Bilanzierung 203x (Berücksichtigung Auslastung 80 %) bei Neubau

Gebiet	ohne Einschränkung	temp. Haltverbot	Parkscheibe	Nutzerbeschränkung	Kostenpflichtig	Summe
A	-27	0	0	79	0	52
B	145	1	0	-9	0	137
C	59	0	5	-114	45	-5
D	-199	0	0	1	0	-198
E	312	0	0	21	0	333
F	110	0	0	32	0	142
G	83	0	0	0	0	83
H	79	0	0	0	0	79
	562	1	5	10	45	623

Maßnahmenfeld Ruhender Verkehr

Kfz-Verkehr – Organisation des zukünftigen Stellplatzbedarfs (langfristige Betrachtung)



Bilanz nach Reduzierung Stellplätze durch Neubaukonzept

Gebiet	ohne Einschränkung	temp. Haltverbot	Parkscheibe	Nutzerbeschränkung	Kostenpflichtig	Summe
A	46	0	0	153	0	199
B	307	3	0	7	0	317
C	203	0	10	79	82	374
D	215	0	0	4	0	219
E	566	0	0	39	0	605
F	201	0	0	59	0	260
G	151	0	0	1	0	152
H	144	0	0	0	0	144
	1.833	3	10	342	82	2.270

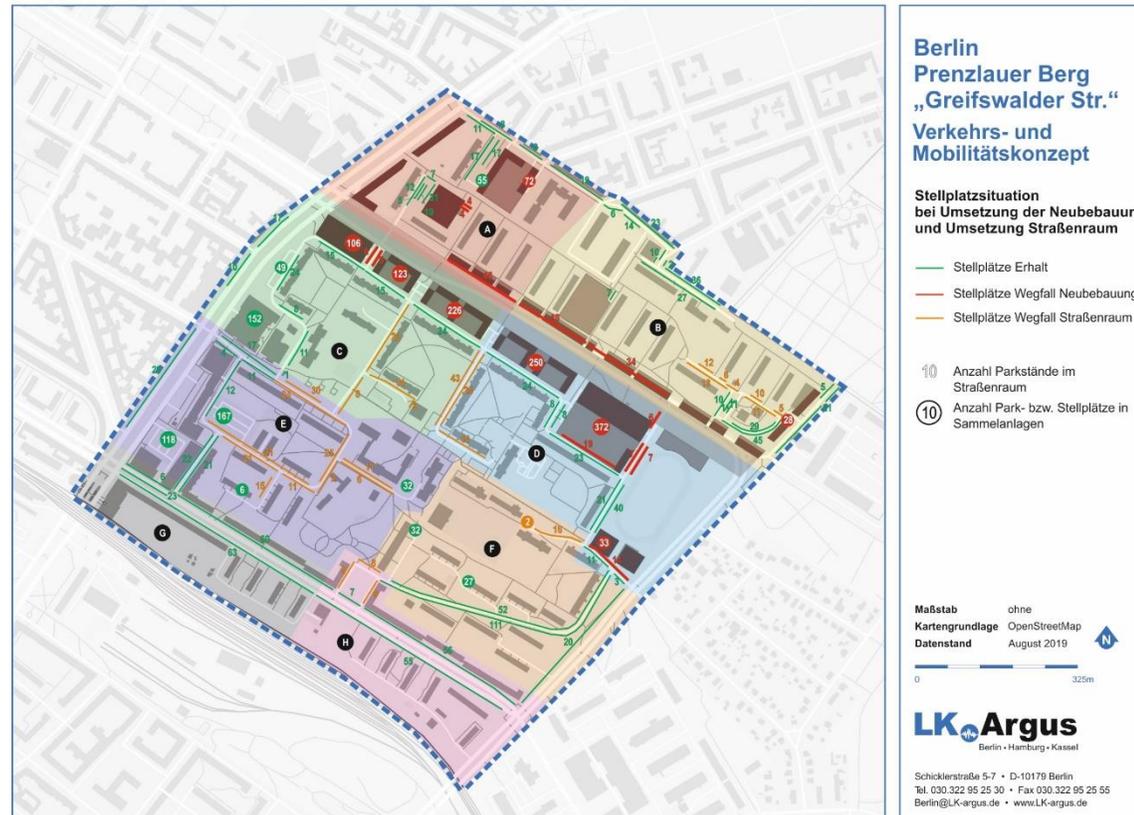
Bilanzierung 203x (Berücksichtigung Auslastung 80 %) bei Neubau

Gebiet	ohne Einschränkung	temp. Haltverbot	Parkscheibe	Nutzerbeschränkung	Kostenpflichtig	Summe
A, C, E	344	0	5	-14	45	380
A, C	32	0	5	-35	45	47
C, E	371	0	5	-93	45	328
B, D, F	56	1	0	24	0	81
G	83	0	0	0	0	83
H	79	0	0	0	0	79
	562	1	5	10	45	623

Maßnahmenfeld Ruhender Verkehr



Kfz-Verkehr – Organisation des zukünftigen Stellplatzbedarfs (langfristige Betrachtung)



Bilanz nach Reduzierung Stellplätze Gesamt

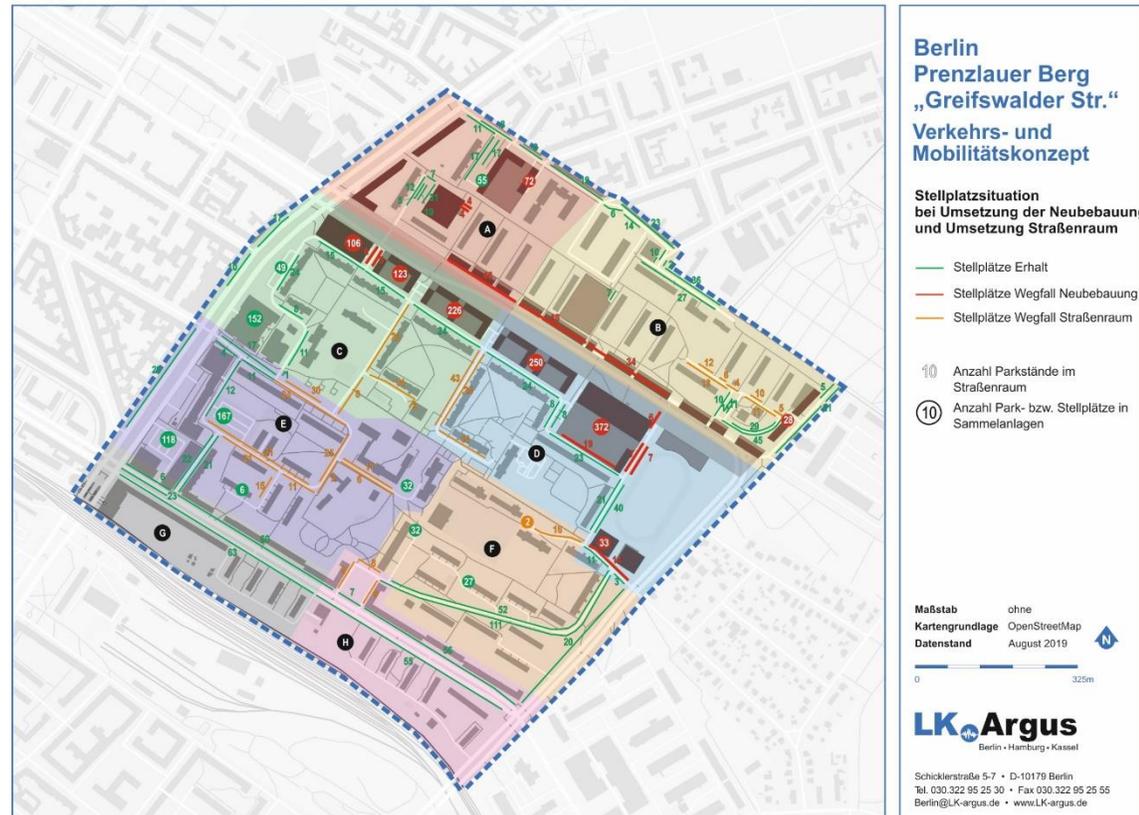
Gebiet	ohne Einschränkung	temp. Haltverbot	Parkscheibe	Nutzerbeschränkung	Kostenpflichtig	Summe
A	46	0	0	153	0	199
B	246	3	0	7	0	256
C	156	0	10	78	82	326
D	137	0	0	1	0	138
E	404	0	0	35	0	439
F	183	0	0	59	0	242
G	151	0	0	1	0	152
H	118	0	0	0	0	118
	1.441	3	10	334	82	1.870

Bilanzierung 203x (Berücksichtigung Auslastung 80 %) bei Neubau und SRG-Maßnahmen

Gebiet	ohne Einschränkung	temp. Haltverbot	Parkscheibe	Nutzerbeschränkung	Kostenpflichtig	Summe
A	-27	0	0	79	0	52
B	84	1	0	-9	0	76
C	12	0	5	-115	45	-53
D	-277	0	0	-2	0	-279
E	150	0	0	17	0	167
F	92	0	0	32	0	124
G	83	0	0	0	0	83
H	53	0	0	0	0	53
	170	1	5	2	45	223

Maßnahmenfeld Ruhender Verkehr

Kfz-Verkehr – Organisation des zukünftigen Stellplatzbedarfs (langfristige Betrachtung)



Bilanz nach Reduzierung Stellplätze Gesamt

Gebiet	ohne Einschränkung	temp. Haltverbot	Parkscheibe	Nutzerbeschränkung	Kostenpflichtig	Summe
A	46	0	0	153	0	199
B	246	3	0	7	0	256
C	156	0	10	78	82	326
D	137	0	0	1	0	138
E	404	0	0	35	0	439
F	183	0	0	59	0	242
G	151	0	0	1	0	152
H	118	0	0	0	0	118
	1.441	3	10	334	82	1.870

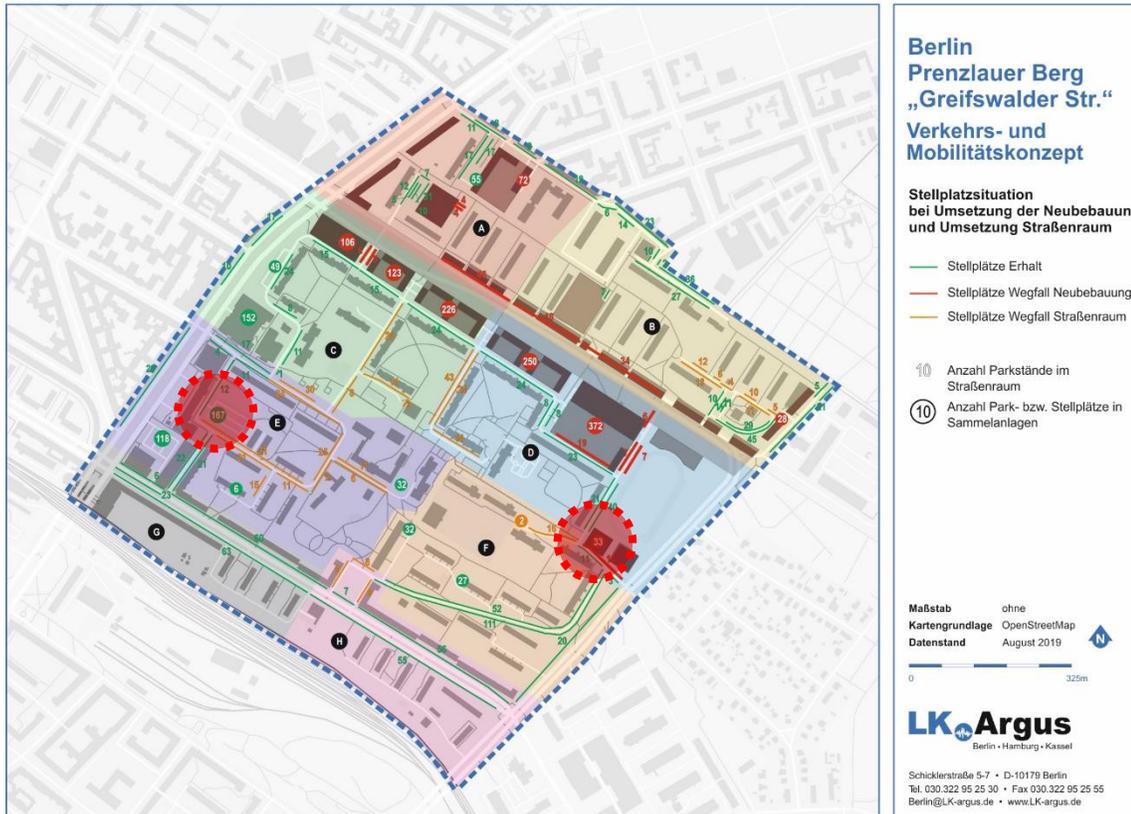
Bilanzierung 203x (Berücksichtigung Auslastung 80 %) bei Neubau und SRG-Maßnahmen

Gebiet	ohne Einschränkung	temp. Haltverbot	Parkscheibe	Nutzerbeschränkung	Kostenpflichtig	Summe
A, C, E	135	0	5	-19	45	166
A, C	-15	0	5	-36	45	-1
C, E	162	0	5	-98	45	114
B, D, F	-101	1	0	21	0	-79
G	83	0	0	0	0	83
H	53	0	0	0	0	53
	170	1	5	2	45	223

Maßnahmenfeld Ruhender Verkehr



Kfz-Verkehr – Organisation des zukünftigen Stellplatzbedarfs (langfristige Betrachtung)



Bilanz nach Reduzierung Stellplätze Gesamt

Gebiet	ohne Einschränkung	temp. Haltverbot	Parkscheibe	Nutzerbeschränkung	Kostenpflichtig	Summe
A	46	0	0	153	0	199
B	246	3	0	7	0	256
C	156	0	10	78	82	326
D	137	0	0	1	0	138
E	404	0	0	35	0	439
F	183	0	0	59	0	242
G	151	0	0	1	0	152
H	118	0	0	0	0	118
	1.441	3	10	334	82	1.870

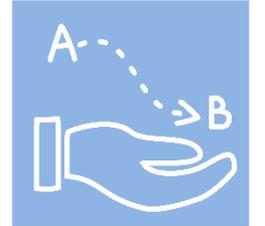
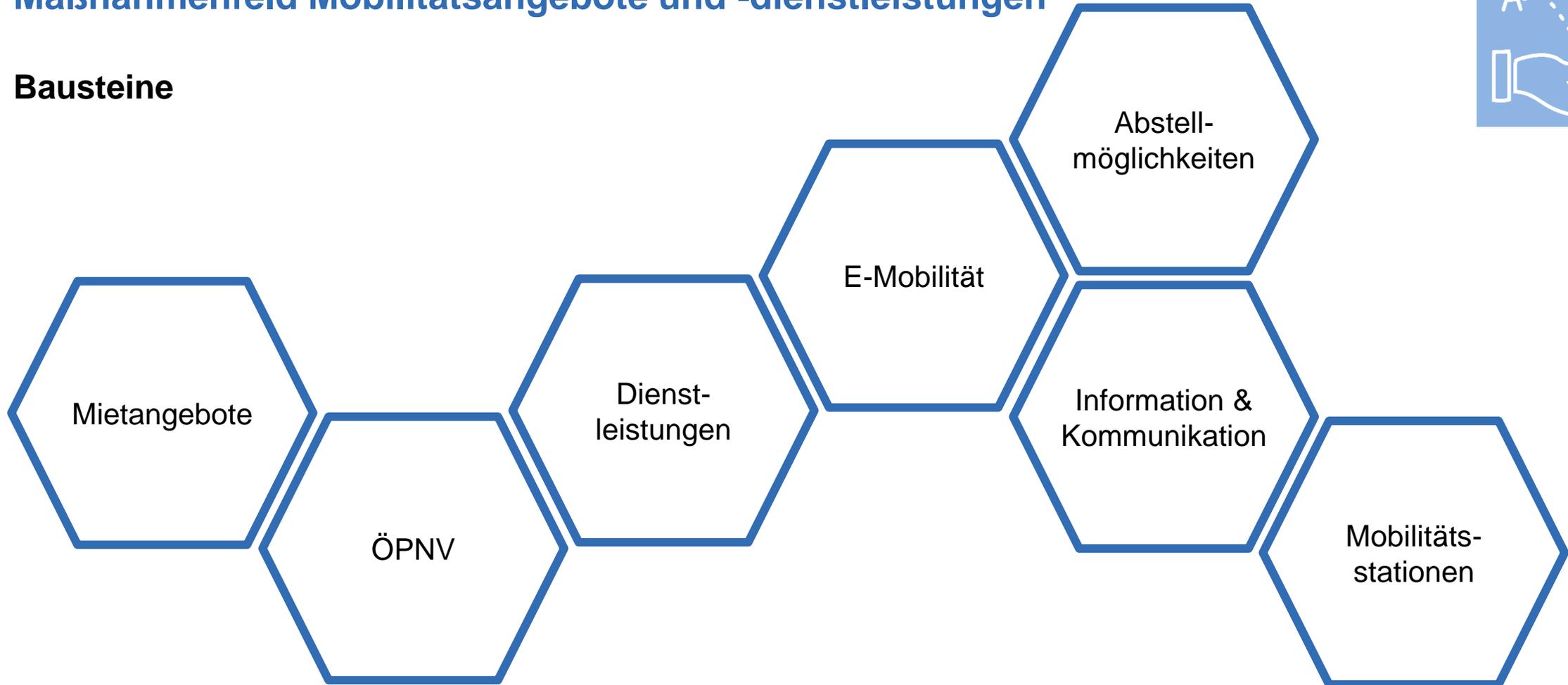
Bilanzierung 203x (Berücksichtigung Auslastung 80 %) bei Neubau und SRG-Maßnahmen

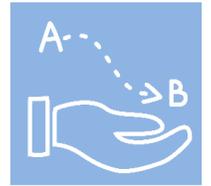
Gebiet	ohne Einschränkung	temp. Haltverbot	Parkscheibe	Nutzerbeschränkung	Kostenpflichtig	Summe
A, C, E	135	0	5	-19	45	166
A, C	-15	0	5	-36	45	-1
C, E	162	0	5	-98	45	114
B, D, F	-101	1	0	21	0	-79
G	83	0	0	0	0	83
H	53	0	0	0	0	53
	170	1	5	2	45	223

→ Quartiersgarage(n) als Ersatzmaßnahmen

Maßnahmenfeld Mobilitätsangebote und -dienstleistungen

Bausteine





Maßnahmenfeld Mobilitätsangebote und -dienstleistungen

Mobilitätsstation



Mobilitäts-Info
Beratung, Lageplan etc.



ÖPNV Ticketshop
Info und Fahrkartenverkauf



Stellplätze
Carsharing



Transportmittelverleih
Leihstation



Paket Shop
DHL, Hermes etc.



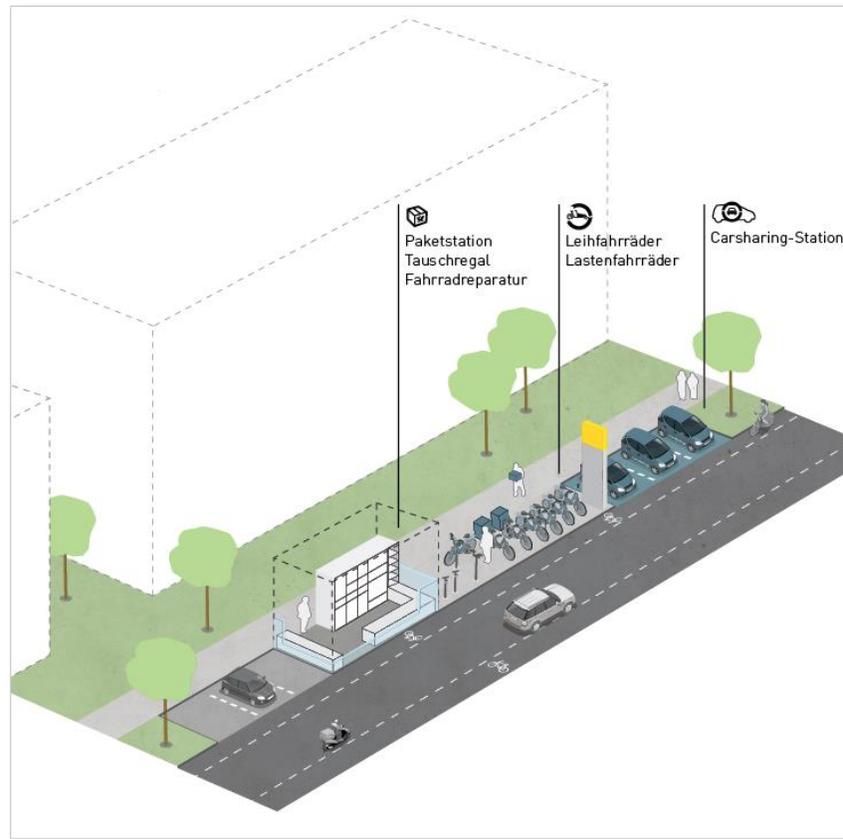
„Zwischenlager“
Aufbewahrung für Schlüssel,
Biokisten etc.



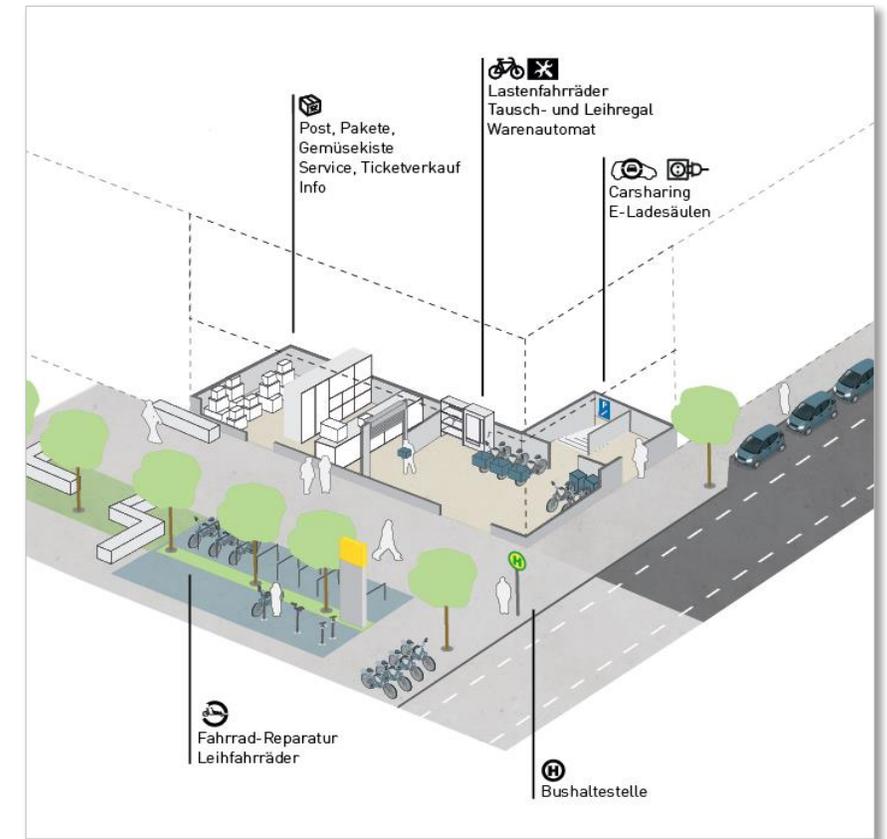
Basic Service
Werkzeugverleih,
Luftpumpe



Service +
Fahrradsprechstunde
Luftpumpe

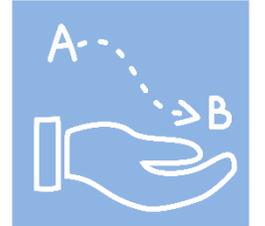


© ARGUS Stadt und Verkehr



Maßnahmenfeld Mobilitätsangebote und -dienstleistungen

Mobilitätsstation – Köln, Stellwerk 60



Zusammenfassung

Kurz- bis Mittelfristige Maßnahmen

- Qualifizieren der bedeutenden Fuß- und Radwegachsen
- Ertüchtigen und ergänzen der Fuß- und Radinfrastruktur mit dem Fokus auf Querungsstellen, Zugängen zum ÖPNV und den Hauptachsen
- Umsetzen der Planungsideen für die innergebietlichen Straßen (verkehrsberuhigte Bereiche)
- Schaffen ergänzender Mobilitätsangebote und -Dienstleistungen
- Einführen einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung

Zusammenfassung

Langfristige Maßnahmen

- Umsetzen der gesamten Fuß- und Radwegkonzeption, flächendeckend Geh- und Radverkehrsanlagen in guter Qualität, Freihalten der Knoten vom ruhenden Verkehr, Anlage von Querungshilfen
- Herstellen der östlichen Anbindung für den Fuß- und Radverkehr an den S-Bahnhof Greifswalder Straße
- Straßenbau Michelangelostraße und schrittweiser Neubau entlang der Michelangelostraße mit Kompensation des Stellplatzbedarfes in Abhängigkeit des jeweils vorherrschenden Stellplatzbedarfes
 - Monitoring (Entwicklung Mobilitätsverhalten, Mobilitätsbedarfe, Stellplatzsituation)
 - ggf. herstellen von Quartiergaragen im Quartier (Pieskower Weg / Thomas-Mann-Straße und Hans-Eisler-Straße / Kniprodestraße)

Ausblick auf die weiteren Bearbeitungsschritte / offenen Punkte

- Verorten der Standorte ausgewählter Mobilitätsangebote und -dienstleistungen
- Aufkommensermittlung und finale Wirkungsabschätzung
- Leistungsfähigkeitsbetrachtung Michelangelostraße / Kniprodestraße
- Erarbeiten der Maßnahmensteckbriefe für die Förderprojekte
- Beteiligung und Information von Politik und Öffentlichkeit