

Handlungsfeld	M-Nr.	Stufe	Teilgebiet	Verortung	Maßnahmentitel	Beschreibung	Zweck und Auswirkungen	Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen	straßenverkehrsrechtlich abzuwägen	Abwägung	Verträglichkeit
Aufenthalt, Freiräume und Grün	A01	1	A	Bahide-Arslan-Platz	Umgestaltung des Platzes	Umgestaltung des Platzes nach bestehenden Planungen der LHK: Beibehaltung des Modalfilters, Bau von Fahrradbügeln	Umgestaltung des Platzes	LHK	Superblock Gaarden Zentrum			
Aufenthalt, Freiräume und Grün	A02	1	A	Quartier zwischen Werftstraße, Karlstal-Helmholtzstraße und Ostring	Superblock Gaarden Zentrum	Aufwertung des Quartiers durch Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Bestehend aus vielen Einzelmaßnahmen (siehe Konzeptskizze)	Superblock Gaarden Zentrum	LHK		siehe Einzelmaßnahmen		
Aufenthalt, Freiräume und Grün	A06	2	A	Alfons-Jonas-Platz	Umgestaltung des Platzes	Interimslösung bis zum Umbau im Zuge der Stadtbahntrassierung (siehe Prinzipskizze) inkl: Einrichtungsverkehr je Fahrgasse, Aufenthaltsbereiche und Flächen für Außengastronomie im Seitenraum, Parken nur noch auf dem mittleren Parkstreifen zulassen (Ausnahmen Behindertenstellplätze), Bordabsenkungen, Poller entfernen	Der Einrichtungsverkehr wurde bereits umgesetzt. Das Maßnahmenbündel ist als Zwischenschritt bis zur Umplanung für die Stadtbahn zu verstehen und ist gut geeignet, um die Verkehrsteilnehmer*innen bereits frühzeitig an die Umgestaltung zu gewöhnen.	LHK	Superblock Gaarden Zentrum	ja	verkehrsrechtlich relevant: Reduzierung von Kurzparkplätzen, Schaffung von Lieferzonen, um die verschiedenen Nutzergruppen ausgewogen zu berücksichtigen	nach konkreter Planung zu prüfen
Aufenthalt, Freiräume und Grün	A07	2	A	Vinetaplatz	Umgestaltung des Platzes	Interimslösung bis zum Umbau im Zuge der Stadtbahntrassierung (siehe Prinzipskizze) inkl: Parklets, Hochbeete, Spielelemente für Kinder, Mobilitätsstation, Reduzierung der Kurzzeitparkplätze, Ausweisung von Lieferzonen, bessere Beleuchtung	Das Maßnahmenbündel ist als Zwischenschritt bis zur Umplanung für die Stadtbahn zu verstehen und ist gut geeignet, um die Verkehrsteilnehmer*innen bereits frühzeitig an die Umgestaltung zu gewöhnen.	LHK	Superblock Gaarden Zentrum	ja	verkehrsrechtlich relevant: Reduzierung von Kurzparkplätzen, Schaffung von Lieferzonen, um die verschiedenen Nutzergruppen ausgewogen zu berücksichtigen	nach konkreter Planung zu prüfen
Aufenthalt, Freiräume und Grün	A12	3	A	Alfons-Jonas-Platz	Umgestaltung des Platzes	Umgestaltung des Platzes im Rahmen der Stadtbahntrassierung	Erhöhung der Aufenthaltsqualität	LHK	Superblock Gaarden Zentrum			
Aufenthalt, Freiräume und Grün	A13	3	A	Vinetaplatz	Umgestaltung des Platzes	Umgestaltung des Platzes im Rahmen der Stadtbahntrassierung	Erhöhung der Aufenthaltsqualität	LHK	Superblock Gaarden Zentrum			
Aufenthalt, Freiräume und Grün	A15	2	A	Medusastraße zwischen Kaiserstraße und Illisstraße	Aufenthaltsbereich	Durchfahrt nur für Anlieger frei, ggf. Modal Filter, weniger Parken	Für Verkehrsberuhigten Bereich sind niveaugleicher Umbau und verkehrsberuhigende Elemente erforderlich. Parken verlagern. Möglichkeit zum Aufenthalt wäre gegeben.	LHK		ja	Aufgrund des Umstellungsaufwands, der nur schwer sicherzustellenden Benutzung nur durch Anlieger und der fehlenden Wendemöglichkeit ist die Abwägung trotz eines hohen Nutzungs als Aufenthaltsort nicht eindeutig.	nach konkreter Planung zu prüfen
Aufenthalt, Freiräume und Grün	A08	2	Allgemein	Gaarden	Patenschaftsprogramm Hochbeete	Einrichtung eines Patenschaftsprogramms zur Umsetzung, Betreuung und Pflege von Hochbeeten in Gaarden.	Ermöglichung von mehr Stadtrün für ein besseres Mikroklima und Aufenthaltsqualität	LHK				
Aufenthalt, Freiräume und Grün	A09	2	Allgemein	Gaarden	Straßenbäume	Erhöhung des Anteils der Straßenzüge mit Straßenbäumen. Insbesondere im Rahmen der Umsetzung anderer Maßnahmen wie Fahrradstraßen, Fahrbahnelagerneuerung und Umstrukturierung von Parkraum.	Ermöglichung von mehr Stadtrün für ein besseres Mikroklima und Aufenthaltsqualität	LHK				
Aufenthalt, Freiräume und Grün	A03	1	B	Quartier zwischen Preetzer Straße, Werftstraße, Karlstal-Helmholtzstraße und Ostring	Superblock Elki-Kiez	Aufwertung des Quartiers durch Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Bestehend aus vielen Einzelmaßnahmen (siehe Konzeptskizze)	Superblock Elki-Kiez	LHK		siehe Einzelmaßnahmen		
Aufenthalt, Freiräume und Grün	A10	2	B	Henry-Vahl-Platz	Aufwertung	Interims-Umgestaltung des Henry-Vahl-Platzes nach Installation Diagonalfilter im Rahmen der Umsetzung des Superblocks Elki-Kiez. Mögliche spätere Maßnahmen sind u. a. Aufpflasterungen und die Reduzierung von Verkehrsflächen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität, siehe Maßnahme A14.	Erhöhung der Aufenthaltsqualität	LHK	Superblock Elki-Kiez	ja		nach konkreter Planung zu prüfen
Aufenthalt, Freiräume und Grün	A14	3	B	Henry-Vahl-Platz	Umgestaltung des Platzes	Umgestaltung des Platzes zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität (siehe Prinzipskizze)	Erhöhung der Aufenthaltsqualität	LHK	Superblock Elki-Kiez			
Aufenthalt, Freiräume und Grün	A04	1	C	Ida-Hinz-Park	Angstraum abbauen	Beleuchtung verbessern	Angstraum abbauen	LHK				
Aufenthalt, Freiräume und Grün	A05	1	C	Fußgängerbrücke Parkanlage Brook	Angstraum abbauen	Beleuchtung verbessern. Auch im Sinne der Schulwegsicherheit	Angstraum abbauen	LHK				
Aufenthalt, Freiräume und Grün	A11	2	C	Bielenbergstraße (Höhe Parkanlage Brook)	Umgestaltung des Straßenraumes	Abgepollerten Bereich der Bielenbergstraße verschmälern und Grünflächen im Seitenraum verbreitern	Verminderung der versiegelten Flächen (Mindestbreite von 4,00 m für den Radverkehr und ausreichend breite Gehwegbereiche müssen dabei erhalten bleiben)	LHK				
Fußverkehr	F01	1	A	Elisabethstraße / Augustenstraße	Querungshilfen qualifizieren / schaffen	Querungshilfe qualifizieren (Sichtbarkeit verbessern z.B. durch Aufpflasterung)	Verbesserung der Querbarkeit der Straße für den Fuß- und Radverkehr	LHK				
Fußverkehr	F02	1	A	Karlstal / Elisabethstraße	Querungshilfen qualifizieren / schaffen	LSA-Schaltung für Fuß- und Radverkehr verbessern	Verbesserung der Querbarkeit der Straße für den Fuß- und Radverkehr	LHK		ja		nach konkreter Planung zu prüfen
Fußverkehr	F03	1	A	Helmholtzstraße / Gaußstraße	Querungshilfen qualifizieren / schaffen	Gesicherte Querungshilfe schaffen (FGÜ oder LSA)	Verbesserung der Schulwegsicherheit sowie bessere und sicherere Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr, jedoch Beschränkung des fließenden Verkehrs	LHK		ja	Verkehrssicherheit geht vor Leichtigkeit des fließenden Verkehrs. Die Notwendigkeit einer Querungsstelle wird durch die Verwaltung gesehen. Von einer LSA ist aufgrund der Nähe zur nächsten LSA (Ostring) abzusehen. FGÜ ist möglich. Um ordnungsgemäßen Abstand zur LSA einzuhalten, ist die Prüfung der Rückstaulänge zu ermitteln und abzuwägen.	noch offen
Fußverkehr	F04	1	A	Gaardener Brücke	Angstraum abbauen	Durch bessere Beleuchtung, mehr Sauberkeit und gestalterische Maßnahmen das subjektive Sicherheitsgefühl erhöhen. Mehr Kontrolle bei Kriminalitätsschwerpunkten.	Angstraum abbauen	LHK				
Fußverkehr	F05	2	A	Pastor-Gosch-Weg	Angstraum abbauen	Durch bessere Beleuchtung, mehr Sauberkeit und gestalterische Maßnahmen das subjektive Sicherheitsgefühl erhöhen. Mehr Kontrolle bei Kriminalitätsschwerpunkten.	Verbesserung der Fußwegeverbindungen	LHK				
Fußverkehr	F06	1	A	Durchgang Stoschstraße in Gustav-Schatz-Hof	Angstraum abbauen	Aufnahme von Gesprächen für bessere Beleuchtung, mehr Sauberkeit und gestalterische Maßnahmen das subjektive Sicherheitsgefühl erhöhen. Mehr Kontrolle bei Kriminalitätsschwerpunkten.	Angstraum abbauen	LHK				

Handlungsfeld	M-Nr.	Stufe	Teilgebiet	Verortung	Maßnahmentitel	Beschreibung	Zweck und Auswirkungen	Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen	straßenverkehrsrechtlich abzuwägen	Abwägung	Verträglichkeit
Fußverkehr	F07	1	A	Gaardener Brücke	Sicherstellung der Barrierefreiheit, Aufwertung	Bessere Information über Benutzbarkeit Aufzug Gaardener Brücke. Im Umfeld ausschildern, damit andere Wegeverbindungen genommen werden können.	Angstraum abbauen	LHK				
Fußverkehr	F08	2	A	Ilitsstraße zwischen Medusastraße und Stoschstr.	Verlagerung des Parkens auf die Fahrbahn	Verlagerung des Parkens auf die Fahrbahn (Westseite, von voll auf halbseitig)	Verbesserung der Fußwegeverbindungen	LHK		ja	Wenn eine Ausweichstelle geschaffen wird, ist die Verlagerung des Gehwegparkens auf die Fahrbahn verträglich.	gegeben
Fußverkehr	F11	2	A	Werftstraße / Elisabethstraße	Querungshilfen qualifizieren / schaffen	LSA-Schaltung für Fuß- und Radverkehr verbessern	Verbesserung der Querbarkheit der Straße für den Fuß- und Radverkehr	LHK		ja		nach konkreter Planung zu prüfen
Fußverkehr	F12	2	A	Ostring / Stoschstraße	Querungshilfen qualifizieren / schaffen	Furten und Bordabsenkungen für Fuß- und Radverkehr auf nördlicher Seite des Knotenpunktes ergänzen	Verbesserung der Querbarkheit der Straße für den Fuß- und Radverkehr	LHK		ja	LSA 500 - TK2: nicht möglich, da Pulks stadtein- und auswärts hier im Zeit-Weg-Diagramm so versetzt verlaufen, dass keine Zeit für die Signalisierung einer Furt zu Verfügung steht	nicht gegeben
Fußverkehr	F13	2	A	Ostring / Helmholtzstraße - Röntgenstraße	Querungshilfen qualifizieren / schaffen	LSA-Schaltung für Fuß- und Radverkehr verbessern	Verbesserung der Querbarkheit der Straße für den Fuß- und Radverkehr	LHK		ja		nach konkreter Planung zu prüfen
Fußverkehr	F14	2	A	Werftstraße / Karlstal	Querungshilfen qualifizieren / schaffen	LSA-Schaltung für Fuß- und Radverkehr verbessern	Verbesserung der Querbarkheit der Straße für den Fuß- und Radverkehr	LHK		ja		nach konkreter Planung zu prüfen
Fußverkehr	F15	2	A	Pastor-Gosch-Weg bis Hörnbrücke	Wegeverbindung Gaardener Brücke	Umsetzung der Maßnahmen des Ostuferverskehrskonzeptes zur Qualifizierung der Nahmobilitätsachse Hauptbahnhof - Gaarden Zentrum.	Verbesserung der Fußwegeverbindungen	LHK				
Fußverkehr	F16	2	A	Pastor-Gosch-Weg	Wegeverbindung Gaardener Brücke	Zwischenpodeste einrichten zur Verbesserung der Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	LHK				
Fußverkehr	F17	2	A	Ostring / Pickertstraße	Verbesserung der Verkehrssituation für den Fußverkehr	Die Verkehrsflächen für den Fuß- und Radverkehr werden gemeinsam im schmalen Seitenraum geführt. Im Knotenpunkt sind die Aufstellflächen für den Fußverkehr sehr schmal.	Barrierefreiheit, Förderung Fuß- und Radverkehr, Sicherheit	LHK				
Fußverkehr	F32	3	A	Ostring / Ernestinenstraße	Querungshilfen qualifizieren / schaffen	vorhandene Querungshilfe qualifizieren (Barrierefreiheit)	Barrierefreiheit	LHK				
Fußverkehr	F33	3	A	Helmholtzstraße / Ilitsstraße	Querungshilfen qualifizieren / schaffen	vorhandene Querungshilfe qualifizieren (bauliche Gehwegvorstreckung erweitern oder Mittelinseln bauen)	Verbesserung der Querbarkheit der Straße für den Fuß- und Radverkehr	LHK		ja	Die Verbesserung der Querung ist hier erforderlich. Die Art der Umsetzung (Gehwegvorstreckung, Mittelinsel oder Zebrastreifen) ist noch zu prüfen.	nach konkreter Planung zu prüfen
Fußverkehr	F34	3	A	Medusastraße / Wikingerstraße	Querungshilfen qualifizieren / schaffen	Gehwegvorstreckung für Zufußgehende qualifizieren, in dem Fahrradbügel versetzt werden	Verbesserung der Querbarkheit der Straße für den Fuß- und Radverkehr	LHK				
Fußverkehr	F35	3	A	Karlstal (Höhe ehemaliges Postfuhramt)	Querungshilfen qualifizieren / schaffen	LSA bauen, wenn Querungsbedarf durch das städtebauliche Projekt "Werftterrassen" entsteht	Verbesserung der Querbarkheit der Straße für den Fuß- und Radverkehr	LHK	B-Plan-Verfahren Postfuhrhofgelände			nach konkreter Planung zu prüfen
Fußverkehr	F36	3	A	Gaardener Ring / An der Halle 400	Querungshilfen qualifizieren / schaffen	Querungshilfe schaffen (Gehwegvorstreckung, Mittelinsel, FGU oder LSA)	Verbesserung der Querbarkheit der Straße für den Fuß- und Radverkehr	LHK		ja		nach konkreter Planung zu prüfen
Fußverkehr	F37	3	A	Gaardener Brücke	Wegeverbindung Gaardener Brücke	Fortführung der Gaardener Brücke	Verbesserung der Fußwegeverbindungen	LHK				
Fußverkehr	F38	3	Allgemein	Gaarden	Taktils Leitsystem für Gaarden	Im Sinne einer durchgängigen Barrierefreiheit soll ein Konzept für ein taktils Leitsystem für Gaarden erarbeitet und umgesetzt werden.	Barrierefreiheit	LHK				
Fußverkehr	F09	1	B	Durchgang Wilhelmstraße zur Werftstraße	Angstraum abbauen	Durch bessere Beleuchtung, mehr Sauberkeit und gestalterische Maßnahmen das subjektive Sicherheitsgefühl erhöhen. Mehr Kontrolle bei Kriminalitätsschwerpunkten.	Angstraum abbauen	LHK				
Fußverkehr	F18	2	B	Werftstraße / Gablenzstraße	Querungshilfen qualifizieren / schaffen	LSA-Schaltung für Fuß- und Radverkehr verbessern	Verbesserung der Querbarkheit der Straße für den Fuß- und Radverkehr	LHK		ja		nach konkreter Planung zu prüfen
Fußverkehr	F19	2	B	Preetzer Straße / Mühlenstraße	Querungshilfen qualifizieren / schaffen	Querungshilfe schaffen (Bordabsenkungen, Gehwegvorstreckung oder Mittelinsel)	Verbesserung der Querbarkheit der Straße für den Fuß- und Radverkehr	LHK		ja		nach konkreter Planung zu prüfen
Fußverkehr	F20	2	B	Schwendendamm / Preetzer Straße	Querungshilfen qualifizieren / schaffen	Furten und Bordabsenkungen für Fuß- und Radverkehr auf westlicher Seite des Knotenpunktes ergänzen	Verbesserung der Querbarkheit der Straße für den Fuß- und Radverkehr	LHK		ja		nach konkreter Planung zu prüfen
Fußverkehr	F21	2	B	Schwendendamm / Werftbahnstraße	Querungshilfen qualifizieren / schaffen	Gehwegvorstreckung auf der südlichen Seite des Schwendendamms einrichten, um Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr zu vermeiden	Verbesserung der Querbarkheit der Straße für den Fuß- und Radverkehr	LHK		ja		nach konkreter Planung zu prüfen
Fußverkehr	F22	2	B	Schwendendamm / Bahnhofstraße	Querungshilfen qualifizieren / schaffen	LSA-Schaltung für Fuß- und Radverkehr verbessern	Verbesserung der Querbarkheit der Straße für den Fuß- und Radverkehr	LHK		ja		nach konkreter Planung zu prüfen
Fußverkehr	F41	1	B	Preetzer Straße / Kaiserstraße	Querungshilfen qualifizieren / schaffen	Querungshilfe schaffen (Gehwegvorstreckung oder Mittelinsel)	Verbesserung der Querbarkheit der Straße für den Fuß- und Radverkehr	LHK				
Fußverkehr	F10	1	C	Ostring / Blitzstraße (Arkade)	Angstraum abbauen	Durch bessere Beleuchtung, mehr Sauberkeit und gestalterische Maßnahmen das subjektive Sicherheitsgefühl erhöhen. Mehr Kontrolle bei Kriminalitätsschwerpunkten.	Angstraum abbauen	LHK				
Fußverkehr	F23	2	C	Sörensenstraße / Asmusstraße - Hofstraße	Querungshilfen qualifizieren / schaffen	Querungshilfe schaffen (Gehwegvorstreckung, Mittelinsel, FGU oder LSA)	Verbesserung der Querbarkheit der Straße für den Fuß- und Radverkehr	LHK		ja		nach konkreter Planung zu prüfen
Fußverkehr	F24	2	C	Theodor-Heuss-Ring / Bahnhofstraße	Querungshilfen qualifizieren / schaffen	LSA-Schaltung für Fuß- und Radverkehr verbessern	Verbesserung der Querbarkheit der Straße für den Fuß- und Radverkehr	LHK		ja		nach konkreter Planung zu prüfen
Fußverkehr	F25	2	C	Theodor-Heuss-Ring / Ostring	Querungshilfen qualifizieren / schaffen	LSA-Schaltung für Fuß- und Radverkehr verbessern	Verbesserung der Querbarkheit der Straße für den Fuß- und Radverkehr	LHK		ja	Querung nicht optimierbar. Querungsstelle extrem breit. Pkw-Rückstau auf B76 ist unbedingt zu vermeiden	nicht gegeben
Fußverkehr	F26	2	C	Ostring / Hohwachter Weg	Querungshilfen qualifizieren / schaffen	Querungshilfe schaffen (Gehwegvorstreckung, Mittelinsel, FGU oder LSA)	Verbesserung der Querbarkheit der Straße für den Fuß- und Radverkehr	LHK		ja		nach konkreter Planung zu prüfen
Fußverkehr	F27	2	C	Ostring / Oldenburger Straße	Querungshilfen qualifizieren / schaffen	Querungshilfe schaffen (Gehwegvorstreckung, Mittelinsel, FGU oder LSA)	Verbesserung der Querbarkheit der Straße für den Fuß- und Radverkehr	LHK		ja		nach konkreter Planung zu prüfen
Fußverkehr	F28	2	C	Ostring / Blitzstraße	Querungshilfen qualifizieren / schaffen	Furten und Bordabsenkungen für Fuß- und Radverkehr auf südlicher Seite des Knotenpunktes ergänzen	Verbesserung der Querbarkheit der Straße für den Fuß- und Radverkehr	LHK				
Fußverkehr	F29	2	C	Ostring / Blitzstraße	Querungshilfen qualifizieren / schaffen	LSA-Schaltung für Fuß- und Radverkehr verbessern	Verbesserung der Querbarkheit der Straße für den Fuß- und Radverkehr	LHK		ja		nach konkreter Planung zu prüfen
Fußverkehr	F30	2	C	Zum Brook westlich Sörensenstraße	Verbreiterung des Gehweges	Bauliche Verbreiterung des Gehweges auf der nördlichen Fahrbahnseite auf mind. 2,50 m.	Verbesserung der Querbarkheit der Straße für den Fuß- und Radverkehr	LHK		ja		nach konkreter Planung zu prüfen
Fußverkehr	F31	2	C	Bielenbergstraße / Ida-Hinz-Park	Sicherstellung der Barrierefreiheit	Einrichtung eines barrierefreien Zugangs zum Park	Barrierefreiheit, Fußverkehr fördern	LHK				
Fußverkehr	F39	3	C	Sörensenstraße / Heischstraße	Querungshilfen qualifizieren / schaffen	Querungshilfe schaffen (Gehwegvorstreckung oder Mittelinsel)	Verbesserung der Querbarkheit der Straße für den Fuß- und Radverkehr	LHK				
Fußverkehr	F40	3	C	Ostring (Parkanlage Brook)	Querungshilfen qualifizieren / schaffen	Querungshilfe schaffen (Gehwegvorstreckung, Mittelinsel, FGU oder LSA)	Verbesserung der Querbarkheit der Straße für den Fuß- und Radverkehr	LHK		ja		nach konkreter Planung zu prüfen

Handlungsfeld	M-Nr.	Stufe	Teilgebiet	Verortung	Maßnahmentitel	Beschreibung	Zweck und Auswirkungen	Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen	straßenverkehrsrechtlich abzuwägen	Abwägung	Verträglichkeit
MIV	M02	1	A	Augustenstraße zw. Elisabethstraße und Kaiserstraße	Einbahnstraße einrichten	Einbahnstraße in Richtung Osten ausweisen	<p>Verbesserung der Begegnungsmöglichkeiten Pkw/Fahrrad. Verkehrsorganisation im Ringverkehr durch Verlagerungen der Gegenrichtungsverkehre auf die Parallelstraßen. Allerdings entsteht Mehrverkehr auf dem Alfons-Jonas-Platz und in der Schulstraße durch Umwegigkeiten.</p> <p>Die Stadtbahnplanung sieht vor, dass der A.-J.-Platz nicht mehr vom MIV befahren werden kann. Ebenso soll die Elisabethstraße bis zur Norddeutschen Straße Fußgängerzone werden. Daher ist das Verkehrsführungskonzept der Stadtbahnplanung für die umliegenden, zuführenden Straßen sinnvoll. Das Mobilitätskonzept Gaarden soll bereits im Vorfeld der Stadtbahn die künftige Verkehrsführung berücksichtigen und vorziehen.</p>	LHK	Superblock Gaarden Zentrum	ja	verbesserte Leichtigkeit des Verkehrs, allerdings etwas erhöhte Geschwindigkeit zu befürchten durch dann eigentlich zu breite Fahrbahn. Ggf. Umgestaltung erforderlich. Im Zusammenhang mit dem Stadtbahnkonzept ist die frühzeitige Einführung der Einbahnstraßenregelung sinnvoll, um Gewöhnungseffekte der Verkehrsteilnehmenden frühzeitig zu erreichen.	gegeben
MIV	M03	1	A	Kieler Straße zwischen Schulstraße und Kaiserstraße	Einbahnstraße einrichten	Einbahnstraße in Richtung Westen ausweisen	<p>Verbesserung der Begegnungsmöglichkeiten Pkw/Fahrrad. Verkehrsorganisation im Ringverkehr durch Verlagerungen der Gegenrichtungsverkehre auf die Parallelstraßen. Allerdings entsteht Mehrverkehr auf dem Alfons-Jonas-Platz und in der Schulstraße durch Umwegigkeiten.</p> <p>Die Stadtbahnplanung sieht vor, dass der A.-J.-Platz nicht mehr vom MIV befahren werden kann. Ebenso soll die Elisabethstraße bis zur Norddeutschen Straße Fußgängerzone werden. Daher ist das Verkehrsführungskonzept der Stadtbahnplanung für die umliegenden, zuführenden Straßen sinnvoll. Das Mobilitätskonzept Gaarden soll bereits im Vorfeld der Stadtbahn die künftige Verkehrsführung berücksichtigen und vorziehen.</p>	LHK	Superblock Gaarden Zentrum	ja	verbesserte Leichtigkeit des Verkehrs, verbesserte Situation im Schulumfeld. Im Zusammenhang mit dem Stadtbahnkonzept ist die frühzeitige Einführung der Einbahnstraßenregelung sinnvoll, um Gewöhnungseffekte der Verkehrsteilnehmenden frühzeitig zu erreichen.	gegeben
MIV	M04	1	A	Jachmannstraße zw. Stoschstraße und Pickertstraße	Einbahnstraße einrichten	Einbahnstraße in Richtung Süden ausweisen	Vermeidung von Linksabbiegevorgängen von Stoschstraße in Jachmannstraße, bessere Organisation des Verkehrs im Schulumfeld	LHK	Superblock Gaarden Zentrum	ja	verbesserte Leichtigkeit des Verkehrs, verbesserte Situation im Schulumfeld. Die Aufhebung des Gehwegparkens ermöglicht die Nutzbarkeit der Gehwege. Hierdurch kann MIV nicht mehr im Beidrichtungsverkehr fahren. Daher ist eine Einbahnstraßenregelung angezeigt, um ein Maximum an Parkmöglichkeiten zu erhalten und keine Ausweichstellen einrichten zu müssen.	gegeben
MIV	M05	1	A	Elisabethstraße zw. Kieler Straße und Johannesstraße	Einbahnstraße einrichten	Einbahnstraße in Richtung Süden ausweisen	Verhinderung von Durchgangsverkehr zur Verkehrsberuhigung. Verlagerung von Durchgangsverkehrern auf die umliegenden Hauptstraßen. Dadurch geringere Lärmbelastung, weniger Emissionen und mehr Verkehrssicherheit durch weniger Verkehr im Quartier.	LHK	Superblock Gaarden Zentrum	ja	Die Verlagerung der Durchgangsverkehre auf die umliegenden Straßen wie Preetzer Straße, Werftstraße, Ostring ist vor dem Hintergrund der betroffenen Verkehrsmengen augenscheinlich gut möglich. Durch die Einbahnstraße ist die Erreichbarkeit gewährleistet. Die Durchfahrbarkheit ist im Havariefall möglich.	gegeben
MIV	M06	1	A	Johannesstraße westlich der Schulstraße	Temporäre Schulzone	Johannesstraße zu Schulbeginn und -schluss temporär für den Kfz-Verkehr sperren, damit Elterntaxis nicht einfahren.	Erhöhung der Schulwegsicherheit.	LHK, Elterninitiative	Superblock Gaarden Zentrum	ja	Die Sperrung für den allgemeinen Verkehr zu Schulbeginn und Schulschluss erhöht die Sicherheit der Kinder vor Ort sehr. Die Einschränkungen für den allgemeinen Verkehr sind verglichen damit als deutlich weniger schwerwiegend zu beurteilen.	nach konkreter Planung zu prüfen
MIV	M07	1	A	Schulstraße / Johannesstraße	Minikreisverkehr markieren	Minikreisverkehr markieren, um eine sichere Wendemöglichkeit für Elterntaxis bereitzustellen. Optional Bremsschwellen vor dem Minikreisverkehr einbauen, um Geschwindigkeitsreduktion zu erzwingen.	Erhöhung der Schulwegsicherheit.	LHK	Superblock Gaarden Zentrum	ja	Kreisverkehre bieten eine höhere Sicherheit als herkömmliche Kreuzungen. Die Sicherheit wird hier höher bewertet als die Möglichkeit zur völlig ungehinderten Durchfahrt.	nach konkreter Planung zu prüfen
MIV	M08	1	A	Schulstraße	Anordnung Tempo 30	Einrichtung von Tempo 30 entlang der gesamten Schulstraße zur Verbesserung der Schulwegsicherheit und der Radverkehrsführung auf der Fahrbahn.	Verkehrsberuhigung in der Schulstraße. Verkehrsverlagerung auf Werftstraße im vertraglichen Maß. Fahrzeitverlängerung für ÖPNV um max. 30 Sekunden. Die Leistungsfähigkeit der Schulstraße bleibt aufgrund der insgesamt geringen Verkehrsstärke gegeben.	LHK	Superblock Gaarden Zentrum	ja	die Verkehrsberuhigung ist wegen der Eigenschaft der Schulstraße als wichtiger Schulweg zur neuen Grundschule Gaarden als sicherheitsrelevant zu bewerten, was gegenüber der nur geringen Fahrzeitverlängerung höher zu bewerten ist.	gegeben
MIV	M09	1	A	Ernestinenstraße	Verkehrsberuhigende Maßnahmen	Prüfung von Maßnahmen zur Eindämmung der erhöhten Fahrgeschwindigkeiten vor allem im Bereich der Kita. Verkehrsberuhigende Maßnahmen wie Verengung der Fahrbahn, Aufbringen von Kissens oder Schwellen auf der Fahrbahn	Erhöhung der Schulwegsicherheit, Verkehrsberuhigung	LHK	Superblock Gaarden Zentrum			
MIV	M21	3	A	Schulstraße	Modalfilter einrichten	Modalfilter einrichten nördlich des Minikreisverkehrs	Erhöhung der Schulwegsicherheit.	LHK	Superblock Gaarden Zentrum	ja	Der Aufwand für die ÖPNV-Durchfahrt durch Modal Filter und Umwegigkeit für Verkehre aus Norden über die Werftstraße kommt mit dem Ziel der südlichen Zentrumsbereiche überwiegen die Vorteile eines Superblocks an dieser Stelle, sodass als Bedingung für einen Modal Filter zumindest die Herstellung einer Abbiegemöglichkeit von Norden nach links ins Karlstal zu nennen ist.	Die Verträglichkeit eines Modal Filter in der Schulstraße ist wegen des ÖPNV in der Schulstraße und der fehlenden Linksabbiegemöglichkeit von der Werftstraße ins Karlstal derzeit <u>nicht</u> gegeben.
MIV	M22	3	A	Elisabethstraße zw. Werftstraße und Norddeutsche Straße	Einbahnstraße einrichten	Einbahnstraße in Richtung Süden ausweisen	die Maßnahme korrespondiert mit der Einbahnstraßenregelung in der Kaiserstraße parallel hierzu. Sie erleichtert den Verkehr und ermöglicht an dieser Stelle Führung der die Stadtbahn auf eigener Trasse.	LHK	Superblock Gaarden Zentrum	ja	Die Abhängigkeit der Stadtbahn von dieser Maßnahme führt zu einer positiven Bewertung. Die Funktionalität der Quartierserschließung im Abfluss ist über die Kaiserstraße gewährleistet.	gegeben

Handlungsfeld	M-Nr.	Stufe	Teilgebiet	Verortung	Maßnahmenittel	Beschreibung	Zweck und Auswirkungen	Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen	straßenverkehrsrechtlich abzuwägen	Abwägung	Verträglichkeit
MIV	M23	3	A	Wikingerstraße zw. Vinetaplatz und Johannesstraße	Einbahnstraße einrichten	Einbahnstraße in Richtung Südwesten ausweisen. Im Rahmen der Umsetzung der Stadtbahn.	Die Erschließung des Vinetaplatzes bleibt im Einrichtungsverkehr gewährleistet und erfolgt geordnet.	LHK	Superblock Gaarden Zentrum	ja	Da Lieferverkehre nicht beeinträchtigt werden, keine großen Verkehrsverlagerungen zu befürchten sind und die Erreichbarkeiten gewährleistet sind, erscheint die Maßnahme sinnvoll.	gegeben
MIV	M24	1	A	Kaiserstraße zwischen Jägerstraße und Kieler Straße	Einbahnstraße einrichten	Einrichten einer Einbahnstraße Richtung Süden	Superblock Gaarden Zentrum	LHK	Superblock Gaarden Zentrum	ja	da dort bereits heute keine Verkehre nach Norden auftreten, spricht nichts gegen eine Umwandlung in eine echte Einbahnstraße.	gegeben
MIV	M25	1	A	Schulstraße / Johannesstraße	Elternhaltestelle	Einrichtung einer Elternhaltestelle in der Schulstraße (Vz. 286). Beschilderung in 3 Kfz-Längen	Verbesserung der Schulwegsicherheit durch Organisation des Hol-/Bringverkehrs	LHK		ja	Der durch die Einrichtung einer Elternhaltestelle sich ergebende positive Effekt auf die Sicherheit des Schulverkehrs ist höher zu bewerten als der temporäre Wegfall von Parkplätzen des MIV.	gegeben
MIV	M26	1	A	Stoschstraße 20/21	Elternhaltestelle	Einrichtung einer Elternhaltestelle in der Stoschstraße (Vz. 286). Beschilderung in 3 Kfz-Längen vor Stoschstr. 20 und 21	Verbesserung der Schulwegsicherheit durch Organisation des Hol-/Bringverkehrs	LHK		ja	Der durch die Einrichtung einer Elternhaltestelle sich ergebende positive Effekt auf die Sicherheit des Schulverkehrs ist höher zu bewerten als der temporäre Wegfall von Parkplätzen des MIV.	gegeben
MIV	M18	1	B	Elisabethstraße / Georg-Pfingsten-Straße	Elternhaltestelle	3-4 Parkstände mit Beschilderung als Ultra-Kurzzeitparken 7-21 (30 Min) vor Elisabethstraße 119-121 für Kita-Bring- und Holverkehre und Pflegedienste	Verbesserung der Schulwegsicherheit durch Organisation des Hol-/Bringverkehrs	LHK		ja	Der durch die Einrichtung eines Kita-Bring-/Abholbereichs sich ergebende positive Effekt auf die Sicherheit des Hol-/Bringverkehrs ist höher zu bewerten als der temporäre Wegfall von Langzeit-Parkplätzen des MIV. Auch Pflegedienste profitieren ganztägig von diesem Parkbereich.	gegeben
MIV	M19	2	B	Kirchenweg / Elisabethstraße	Modalfilter einrichten	Einrichten eines Diagonalfilters zur Unterbindung des Durchgangsverkehr entlang des Kirchenwegs.	nur noch 2 Ein-/Ausfahrten für MIV ins Quartier. Verhinderung von Durchgangsverkehr zur Verkehrsberuhigung. Verlagerung von Durchgangsverkehren auf die umliegenden Hauptstraßen. Dadurch geringere Lärmbelastung, weniger Emissionen und mehr Verkehrssicherheit durch weniger Verkehr im Quartier.	LHK	Superblock Elki-Kiez	ja	Die Verlagerung der Durchgangsverkehre auf die umliegenden Straßen wie Preetzer Straße, Werftstraße, Ostring ist vor dem Hintergrund der betroffenen Verkehrsmengen verträglich. Durch die Herausnehmbarkeit der Poller, die den Modal Filter darstellen, ist die Durchfahrbarkeit im Rettungsfall leicht ermöglichbar.	gegeben
MIV	M20	2	B	Kirchenweg / Itlisstraße	Modalfilter einrichten	Einrichten eines Diagonalfilters zur Unterbindung des Durchgangsverkehr entlang des Kirchenwegs.	nur noch 2 Ein-/Ausfahrten für MIV ins Quartier. Verhinderung von Durchgangsverkehr zur Verkehrsberuhigung. Verlagerung von Durchgangsverkehren auf die umliegenden Hauptstraßen. Dadurch geringere Lärmbelastung, weniger Emissionen und mehr Verkehrssicherheit durch weniger Verkehr im Quartier.	LHK	Superblock Elki-Kiez	ja	Die Verlagerung der Durchgangsverkehre auf die umliegenden Straßen wie Preetzer Straße, Werftstraße, Ostring ist vor dem Hintergrund der betroffenen Verkehrsmengen verträglich. Durch die Herausnehmbarkeit der Poller, die den Modal Filter darstellen, ist die Durchfahrbarkeit im Havariefall leicht ermöglichbar.	gegeben
MIV	M01	1	C	Bielenbergstraße/Theodor-Heuss-Ring	Modal Filter und Wendemöglichkeit	Abbindung der Bielenbergstraße von der Nebenfahrbahn des Theodor-Heuss-Rings. Wenden in drei Zügen kann mit Haltverboten ermöglicht werden. Ausfahrt aus Quartier über Schwedendamm oder Coop-Gelände möglich.	Handlungsbedarf zur Erhöhung der Sicherheit der Radfahrenden am Theodor-Heuss-Ring	LHK		ja	Eine Verbesserung gegenüber dem Status Quo wird durch die Maßnahme erreicht. Die Erreichbarkeiten (Zufahrten) zum Holsteiner Quartier werden gegenüber der Bestandssituation praktisch nicht beeinträcht. Ausfahrten aus dem Quartier sind weiterhin zum Ostring und auch zum THR - beispielsweise über die neue öffentlich nutzbare Privatstraße über das Coop-Gelände - möglich. Zudem kann nach Norden aus dem Quartier ausgefahren werden. Zudem stellt die Maßnahme eine Verkehrsberuhigung dar.	gegeben
MIV	M10	1	C	Ascheberger Straße, Oldenburger Straße, Eutiner Straße, Lensahner Straße	Einbahnstraßen einrichten	Einrichten eines Einbahnstraßenrings (im Uhrzeigersinn) mit Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung mit punktuellen Ausweichstellen. Neuordnung des Parkens zur Vermeidung von untermaßigem Gehwegsparks.	Der Verkehr kann durch diese Maßnahme im Quartier geordnet werden. Der Entfall von Parkraum wird so gering wie möglich gehalten. Erreichbarkeiten bleiben gegeben und Umwegigkeit gering. Die Begegnung Pkw/Rad wird verbessert. Die Nutzbarkeit der Gehwege wird verbessert. Parkplatzentfall: siehe Einzelabschnitte	LHK		siehe Einzelmaßnahmen	siehe Einzelmaßnahmen	gegeben
MIV	M11	1	C	Itlisstraße - Blitzstraße (West) zw. Preetzer Straße und Ostring	Einbahnstraße einrichten	Zur Verbesserung der Schulwegsicherheit muss der Bring- Holverkehr geordnet ablaufen. Einrichtung einer Einbahnstraße Richtung Osten.	Die Anlieger dieses Straßenabschnitts können von der Preetzer Straße in die Itlisstraße nach Süden einfahren. Eine Zweirichtungsfahrbarkheit ist hier nicht unbedingt erforderlich. Auf dem Ostring aus Süden kommend kann man schon ohnehin nicht in die Blitzstraße einfahren. Die Rücktauegfahr durch Linksabbieger aus der Preetzer Straße ist zu prüfen. Die Belange des ABK sind zu berücksichtigen	LHK		ja	Eine Einbahnregelung in der Itlis-/Blitzstraße trüge sehr zur Ordnung der Verkehrsabläufe bei, insbesondere werden Wendemanöver und Bring-Verkehre aus zwei Richtungen vermieden. Der Sicherheitsgewinn bei Schulwegen überwiegt die Beschränkung auf eine Fahrtrichtung. ABK-Befahrungsvorgänge sind genauer zu prüfen.	nach konkreter Planung zu prüfen
MIV	M12	1	C	Itlisstraße 74	Elternhaltestelle	Eingeschränktes Halteverbot (Vz. 286) zu Schulbeginn und Schulschluss über eine Länge von 3 Parkplätzen ausweisen. Krankenfahrzeuge frei (Zz. 1026-34)	Verbesserung der Schulwegsicherheit durch Organisation des Hol-/Bringverkehrs	LHK		ja	Der sich durch die Einrichtung einer Elternhaltestelle ergebende positive Effekt auf die Sicherheit des Schulverkehrs ist höher zu bewerten als der temporäre Wegfall von Parkplätzen des MIV.	gegeben
MIV	M14	1	C	Sackgasse Itlisstraße (Höhe Fröbelschule)	Straßenrechtliche Teileinziehung	Die Sackgasse straßenrechtlich teileinziehen und nur für Lehrer*innen, Catering, Rettungsfahrzeuge und Anwohnende der Itlisstraße 71-73 freigeben	Verminderung der Durchfahrenden im Schulbring- und Holverkehr	LHK		ja	Teileinziehung nicht erforderlich, aber Beschilderung Vz. 251 mit „Zufahrten zu Häusern Nr. 71 und 73 frei“ wäre hilfreich und verträglich und der Schulwegsicherheit sehr dienlich.	gegeben
MIV	M15	1	C	Parkweg zw. Itlisstraße und Ostring	Modalfilter einrichten	Poller am Beginn des Parkweges zwischen Itlisstraße und Ostring	Durchfahrtsperre für den MIV, um regelwidriges Durchfahren des Parks mit Kfz zu unterbinden	LHK			Ämterabstimmung erforderlich	zu prüfen
MIV	M16	2	C	Parkeingang Brook, Itlisstraße	Beschilderung Durchfahrt verboten	Parkeingang zum Brook eindeutig ausschildern mit Durchfahrt verboten und ggf. Poller errichten.	Verringerung des derzeitigen Chaos im Hol- und Bringverkehr zur Schule, Verbesserung der Schulwegsicherheit, Sicherheit der Erreichbarkeit für Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge, Abpollerung des Wags in den Park	LHK		ja	Die Einschränkung der freien Zufahrt ist geringer zu bewerten als die Sicherheit der Schüler*innen auf dem Schulweg sowie die feuerwehertechnische Erreichbarkeit der anliegenden Grundstücke. Eine Erreichbarkeit für den Anliegenderverkehr ist durch das Zusatzzeichen sichergestellt.	gegeben

Handlungsfeld	M-Nr.	Stufe	Teilgebiet	Verortung	Maßnahmentitel	Beschreibung	Zweck und Auswirkungen	Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen	straßenverkehrsrechtlich abzuwägen	Abwägung	Verträglichkeit
MIV	M17	1	C	Lensahnerstraße zwischen Bielenbergstraße und Ascheberger Straße	Einbahnstraße einrichten	Einrichten einer Einbahnstraße Richtung Osten zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs.	Reduzierung des Durchgangsverkehrs, Auflösen des Gehwegparkens	LHK		ja	In diesem Quartier macht das regelwidrige Parken erhebliche Probleme. Durch die Maßnahme wird für alle Verkehrsbeteiligten eine Ordnung und Verbesserung erzielt, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr, aber auch für den ABK. Der Wegfall einiger Parkmöglichkeiten ist demgegenüber geringer zu bewerten.	gegeben
Parken	P01	1	A	Zone 1	Parkraumbewirtschaftung	Einrichtung einer Bewohnerparkzone.	Ordnung des Ruhenden Verkehrs, Milderung des Parkdrucks, Vermeidung von Pendlerparken im öffentlichen Raum	LHK		ja	Beschluss im Nov. 2022 (Drs.-Nr. 0742/2022) beauftragt LHK zur Prüfung von Bewohnerparkvorrechten in Gaarden. Parkraumuntersuchung brachte positives Ergebnis.	gegeben
Parken	P02	1	A	Zone 4	Parkraumbewirtschaftung	Einrichtung einer Bewohnerparkzone	Ordnung des Ruhenden Verkehrs, Milderung des Parkdrucks, Vermeidung von Pendlerparken im öffentlichen Raum	LHK		ja	Beschluss im Nov. 2022 (Drs.-Nr. 0742/2022) beauftragt LHK zur Prüfung von Bewohnerparkvorrechten in Gaarden. Parkraumuntersuchung brachte positives Ergebnis.	gegeben
Parken	P05	3	A	Augustenstraße westlich der Schulstraße	Verlagerung Gehwegparken auf Fahrbahn, Wegfall eines Parkstreifens und Ausweisung zur Einbahnstraße	Das Gehwegparken wird auf die Fahrbahn verlagert. Gehwegparken entfällt auf einer Fahrbahnseite, da sonst die Fahrbahn zu schmal ist. Aufgrund der beengten Fahrbahn Ausweisung einer Einbahnstraße mit Fahrtrichtung Westen. Ausweichstellen müssen geschaffen werden.	verbesserte Nutzbarkeit des Gehwegs. Ermöglichung der Nutzbarkeit nach VwV-StVO wird angestrebt.	LHK	Superblock Gaarden Zentrum	ja	In diesem Quartier macht das regelwidrige Parken erhebliche Probleme. Durch die Maßnahme wird für alle Verkehrsbeteiligten eine Ordnung und Verbesserung erzielt, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr, aber auch für den ABK. Der Wegfall einiger Parkmöglichkeiten ist demgegenüber geringer zu bewerten.	gegeben
Parken	P06	1	A	Sandkrug (Hausnummern 1 - 11)	Verlagerung Gehwegparken auf Fahrbahn	Gehwegparken auf der südlichen Fahrbahnseite entfällt, um eine ausreichende Gehwegbreite (mind. 2,50 m) für den Fußverkehr zu gewährleisten.	verbesserte Nutzbarkeit des Gehwegs. Ermöglichung der Nutzbarkeit nach VwV-StVO wird angestrebt. Die Senkrechtparkplätze müssen hierfür auf Längsparkplätze umgestellt werden, was einen Umbau erfordert.	LHK		ja	Die Vorteile einer besseren Nutzbarkeit der Gehwege werden schon von der VwV-StVO verlangt und sind höher zu bewerten als der Entfall einiger Parkmöglichkeiten.	nach konkreter Planung zu prüfen
Parken	P07	1	A	Sandkrug (Hausnummern 24 - 30)	Wegfall eines Parkstreifens	Gehwegparken auf der nördlichen Fahrbahnseite entfällt zugunsten eines ausreichend breiten Gehweges (mind. 2,50 m).	verbesserte Nutzbarkeit des Gehwegs. Ermöglichung der Nutzbarkeit nach VwV-StVO wird angestrebt.	LHK		ja	Die Vorteile einer besseren Nutzbarkeit der Gehwege werden schon von der VwV-StVO verlangt und sind höher zu bewerten als der Entfall einiger Parkmöglichkeiten.	gegeben
Parken	P08	1	A	Johannesstraße westlich der Schulstraße	Verlagerung Gehwegparken auf Fahrbahn	Gehwegparken auf die Fahrbahn verlagern, um eine ausreichende Gehwegbreite (mind. 2,50 m) für den Fußverkehr zu gewährleisten.	verbesserte Nutzbarkeit des Gehwegs. Ermöglichung der Nutzbarkeit nach VwV-StVO wird angestrebt.	LHK		ja	Die Vorteile einer besseren Nutzbarkeit der Gehwege werden schon von der VwV-StVO verlangt und sind höher zu bewerten als der Entfall einiger Parkmöglichkeiten.	gegeben
Parken	P09	1	A	Jachmannstraße zw. Stoschstraße und Pickertstraße	Wegfall eines Parkstreifens	Gehwegparken auf der östlichen Fahrbahnseite entfällt zugunsten eines ausreichend breiten Gehweges (mind. 2,50 m).	verbesserte Nutzbarkeit des Gehwegs. Ermöglichung der Nutzbarkeit nach VwV-StVO wird angestrebt.	LHK		ja	Die Vorteile einer besseren Nutzbarkeit der Gehwege werden schon von der VwV-StVO verlangt und sind höher zu bewerten als der Entfall einiger Parkmöglichkeiten.	gegeben
Parken	P10	1	A	Bothwellstraße zw. Stoschstraße und Pickertstraße	Wegfall eines Parkstreifens	Gehwegparken auf der nordwestlichen Fahrbahnseite entfällt zugunsten eines ausreichend breiten Gehweges (mind. 2,50 m).	verbesserte Nutzbarkeit des Gehwegs. Ermöglichung der Nutzbarkeit nach VwV-StVO wird angestrebt.	LHK		ja	Die Vorteile einer besseren Nutzbarkeit der Gehwege werden schon von der VwV-StVO verlangt und sind höher zu bewerten als der Entfall einiger Parkmöglichkeiten.	gegeben
Parken	P11	1	A	Ernestinenstraße	Verlagerung des Gehwegparkens auf die Fahrbahn und Schaffung von Ausweichstellen	Das Gehwegparken wird auf die Fahrbahn verlagert. Aufgrund der beengten Fahrbahn müssen Ausweichstellen geschaffen werden.	verbesserte Nutzbarkeit des Gehwegs. Ermöglichung der Nutzbarkeit nach VwV-StVO wird angestrebt. Ausweichstellen wirken verkehrsberuhigend und behindern die Leichtigkeit des Verkehrs in dieser Straße nur geringfügig.	LHK		ja	Die Vorteile einer besseren Nutzbarkeit der Gehwege werden schon von der VwV-StVO verlangt und sind höher zu bewerten als geringfügige Bremsung des MIV und Entfall einiger Parkmöglichkeiten.	gegeben
Parken	P12	1	A	Parkplatz Aldi (Ostring 232)	Nachnutzung von Parkplätzen	Aufnahme von Gesprächen zur Kooperation mit Flächeneigentümer anstreben, um das nächtliche Parken für Bewohner*innen der unmittelbaren Umgebung zu ermöglichen.	Minderung des Parkdrucks im Straßenraum	LHK				
Parken	P13	1	A	Parkplatz CAU	Nachnutzung von Parkplätzen	Aufnahme von Gesprächen zur Kooperation mit Flächeneigentümer anstreben, um das nächtliche Parken für Bewohner*innen der unmittelbaren Umgebung zu ermöglichen.	Minderung des Parkdrucks im Straßenraum	LHK				
Parken	P14	2	A	Schulstraße Parkhaus	Parkhaus aufwerten	Parkhaus an der Schulstraße aufwerten und attraktivieren.	Minderung des Parkdrucks im Straßenraum	Eigenbetrieb Parken				
Parken	P15	2	A	Raaschstraße (Höhe Hochbunker)	Wegfall eines Parkstreifens und bauliche Verbreiterung des Gehweges	Im Seitenraum auf der Seite des Hochbunkers entfällt das Parken. Dort soll ein Gehweg mit einer Mindestbreite von 2,50 m hergestellt werden.	verbesserte Nutzbarkeit des Gehwegs. Ermöglichung der Nutzbarkeit nach VwV-StVO wird angestrebt.	LHK		ja	Die Vorteile einer besseren Nutzbarkeit der Gehwege werden schon von der VwV-StVO verlangt und sind höher zu bewerten als der Entfall einiger Parkmöglichkeiten.	nach konkreter Planung zu prüfen
Parken	P16	1	Allgemein	Gaarden	Lieferzonen	Lieferzonen	Möglichkeit zur Anlieferung für Gewerbetreibende durch erkennbar gewerbliche Fahrzeuge	LHK		ja	wo mehrere Gewerbebetriebe beliefert werden, kann eine Lieferzone eingerichtet werden (tagsüber). Das bietet sowohl den Lieferverkehren als auch dem fließenden Verkehr Vorteile, da dann nicht mehr in zweiter Reihe entladen werden muss. Der Parkplatzentfall tagsüber ist demgegenüber geringer zu bewerten	gegeben
Parken	P17	1	Allgemein	Gaarden	Ultrakurzparkplätze	Ultrakurzparkplätze	Möglichkeit zum Be- und Entladen für Jedermann, Parkmöglichkeit für Bring- und Pflegedienste sowie KEP-Dienstleister etc.	LHK		ja	aufgrund des hohen Parkdrucks erscheint die Einrichtung von UKP (tagsüber) für die genannten Nutzergruppen als sinnvoll und in Abwägung mit dem Parkplatzentfall verträglich.	gegeben
Parken	P18	3	Allgemein	Gaarden	Bau von Quartiersgaragen	Sukzessive Errichtung von Quartiersgaragen als Alternative zum wegfallenden Parkraum aufgrund sich verändernder Verkehrsführung und Straßenraumumgestaltungen. Beispielfhaft könnte im Rahmen der städtebaulichen Weiterentwicklung des ehemaligen Postfuhramtes am Karlstal eine Quartiersgarage eingeplant werden, die auch von der umliegenden Bevölkerung mitbenutzt werden könnte.	Minderung des Parkdrucks im Straßenraum	LHK, Investoren				

Handlungsfeld	M-Nr.	Stufe	Teilgebiet	Verortung	Maßnahmentitel	Beschreibung	Zweck und Auswirkungen	Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen	straßenverkehrsrechtlich abzuwägen	Abwägung	Verträglichkeit
Parken	P03	2	B	Zone 2	Parkraumbewirtschaftung	Einrichtung einer Bewohnerparkzone	Ordnung des Ruhenden Verkehrs, Milderung des Parkdrucks, Vermeidung von Pendlerparken im öffentlichen Raum	LHK		ja	Beschluss im Nov. 2022 (Drs.-Nr. 0742/2022) beauftragt LHK zur Prüfung von Bewohnerparkvorrechten in Gaarden. Parkraumuntersuchung brachte positives Ergebnis.	gegeben
Parken	P19	1	B	Kaiserstraße zw. Helmholzstraße und Kirchenweg	Verlagerung Gehwegparken auf Fahrbahn und Ausweisung einer Einbahnstraße	Das Gehwegparken wird auf die Fahrbahn verlagert. Aufgrund der beengten Fahrbahn Ausweisung einer Einbahnstraße.	Die Einbahnregelung ermöglicht das Verlagern des ruhenden Verkehrs auf die Fahrbahn. Dies kommt dem Fußverkehr zugute. Die MIV-Verkehere der Gegenrichtung werden über die Elisabethstraße und die Iltisstraße nach Norden geführt. Beide Straßen können diese Verkehre aufnehmen. Die Leichtigkeit des Verkehrs verbessert sich durch die Einbahnstraßenregelung, die MIV-Verkehrsstärke auf der Hauptveloroute nimmt ab und ermöglicht so ein Miteinander der Verkehrsarten in der Fahrbahn.	LHK	Superblock Elki-Kiez	ja	Die Vorteile für den Radverkehr durch diese Maßnahme sind deutlich. Die Nachteile durch Verlagerungen von MIV auf Parallelstraßen sind nur geringfügig und im Wesentlichen auf die Notwendigkeit der Gewohnheitsänderung beschränkt. Gravierende verkehrliche Nachteile wie wegfallende Fahrbeziehungen sind nicht zu erkennen.	gegeben
Parken	P20	1	B	Mühlenstraße	Wegfall eines Parkstreifens	Gehwegparken auf der östlichen Fahrbahnseite entfällt zugunsten eines ausreichend breiten Gehweges (mind. 2,50 m).	verbesserte Nutzbarkeit des Gehwegs. Ermöglichung der Nutzbarkeit nach VwV-StVO wird angestrebt.	LHK		ja	Die Vorteile einer besseren Nutzbarkeit der Gehwege werden schon von der VwV-StVO verlangt und sind höher zu bewerten als der Entfall einiger Parkmöglichkeiten.	gegeben
Parken	P21	1	B	Georg-Pfingsten-Straße zw. Mühlenstraße und Reeperbahn	Verlagerung Gehwegparken auf Fahrbahn und Wegfall eines Parkstreifens	Das Gehwegparken wird auf die Fahrbahn verlagert. Gehwegparken entfällt auf einer Fahrbahnseite, da sonst die Fahrbahn zu schmal ist.	Die Verlagerung des ruhenden Verkehrs auf die Fahrbahn spielt gut mit der Einbahnregelung zusammen. Eine Begegnungsmöglichkeit Pkw/Pkw gibt es dann nicht mehr, Begegnung Pkw/Rad bleibt aber möglich. Durch die schmalere Restfahrbahnbreite wird auch ein verkehrsberuhigender Effekt erzielt. Die Gehwege werden nutzbarer.	LHK		ja	In diesem Quartier macht das regelwidrige Parken erhebliche Probleme. Durch die Maßnahme wird für alle Verkehrsbeteiligten eine Ordnung und Verbesserung erzielt, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr, aber auch für den ABK. Der Wegfall einiger Parkmöglichkeiten ist demgegenüber geringer zu bewerten.	gegeben
Parken	P22	1	B	Gaußstraße zw. Helmholzstraße und Kirchenweg	Wegfall eines Parkstreifens	Gehwegparken auf der östlichen Fahrbahnseite entfällt zugunsten eines ausreichend breiten Gehweges (mind. 2,50 m).	verbesserte Nutzbarkeit des Gehwegs. Ermöglichung der Nutzbarkeit nach VwV-StVO wird angestrebt.	LHK		ja	Die Vorteile einer besseren Nutzbarkeit der Gehwege werden schon von der VwV-StVO verlangt und sind höher zu bewerten als der Entfall einiger Parkmöglichkeiten.	gegeben
Parken	P23	1	B	Parkplatz Hörnbad	Nachtnutzung von Parkplätzen	Aufnahme von Gesprächen zur Kooperation mit Flächeneigentümer anstreben, um das nächtliche Parken für Bewohner*innen der unmittelbaren Umgebung zu ermöglichen.	Minderung des Parkdrucks im Straßenraum	LHK				
Parken	P24	1	B	Parkplatz Penny (Werftstraße 247)	Nachtnutzung von Parkplätzen	Aufnahme von Gesprächen zur Kooperation mit Flächeneigentümer anstreben, um das nächtliche Parken für Bewohner*innen der unmittelbaren Umgebung zu ermöglichen.	Minderung des Parkdrucks im Straßenraum	LHK				
Parken	P25	2	B	Kirchenweg zw. Ostring und Röntgenstraße	Wegfall eines Parkstreifens und Bau eines Gehweges	Gehwegparken auf der nördlichen Fahrbahnseite entfällt. Bau eines Gehweges (mind. 2,50 m).	verbesserte Nutzbarkeit des Gehwegs. Ermöglichung der Nutzbarkeit nach VwV-StVO wird angestrebt.	LHK	Superblock Elki-Kiez	ja	Die Vorteile einer besseren Nutzbarkeit der Gehwege werden schon von der VwV-StVO verlangt und sind höher zu bewerten als der Entfall einiger Parkmöglichkeiten.	gegeben
Parken	P26	2	B	Werftbahnstraße	Wegfall eines Parkstreifens und Bau eines Gehweges	Neuordnung des ruhenden Verkehrs und Bau eines Gehweges (mind. 2,50 m) auf der östlichen Fahrbahnseite	verbesserte Nutzbarkeit des Gehwegs. Ermöglichung der Nutzbarkeit nach VwV-StVO wird angestrebt.	LHK		ja	Die Vorteile einer besseren Nutzbarkeit der Gehwege werden schon von der VwV-StVO verlangt und sind höher zu bewerten als der Entfall einiger Parkmöglichkeiten.	gegeben
Parken	P27	2	B	Geplantes Parkhaus Kool Kiel	Nachtnutzung von Parkplätzen	Aufnahme von Gesprächen zur Kooperation mit Flächeneigentümer anstreben, um das nächtliche Parken für Bewohner*innen der unmittelbaren Umgebung zu ermöglichen.	Minderung des Parkdrucks im Straßenraum	LHK				
Parken	P04	1	C	Zone 3	Parkraumbewirtschaftung	Einrichtung einer Bewohnerparkzone	Ordnung des Ruhenden Verkehrs, Milderung des Parkdrucks, Vermeidung von Pendlerparken im öffentlichen Raum	LHK		ja	Beschluss im Nov. 2022 (Drs.-Nr. 0742/2022) beauftragt LHK zur Prüfung von Bewohnerparkvorrechten in Gaarden. Parkraumuntersuchung brachte positives Ergebnis.	gegeben
Parken	P28	1	C	Blitzstraße	Verlagerung Gehwegparken auf Fahrbahn und Ausweisung einer Einbahnstraße	Das Gehwegparken wird auf die Fahrbahn verlagert. Aufgrund der beengten Fahrbahn Ausweisung einer Einbahnstraße. Aufgrund der beengten Fahrbahn müssen Ausweichstellen geschaffen werden.	Die Verlagerung des ruhenden Verkehrs auf die Fahrbahn spielt gut mit der Einbahnregelung zusammen. Eine Begegnungsmöglichkeit Pkw/Pkw gibt es dann nicht mehr, Begegnung Pkw/Rad bleibt aber möglich. Durch die schmalere Restfahrbahnbreite wird auch ein verkehrsberuhigender Effekt erzielt. Da diese nicht überall mehr für die Pkw-Rad-Begegnung ausreicht, werden Ausweichstellen geschaffen. Die Gehwege werden nutzbarer.	LHK	Maßnahme Schule Iltisstraße	ja	In diesem Quartier macht das regelwidrige Parken erhebliche Probleme. Durch die Maßnahme wird für alle Verkehrsbeteiligten eine Ordnung und Verbesserung erzielt, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr. Die Bedürfnisse des ABK sind noch zu klären. Der Wegfall einiger Parkmöglichkeiten ist dort gering zu bewerten.	nach konkreter Planung zu prüfen
Parken	P29	1	C	Oldenburgerstraße zw. Ascheberger Straße und Eutiner Straße	Verlagerung Gehwegparken auf Fahrbahn und Ausweisung einer Einbahnstraße	Das Gehwegparken wird auf die Fahrbahn verlagert. Aufgrund der beengten Fahrbahn Ausweisung einer Einbahnstraße.	Die Verlagerung des ruhenden Verkehrs auf die Fahrbahn spielt gut mit der Einbahnregelung zusammen. Eine Begegnungsmöglichkeit Pkw/Pkw gibt es dann nicht mehr, Begegnung Pkw/Rad bleibt aber möglich. Durch die schmalere Restfahrbahnbreite wird auch ein verkehrsberuhigender Effekt erzielt. Die Gehwege werden nutzbarer.	LHK	Maßnahme M10	ja	In diesem Quartier macht das regelwidrige Parken erhebliche Probleme. Durch die Maßnahme wird für alle Verkehrsbeteiligten eine Ordnung und Verbesserung erzielt, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr, aber auch für den ABK. Der Wegfall einiger Parkmöglichkeiten ist demgegenüber geringer zu bewerten.	gegeben
Parken	P30	1	C	Ascheberger Straße zw. Lensahner und Oldenburger Straße	Verlagerung Gehwegparken auf Fahrbahn und Ausweisung einer Einbahnstraße	Das Gehwegparken wird auf die Fahrbahn verlagert. Aufgrund der beengten Fahrbahn Ausweisung einer Einbahnstraße.	Die Verlagerung des ruhenden Verkehrs auf die Fahrbahn spielt gut mit der Einbahnregelung zusammen. Eine Begegnungsmöglichkeit Pkw/Pkw gibt es dann nicht mehr, Begegnung Pkw/Rad bleibt aber möglich. Durch die schmalere Restfahrbahnbreite wird auch ein verkehrsberuhigender Effekt erzielt. Die Gehwege werden nutzbarer.	LHK	Maßnahme M10	ja	In diesem Quartier macht das regelwidrige Parken erhebliche Probleme. Durch die Maßnahme wird für alle Verkehrsbeteiligten eine Ordnung und Verbesserung erzielt, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr, aber auch für den ABK. Der Wegfall einiger Parkmöglichkeiten ist demgegenüber geringer zu bewerten.	gegeben
Parken	P31	1	C	Lensahner Straße zw. Eutiner Straße und Ascheberger Straße	Verlagerung Gehwegparken auf Fahrbahn und Ausweisung einer Einbahnstraße	Das Gehwegparken wird auf die Fahrbahn verlagert. Aufgrund der beengten Fahrbahn Ausweisung einer Einbahnstraße.	verbesserte Nutzbarkeit des Gehwegs. Ermöglichung der Nutzbarkeit nach VwV-StVO wird angestrebt.	LHK	Maßnahme M10	ja	Die Vorteile einer besseren Nutzbarkeit der Gehwege werden schon von der VwV-StVO verlangt und sind höher zu bewerten als der Entfall einiger Parkmöglichkeiten.	gegeben

Handlungsfeld	M-Nr.	Stufe	Teilgebiet	Verortung	Maßnahmentitel	Beschreibung	Zweck und Auswirkungen	Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen	straßenverkehrsrechtlich abzuwägen	Abwägung	Verträglichkeit
Parken	P32	1	C	Eutiner Straße zw. Oldenburger Straße und Lensahner Straße	Verlagerung Gehwegparken auf Fahrbahn und Ausweisung einer Einbahnstraße	Das Gehwegparken wird auf die Fahrbahn verlagert. Aufgrund der beengten Fahrbahn Ausweisung einer Einbahnstraße. Aufgrund der beengten Fahrbahn müssen Ausweichstellen geschaffen werden.	Die Verlagerung des ruhenden Verkehrs auf die Fahrbahn spielt gut mit der Einbahnregelung zusammen. Eine Begegnungsmöglichkeit Pkw/Pkw gibt es dann nicht mehr, Begegnung Pkw/Rad bleibt aber möglich. Durch die schmalere Restfahrbahnbreite wird auch ein verkehrsberuhigender Effekt erzielt. Die Gehwege werden nutzbarer.	LHK	Maßnahme M10	ja	In diesem Quartier macht das regelwidrige Parken erhebliche Probleme. Durch die Maßnahme wird für alle Verkehrsbeteiligten eine Ordnung und Verbesserung erzielt, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr, aber auch für den ABK. Der Wegfall einiger Parkmöglichkeiten ist demgegenüber geringer zu bewerten.	gegeben
Parken	P33	1	C	Lensahner Straße zw. Bielenbergstraße und Ascheberger Straße	Verlagerung Gehwegparken auf Fahrbahn und Ausweisung einer Einbahnstraße	Das Gehwegparken wird auf die Fahrbahn verlagert. Aufgrund der beengten Fahrbahn Ausweisung einer Einbahnstraße.	Die Verlagerung des ruhenden Verkehrs auf die Fahrbahn spielt gut mit der Einbahnregelung zusammen. Eine Begegnungsmöglichkeit Pkw/Pkw gibt es dann nicht mehr, Begegnung Pkw/Rad bleibt aber möglich. Durch die schmalere Restfahrbahnbreite wird auch ein verkehrsberuhigender Effekt erzielt. Die Gehwege werden nutzbarer.	LHK	Maßnahme M10	ja	In diesem Quartier macht das regelwidrige Parken erhebliche Probleme. Durch die Maßnahme wird für alle Verkehrsbeteiligten eine Ordnung und Verbesserung erzielt, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr, aber auch für den ABK. Der Wegfall einiger Parkmöglichkeiten ist demgegenüber geringer zu bewerten.	gegeben
Parken	P34	1	C	Hofstraße zw. Bielenbergstraße und Sörsenstraße	Wegfall eines Parkstreifens	Gehwegparken auf der nördlichen Fahrbahnseite entfällt zugunsten eines ausreichend breiten Gehweges (mind. 2,50 m). Auf der Südseite darf am Fahrbahnrand geparkt werden.	verbesserte Nutzbarkeit des Gehwegs. Ermöglichung der Nutzbarkeit nach VwV-StVO wird angestrebt.	LHK		ja	Die Vorteile einer besseren Nutzbarkeit der Gehwege werden schon von der VwV-StVO verlangt und sind höher zu bewerten als der Entfall einiger Parkmöglichkeiten.	gegeben
Parken	P35	1	C	Oldenburger Straße zw. Eutiner Straße und Ostring	Verlagerung des Gehwegparkens auf die Fahrbahn und Wegfall eines Parkstreifens	Das Gehwegparken wird auf die Fahrbahn verlagert. Gehwegparken entfällt auf einer Fahrbahnseite, da sonst die Fahrbahn zu schmal ist.	verbesserte Nutzbarkeit des Gehwegs. Ermöglichung der Nutzbarkeit nach VwV-StVO wird angestrebt.	LHK		ja	Die Vorteile einer besseren Nutzbarkeit der Gehwege werden schon von der VwV-StVO verlangt und sind höher zu bewerten als der Entfall einiger Parkmöglichkeiten.	gegeben
Parken	P36	1	C	Ascheberger Straße zw. Hofstraße und Oldenburger Straße	Verlagerung des Gehwegparkens auf die Fahrbahn und Wegfall eines Parkstreifens	Das Gehwegparken wird auf die Fahrbahn verlagert. Gehwegparken entfällt auf einer Fahrbahnseite, da sonst die Fahrbahn zu schmal ist.	verbesserte Nutzbarkeit des Gehwegs. Ermöglichung der Nutzbarkeit nach VwV-StVO wird angestrebt.	LHK		ja	Die Vorteile einer besseren Nutzbarkeit der Gehwege werden schon von der VwV-StVO verlangt und sind höher zu bewerten als der Entfall einiger Parkmöglichkeiten.	gegeben
Parken	P37	1	C	Buschfeldstraße	Wegfall eines Parkstreifens	Gehwegparken auf der südlichen Fahrbahnseite entfällt zugunsten eines ausreichend breiten Gehweges (mind. 2,50 m).	verbesserte Nutzbarkeit des Gehwegs. Ermöglichung der Nutzbarkeit nach VwV-StVO wird angestrebt.	LHK		ja	Die Vorteile einer besseren Nutzbarkeit der Gehwege werden schon von der VwV-StVO verlangt und sind höher zu bewerten als der Entfall einiger Parkmöglichkeiten.	gegeben
Parken	P38	1	C	Heintzestr. zw. Bielenbergstraße und Sörsenstraße	Wegfall eines Parkstreifens	Gehwegparken auf der nördlichen Fahrbahnseite entfällt zugunsten eines ausreichend breiten Gehweges (mind. 2,50 m). Alternativ kann das Gehwegparken auf die Fahrbahn verlegt werden und eine Einbahnstraße ausgewiesen werden.	verbesserte Nutzbarkeit des Gehwegs. Ermöglichung der Nutzbarkeit nach VwV-StVO wird angestrebt.	LHK		ja	Die Einbahnstraßenregelung ist verträglich, da in den benachbarten Straßen Heisch- und Hofstraße in beiden Richtungen gefahren werden kann.	gegeben
Parken	P39	1	C	Zum Brook westlich Sörsenstraße	Verlagerung des Gehwegparkens auf die Fahrbahn und Wegfall eines Parkstreifens	Das Gehwegparken wird auf die Fahrbahn verlagert. Gehwegparken entfällt auf einer Fahrbahnseite, da sonst die Fahrbahn zu schmal ist.	verbesserte Nutzbarkeit des Gehwegs. Ermöglichung der Nutzbarkeit nach VwV-StVO wird angestrebt.	LHK		ja	Die Vorteile einer besseren Nutzbarkeit der Gehwege werden schon von der VwV-StVO verlangt und sind höher zu bewerten als der Entfall einiger Parkmöglichkeiten.	gegeben
Parken	P40	1	C	Asmusstraße zw. Sörsenstraße und Kehr wieder	Verlagerung Gehwegparken auf Fahrbahn	Gehwegparken auf der nördlichen Fahrbahnseite auf die Fahrbahn verlagern zugunsten eines ausreichend breiten Gehweges (mind. 2,50 m).	verbesserte Nutzbarkeit des Gehwegs. Ermöglichung der Nutzbarkeit nach VwV-StVO wird angestrebt.	LHK		ja	Die Vorteile einer besseren Nutzbarkeit der Gehwege werden schon von der VwV-StVO verlangt und sind höher zu bewerten als der Entfall einiger Parkmöglichkeiten.	gegeben
Parken	P41	1	C	REWE-Parkplatz Coop-Quartier	Nachnutzung von Parkplätzen	Aufnahme von Gesprächen zur Kooperation mit Flächeneigentümer anstreben, um das nächtliche Parken für Bewohner*innen der unmittelbaren Umgebung zu ermöglichen.	Minderung des Parkdrucks im Straßenraum	LHK				
Parken	P42	1	C	Hornbach-Parkplatz (Theodor-Heuss-Ring 136)	Nachnutzung von Parkplätzen	Aufnahme von Gesprächen zur Kooperation mit Flächeneigentümer anstreben, um das nächtliche Parken für Bewohner*innen der unmittelbaren Umgebung zu ermöglichen.	Minderung des Parkdrucks im Straßenraum	LHK				
Parken	P43	1	C	Parken am Ostring	Parken	Parken an den Fahrbahnrandern erlauben und möglichst markieren. Querungsmöglichkeiten integrieren (Gehwegvorstreckungen) (siehe Prinzipskizze)	Zusätzliches Stellplatzangebot, Verbesserung der Querung.	LHK		ja	in den Nachtstunden wird die rechte Fahrbahn nicht benötigt. Schleppkurvenprüfung durchzuführen	zu prüfen
Parken	P44	1	C	Hofstraße östlich Bielenbergstraße	Verlagerung des Gehwegparkens auf die Fahrbahn und Schaffung von Ausweichstellen	Gehwegparken auf der südlichen Fahrbahnseite auf die Fahrbahn verlagern zugunsten eines ausreichend breiten Gehweges (mind. 2,50 m).	Schaffung von Ausweichstellen für Begegnungsverkehr. Auch bessere Nutzbarkeit des Gehwegs nach VwV-StVO wird angestrebt. Ggf. Entfall des Gehwegparkens.	LHK		ja	Die Vorteile einer besseren Nutzbarkeit der Gehwege werden schon von der VwV-StVO verlangt und sind höher zu bewerten als der Entfall einiger Parkmöglichkeiten.	gegeben
Radverkehr	R01	1	A	Norddeutsche Straße zwischen Kaiserstraße und Elisabethstraße	Fahrradstraße einrichten	Veloroutennetz - Hauptnetz. Einrichtung einer Fahrradstraße "Anlieger frei".	Die Ausweisung dieses Straßenabschnitts als Fahrradstraße begünstigt durch die Regelung den Vorrang des Radverkehrs. Der Straßenabschnitt schafft eine Verbindung zwischen Velorouten und damit eine wichtige Funktion im Radverkehrsnetz. Durch die Freigabe für Anlieger wird die Erreichbarkeit der anliegenden Gebäude sichergestellt. Gleichzeitig wird eine Verkehrsverlagerung verhindert. Geparkt wird hier nur noch auf einer Fahrbahnseite.	LHK	Superblock Gaarden Zentrum	ja	Da auch heute schon durch die Sackgasseanlage nur Anlieger dort fahren, sind keine negativen Effekte auf das umliegende Straßennetz zu erwarten. Die Vorteile des Netzschließs überwiegen etwaige Nachteile für den MIV infolge Unterordnung in diesem Straßenabschnitt, da die Verkehrsstärke hier nur sehr gering ist und der Verkehrsfluss daher in keiner Weise behindert wird.	gegeben
Radverkehr	R02	1	A	Kaiserstraße nördl. Augustenstraße	Einbahnstraße mit "Rad frei" einrichten	Veloroutennetz - Hauptnetz. Entfall des westlichen Parkstreifens, Einrichtung einer Einbahnstraße "Rad frei", Verbesserung des Belags für den Radverkehr.	Durch die Einbahnstraßenregelung ist eine Neuauflage der Verkehrsflächen möglich. Zudem wird Durchgangsverkehr in eine Richtung verhindert. Umleitung der Gegenrichtung über die Wertstraße. Einseitiges Parken kann durch die Maßnahme weiterhin ermöglicht werden. Die Eignung als Fahrradachse wird durch verminderten MIV verbessert.	LHK	Superblock Gaarden Zentrum	ja	Die Ausweisung einer Einbahnstraßenregelung in diesem Abschnitt ist verträglich, da die Verlagerung der Verkehre ins Quartier hinein auf die Wertstraße und Elisabethstraße verträglich erscheint. Die Vorteile für den Radverkehr auf dieser Achse überwiegen die Nachteile einer geringfügigen Umwegigkeit für MIV-Verkehre in Richtung Süden/Stadttelzentrum.	gegeben
Radverkehr	R03	1	A	Helmholtzstraße / Kaiserstraße	Querungshilfen qualifizieren / schaffen	Querungshilfe schaffen (Gehwegvorstreckung oder Mittelinsel)	Verbesserung der Querbarkeit der Straße für den Fuß- und Radverkehr	LHK				

Handlungsfeld	M-Nr.	Stufe	Teilgebiet	Verortung	Maßnahmetitel	Beschreibung	Zweck und Auswirkungen	Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen	straßenverkehrsrechtlich abzuwägen	Abwägung	Verträglichkeit
Radverkehr	R08	2	A	Stoschstraße und Johannesstraße zwischen Schulstraße und Ostring	Fahrradstraße einrichten	Velorutennetz - Nebenroute. Herstellung eines geeigneten Belages und Einrichtung einer Fahrradstraße "Kfz frei". Kombination mit einer Einbahnstraße Richtung Osten.	Herstellung einer Ost-West-Fahrradachse im Anschluss in die Gaardener Brücke. MIV-Einrichtungsverkehr erleichtert auch in diesem Fall dem Radverkehr die Koexistenz mit dem MIV im Straßenraum. Der MIV der Gegenrichtung kann über die Pickertstraße und die Kieler Straße abgewickelt werden.	LHK	Superblock Gaarden Zentrum	ja	Eine Fahrrad-Ost-West-Achse ist in dieser Lage ergänzend zur für den Radverkehr recht steilen Preetzer Straße notwendig für eine gute örtliche, aber auch regionale Radverkehrsinfrastruktur und zur Erhöhung des Modal Split für Eupendler*innen aus Richtung Osten.	gegeben
Radverkehr	R09	2	A	Kaiserstraße zwischen Augustenstraße und Helmholtzstraße	Radverkehr im Mischverkehr mit Einbahnstraßen	Velorutennetz - Hauptnetz. Führung des Radverkehrs im Mischverkehr inkl. Einbahnstraßen.	Mischverkehr MIV/Rad ist in Tempo-30-Zonen ist so vorgesehen und auch bereits gelebte Praxis. Hier bilden Einbahnstraßen keine Ausnahme. Es ist jedoch auf eine Mindestdurchfahrtsbreite von 3,50m zu achten. Werden diese unterschritten, sind Ausweichstellen vorzusehen. Die Leichtigkeit des Verkehrs wird hier verbessert.	LHK		ja	analog nördlichem Abschnitt der Kaiserstraße	gegeben
Radverkehr	R10	2	A	Werftstraße / Kaiserstraße	Querungshilfen qualifizieren / schaffen	vorhandene Querungshilfe qualifizieren (Instandsetzung, Sichtbarkeit verbessern)	Verbesserung der Querbarkeit der Straße für den Fuß- und Radverkehr	LHK				gegeben
Radverkehr	R11	2	A	Pastor-Gosch-Weg	Wegeverbindung Gaardener Brücke	Separate Radverkehrsführung (gestalterisch getrennte Fuß- und Radverkehrsführung)	Verbesserung der Rad- und Fußwegeverbindungen	LHK				
Radverkehr	R12	2	A	Hörn und Germaniahafen	Wegeverbindung Gaardener Brücke	Separate Radverkehrsführung zwischen Gaardener Brücke und Hörnbrücke über Takler - Former - Zur Helling - Am Germaniahafen (gestalterisch getrennte Fuß- und Radverkehrsführung)	Verbesserung der Rad- und Fußwegeverbindungen	LHK				
Radverkehr	R13	2	A	Kaiserstraße zw. Norddeutsche Straße und Werftstraße	Belag für den Radverkehr verbessern	Veloroute - Austausch des Kopfsteinpflasters oder Asphaltstreifen gießen	Verkehrssicherheit, Radverkehrsförderung	LHK				
Radverkehr	R14	2	A	Elisabethstraße/Karistal	Einrichtung des Linksabbiegens für den Radverkehr	Veloroute - Möglichkeiten des direkten und indirekten Linksabbiegens im westlichen Knotenpunktarm schaffen	Verkehrssicherheit, Radverkehrsförderung	LHK		ja	eine direkte Linksabbiegemöglichkeit ist über die MIV-Spur gegeben. Indirektes Abbiegen für Radler*innen kann wegen des Großpflasters nicht markiert werden. Zudem wäre ein zusätzlicher Signalgeber für den Radverkehr und eine Neuberechnung der Ampelschaltung erforderlich.	bedingt gegeben
Radverkehr	R15	2	A	Norddeutsche Straße zw. Augustenstraße und Kaiserstraße	Belag für den Radverkehr verbessern	Austausch des Kopfsteinpflasters oder Asphaltstreifen gießen	Verkehrssicherheit, Radverkehrsförderung	LHK				
Radverkehr	R17	2	A	Augustenstraße zw. Kaiserstraße und Elisabethstraße	Belag für den Radverkehr verbessern	Veloroute - Austausch des Kopfsteinpflasters oder Asphaltstreifen gießen	Verkehrssicherheit, Radverkehrsförderung	LHK				
Radverkehr	R18	2	A	Bothwellstraße und Parkplatz Sportplatz	Belag für den Radverkehr verbessern	Veloroute - Austausch des Kopfsteinpflasters oder Asphaltstreifen gießen	Verkehrssicherheit, Radverkehrsförderung	LHK				
Radverkehr	R19	2	A	Johannesstraße zw. Kaiserstraße und Schulstraße	Belag für den Radverkehr verbessern	Veloroute - Austausch des Kopfsteinpflasters oder Asphaltstreifen gießen	Verkehrssicherheit, Radverkehrsförderung	LHK				
Radverkehr	R20	2	A	Kieler Straße zw. Kaiserstraße und Schulstraße	Belag für den Radverkehr verbessern	Austausch des Kopfsteinpflasters oder Asphaltstreifen gießen	Verkehrssicherheit, Radverkehrsförderung	LHK				
Radverkehr	R30	3	A	Hörn	Radverkehrstaugliche Hörnquerung	Mit Zunahme des Radverkehrs wird eine weitere radverkehrstaugliche Hörnquerung benötigt. Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr sollen damit vermieden werden.	Verbesserung der nachhaltigen Mobilitätsangebote	LHK				
Radverkehr	R04	1	Allgemein	Gaarden	Radabstellanlagen bauen	Gemäß Auflistung der Bedarfs-Standorte im Bericht Fahrradbügel ergänzen	Radverkehr fördern	LHK				
Radverkehr	R05	1	Allgemein	Ostring	Radverkehrsanlage qualifizieren	Veloroute - Ausbau und Qualifizierung der bestehenden Radwege, die in schlechtem Zustand sind	Verkehrssicherheit, Radverkehrsförderung	LHK				
Radverkehr	R21	2	Allgemein	Elisabethstraße zw. Norddeutsche Straße und Preetzer Straße	Belag für den Radverkehr verbessern	Veloroute - Austausch des Kopfsteinpflasters oder Asphaltstreifen gießen	Notwendig für die Nutzung als Veloroute	LHK				
Radverkehr	R06	1	B	Kaiserstraße zw. Helmholtzstraße und Kirchenweg	Fahrradstraße einrichten	Velorutennetz - Hauptnetz. Einrichtung einer Fahrradstraße "Kfz frei". Einbahnstraße "Rad frei" zwischen Helmholtzstraße und Kirchenweg Richtung Süden, ab Kaiserstraße 70a	Die Schaffung einer attraktiven Radverkehrsverbindung in Nord-Süd-Richtung entlang der Kaiserstraße ist im Velorutennetzplan 2035 verankert. Auch das Ostufervkehrskonzept sieht sie vor. Die MIV-Verkehre der Gegenrichtung werden über die Elisabethstraße und die Ittistrasse nach Norden geführt. Beide Straßen können diese Verkehre aufnehmen.	LHK	Superblock Elki-Kiez	ja	Die Vorteile für den Radverkehr durch diese Maßnahme sind deutlich. Die Nachteile durch Verlagerungen von MIV auf Parallelstraßen sind nur geringfügig und im Wesentlichen auf die Notwendigkeit der Gewohnheitsänderung beschränkt. Gravierende verkehrliche Nachteile wie wegfallende Fahrbeziehungen sind nicht zu erkennen.	gegeben
Radverkehr	R07	1	B	Werftstraße zw. Gablenzstraße und Schwedendamm	Radverkehrsanlage qualifizieren	Veloroute - Ausbau und Qualifizierung der bestehenden Radwege, die in schlechtem Zustand sind. Einheitliches Oberflächenmaterial schaffen.	Verkehrssicherheit, Radverkehrsförderung	LHK				
Radverkehr	R16	2	B	Preetzer Straße	Schutz des Radfahrstreifens - Provisorium bis zum Umbau der Preetzer Str.	Linksabbiegen in Elisabethstr. und Ittistr. weiterhin zulassen. Stockungen durch wartende Fahrzeuge möglich, aber selten, da wg. Superblock nur wenig einfahrender MIV. LSA mit Detektion wartender Linksabbieger im Knoteninnenraum ausstatten. Montage von flexiblen (umklappenden) Elementen auf dem Breitspür zum Schutz des Radfahrstreifens gegen Überfahren durch Kfz (vgl. Beispielfoto).	Protection im Stil der Osnabrücker Borde nach dem Beispiel der Olshausenstraße ist hier möglich. Die in Rede stehenden Linksabbiegebeziehungen bleiben dadurch möglich, allerdings kann es zu Rückstaus kommen, da an Linksabbiegenden dann nicht mehr rechts vorbeigefahren werden kann. Der Radfahrstreifen wird geschützt. Die Ausführung (gelb oder weiß) erfolgt nach den Vorgaben der Straßenverkehrsbehörde. Die Maßnahme ist auf die Zeit bis zum Ausbau der Preetzer Straße in diesem Abschnitt begrenzt. Danach wird es einen baulichen Radweg geben.	LHK	Superblock Elki-Kiez	ja	da durch diese Maßnahme kein bedeutender Nachteil, sondern nur ein Sicherheitszuwachs für den Radverkehr entsteht, ist sie zu befürworten. Verkehrsbehinderungen durch Stauung hinter Linksabbiegern werden dem Vorteil gegenüber geringer bewertet.	gegeben
Radverkehr	R22	2	B	Ostring / Kirchenweg	Querungshilfen qualifizieren / schaffen	Furten und Bordabsenkungen für Fuß- und Radverkehr auf nördlicher Seite des Knotenpunktes ergänzen	Verbesserung der Querbarkeit der Straße für den Fuß- und Radverkehr	LHK				

Handlungsfeld	M-Nr.	Stufe	Teilgebiet	Verortung	Maßnahmentitel	Beschreibung	Zweck und Auswirkungen	Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen	straßenverkehrsrechtlich abzuwägen	Abwägung	Verträglichkeit
Radverkehr	R23	2	B	Preetzer Straße / Röntgenstraße	Querungshilfen qualifizieren / schaffen	Gesicherte Querungshilfe schaffen (FGÜ oder LSA)	Verbesserung der Querbarkeit der Straße für den Fuß- und Radverkehr	LHK		ja		nach konkreter Planung zu prüfen
Radverkehr	R24	2	B	Gablenzbrücke	Dehnfugen der Brücke entschärfen	Veloroute - Die Dehnfugen verursachen starke Erschütterungen für Radfahrende	Radverkehr fördern	LHK				
Radverkehr	R25	2	B	Gablenzstraße	Belag für den Radverkehr verbessern	Veloroute - Austausch der Pflastersteine beim Übergang von der Radverkehrsanlage zur Fahrbahn	Verkehrssicherheit, Radverkehrsförderung	LHK				
Radverkehr	R26	2	B	Bahnhofstraße zw. Adolf-Westphal-Straße und Schwedendamm	Belag für den Radverkehr verbessern	Behebung von Radwegschäden (Oberflächenmaterial) und Schaffung adäquater Übergänge zwischen Radweg und Fahrbahn	Verkehrssicherheit, Radverkehrsförderung	LHK				
Radverkehr	R27	2	B	Preetzer Straße Höhe Bhf. Schulen am Langsee	Belag für den Radverkehr verbessern	Veloroute - Behebung von Radwegschäden (Oberflächenmaterial)	Notwendig für die Nutzung als Veloroute	LHK				
Radverkehr	R28	2	B	Ilitisstraße zw. Stoschstraße und Preetzer Straße	Belag für den Radverkehr verbessern	Austausch des Kopfsteinpflasters oder Asphaltstreifen gießen	Notwendig für die Nutzung als Veloroute	LHK				
Radverkehr	R31	3	B	Kirchenweg zwischen Karlstal und Röntgenstraße	Belag für den Radverkehr verbessern	Veloroutennetz - Nebennetz. Herstellung eines geeignete Belags und Maßnahmen zur Reduzierung der Belastung durch Kfz. Im Rahmen der Umgestaltung ist eine Begrünung mit Straßenbäumen zu prüfen.	Verbesserung der nachhaltigen Mobilitätsangebote, Verbesserung von Mikroklima und Aufenthaltsqualität	LHK				
Radverkehr	R32	3	B	Preetzer Straße (Bahnhof Schulen am Langsee)	Querungshilfen qualifizieren / schaffen	Querungshilfe und Bordabsenkungen am Bahnübergang über die Preetzer Straße schaffen	Verbesserung der Querbarkeit der Straße für den Fuß- und Radverkehr	LHK				
Radverkehr	R33	3	B	Stadtbahnhaltestelle Am Langsee (Preetzer Str. 127)	Radabstellanlagen bauen	Bau von Bike & Ride im Rahmen der Fertigstellung der Stadtbahnstation.	Verbesserung der nachhaltigen Mobilitätsangebote	LHK				
Radverkehr	R34	3	B	Stadtbahnhaltestelle Ostring (Helmholtzstraße/Ostring)	Radabstellanlagen bauen	Bau von Bike & Ride im Rahmen der Fertigstellung der Stadtbahnstation.	Verbesserung der nachhaltigen Mobilitätsangebote	LHK				
Radverkehr	R35	3	B	Stadtbahnhaltestelle Karlstal (Karlstal 29)	Radabstellanlagen bauen	Bau von Bike & Ride im Rahmen der Fertigstellung der Stadtbahnstation.	Verbesserung der nachhaltigen Mobilitätsangebote	LHK				
Radverkehr	R29	2	C	Bielenbergstraße (Höhe Parkanlage Brook)	Belag für den Radverkehr verbessern	Veloroute - Austausch des Kopfsteinpflasters oder Asphaltstreifen gießen	Die Bielenbergstraße ist gemäß Veloroutennetzplan prädestiniert als Fahrradachse in Nord-Süd-Richtung. Durch den Modal Filter in Höhe des Parks Brook ist schon heute der Grundstein hierfür gelegt, da Pkw-Durchgangsverkehr von Nord nach Süd über die Bielenbergstraße nicht möglich ist. Aus dem Norden des Stadtteils über die Kaiserstraße nach Süden fahrende Radler werden bereits über Kirchenweg/Elisabethstraße auf die Bielenbergstraße zugeführt. Eine Verbesserung des Belages im genannten Bereich erhöht die Sicherheit und den Kofort des Radverkehrs.	LHK				
Radverkehr	R36	3	C	Bielenbergstraße zwischen Preetzer Straße und Theodor-Heuss-Ring	Fahrradstraße einrichten	Veloroutennetz - Hauptnetz. Herstellung eines geeigneten Belags und Einrichtung einer Fahrradstraße "Kfz frei". Ggf. temporär die Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr prüfen.	Die Bielenbergstraße ist gemäß Veloroutennetzplan prädestiniert als Fahrradachse in Nord-Süd-Richtung. Durch den Modal Filter in Höhe des Parks Brook ist schon heute der Grundstein hierfür gelegt, da Pkw-Durchgangsverkehr von Nord nach Süd über die Bielenbergstraße nicht möglich ist. Aus dem Norden des Stadtteils über die Kaiserstraße nach Süden fahrende Radler werden bereits über Kirchenweg/Elisabethstraße auf die Bielenbergstraße zugeführt. Einschränkungen für den MIV in der Bielenbergstraße gibt es nicht, da diese als Fahrradstraße für den motorisierten Verkehr freigegeben würde.	LHK		ja	Nachteile für den MIV entstehen durch die Ausweisung als Fahrradstraße nicht, da diese für den motorisierten Anliegerverkehr freigegeben wird. Eine Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr wird allerdings kritisch gesehen, daher entfällt dieses Element.	gegeben
Radverkehr	R37	3	C	Stadtbahnhaltestelle Am Brook (Asmusstraße/Sörensenstraße)	Radabstellanlagen bauen	Bau von Bike & Ride im Rahmen der Fertigstellung der Stadtbahnstation.	Verbesserung der nachhaltigen Mobilitätsangebote	LHK				
Sharing-Angebote, ÖPNV	S01	1	A	CAU, Werftstraße	Mobilitätsstation	Mobilitätsstation bestehend aus Carsharing und Mikromobilität bauen	Steigerung des Modal Split des Umweltverbunds zur Entlastung der Verkehrsräume, Erreichung der Klimaschutzziele, Verringerung des Kfz-Verkehrs	CAU		ja	Ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt rund 10 Privatwagen, sodass also je eingerichtetem CS-Parkplatz 9 Parkplätze frei werden. Daher sind unterm Strich keine negativen Folgen der Maßnahme zu erwarten. Durch die Schaffung multimodaler Angebote ist weiterhin mit einer Reduktion des motorisierten Verkehrs zu rechnen, was positiv zu bewerten ist.	gegeben
Sharing-Angebote, ÖPNV	S02	1	A	An der Halle 400	Bikesharing-Station einrichten	Einrichtung einer Bikesharing-Station	Verbesserung der nachhaltigen Mobilitätsangebote	KielRegion				
Sharing-Angebote, ÖPNV	S03	1	A	Karlstal zwischen Werftstraße und Schulstraße	Bikesharing-Station einrichten	Einrichtung einer Bikesharing-Station	Verbesserung der nachhaltigen Mobilitätsangebote	KielRegion				
Sharing-Angebote, ÖPNV	S04	1	A	Umfeld Vinetaplatz	Carsharing-Stellplätze einrichten	Ausweisen von Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge	Entlastung des Parkraums, Verringerung der Anzahl der Kfz. Standortvorschlag infolge Potenzialabschätzung	LHK		ja	Ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt rund 10 Privatwagen, sodass also je eingerichtetem CS-Parkplatz 9 Parkplätze frei werden. Daher sind unterm Strich keine negativen Folgen der Maßnahme zu erwarten. Durch die Schaffung multimodaler Angebote ist weiterhin mit einer Reduktion des motorisierten Verkehrs zu rechnen, was positiv zu bewerten ist.	gegeben
Sharing-Angebote, ÖPNV	S09	2	A	An der Halle 400	Mobilitätsstation	Mobilitätsstation bestehend aus Carsharing und Mikromobilität bauen	Steigerung des Modal Split des Umweltverbunds zur Entlastung der Verkehrsräume, Erreichung der Klimaschutzziele, Verringerung des Kfz-Verkehrs	LHK		ja	Es sind aus dieser Maßnahme keine negativen Auswirkungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erwarten, wohl aber Vorteile durch Entlastung.	gegeben
Sharing-Angebote, ÖPNV	S10	2	A	Alfons-Jonas-Platz / Augustenstraße	Mobilitätsstation	Mobilitätsstation bestehend aus Carsharing und Mikromobilität bauen	Steigerung des Modal Split des Umweltverbunds zur Entlastung der Verkehrsräume, Erreichung der Klimaschutzziele, Verringerung des Kfz-Verkehrs	LHK		ja	Es sind aus dieser Maßnahme keine negativen Auswirkungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erwarten, wohl aber Vorteile durch Entlastung.	gegeben
Sharing-Angebote, ÖPNV	S11	2	A	Karlstal zwischen Werftstraße und Schulstraße	Carsharing-Stellplätze einrichten	Ausweisen von Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge	Entlastung des Parkraums, Verringerung der Anzahl der Kfz. Standortvorschlag infolge Potenzialabschätzung	LHK		ja	da keine negativen Folgen der Maßnahme erkennbar sind, spricht nichts dagegen.	gegeben

Handlungsfeld	M-Nr.	Stufe	Teilgebiet	Verortung	Maßnahmentitel	Beschreibung	Zweck und Auswirkungen	Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen	straßenverkehrsrechtlich abzuwägen	Abwägung	Verträglichkeit
Sharing-Angebote, ÖPNV	S12	2	A	Haltestelle Kieler Straße	Barrierefreier Ausbau Haltestelle	Ausbau nach Standards des Regionalen Nahverkehrsplan der LHK 2023-2027 (Musterhaltestelle)	Barrierefreiheit	Eigenbetrieb ÖPNV				
Sharing-Angebote, ÖPNV	S13	2	A	Haltestelle Karlstal (Teilhaltestelle stadtauswärts)	Barrierefreier Ausbau Haltestelle	Ausbau nach Standards des Regionalen Nahverkehrsplan der LHK 2023-2027 (Musterhaltestelle)	Barrierefreiheit	Eigenbetrieb ÖPNV				
Sharing-Angebote, ÖPNV	S14	2	A	Haltestelle Augustenstraße (Teilhaltestelle stadteinwärts)	Barrierefreier Ausbau Haltestelle	Ausbau nach Standards des Regionalen Nahverkehrsplan der LHK 2023-2027 (Musterhaltestelle)	Barrierefreiheit	Eigenbetrieb ÖPNV				
Sharing-Angebote, ÖPNV	S15	2	A	Bushaltestelle Norwegenkai	Bessere Kenntlichmachung der Bushaltestelle	Veloroute - Die Bushaltestelle ist vom Radverkehr schlecht ersichtlich. Der Fahrgastwechsel erfolgt auf der Fläche des Radweges. Separate Wartefläche für Fahrgäste schaffen.	Entlastung des Umweltverbunds. Reduzierung von Konflikten	LHK				
Sharing-Angebote, ÖPNV	S23	3	A	Umfeld Vinetaplatz	Mobilitätsstation	Mobilitätsstation bestehend aus Carsharing und Mikromobilität bauen	Steigerung des Modal Split des Umweltverbunds zur Entlastung der Verkehrsräume, Erreichung der Klimaschutzziele, Verringerung des Kfz-Verkehrs	LHK		ja	Es sind aus dieser Maßnahme keine negativen Auswirkungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erwarten, wohl aber Vorteile durch Entlastung.	gegeben
Sharing-Angebote, ÖPNV	S24	3	A	Karlstal zwischen Werftstraße und Schulstraße (Umfeld Post-Areal)	Mobilitätsstation	Mobilitätsstation bestehend aus Carsharing und Mikromobilität bauen	Steigerung des Modal Split des Umweltverbunds zur Entlastung der Verkehrsräume, Erreichung der Klimaschutzziele, Verringerung des Kfz-Verkehrs	LHK		ja	Es sind aus dieser Maßnahme keine negativen Auswirkungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erwarten, wohl aber Vorteile durch Entlastung.	gegeben
Sharing-Angebote, ÖPNV	S25	3	Allgemein	Gaarden	Bau der Stadtbahn	Ausbau eines Stadtbahnsystems in Kiel mit der geplanten Trassenführung durch Gaarden.	Stärkung des ÖPNV	LHK				
Sharing-Angebote, ÖPNV	S07	2	B	Henry-Vahl-Platz	Bikesharing-Station einrichten	Einrichtung einer Bikesharing-Station	Verbesserung der nachhaltigen Mobilitätsangebote	KielRegion				
Sharing-Angebote, ÖPNV	S16	2	B	Helmholtzstr. (vor Ostring)	Einrichtung einer Busschleuse	Neuaufteilung der Fahrstreifen vor Ostring: rechts Busspur, links MIV. Anpassung der LSA mit Bus-Signalen und priorisierter Bus-Phase. Leistungsfähigkeit prüfen.	Stärkung des ÖPNV	LHK	Querungshilfen Ostring (neue LSA-Koordinierung)	ja		nach konkreter Planung zu prüfen
Sharing-Angebote, ÖPNV	S17	2	B	Haltestelle KVG Verwaltung	Barrierefreier Ausbau Haltestelle	Ausbau nach Standards des Regionalen Nahverkehrsplan der LHK 2023-2027 (Musterhaltestelle)	Barrierefreiheit	Eigenbetrieb ÖPNV				
Sharing-Angebote, ÖPNV	S18	2	B	Haltestelle Preetzer Str. / Ostring (Teilhaltestelle Preetzer Straße stadtauswärts)	Barrierefreier Ausbau Haltestelle	Ausbau nach Standards des Regionalen Nahverkehrsplan der LHK 2023-2027 (Musterhaltestelle)	Barrierefreiheit	Eigenbetrieb ÖPNV				
Sharing-Angebote, ÖPNV	S19	2	B	Haltestelle Adolf-Westphal-Straße	Barrierefreier Ausbau Haltestelle und Fahrgastunterstand errichten	Ausbau nach Standards des Regionalen Nahverkehrsplan der LHK 2023-2027 (Musterhaltestelle)	Barrierefreiheit	Eigenbetrieb ÖPNV				
Sharing-Angebote, ÖPNV	S20	2	B	Haltestelle Schwedendamm	Barrierefreier Ausbau Haltestelle und Fahrgastunterstand errichten	Ausbau nach Standards des Regionalen Nahverkehrsplan der LHK 2023-2027 (Musterhaltestelle)	Barrierefreiheit	Eigenbetrieb ÖPNV				
Sharing-Angebote, ÖPNV	S21	2	B	Röntgenstraße	Verlegung der Linienführung	Verlegung der Linienführung Helmholtzstr. <-> Ostring <-> Preetzer Str. (östlich) direkt über Röntgenstr. (statt über Ostring). Voraussetzungen: Anpassung Querschnitt Röntgenstr. (vgl. Beispiel), Querungshilfe Höhe Zuwegung Begegnungspark (Gehwegvorstreckung zw. Parken), Haltestellen am Knoten Ostring/Helmholtzstr.-Röntgenstr. einrichten, ggf. mit Flächenenerwerb, Reduktion auf 1 MIV-Fahrstreifen in Zufahrt Röntgenstr. prüfen	Stärkung des ÖPNV	LHK				
Sharing-Angebote, ÖPNV	S22	2	B	Stadtbahnhaltestelle Ostring (Helmholtzstraße/Ostring)	Bikesharing-Station einrichten	Einrichtung einer Bikesharing-Station	Verbesserung der nachhaltigen Mobilitätsangebote	KielRegion				
Sharing-Angebote, ÖPNV	S05	2	C	Heischplatz	Bikesharing-Station einrichten	Einrichtung einer Bikesharing-Station	Verbesserung der nachhaltigen Mobilitätsangebote	KielRegion	Querungshilfen Ostring (neue LSA-Koordinierung)			
Sharing-Angebote, ÖPNV	S06	1	C	Heischplatz	Carsharing-Stellplätze einrichten	Ausweisen von Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge	Entlastung des Parkraums, Verringerung der Anzahl der Kfz. Standortvorschlag infolge Potenzialabschätzung	LHK		ja	Ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt rund 10 Privatwagen, sodass also je eingerichteterm CS-Parkplatz 9 Parkplätze frei werden. Daher sind unterm Strich keine negativen Folgen der Maßnahme zu erwarten.	gegeben
Sharing-Angebote, ÖPNV	S08	1	C	Bielenbergstraße (Höhe Ida-Hinz-Park)	Bikesharing-Station einrichten	Einrichtung einer Bikesharing-Station	Verbesserung der nachhaltigen Mobilitätsangebote	KielRegion				
Sharing-Angebote, ÖPNV	S26	3	C	Heischplatz	Mobilitätsstation	Mobilitätsstation bestehend aus Carsharing und Mikromobilität bauen	Steigerung des Modal Split des Umweltverbunds zur Entlastung der Verkehrsräume, Erreichung der Klimaschutzziele, Verringerung des Kfz-Verkehrs	LHK		ja	Es sind aus dieser Maßnahme keine negativen Auswirkungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erwarten, wohl aber Vorteile durch Entlastung.	gegeben