

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 Werffstraße, 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	A03	1	B	Quartier zwischen Preetzer Straße, Werffstraße, 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	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				
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	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				
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	F09	1	B	Durchgang Wilhelmstraße zur Werffstraße	Angstraum abbauen	Durch bessere Beleuchtung, mehr Sauberkeit und gestalterische Maßnahmen das subjektive Sicherheitsgefühl erhöhen. Mehr Kontrolle bei Kriminalitätsschwerpunkten.	Angstraum abbauen	LHK				
Fußverkehr	F41	1	B	Preetzer Straße / Kaiserstraße	Querungshilfen qualifizieren / schaffen	Querungshilfe schaffen (Gehwegvorstreckung oder Mittelinsel)	Verbesserung der Querbarkeit 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				
MIV	M02	1	A	Augustenstraße zw. Elisabethstraße und Kaiserstraße	Einbahnstraße einrichten	Einbahnstraße in Richtung Osten ausweisen	Verbesserung der Begegnungsmöglichkeiten Pkw/Fahrrad. Verkehrsorganisation im Ringverkehr durch Verlagerungen der Gegenrichtungsverkehre auf die Parallelstraßen. Allerdings entsteht Mehrverkehr auf dem Alfon-Jonas-Platz und in der Schulstraße durch Umwegigkeiten. 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.	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	Verbesserung der Begegnungsmöglichkeiten Pkw/Fahrrad. Verkehrsorganisation im Ringverkehr durch Verlagerungen der Gegenrichtungsverkehre auf die Parallelstraßen. Allerdings entsteht Mehrverkehr auf dem Alfon-Jonas-Platz und in der Schulstraße durch Umwegigkeiten. 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.	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

Handlungsfeld	M-Nr.	Stufe	Teilgebiet	Verortung	Maßnahmentitel	Beschreibung	Zweck und Auswirkungen	Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen	straßenverkehrsrechtlich abzuwägen	Abwägung	Verträglichkeit
MIV	M04	1	A	Jachmannstraße zw. Stoschstraße und Pickertstraße	Einbahnstraße einrichten	Einbahnstraße in Richtung Süden ausweisen	Vermeidung von Linksabbiegeevorgängen 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 Bedrchtigungsverkehr 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 Durchgangsverkehr 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 Durchgangsverkehr auf die umliegenden Straßen wie Preetzer Straße, Werftstraße, Ostling ist vor dem Hintergrund der betroffenen Verkehrsmengen augenscheinlich gut möglich. Durch die Einbahnstraße ist die Erreichbarkeit gewährleistet. Die Durchfahrbarkeit 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	Kreisverkehrs 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	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	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 beeinträchtigt. Ausfahrten aus dem Quartier sind weiterhin zum Ostling 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 Gehwegparkens.	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. Parkplatzenfall: siehe Einzelabschnitte	LHK		siehe Einzelmaßnahmen	siehe Einzelmaßnahmen	gegeben
MIV	M11	1	C	Itlisstraße - Blitzstraße (West) zw. Preetzer Straße und Ostling	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 Zweirichtungsbefahrbarkeit ist hier nicht unbedingt erforderlich. Auf dem Ostling aus Süden kommend kann man schon ohnehin nicht in die Blitzstraße einfahren. Die Rückstaugefahr 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

Handlungsfeld	M-Nr.	Stufe	Teilgebiet	Verortung	Maßnahmentitel	Beschreibung	Zweck und Auswirkungen	Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen	straßenverkehrsrechtlich abzuwägen	Abwägung	Verträglichkeit
MIV	M12	1	C	Itlisstraße 74	Elterhaltestelle	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 Elterhaltestelle 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 Beschuldigung 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	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	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	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	P19	1	B	Kaiserstraße zw. Helmholtzstraße 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-Verkehre der Gegenrichtung werden über die Elisabethstraße und die Itlisstraße 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

Handlungsfeld	M-Nr.	Stufe	Teilgebiet	Verortung	Maßnahmentitel	Beschreibung	Zweck und Auswirkungen	Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen	straßenverkehrsrechtlich abzuwägen	Abwägung	Verträglichkeit
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. Helmholtzstraße 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	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	P24	1	B	Parkplatz Penny (Werftstraße 247)	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	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 Ittisstraße	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
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 Sörensenstraße	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

Handlungsfeld	M-Nr.	Stufe	Teilgebiet	Verortung	Maßnahmentitel	Beschreibung	Zweck und Auswirkungen	Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen	straßenverkehrsrechtlich abzuwägen	Abwägung	Verträglichkeit
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 Sörensenstraße	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 Sörensenstraße	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. Sörensenstraße und Kehrwieder	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 durchführen	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 Sackgassenlage nur Anlieger dort fahren, sind keine negativen Effekte auf das umliegende Straßennetz zu erwarten. Die Vorteile des Netzlückschlusses 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 Neuaufteilung 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/Stadtteilzentrum.	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				
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	R06	1	B	Kaiserstraße zw. Helmholtzstraße und Kirchenweg	Fahrradstraße einrichten	Veloroutennetz - 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 Veloroutennetzplan 2035 verankert. Auch das Ostuferverschörungs-konzept 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 Wohnveränderung beschränkt. Gravierende verkehrliche Nachteile wie wegfallende Fahrbeziehungen sind nicht zu erkennen.	gegeben
Radverkehr	R07	1	B	Wertstraße zw. Gablenzstraße und Schwedendamm	Radverkehrsanlage qualifizieren	Veloroute - Ausbau und Qualifizierung der bestehenden Radwege, die in schlechtem Zustand sind. Einheitliches Oberflächenmaterial schaffen.	Verkehrssicherheit, Radverkehrsförderung	LHK				
Sharing-Angebote, ÖPNV	S01	1	A	CAU, Wertstraße	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 eingerichteter 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 Wertstraße und Schulstraße	Bikesharing-Station einrichten	Einrichtung einer Bikesharing-Station	Verbesserung der nachhaltigen Mobilitätsangebote	KielRegion				

Handlungsfeld	M-Nr.	Stufe	Teilgebiet	Verortung	Maßnahmentitel	Beschreibung	Zweck und Auswirkungen	Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen	straßenverkehrsrechtlich abzuwägen	Abwägung	Verträglichkeit
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	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 eingerichtetem 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				