

---

# Mobilitätskonzept

zur Verkehrs- und Erschließungsplanung im Zuge der Erweiterung des  
Nachwuchsleistungszentrums des FC St. Pauli  
an der Kollaustraße, Hamburg-Niendorf

---

Auftraggeber/Bauherr:

Fußball-Club St. Pauli v. 1910 e.V.  
Harald-Stender-Platz 1  
20359 Hamburg

Verfasst:

ingenieurbüro münster

Ingenieurbüro Münster GmbH  
Borsteler Chaussee 53, 22453 Hamburg  
Tel. (040) 41 32 73 – 0, Fax – 50  
[www.ib-muenster.de](http://www.ib-muenster.de)

Hamburg, den 23.04.2024

██████████

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einführung</b> .....	<b>4</b>
1.1	Beschreibung des Bauvorhabens .....	4
1.2	Inhalt des Mobilitätskonzeptes .....	5
<b>2</b>	<b>Analyse der verkehrlichen Randbedingungen</b> .....	<b>6</b>
2.1	Standortbeschreibung im Stadtteil Hamburg-Niendorf .....	6
2.2	Verkehrsangebot im bestehenden Verkehrsnetz .....	7
2.3	Verkehrsnachfrage der geplanten Anlage .....	9
2.4	Verkehrliche Handlungserfordernisse .....	11
<b>3</b>	<b>Zielsetzung des Mobilitätskonzeptes</b> .....	<b>13</b>
3.1	Vermeidung des MIV: Nachhaltiges Mobilitätsverhalten .....	13
3.2	Steuerung des MIV: Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs (Langenhorst) .....	13
<b>4</b>	<b>Maßnahmen</b> .....	<b>14</b>
4.1	Grundkonzept des Maßnahmenkataloges .....	14
4.2	Maßnahmensteckbriefe .....	16
4.2.1	Monitoring der Wirkungen .....	16
	Anwohnermanagement .....	16
	Betriebliches Feedback .....	17
4.2.2	Information, Beratung und Partizipation .....	18
	Betriebliche Mobilitätsbeauftragte/-r und Beratungsstelle .....	18
	Informationsveranstaltungen für Mitarbeitende .....	19
	Informationsveranstaltungen für Eltern .....	19
	Betriebliches Vorschlagswesen .....	20
	Betriebsaktionen .....	20
4.2.3	1. Stufe: Vermeidung des MIV .....	21
	Bike-Sharing .....	21
	Jobrad .....	22
	Fahrradabstellanlagen (betrieblich) .....	23
	Fahrradabstellanlagen (Besucher) .....	24
	E-Ladestationen (Fahrrad) .....	25
	Umkleide- und Duschkmöglichkeiten .....	25
	Dienstfahrradflotte .....	26
	ÖPNV-Ticket-Subventionierung .....	27
	Ride-Sharing: MOIA .....	28
	Ride-Sharing: Vereins-Fahrdienst .....	29
4.2.4	2. Stufe: Steuerung des MIV .....	30
	E-Ladesäulen (Pkw) .....	30
	Betrieblicher Parkraum .....	31
	Nutzung der Ladezone Langenhorst .....	32
	Parkraum bei Events .....	33
	Event-Wegweisung .....	34
	Einsatz von Parkplatzeinweisern .....	35
4.2.5	3. Stufe: Rückfalloptionen .....	36
	Drop-Off-Zone Betriebsgelände .....	36
	Ride-Sharing: Plattform für Fahrgemeinschaften .....	37
	Entwicklung weiterer Maßnahmen .....	37
<b>5</b>	<b>Erstes Maßnahmenprogramm</b> .....	<b>38</b>
	<b>Abbildungsverzeichnis</b> .....	<b>41</b>
	<b>Tabellenverzeichnis</b> .....	<b>41</b>

## *Vorwort*

Mobilitätsentscheidungen, insbesondere die Verkehrsmittelwahl, ist von vielen individuellen Rahmenbedingungen abhängig. Hierzu gehören u.a. der Wohnort, die finanzielle Situation, die körperlichen Möglichkeiten und persönliche Vorlieben bzw. Gewohnheiten einzelner Personen. Das Mobilitätskonzept kann Anreize bieten, verschiedene Angebote zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität zu nutzen. Es besteht keine Möglichkeit diese Angebote, beispielweise Mitarbeitenden, verpflichtend aufzuerlegen.

Eine der Zielsetzungen des Mobilitätskonzeptes ist die verträgliche Abwicklung von Kfz-Verkehr mit der Wohnnutzung in der Straße Langenhorst. Hierbei geht es ausschließlich um Verkehr mit Bezug zum Verein. Die Vermeidung von Störungen, die nicht in Zusammenhang mit dem Verein stehen, ist nicht Gegenstand des vorliegenden Mobilitätskonzeptes.

Die Wirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen können grundsätzlich nicht vorhergesagt werden. Bisherige Erfahrungen des Vereins mit dem Mobilitätsverhalten von Mitarbeitenden, Sportlerinnen und Sportlern sowie Publikum u.v.m. bieten lediglich Anhaltspunkte für eine Voreinschätzung von Maßnahmenwirkungen und wurden bei der Erstellung des Konzeptes in einem sinnvollen Maß berücksichtigt. Diese Erfahrungen werden, soweit möglich, auf die Erweiterung des Trainingsstandortes an der Kollastraße übertragen.

Der Stellplatznachweis gemäß des Bauprüfdienstes (BPD) 2022-2 „Mobilitätsnachweis (Notwendige Stellplätze und Fahrradplätze“ wird im Rahmen des Bauantragsverfahrens auf Grundlage der dann gültigen Rahmenbedingungen erbracht. Die durch das Mobilitätskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen bieten teilweise und unter bestimmten Voraussetzungen die Möglichkeit, die notwendigen Kfz-Stellplätze gem. des aktuell gültigen BPD zu reduzieren. Eine erste Plausibilisierung der erforderlichen Stellplätze befindet sich zum jetzigen Zeitpunkt in Abstimmung mit dem zuständigen Amt. Vorrangiges Ziel dieses Mobilitätskonzeptes ist die Förderung einer nachhaltigen Mobilität als Beitrag zum Klima- und Umweltschutz. Die Reduzierung der nachzuweisenden Stellplätze ist nicht das vorrangige Ziel und Anlass des Mobilitätskonzeptes des FC St. Pauli.

Die im Mobilitätskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen wurden verkehrsfachlich durch den Auftragnehmer in Zusammenarbeit mit dem FC St. Pauli erarbeitet. Es bestehen planerische Abhängigkeiten zwischen Gebäudeplanung, Verkehrsplanung und Bebauungsplanverfahren, welche Einfluss auf die konkrete Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes haben (z.B. Parkraum). Ebenso werden Kooperationen (z.B. StadtRAD) angestrebt, dessen Zustandekommen und dauerhaftes Bestehen nicht gewährleistet werden können. Die konkrete betriebliche Umsetzungsplanung erfolgt im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens. Sämtliche Vorschläge und Erläuterungen zu den Maßnahmen sind beispielhaft zu verstehen und stellen eine Orientierung für Vereinbarungen im städtebaulichen Vertrag und für die künftige Umsetzung dar.

## 1 Einführung

### 1.1 Beschreibung des Bauvorhabens

Mit der Aufstellung des Bebauungsplan Niendorf 97 beabsichtigt die Freie und Hansestadt Hamburg, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Ausbau der bestehenden Sportanlage an der Kollastraße zu einem Trainings- und Nachwuchsleistungszentrum des FC St. Pauli zu schaffen. Das Plangebiet umfasst etwa 12,7 ha des Bebauungsplanes Niendorf 70 südwestlich der Kollastraße.

Der betrachtete Standort liegt an der Kollastraße im Hamburger Stadtteil Niendorf und wird über die Straße Langenhorst erschlossen. Aktuell befindet sich dort bereits ein Funktionsgebäude mit zwei vollwertigen Lizenzspielfeldern und einem Kunstrasenplatz.

Die Funktionsplanung (Stand Juli 2023) dient für das vorliegende Mobilitätskonzept als Grundlage. Die Grundzüge der Planung sind zum derzeitigen Zeitpunkt aktuell.

Das vorhandene Funktionsgebäude an der Straße Langenhorst wird durch einen Neubau ersetzt. Dieser Bereich soll künftig dem Nachwuchsbereich zur Verfügung stehen.

Zusätzlich ist an der Ecke Kollastraße / Niendorfer Straße ein weiteres Funktionsgebäude geplant (vgl. Abb. 1.1). Das Gebäude soll durch die Sportabteilung des Lizenzbereiches sowie Büros genutzt werden. Zum derzeitigen Planungsstand ist außerdem ein Stockwerk für externe Nutzer vorgesehen. Die Anbindung an das Verkehrsnetz erfolgt über die Kollastraße.

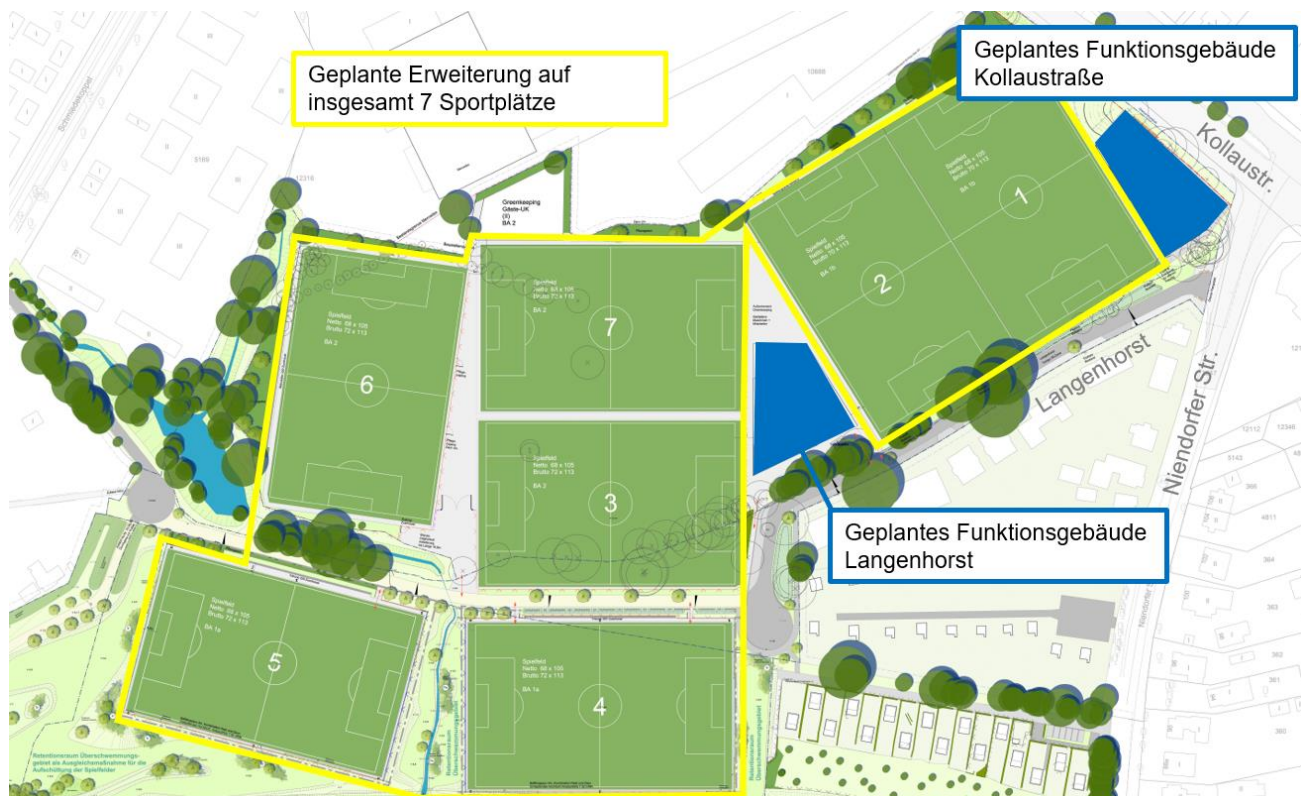


Abb. 1.1: Übersichtslageplan Bauvorhaben (Plangrundlage: Munder und Erzepky Landschaftsarchitekten bdlA, Norden oben)

Zur Integration des Bauvorhabens in die bestehenden Flächennutzungen im Bereich des Geländes ist eine Anpassung des geltenden Planungsrechtes erforderlich. Das zuständige Bezirksamt Hamburg-Eimsbüttel führt in diesem Rahmen ein Bebauungsplanverfahren (B-Plan 97) durch, um die privaten und öffentlichen Interessen der Anwohnenden, Gewerbebetreibenden sowie ökologische, wirtschaftliche und soziale Belange gerecht abzuwägen.

In Hinblick auf den Straßenverkehr sind weitere Planungen anhänglich. Hierzu gehört eine verkehrsfachliche Überplanung der Straße Langenhorst im Auftrag des Landesbetriebes Immobilien-

management und Grundvermögen (LIG) sowie eine Verkehrstechnische Untersuchung (VTU) zur Bewertung der Leistungsfähigkeit im Bereich des Verkehrsknotenpunktes Kollaustraße / Niendorfer Straße. Verkehrsplanung, VTU sowie dieses Mobilitätskonzept sind aufeinander abgestimmt und sind in ihrer Wirkung gemeinsam zu betrachten. Ziel dieser drei Bausteine ist ein gesamtheitliches und integratives Verkehrskonzept, welches verkehrsträgerübergreifend eine nachhaltige sowie stadtteilverträgliche Mobilität gewährleistet.

So werden beispielsweise mit der Verkehrsplanung Parksuchverkehre aufgrund der reduzierten Stellplatzzahl minimiert, die geplante Fahrbahngeometrie wirkt zudem geschwindigkeitsmindernd und die Verkehrssicherheit wird allgemein erhöht. In der VTU wird eine verträgliche Verkehrsabwicklung sowohl für Anlieger als auch für das umliegende Verkehrsnetz untersucht und nachgewiesen. Das Mobilitätskonzept zeigt Möglichkeiten für eine klimafreundliche und nachhaltige Einwirkung auf das Mobilitätsverhalten auf.

## 1.2 Inhalt des Mobilitätskonzeptes

Mit dem geplanten Bauvorhaben entsteht gegenüber der bestehenden Nutzung eine Veränderung der Verkehrsnachfrage. Das vorliegende Mobilitätskonzept hat zum Ziel, die nachhaltige Mobilität zu fördern und somit die Verkehrs- und Lärmimmissionen auf ein verträgliches Maß zu minimieren.

Inhalte des Mobilitätskonzeptes sind die Analyse der verkehrlichen Randbedingungen, die Herleitung von Handlungserfordernissen und Zielen sowie die Benennung von Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele. Ergebnis des Konzeptes ist schließlich ein Maßnahmenkatalog, welcher Maßnahmen empfiehlt, die grundsätzlich zur Zielerreichung dienen können. Inwiefern tatsächlich gewünschte Wirkungen erreicht werden, ist im Rahmen der Umsetzung von Maßnahmen durch den Vorhabenträger zu beobachten. Darauf aufbauend sind ggf. Anpassungen der Maßnahmenauswahl erforderlich.

Maßnahmen im Rahmen von Mobilitätskonzepten zielen stets auf eine Lenkung des individuellen Mobilitätsverhaltens in eine gewünschte Richtung ab. In der Regel soll die Belastung durch den Kfz-Verkehr vermindert werden, sodass die Verkehrsmittelwahl der adressierten Verkehrsteilnehmenden möglichst auf umweltverträgliche Verkehrsmittel fällt. Die Wirkung von Maßnahmen in Mobilitätskonzepten ist entsprechend durch individuelle Entscheidungen geprägt.

Die empfohlenen Maßnahmen umfassen sowohl Verkehrssituationen des Alltagsgeschehens als auch während Spieltagen der Nachwuchsmannschaften am Wochenende. Ebenso sprechen die Maßnahmen das Mobilitätsverhalten unterschiedlicher Nutzungsgruppen an (z.B. Mitarbeitende, Sportler, BesucherInnen).

Am Ende des Mobilitätskonzeptes steht ein erstes Maßnahmenprogramm als Empfehlung zur Umsetzung bei Inbetriebnahme der Sportanlage.



## 2.2 Verkehrsangebot im bestehenden Verkehrsnetz

Die Erreichbarkeit des Vorhabengebietes ist im Bestand durch verschiedene Verkehrsmittel gewährleistet (vgl. Abb. 2.2).

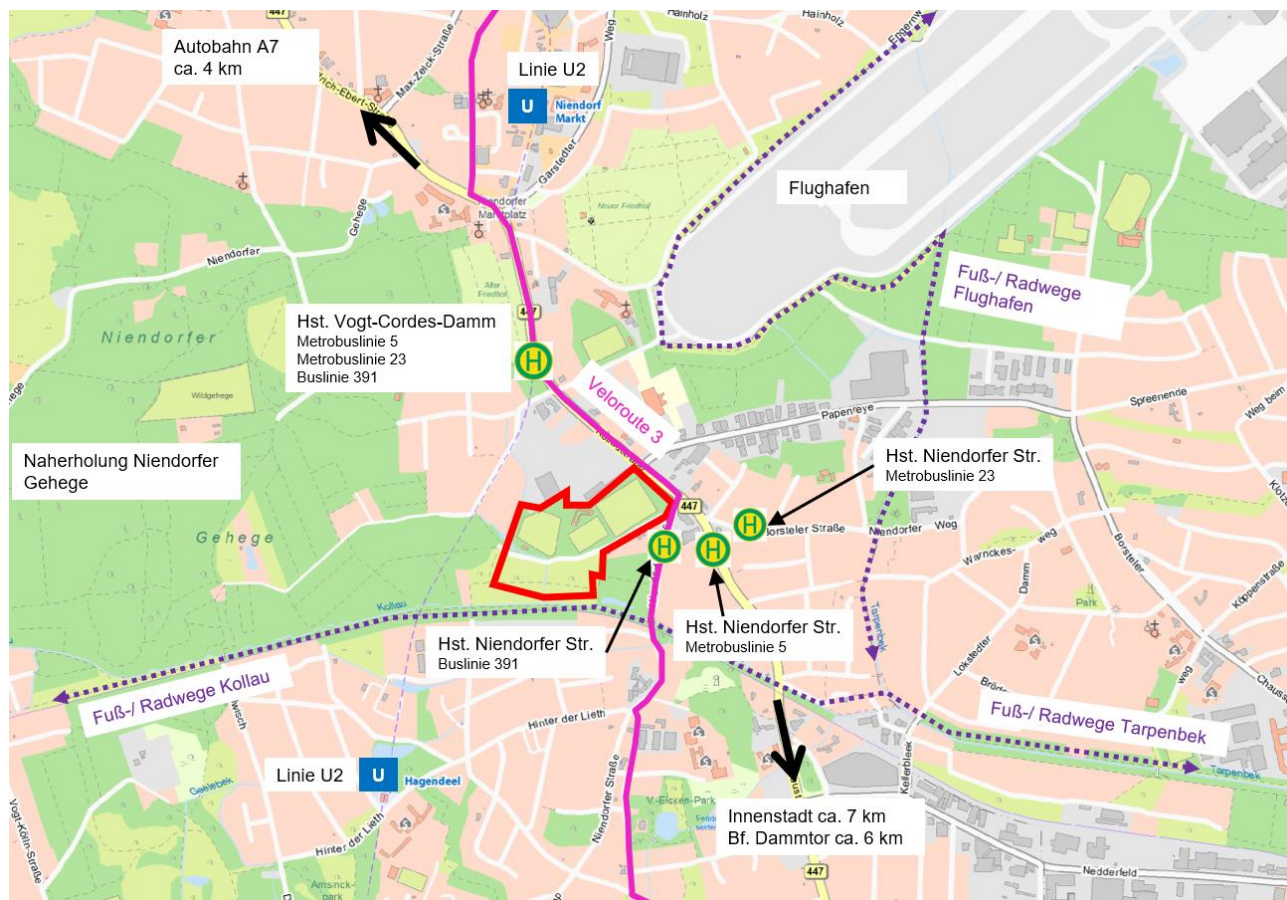


Abb. 2.2: Übersicht Verkehrsnetz (Plangrundlage: Geoportal Hamburg, Norden oben)

### Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Gelände ist über den Langenhorst und die Niendorfer Straße an die Hauptverkehrsstraße Kollaustraße angebunden. Die Kollaustraße ist in beide Fahrrichtungen jeweils dreispurig ausgebaut und stellt eine Hauptverbindung zwischen Hamburger Norden und Hamburger Innenstadt dar. Die Fahrtwege betragen zur Hamburger Innenstadt etwa 7 km und zum nächsten Autobahnanschluss (A7, HH-Schnelsen) etwa 4 km.

### Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der Standort ist im ÖPNV nahräumig über die Metrobuslinie 5 angeschlossen. Die Haltestelle „Niendorfer Straße“ ist etwa in 200 Meter fußläufiger Entfernung zu erreichen. Die Fahrplankartung beträgt 10 Minuten (vgl. Abb. 2.3).

An das Schienennetz besteht der nahegelegenste Anschluss über die U-Bahn-Linie U2 an der Haltestelle „Niendorf Markt“. Die fußläufige Entfernung beträgt 1,2 km. Die Fahrplankartung beträgt 5 Minuten.

Der nahegelegenste Anschluss an das überregionale Schienennetz ist der Bahnhof Dammtor (etwa 6 km entfernt).

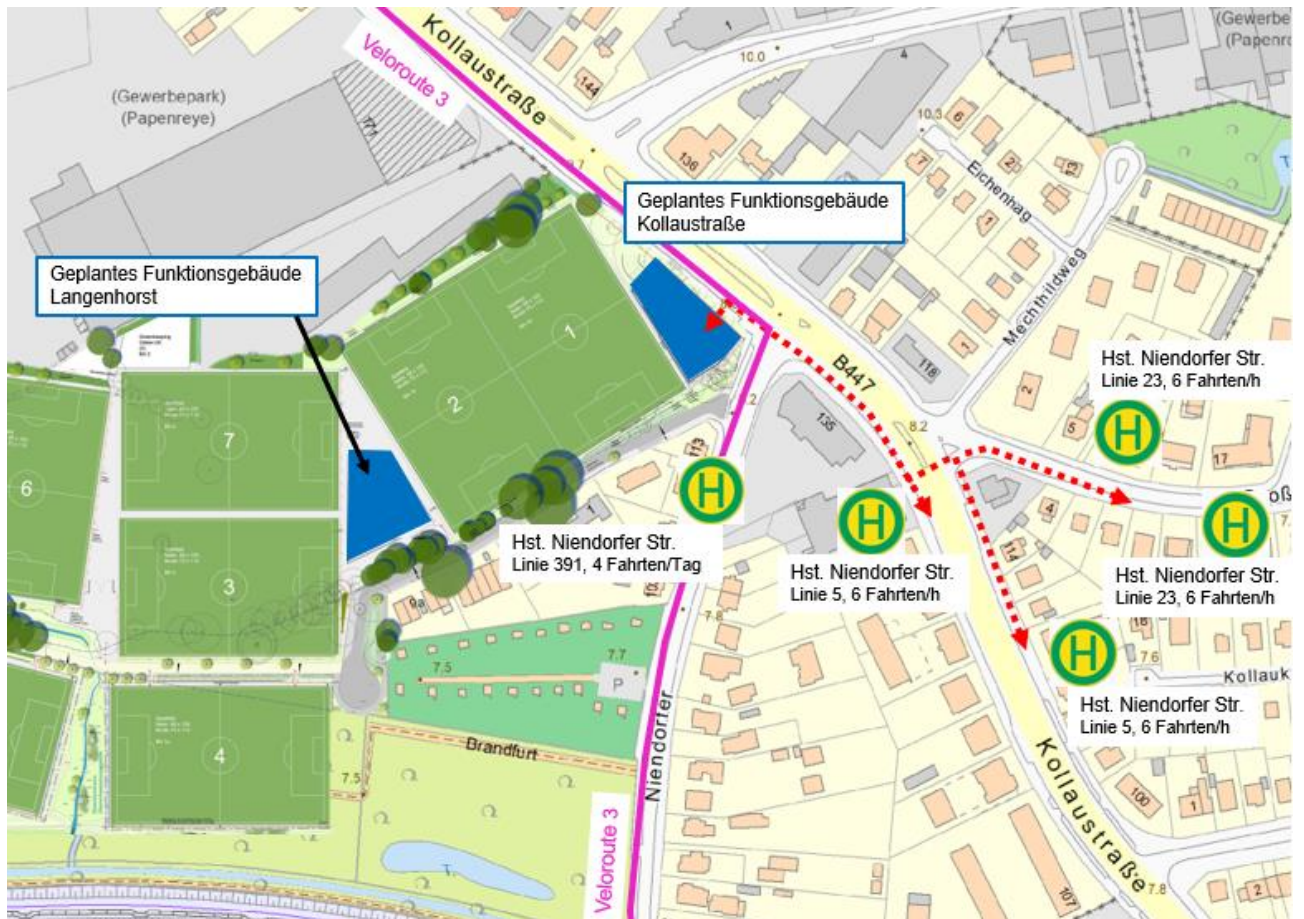


Abb. 2.3: Nahräumige Anbindung des Standortes an den Linienbusverkehr (Plangrundlagen: Geoportal Hamburg, Munder und Erzepky Landschaftsarchitekten blla, Norden oben)

### Radverkehr

Die Kollastraße ist durch einen baulichen Radweg auf beiden Straßenseiten erschlossen. In der Niendorfer Straße sind Fahrrad-Schutzstreifen markiert. Über Niendorfer Straße und Kollastraße verläuft die Veloroute 3, welche Hamburg-Niendorf und die Innenstadt miteinander verbindet.

In unmittelbarer Nähe schließen städtische Grünanlagen und Wegeverbindungen an, welche sich durch eine hohe Attraktivität für den Radverkehr auszeichnen (Freizeitrouten 10 und 11, Kollauwanderweg, Niendorfer Gehege, Flughafen).

### Fußverkehr

Das Vorhabengebiet ist durch die Kollastraße, Niendorfer Straße und die Straße Langenhorst umschlossen. Die Kollastraße sowie die Niendorfer Straße verfügen über befestigte Gehwege auf beiden Seiten des Straßenquerschnitts. Die Querung der Kollastraße ist für den Fußverkehr lichtsignalisiert.

Die Straße Langenhorst verfügt zum Teil über einen einseitigen, überwiegend nicht befestigten Gehweg. Im weiteren Verlauf der Straße Langenhorst teilen sich nicht-motorisierte und motorisierte Verkehre die Verkehrsflächen.

In unmittelbarer Nähe schließen städtische Grünanlagen und Wegeverbindungen an, welche sich durch eine hohe Attraktivität für den Fußverkehr auszeichnen (Kollauwanderweg, Niendorfer Gehege, Flughafen).



## 2.3 Verkehrsnachfrage der geplanten Anlage

Eine quantitative Betrachtung und Bewertung der Verkehrsnachfrage ist Bestandteil der Verkehrstechnischen Untersuchung (VTU) zum Bauvorhaben. Ergebnis der VTU ist, dass aufgrund der Nutzungsänderungen eine verkehrliche Entlastung im Kfz-Verkehr gegenüber der Bestandsituation im Langenhorst – sowohl wochentags als auch am Wochenende – zu erwarten ist. Die Grundlage bildet eine Gegenüberstellung von verkehrsinduzierenden Einrichtungen im Bestand (Wohnhäuser, Kleingartenverein, Baseballanlage, FCSP) und verkehrsinduzierenden Einrichtungen im geplanten Zustand (Wohnhäuser, NLZ).

Die Bewertung der prognostizierten Verkehrsstärke erfolgt über einen Abgleich mit der straßencharakterlich üblichen Verkehrsbelastung entsprechend der gültigen Regelwerke. Der Grenzwert von 400 Kfz/h in der Spitzenstunde wird sowohl im Bestand als auch für den Planungszustand und ohne Berücksichtigung von verkehrsmindernden Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes deutlich unterschritten.

Eine Quantifizierung der Fuß- und Radverkehre wird in der VTU nicht vorgenommen. Es ist dennoch zu erwähnen, dass sich hierfür die Attraktivität und Verkehrssicherheit im Zuge der Erschließungsplanung des Langenhorst erheblich verbessert; insbesondere für den Fußverkehr, der zukünftig einen baulich von der Fahrbahn abgegrenzten Gehweg erhalten soll.

Die gesamte Verkehrsnachfrage der geplanten Anlage wird durch verschiedene Nutzungsgruppen erzeugt. Das Auftreten der Nachfrage variiert tageszeitlich entsprechend der Nutzungsgruppe.

Im Wesentlichen lassen sich die Nutzungsgruppen wie folgt unterscheiden und beschreiben:

### 1. (Betriebliche und sportliche) Mitarbeitende:

Die Nutzungsgruppe der betrieblichen Mitarbeitenden umfasst alle Angestellten aus den Tätigkeitsfeldern Büro, Greenkeeping, Technik, Reinigung, Platzwart u.ä.

Die Verkehrsnachfrage richtet sich im Wesentlichen nach den üblichen, werktäglichen Arbeitszeiten (8-18 Uhr). Insgesamt sind etwa 20 Mitarbeitende in Vollzeit im Funktionsbereich NLZ angestellt, welche den Langenhorst potenziell nutzen.

An Spieltagen der Nachwuchsmannschaften sind die betrieblichen Mitarbeitenden zum Teil ebenso am Wochenende tätig.

Die Nutzungsgruppe der sportlichen Mitarbeitenden umfasst alle Angestellten aus den spielerbezogenen Tätigkeitsfeldern: Trainerteam, Medizin, Reha / Physiotherapie, Video-/Spielanalyse, Talententwicklung, Sportpsychologie und Teammanagement.

Die Verkehrsnachfrage richtet sich sowohl nach den üblichen, werktäglichen Arbeitszeiten sowie nach den Trainingszeiten, welche den jeweiligen Mitarbeitenden zugeordnet sind.

Sportliche Mitarbeitende, welche dem Lizenzbereich zugeordnet sind, sind an Spieltagen (Wochenende) in der Regel nicht an der Anlage tätig.

### 2. Sportler (Lizenz):

Die Sportler aus dem Lizenzbereich gehören den Mannschaften der Profis (2. Bundesliga) an. Die Räumlichkeiten für diese Sportler sind im geplanten Neubau an der Kollastraße vorgesehen. Eine verkehrliche Nachfrage auf der Straße Langenhorst entsteht daher nicht.

Die Verkehrsnachfrage richtet sich nach den Trainingszeiten der jeweiligen Mannschaften. Im MIV zeichnen sich die Sportler aus dem Lizenzbereich primär als Selbstfahrer aus. Der Hol- und Bring-Verkehr sowie MIV-Mitfahreranteil sind als gering einzuschätzen.

Die Spieldaustagungen (in der Regel am Wochenende) finden am Standort Feldstraße statt.

### 3. Sportler (Nachwuchs):

Die Sportler aus dem Nachwuchsbereich gehören den Mannschaften U19, U17, U16, U15, U14, U13 und U12 an. Zum Großteil sind die Sportler minderjährig. Aufgrund der geltenden

Schulpflicht liegen die Trainingszeiten der Nachwuchsmannschaften wochentags zwischen 16 und 21 Uhr. Der Anteil der volljährigen Spieler (U19) ist insgesamt sehr gering.

Die Räumlichkeiten für die Nachwuchsspieler sind dem Neubau an der Straße Langenhorst zugeordnet.

Die Verkehrsnachfrage richtet sich nach den Trainingszeiten der jeweiligen Mannschaften. Im MIV zeichnen sich die Sportler aus dem Nachwuchsbereich als Mitfahrer aus. Der Hol- und Bring-Verkehr, durch die Erziehungsberechtigten sowie Fahrgemeinschaften und Fahrdienste, ist zu berücksichtigen.

Darüber hinaus stellt der FCSP eine U23-Mannschaft, welche ebenso die sportlichen Einrichtungen am Langenhorst nutzen soll. Den Spielern der U23 stehen die Parkplatzflächen am Funktionsgebäude Kollaustraße zur Verfügung. Die Trainingszeiten der Lizenzmannschaft und der U23 überschneiden sich in der Regel nicht. Eine Kfz-Verkehrserzeugung durch Spieler der U23 im Langenhorst ist daher nicht zu berücksichtigen.

4. Sportler (Nachwuchs), Auswärtsteam:

Eine wochentags nicht zu berücksichtigende Nutzungsgruppe sind die Sportler, welche den Auswärtsteams bei Heimspielaustragungen zugehörig sind.

Die Auswärtsteams nutzen die Räumlichkeiten an der Straße Langenhorst. Die Sportler reisen mit Mannschaftsbussen oder als MIV-Mitfahrer (z.B. Mitfahrt mit Eltern) an. Entsprechend besteht eine Nachfrage im ruhenden Verkehr in unmittelbarer Nähe zur Anlage. Die Mannschaftsbusse sollen künftig im Langenhorst an einer ausgewiesenen Stelle halten können. Die Haltezone für Mannschaftsbusse ist Bestandteil der verkehrsfachlichen Überplanung des Langenhorst.

5. BesucherInnen:

Die Nutzungsgruppe der BesucherInnen umfasst die Eltern des Nachwuchses, Publikum bei Spielen und Training, sowie KundInnen bzw. dienstliche BesucherInnen des Standortes. Die durch das Auswärtsteam an Spieltagen induzierten Besucherverkehre sind hierdurch nicht berücksichtigt und werden gesondert betrachtet.

Wochentags sind die BesucherInnen primär durch dienstlichen Besucherverkehr, Eltern im Hol-und-Bring-Verkehr sowie Publikum für das Profi-Training gekennzeichnet.

An Spieltagen (Wochenende) ist Publikumsverkehr im Zuge der Nachwuchsspiele zu erwarten.

6. BesucherInnen, Auswärtsteam:

Die Nutzungsgruppe der BesucherInnen von Seiten des Auswärtsteams ist durch die Eltern der Nachwuchsspieler sowie durch weiteres Publikum gekennzeichnet. Die Verkehre entstehen ausschließlich an Spieltagen. Es wird aufgrund der überörtlichen Anreise ein im Vergleich zu den Heimteam-BesucherInnen erhöhter MIV-Anteil erwartet. Dementsprechend besteht eine erhöhte Nachfrage im ruhenden Verkehr in unmittelbarer Nähe zur Anlage.

7. Lieferverkehre:

Die Ver- und Entsorgung des Geländes erfolgt sowohl am Funktionsgebäude Kollaustraße als auch am Funktionsgebäude Langenhorst. Die Verladung von Waren findet bei beiden Gebäuden auf dem Betriebsgelände statt.

Im Wesentlichen können die Nutzungsgruppen zwei Verkehrsszenarien zugeordnet werden:

- Alltagsverkehr und
- Eventverkehr.

Das Verkehrsszenario des Alltagsverkehrs bezieht sich im Wesentlichen auf die Verkehrsnachfrage an Wochentagen zum regulären Trainings- und Arbeitsbetrieb an den Anlagen des NLZ.

Das Verkehrsszenario des Eventverkehrs bezieht sich auf die Verkehrsnachfrage sämtlicher, nicht dem regulären Trainingsbetrieb entsprechenden Betriebszeiten. Als verkehrsaufkommensstärkster Untersuchungsfall wird die Heimspielaustragung der Nachwuchsmannschaften auf dem Gelände des NLZ an Wochenendtagen als maßgebend im Rahmen dieses Konzeptes behandelt. Insbesondere hinsichtlich des zu erwartenden höheren MIV-Anteils der auswärtsteambezogenen Verkehre sind das allgemeine Kfz-Verkehrsaufkommen sowie die damit verbundene Parkraumnachfrage zu vermindern und zu steuern.

Die Nutzungsgruppen werden für die folgenden Untersuchungen und Bewertungen den Verkehrsszenarien wie folgt zugewiesen:

Tab. 2.1: Zuweisung der Nutzungsgruppen zu Verkehrsszenarien

Nutzungsgruppe	Alltagsverkehr	Eventverkehr
Mitarbeitende	X	(X)
Sportler (Lizenz)	X	
Sportler (Nachwuchs)	X	X
Sportler (Nachwuchs), Auswärtsteam		X
BesucherInnen	X	X
BesucherInnen, Auswärtsteam		X

## 2.4 Verkehrliche Handlungserfordernisse

Aus dem bestehenden verkehrlichen Angebot und den künftig nachfragebestimmenden Nutzungsgruppen an der geplanten Anlage werden verkehrliche Handlungserfordernisse abgeleitet.

Ebenso ergaben sich im bisherigen Planungsverfahren aus der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung, insbesondere der anwohnenden Bevölkerung, zu behandelnde Problemstellungen.

Im Einzelnen ergeben sich folgende verkehrliche Handlungserfordernisse:

- **Verträglichkeit des Kfz-Verkehrsaufkommen an der Straße Langenhorst:**

Durch die bestehenden Anlagen an der Straße Langenhorst (Baseball, Trainingsgelände FCSP, Kleingärten) besteht derzeit zu Spitzenzeiten ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen. Im Rahmen der Beteiligung der Anwohnenden wurde dies geäußert und zum Teil bemängelt.

Das zu erwartende Verkehrsaufkommen im Langenhorst wurde im Rahmen einer Verkehrstechnischen Untersuchung bewertet. Ergebnis ist, dass gegenüber dem Bestand insgesamt ein Rückgang des Kfz-Verkehrsaufkommens zu erwarten ist.

Trotz nachgewiesener Verträglichkeit des Kfz-Verkehrsaufkommens mit der bestehenden Wohnnutzung wird durch den FCSP eine darüberhinausgehende Verbesserung unter Gesichtspunkten der Nachhaltigkeit angestrebt.

- **Verträglichkeit des ruhenden Verkehrs an der Straße Langenhorst:**

Unmittelbar verbunden mit dem Kfz-Verkehrsaufkommen an der Straße Langenhorst ist die Parkraumnachfrage. Durch die Anwohnenden ist vor allem der hierdurch entstehende Parkdruck bemängelt worden, der sich auf die öffentlichen Flächen verlagert. Zu Spieltagen

(i.d.R. wochenends) an der Baseballanlage werden Fahrzeuge am Fahrbahnrand entlang des gesamten Straßenzuges geparkt. Hierdurch wird unter Umständen die Charakteristik der Straße als Erschließungsstraße beeinträchtigt.

Es besteht das Handlungserfordernis zur Verlagerung des ruhenden Verkehrs auf private Flächen und/oder auf Flächen abseits der Straße Langenhorst. Hierbei ist die an das Bauungsplanverfahren anhängliche verkehrsfachliche Überplanung des Langenhorst zu berücksichtigen.

- Abwickelbarkeit der Verkehre an der Einmündung Langenhorst / Niendorfer Straße (nicht Bestandteil des Mobilitätskonzeptes):

Im Bestand ist zum Teil ein Rückstau auf der Straße Langenhorst durch Fahrzeuge zu beobachten, die auf die Niendorfer Straße einbiegen möchten. Aufgrund der Spitzenbelastungen auf der Niendorfer Straße und der wartenden Verkehre vor der Lichtsignalanlage Niendorfer Straße / Kollaustraße ist ein Abbiegen teilweise mit Wartezeiten verbunden. Sich daraus ergebende Handlungserfordernisse werden im Rahmen der Verkehrstechnischen Untersuchung abgeleitet und bewertet.

Alternative Erschließungsvarianten des NLZ, z.B. über die Schmiedekoppel, wurden im Planungsverfahren umfassend abgewogen und verworfen.

### **3 Zielsetzung des Mobilitätskonzeptes**

Aus den verkehrlichen Handlungserfordernissen (vgl. Kap. 2.4), dem Abwägungsgrundsatz des Baugesetzbuches sowie der Nachhaltigkeitsstrategie des FC St. Pauli leiten sich zwei übergeordnete Ziele für das vorliegende Mobilitätskonzept ab:

1. Vermeidung des MIV: Nachhaltiges Mobilitätsverhalten
2. Steuerung des MIV: Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs (Langenhorst)

Maßnahmen zur Gewährleistung des Verkehrsablaufes an den angrenzenden Verkehrsknotenpunkten und Straßen sind Bestandteil der Verkehrstechnischen Untersuchung und werden im Mobilitätskonzept nicht abgebildet.

#### **3.1 Vermeidung des MIV: Nachhaltiges Mobilitätsverhalten**

Der FC St. Pauli verfolgt unabhängig von den hier behandelten Standortplanungen eine allgemeine Nachhaltigkeitsstrategie. Bestandteil der Strategie ist es, Emissionen und Ressourcenverbrauch zu reduzieren. Entsprechend findet die Nachhaltigkeitsstrategie des Vereins Eingang in die Mobilitäts- und Verkehrsplanung am NLZ.

Die primäre Zielsetzung des Mobilitätskonzeptes besteht in der Vermeidung von motorisierten Individualverkehren (MIV). Es kommen Maßnahmen zur Umsetzung, welche der Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel dienen. In erster Linie sind dies der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und der Radverkehr. Aufgrund der nicht unmittelbar fußläufig erreichbaren Anschlüsse an das Schienennetz (U-Bahn, S-Bahn, Regionalverkehr) ist zudem die intermodale Verkehrsmittelwahl zur Überwindung der ersten/letzten Meile zu unterstützen. Hierzu gehört beispielweise das Mitführen von Fahrrädern im ÖPNV (Faltrad) oder die Nutzung von Bike-Sharing.

Ebenso relevant ist das sogenannte Ride-Sharing, bei dem sich mehrere Personen ein Fahrzeug teilen (u.a. Kooperation mit MOIA). Hierdurch wird zum einen die Belastung des Kfz-Verkehrsnetzes gesenkt, zum anderen trägt dies zur Emissionsreduzierung bei.

#### **3.2 Steuerung des MIV: Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs (Langenhorst)**

Die Straßencharakteristik des Langenhorst als Wohnstraße erfordert die Zielsetzung, die Verkehrsnachfrage durch das NLZ auf verträgliche Weise für die Anwohnenden zu organisieren.

Motorisierte Verkehre, welche nicht vermieden werden können, werden durch verschiedene Maßnahmen gesteuert, um die Verträglichkeit der Nutzungen in der Straße Langenhorst zu erhöhen. Ziel ist es, dass Störungen durch die vereinsinduzierten Verkehre minimiert werden. Hierzu gehört die Förderung der E-Mobilität zur Verminderung der Geräuschbelastungen sowie die räumliche Verlagerung des Kfz-Aufkommens und die Organisation des ruhenden Verkehrs.

## 4 Maßnahmen

### 4.1 Grundkonzept des Maßnahmenkataloges

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wird ein Maßnahmenkatalog dargestellt. Die abgebildeten Maßnahmen werden als geeignet erachtet, um die definierten Ziele (vgl. Kap. 3) potenziell zu erreichen. Bei der Auswahl der Maßnahmen ist zu beachten, dass sowohl eine Kombination von Maßnahmen als auch Maßnahmen für sich alleinstehend die gewünschten Wirkungen erreichen können.

Eine Voraussage zur Maßnahmenwirkung ist nicht möglich, da die Wirkungspotenziale durch individuelles Verhalten der Nutzenden bestimmt sind. Aus diesem Grund wird ein dynamisches Konzept verfolgt, welches ein Nachsteuern der Maßnahmenumsetzung ermöglicht. Hierdurch können bei Beobachten von nicht gewünschten Effekten, weitere Maßnahmen aus dem Katalog umgesetzt werden, erfolglose Maßnahmen verworfen werden oder neue Maßnahmen ergänzt werden (vgl. Abb. 4.1).

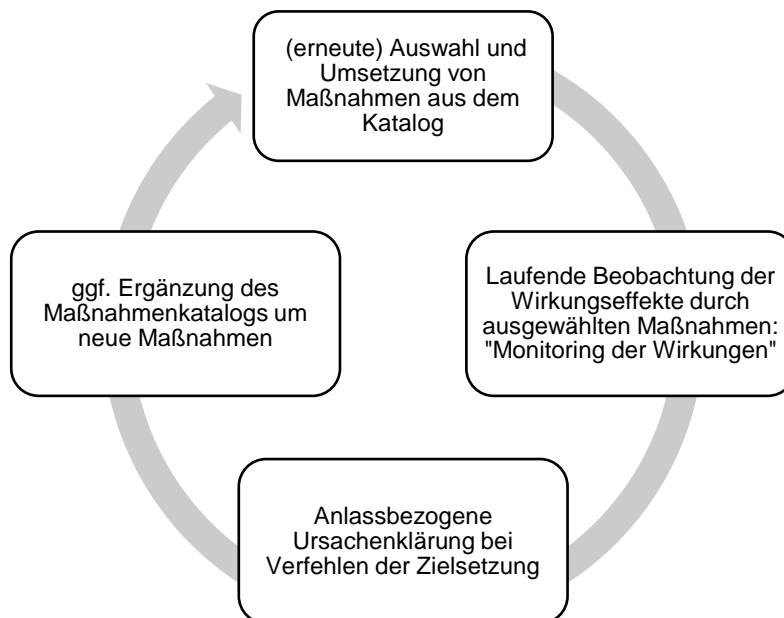


Abb. 4.1: Dynamische Umsetzung des Mobilitätskonzeptes

Das NLZ soll künftig sowohl als Trainingsstätte als auch als Austragungsort von Spielen fungieren. Dies erfordert die Betrachtung der verschiedenen Nutzungsgruppen (vgl. Kap. 2.3), dessen Ansprüche an ihre Mobilität im Alltag und zu Event-Tagen zu unterscheiden sind und entsprechend über verschiedene Maßnahmen gesteuert werden können. Den Maßnahmen werden daher die adressierten Nutzungsgruppen (Zielgruppen) und die Verkehrsszenarien (Alltagsverkehr, Eventverkehr) zugewiesen.

Zur Umsetzung der nachfolgend beschriebenen Maßnahmen sind einige, allgemeine Aspekte zu beachten, um die Wirkungen überhaupt erzielen zu können. Hierzu gehören:

- Barrieren abbauen: Beratungs- und Informationsangebote
- Motivation: Über Kostenanreize hinaus motivieren, z.B. durch Betriebsevents
- Vernetzung und Kommunikation: Plattformen zum Austausch bereitstellen, Feedback und Verbesserungsvorschläge ermöglichen und einfordern
- Partizipation: Zielgruppen an der Umsetzung und Entwicklung von Maßnahmen teilhaben lassen

Es werden daher Maßnahmen vorgeschlagen, um diese allgemeinen Aspekte gezielt umzusetzen. Dieser Maßnahmen ist die Kategorie „Information, Beratung und Partizipation“ zugeordnet.

In Anlehnung an die Zielsetzung des Mobilitätskonzeptes (vgl. Kap. 3) werden die vorgeschlagenen Maßnahmen in Wirkungsstufen eingeteilt. Maßnahmen der Wirkungsstufe 1 zielen auf die Vermeidung des MIV ab. Maßnahmen der Wirkungsstufe 2 steuern den MIV, welcher nicht vermieden werden kann. Wirkungsstufe 3 beinhaltet Maßnahmen, welche auf Grundlage der Erfahrungen des FC St. Pauli ein geringeres Wirkungspotenzial auf die Zielgruppen haben, jedoch als Rückfalloption aufgenommen werden.

Das nachfolgende Schaubild verdeutlicht den Aufbau des Maßnahmenkatalogs (vgl. Abb. 4.2). Maßnahmen zum Monitoring von Wirkungen sowie zur Information, Beratung und Partizipation wirken übergeordnet. Eine Auswahl von Maßnahmen aus diesen Kategorien ist entscheidend für eine erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmen aus den Wirkungsstufen 1 bis 3.



Abb. 4.2: Aufbau des Maßnahmenkatalogs

## 4.2 Maßnahmensteckbriefe

### 4.2.1 Monitoring der Wirkungen

Um die Wirksamkeit der ergriffenen Maßnahmen zur Erreichung der formulierten Ziele zu kontrollieren, wird ein Monitoringsystem etabliert. Ziel ist es, zu bestimmen, ob die ergriffenen Maßnahmen zur Zielerreichung ausreichen oder ob Änderungen vorgenommen werden müssen.

Mithilfe des Monitoringsystems erhält das Mobilitätskonzept die erforderliche Dynamik, um auf geänderte Randbedingungen und hinzukommende Erkenntnisse, z.B. geänderte Verkehrsnachfrage, Verlagerung der Verkehrsmittelwahl, Fehlschlagen von Maßnahmen, Anwohnerbeschwerden, zu reagieren.

Die Wirkungskontrolle und anschließende Handlungen finden anlassbezogen statt. Wenn Hinweise auf Missstände bestehen, z.B. aus dem Anwohnermanagement, wird durch den FC St. Pauli eine Ursachenklärung eingeleitet. Darauf basierend werden geeignete Lösungen verfolgt und die Auswahl der Maßnahmen aus dem Maßnahmenkatalog werden entsprechend angepasst. Ebenso möglich und erwünscht ist eine Fortschreibung des Maßnahmenkatalogs um neue Maßnahmen.

Zur Umsetzung des anlassbezogenen Monitorings der Maßnahmenwirkungen werden zwei Maßnahmen vorgeschlagen. Das Anwohnermanagement zielt dabei auf das Feedback der Anwohnenden ab, um Anhaltspunkte für Handlungserfordernisse zu erhalten. Das betriebliche Feedback hingegen ergründet bereits Ursachen für das Misslingen von Maßnahmen, indem beispielsweise ausgewertet wird, ob und in welchem Maße Mobilitätsangebote genutzt werden und welche Gründe für eine Ablehnung von Angeboten vorliegen.

<b>Anwohnermanagement</b>		
<b>Zielgruppe</b>	<b>Verkehrsszenario</b>	<b>Wirkungsstufe</b>
Anwohnende	Alltagsverkehr Eventverkehr	Monitoring der Wirkungen
<b>Zielsetzung</b>		
Monitoring der Maßnahmenwirkungen Minimierung von vereinsversuchten Störungen in der Nachbarschaft		
<b>Beschreibung</b>		
Das Anwohnermanagement ist eine vom Verein eingerichtete Anlaufstelle für die Anwohnenden, um Feedback, Beschwerden und Verbesserungsvorschläge entgegenzunehmen. Dies gibt im Sinne des Maßnahmenmonitoring Anhaltspunkte für Handlungserfordernisse und ermöglicht eine zielgerichtete Ursachenklärung von Missständen. Das Anwohnermanagement fungiert passiv und ist über verschiedene Kommunikationswege ansprechbar (schriftlich, E-Mail, telefonisch). Darüber hinaus findet ein aktives Anwohnermanagement statt, z.B. durch Nachbarschaftsveranstaltungen auf dem Vereinsgelände und aktive Feedbackbefragungen.		
<b>Erfolgsfaktoren</b>		
Information an Anwohnende (z.B. Briefkasteneinwurf) Transparenz Beantwortung aller Anfragen		



<b>Betriebliches Feedback</b>		
<b>Zielgruppe</b>	<b>Verkehrsszenario</b>	<b>Wirkungsstufe</b>
Mitarbeitende	Alltagsverkehr	Monitoring der Wirkungen
<b>Zielsetzung</b>		
Monitoring der Maßnahmenutzung und -akzeptanz		
<b>Beschreibung</b>		
<p>Um den Erfolg von Maßnahmen zu überprüfen, wird ein betriebliches Feedback zum Mobilitätsangebot eingeholt.</p> <p>Es wird ergründet, inwiefern Angebote genutzt werden und welche Gründe für eine Ablehnung von Angeboten vorliegen. Ergebnis kann das Verwerfen von Maßnahmen sowie die Weiterentwicklung oder Neuentwicklung von Maßnahmen sein.</p> <p>Das Feedback kann beispielweise über einen digitalen Fragebogen erfolgen.</p>		
<b>Erfolgsfaktoren</b>		
kurzer und verständlicher Fragebogen verpflichtende Teilnahme		

#### 4.2.2 Information, Beratung und Partizipation

Um die Nutzung und Akzeptanz von Mobilitätsangeboten herbeizuführen ist es unerlässlich, Angebote zur Information, Beratung und Partizipation einzurichten (vgl. Kap. 4.1). Diese Angebote sollten sich an alle Zielgruppen richten, sodass die vorgeschlagenen Maßnahmen sowohl Mitarbeitende und Sportler als auch die Erziehungsberechtigten der Nachwuchssportler adressieren.

<b>Betriebliche Mobilitätsbeauftragte/-r und Beratungsstelle</b>		
<b>Zielgruppe</b>	<b>Verkehrsszenario</b>	<b>Wirkungsstufe</b>
Alle	Alltagsverkehr Eventverkehr	Information, Beratung und Partizipation
<b>Zielsetzung</b>		
Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes		
<b>Beschreibung</b>		
<p>Um den Erfolg der ergriffenen Mobilitätsmaßnahmen zu begünstigen, richtet der Verein eine betriebliche Mobilitätsbeauftragung und Beratungsstelle ein.</p> <p>Die beauftragte Stelle fungiert zur Beratung über die Nutzung der Mobilitätsangebote und informiert regelmäßig die entsprechenden Zielgruppen über die Angebote.</p> <p>Ebenso kann die Evaluierung der Angebote, die Sammlung von Feedback, die Auswertung der Angebotsnutzung und die Initiierung neuer Mobilitätsangebote Bestandteil der Aufgaben sein. Darüber hinaus kann das Anwohnermanagement integriert werden.</p> <p>Die betriebliche Mobilitäts- und Beratungsstelle dient somit der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes und ist fundamental für das Erreichen der erklärten Mobilitätsziele.</p>		
<b>Erfolgsfaktoren</b>		
klare Definition von Zuständigkeiten und Aufgaben Informationen über Bestehen der Anlaufstelle an alle Zielgruppen		

<b>Informationsveranstaltungen für Mitarbeitende</b>		
<b>Zielgruppe</b>	<b>Verkehrsszenario</b>	<b>Wirkungsstufe</b>
Mitarbeitende	Alltagsverkehr Eventverkehr	Information, Beratung und Partizipation
<b>Zielsetzung</b>		
Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes		
<b>Beschreibung</b>		
Zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes ist es entscheidend, dass die Nutzungsgruppen über die Angebote und die damit verbundenen Ziele und Vorteile informiert werden. Viele der Angebote richten sich an die Mitarbeitenden, sodass Informationsveranstaltungen für die Mitarbeitenden durchgeführt werden.		
<b>Erfolgsfaktoren</b>		
Einladung aller Mitarbeitenden verständliche Aufbereitung Gelegenheit für Feedback und Partizipation geben		


<b>Informationsveranstaltungen für Eltern</b>		
<b>Zielgruppe</b>	<b>Verkehrsszenario</b>	<b>Wirkungsstufe</b>
Eltern / Erziehungsberechtigte	Alltagsverkehr Eventverkehr	Information, Beratung und Partizipation
<b>Zielsetzung</b>		
Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes		
<b>Beschreibung</b>		
Es werden regelmäßige Informationen an die Eltern bzw. Erziehungsberechtigten der Nachwuchsspieler verteilt. Ein Thema wird dabei die An- und Abfahrt der Nachwuchsspieler zum Trainingsgelände sein.		
Ziel ist es, dass der elterliche Hol- und Bring-Verkehr auf ein Minimum reduziert wird und die Vereinsangebote (Fahrdienste, ÖPNV-Ticket) optimal genutzt werden. Dennoch anfallende Verkehre durch die Eltern sollen gezielt in dafür vorgesehene Bereiche verlagert werden.		
<b>Erfolgsfaktoren</b>		
Regelmäßigkeit der Ansprache (persönlich/schriftlich/Veranstaltung) nachträgliches Einbeziehen von nicht teilnehmenden Eltern / Erziehungsberechtigten Gelegenheit für Feedback und Partizipation geben		

<b>Betriebliches Vorschlagswesen</b>		
<b>Zielgruppe</b>	<b>Verkehrsszenario</b>	<b>Wirkungsstufe</b>
Mitarbeitende	Alltagsverkehr Eventverkehr	Information, Beratung und Partizipation
<b>Zielsetzung</b> Optimierung und Erweiterung des Maßnahmenkatalogs		
<b>Beschreibung</b> Das betriebliche Vorschlagswesen bietet den Mitarbeitenden eines Betriebes die Möglichkeit, Vorschläge zur Verbesserung von Betriebsprozessen einzubringen. Üblich ist dabei die Ausschüttung einer Belohnung, wenn ein Verbesserungsvorschlag erfolgreich umgesetzt wird. Das betriebliche Vorschlagswesen des FC St. Pauli kann im Rahmen des Mobilitätskonzeptes zur Umsetzung kommen, um mithilfe von Vorschlägen die erklärten Mobilitätsziele zu erreichen.		
<b>Erfolgsfaktoren</b> regelmäßige Information über Bestehen des Vorschlagswesens Beantwortung aller Vorschläge mit Entscheidungsbegründung angemessene Belohnung		

<b>Betriebsaktionen</b>		
<b>Zielgruppe</b>	<b>Verkehrsszenario</b>	<b>Wirkungsstufe</b>
Alle	Alltagsverkehr Eventverkehr	Information, Beratung und Partizipation
<b>Zielsetzung</b> Umsetzung des Mobilitätskonzeptes		
<b>Beschreibung</b> Durch Betriebsaktionen sollen die Zielgruppen motiviert werden, gemeinsam die gesetzten Nachhaltigkeitsziele zu erreichen. Dabei können durch verschiedene Aktionen verschiedene Zielgruppen angesprochen werden. Beispielsweise können die betrieblichen Mitarbeitenden gemeinsam an sportlichen Team-Events teilnehmen (z.B. Stadtradeln, Staffelläufe) oder bei einem Spieltag kann der Besucherverkehr zur autofreien Anreise aufgerufen werden.		
<b>Erfolgsfaktoren</b> zwangloses, freies Angebot partizipative Organisation im Betrieb Information über geeignete mediale Kanäle		

#### 4.2.3 1. Stufe: Vermeidung des MIV

Aus der ersten Wirkungsstufe können Maßnahmen ausgewählt werden, welche darauf abzielen, das MIV-Aufkommen zu vermindern. Die Maßnahmen bestehen in der Förderung der Nutzung von ÖPNV, Fahrrädern sowie Sharing-Angeboten.

<b>Bike-Sharing</b>		
<b>Zielgruppe</b>	<b>Verkehrsszenario</b>	<b>Wirkungsstufe</b>
Mitarbeitende BesucherInnen	Alltagsverkehr Eventverkehr	1: Vermeidung des MIV
<b>Zielsetzung</b>		
Vermeidung des MIV Förderung der Fahrradnutzung Förderung der intermodalen Verkehrsmittelnutzung		
<b>Beschreibung</b>		
<p>Es wird eine Kooperation mit der S-Bahn Hamburg (Deutsche Bahn) zur Errichtung einer StadtRAD-Station im unmittelbaren Umfeld des Trainingszentrums angestrebt. Das Zustandekommen einer Kooperation sowie Standort und Ausgestaltung der Station kann vor Abschluss der Kooperationsgespräche nicht weitergehend konkretisiert werden. Mögliche Standortpotenziale befinden sich an der Kollaustraße (s. u.). Das stationsbasierte, öffentliche Fahrradverleihsystem StadtRAD Hamburg verfügt mit Stand 2023 über 3500 Räder an über 290 Stationen. Die nächsten Stationen zum Standort befinden sich an den U-Bahnhaltestellen Niendorf Markt und Hagendeel. Darüber hinaus stehen an einigen Stationen Lastenpedelecs zur Verfügung.</p> <p>Durch das Angebot einer Bike-Sharing-Station wird neben der Förderung des Radverkehrs die intermodale Verkehrsmittelnutzung begünstigt. Die intermodale Verkehrsmittelnutzung beschreibt z.B. das Zurücklegen der ersten / letzten Meile von / zu Haltepunkten des ÖPNV (U-Bahn / S-Bahn / Regionalverkehr) mit dem Fahrrad.</p>		
<b>Erfolgsfaktoren</b>		
Subventionierung der Nutzung für Mitarbeitende / Sportler Stationserrichtung in unmittelbarer Nähe zum Gelände Sichtbarkeit der Station für BesucherInnen Aufnahme der StadtRAD-Station in Anreiseinformationen		
<b>Empfohlene Maßnahmenkombinationen</b>		
ÖPNV-Ticket-Subventionierung		
<b>Standortpotenziale</b>		
		
Plangrundlage: Munder und Erzepky Landschaftsarchitekten bdla, Norden oben		

<b>Jobrad</b>		
<b>Zielgruppe</b>	<b>Verkehrsszenario</b>	<b>Wirkungsstufe</b>
Mitarbeitende	Alltagsverkehr	1: Vermeidung des MIV
<b>Zielsetzung</b>		
<p>Vermeidung des MIV                      Förderung der Fahrradnutzung                      Förderung der intermodalen und multimodalen Verkehrsmittelnutzung</p>		
<b>Beschreibung</b>		
<p>Das Jobrad stellt eine Möglichkeit für Mitarbeitende dar, ein Fahrrad über den Arbeitgeber zu leasen. Die Attraktivität eines Jobrades besteht aus steuerlichen Kostenvorteilen. Darüber hinaus können unterschiedliche Optionen für Versicherungspakete und Arbeitsgeberzuschüsse angeboten werden.</p> <p>Optional kann durch Kombination mit der Subventionierung eines ÖPNV-Tickets die multimodale und intermodale Verkehrsmittelnutzung gefördert werden:</p> <p>Intermodalität beschreibt dabei die Kombination mehrerer Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg, z.B. durch das Zurücklegen der Hauptstrecke mit dem Zug und anschließender Nutzung des Fahrrads vom Bahnhof zur Arbeitsstätte. Bike+Ride-Anlagen, wie beispielsweise an den beiden nahgelegenen U-Bahnhaltestellen Hagendeel und Niendorf Markt, können zur Förderung der Intermodalität beitragen.</p> <p>Die multimodale Verkehrsmittelnutzung zeichnet sich hingegen durch das Zurücklegen eines Weges mit einem Verkehrsmittel aus, jedoch kann das gewählte Verkehrsmittel u.a. je nach Wegezweck, Jahreszeit und Tageszeit variieren. Die Förderung der multimodalen Verkehrsmittelnutzung kann entscheidend zur Vermeidung von Fahrten im MIV beitragen, da z.B. bei schlechtem Wetter spontan der ÖPNV statt des Fahrrades für den Arbeitsweg gewählt werden kann. Diese Flexibilität trägt zum Verzicht auf den eigenen PKW bei.</p>		
<b>Erfolgsfaktoren</b>		
<p>Attraktive Kostengestaltung (Arbeitgeberzuschüsse, Versicherungen)                      Betriebliches Beratungsangebot und einfache Beantragung                      ggf. mehrere Leasing-Anbieter</p>		
<b>Empfohlene Maßnahmenkombinationen</b>		
<p>Fahrradabstellanlagen (betrieblich)                      Umkleide- und Duschkmöglichkeiten                      E-Ladestationen (Fahrrad)                      ÖPNV-Ticket-Subventionierung</p>		

Fahrradabstellanlagen (betrieblich)		
<b>Zielgruppe</b>	<b>Verkehrsszenario</b>	<b>Wirkungsstufe</b>
Mitarbeitende Sportler	Alltagsverkehr	1: Vermeidung des MIV
<b>Zielsetzung</b>		
Vermeidung des MIV Förderung der Fahrradnutzung		
<b>Beschreibung</b>		
Es werden für die Mitarbeitenden und Sportler Fahrradabstellanlagen auf dem Betriebsgelände vorgesehen. Die erforderliche Anzahl von Fahrradstellplätzen ist im Rahmen der Baugenehmigung nachzuweisen.		
<b>Erfolgsfaktoren</b>		
überdacht, abschließbar, sicher, hindernisfrei angemessene Anzahl		
<b>Empfohlene Maßnahmenkombinationen</b>		
Jobrad E-Ladestationen (Fahrrad)		
<b>Standorte</b>		
 <p style="text-align: right; border: 1px solid red; padding: 5px; display: inline-block;">Betriebliche Fahrrad-Stellplätze unter den Funktionsgebäuden im Bereich der Pkw-Stellplätze</p>		
Plangrundlage: Munder und Erzepky Landschaftsarchitekten bdla, Norden oben		

<b>Fahrradabstellanlagen (Besucher)</b>		
<b>Zielgruppe</b>	<b>Verkehrsszenario</b>	<b>Wirkungsstufe</b>
BesucherInnen	Alltagsverkehr Eventverkehr	1: Vermeidung des MIV
<b>Zielsetzung</b>		
Vermeidung des MIV Förderung des Radverkehrs		
<b>Beschreibung</b>		
Es werden für Besucherverkehre öffentlich zugängliche Fahrradabstellanlagen auf dem Betriebsgelände vorgesehen. Die erforderliche Anzahl von Fahrradstellplätzen für Besucherverkehre ist im Rahmen der Baugenehmigung nachzuweisen.		
<b>Erfolgsfaktoren</b>		
fest installierte Fahrradbügel hindernisfrei nahe des Besuchereinganges und gut auffindbar angemessene Anzahl Aufnahme der Abstellmöglichkeiten in Anreiseinformationen		
<b>Standort</b>		
 <p style="text-align: center;">Plangrundlage: Munder und Erzepky Landschaftsarchitekten bdlA, Norden oben</p>		



<b>E-Ladestationen (Fahrrad)</b>		
<b>Zielgruppe</b> Mitarbeitende Sportler	<b>Verkehrsszenario</b> Alltagsverkehr	<b>Wirkungsstufe</b> 1: Vermeidung des MIV
<b>Zielsetzung</b> Vermeidung des MIV Förderung der Fahrradnutzung		
<b>Beschreibung</b> Im Bereich der betrieblichen Fahrradabstellanlagen (s. Maßnahme S. 23) werden Lademöglichkeiten für Pedelecs / E-Bikes eingerichtet und für die Nutzung der Betriebsangehörigen zur Verfügung gestellt.		
<b>Erfolgsfaktoren</b> kostenfrei, ggf. Angebot der gängigen Adapter und Kabel angemessene Anzahl		
<b>Empfohlene Maßnahmenkombinationen</b> Jobrad Fahrradabstellanlagen (betrieblich)		

<b>Umkleide- und Duschkmöglichkeiten</b>		
<b>Zielgruppe</b> Mitarbeitende	<b>Verkehrsszenario</b> Alltagsverkehr	<b>Wirkungsstufe</b> 1: Vermeidung des MIV
<b>Zielsetzung</b> Vermeidung des MIV Förderung der Fahrradnutzung		
<b>Beschreibung</b> Zur Förderung des Fahrradpendlerverkehrs werden Dusch- und Umkleidemöglichkeiten für Mitarbeitende zur Verfügung gestellt.		
<b>Erfolgsfaktoren</b> Gewährleistung der Privatsphäre, abschließbare Spinde angemessene Anzahl		
<b>Empfohlene Maßnahmenkombinationen</b> Jobrad Fahrradabstellanlagen (betrieblich)		

<b>Dienstoffahrradflotte</b>		
<b>Zielgruppe</b>	<b>Verkehrsszenario</b>	<b>Wirkungsstufe</b>
Mitarbeitende	Alltagsverkehr	1: Vermeidung des MIV
<b>Zielsetzung</b>		
Vermeidung des MIV Förderung der Fahrradnutzung		
<b>Beschreibung</b>		
Es werden Fahrräder für betriebliche Fahrten mit eigenen Stellplätzen zur Verfügung gestellt. Ziel ist es, motorisierte Dienstoffahrten auf Kurzstrecken zu vermeiden, z.B. für Einkäufe oder Fahrten zwischen den Vereinsstandorten Kollaustraße und Feldstraße. Die Dienstoffahrradflotte kann aus Fahrrädern, Pedelecs und Lastenrädern bestehen.		
<b>Erfolgsfaktoren</b>		
Einfache Nutzung und Bedienung der Fahrräder Einfache Einstellung der Fahrräder auf verschiedene Körpergrößen Fahrradhelme in verschiedenen Größen Fahrradschlösser Stellplätze, die ausschließlich den Dienstoffahrrädern vorbehalten sind		
<b>Empfohlene Maßnahmenkombinationen</b>		
Fahrradabstellanlagen (betrieblich)		


<b>ÖPNV-Ticket-Subventionierung</b>		
<b>Zielgruppe</b>	<b>Verkehrsszenario</b>	<b>Wirkungsstufe</b>
Mitarbeitende Sportler (Nachwuchs)	Alltagsverkehr	1: Vermeidung des MIV
<b>Zielsetzung</b>		
Vermeidung des MIV Förderung des ÖPNV-Nutzung		
<b>Beschreibung</b>		
<p>In Abhängigkeit des individuellen Bedarfes werden ÖPNV-Tickets subventioniert. Insbesondere im Nachwuchsbereich wird Augenmerk auf die individuellen Bedarfe der Spieler gelegt, um eine kostenangemessene und sichere Anfahrt zu gewährleisten und um den Hol- und Bring-Verkehr durch Eltern zu vermeiden.</p> <p>Optional kann durch Kombination mit den Maßnahmen „Jobrad“ und „Bike-Sharing“ die multimodale und intermodale Verkehrsmittelnutzung gefördert werden.</p> <p>Intermodalität beschreibt dabei die Kombination mehrerer Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg, z.B. durch das Zurücklegen der Hauptstrecke mit dem Zug und anschließender Nutzung des Fahrrads vom Bahnhof zur Arbeitsstätte.</p> <p>Die multimodale Verkehrsmittelnutzung zeichnet sich hingegen durch das Zurücklegen eines Weges mit einem Verkehrsmittel aus, jedoch kann das gewählte Verkehrsmittel u.a. je nach Wegezweck, Jahreszeit und Tageszeit variieren. Die Förderung der multimodalen Verkehrsmittelnutzung kann entscheidend zur Vermeidung von Fahrten im MIV beitragen, da z.B. bei schlechtem Wetter spontan der ÖPNV statt des Fahrrades für den Arbeitsweg gewählt werden kann. Diese Flexibilität trägt zum Verzicht auf den eigenen PKW bei.</p>		
<b>Erfolgsfaktoren</b>		
Attraktive Kostengestaltung Betriebliches, individuelles Beratungsangebot		
<b>Empfohlene Maßnahmenkombinationen</b>		
Jobrad Bike-Sharing		

<b>Ride-Sharing: MOIA</b>		
<b>Zielgruppe</b>	<b>Verkehrsszenario</b>	<b>Wirkungsstufe</b>
Sportler (Nachwuchs)	Alltagsverkehr	1: Vermeidung des MIV
<b>Zielsetzung</b> Vermeidung des MIV Förderung der Sharing-Nutzung		
<b>Beschreibung</b> Ride-Sharing beschreibt das Teilen einer Fahrt durch eine Gruppe von mindestens zwei Personen. In Hamburg ist MOIA ein kommerzieller Anbieter von geteilten Fahrten (Sammelfahrten), welche über eine mobile App gebucht und bezahlt werden können. Die Fahrgäste werden in einen Umkreis von jeweils maximal 200 Metern zu Start und Zielpunkt abgeholt bzw. abgesetzt. Der Fahrtweg wird dabei so gewählt, dass weitere Fahrgäste mit aufgenommen oder abgesetzt werden. Das Servicegebiet ist auf die zentralen Stadtteile in Hamburg begrenzt und wird laufend angepasst. Es wird eine Kooperation mit MOIA angestrebt, um den Haltepunkt für die Sammelfahrzeuge abzustimmen. Dieser wird so vereinbart, dass Sportgelände und Gebäude, insbesondere für die Nachwuchsspieler, sicher erreicht wird. Die Nutzung von MOIA soll für solche Sportler (Nachwuchs) subventioniert werden, welche nicht die Möglichkeit haben, den ÖPNV zu nutzen und im Servicegebiet von MOIA wohnen.		
<b>Erfolgsfaktoren</b> Attraktive Kostengestaltung bzw. Kostenübernahme Individuelle Nutzung über mobile App und einfache Kostenabrechnung		
<b>Empfohlene Maßnahmenkombinationen</b> Ride-Sharing: Vereinsfahrdienst Nutzung der Ladezone Langenhorst		

<b>Ride-Sharing: Vereins-Fahrdienst</b>		
<b>Zielgruppe</b>	<b>Verkehrsszenario</b>	<b>Wirkungsstufe</b>
Sportler (Nachwuchs)	Alltagsverkehr	1: Vermeidung des MIV
<b>Zielsetzung</b>		
Vermeidung des MIV Förderung der Sharing-Nutzung		
<b>Beschreibung</b>		
<p>Ride-Sharing beschreibt das Teilen einer Fahrt durch eine Gruppe von mindestens zwei Personen.</p> <p>Durch einen vereinseigenen Fahrdienst werden vorwiegend die Nachwuchsspieler befördert, welche keine Möglichkeit haben das Fahrrad, den ÖPNV oder MOIA zu nutzen.</p> <p>Der Vereins-Fahrdienst bietet optional unterschiedliche Umsetzungsmöglichkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Holen und Bringen von Nachwuchsspielern über die komplette Wegstrecke (i.d.R. zum Wohnort)</li> <li>- Einsatz als intermodale Ergänzung zum ÖPNV: Abholen und Bringen von Nachwuchsspielern zu zentralen Haltepunkten des ÖPNV</li> <li>- Saisonaler Einsatz: Erhöhter Einsatz in dunklen Jahreszeiten, insbesondere zur Beförderung jüngerer Nachwuchsspieler</li> <li>- Spontaner Einsatz, z.B. bei Streik im ÖPNV</li> </ul>		
<b>Erfolgsfaktoren</b>		
Attraktive Kostengestaltung bzw. Kostenübernahme Saisonale Einsatzplanung		
<b>Empfohlene Maßnahmenkombinationen</b>		
Nutzung der Ladezone Langenhorst Ride-Sharing: MOIA		

#### 4.2.4 2. Stufe: Steuerung des MIV

Aus der zweiten Wirkungsstufe können Maßnahmen ausgewählt werden, die Kfz-Verkehre steuern, welche nicht durch die Maßnahmen der ersten Wirkungsstufe vermieden werden können. Die Maßnahmen bestehen in der gezielten räumlichen Verlagerung des MIV. Darüber hinaus wird durch die Förderung der E-Mobilität ein Beitrag zur Minderung von Lärm- und Luftemissionen geleistet.

E-Ladesäulen (Pkw)		
<b>Zielgruppe</b>	<b>Verkehrsszenario</b>	<b>Wirkungsstufe</b>
Mitarbeitende	Alltagsverkehr	2: Steuerung des MIV
<b>Zielsetzung</b>		
Steuerung des MIV Förderung der E-Mobilität		
<b>Beschreibung</b>		
Zur Förderung der E-Mobilität werden auf dem Betriebsgelände E-Ladesäulen für Pkw in angemessener Anzahl hergestellt und nach Bedarf erweitert. Durch die zunehmende Nutzung von Elektrofahrzeugen nehmen Abgas- und Geräuschbelastungen ab.		
<b>Erfolgsfaktoren</b>		
kostengünstig bzw. kostenfrei angemessene Anzahl Kompatibilität mit den gängigen Fahrzeugtypen		
<b>Empfohlene Maßnahmenkombinationen</b>		
-		
<b>Standorte</b>		
 <p>E-Ladesäulen für Pkw auf betrieblichen Parkflächen</p>		
Plangrundlage: Munder und Erzepky Landschaftsarchitekten bdlA, Norden oben		

<b>Betrieblicher Parkraum</b>		
<b>Zielgruppe</b>  Mitarbeitende Sportler (Lizenz) BesucherInnen	<b>Verkehrsszenario</b>  Alltagsverkehr	<b>Wirkungsstufe</b>  2: Steuerung des MIV
<b>Zielsetzung</b>  Steuerung des MIV Vermeidung von Störungen durch Parksuchverkehr		
<b>Beschreibung</b>  Es werden Stellplätze für Pkw auf dem Betriebsgelände an beiden Gebäudestandorten vorgesehen. Die Stellplätze stehen primär Mitarbeitenden und Sportlern (Lizenz) zur Verfügung. Es werden ebenso Stellplätze für BesucherInnen eingerichtet. Eine Mindestanzahl von Pkw-Stellplätzen für Mitarbeitende und BesucherInnen ist im Rahmen der Baugenehmigung zwingend nachzuweisen. Ein zu großes Angebot an Stellplätzen sollte ebenso vermieden werden, da sich dies steigend auf das MIV-Aufkommen auswirken kann.		
<b>Erfolgsfaktoren</b>  angemessene Stellplatzzahl gute Erreichbarkeit		
<b>Empfohlene Maßnahmenkombinationen</b>  E-Ladesäulen (Pkw)		
<b>Standorte</b>  		

Plangrundlage: Munder und Erzepky Landschaftsarchitekten bdla, Norden oben

Nutzung der Ladezone Langenhorst		
<b>Zielgruppe</b>	<b>Verkehrsszenario</b>	<b>Wirkungsstufe</b>
Eltern / Erziehungsberechtigte Fahrdienste (z.B. MOIA, Mannschaftsbusse)	Alltagsverkehr Event-Verkehr	2: Steuerung des MIV
<b>Zielsetzung</b>		
Steuerung des MIV Minimierung von Störungen durch Hol- und Bring-Verkehr		
<b>Beschreibung</b>		
<p>Eine zum aktuellen Planungsstand vorgesehene Ladezone im Langenhorst kann zur Abwicklung des Hol-und-Bring-Verkehrs (Eltern, MOIA, Mannschaftsbusse) genutzt werden.</p> <p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Niendorf 97 findet eine Überplanung des Langenhorst statt. Die Planung sieht eine Ladezone vor (ausgewiesen durch eingeschränkte Haltverbote), wo ein verkehrssicheres Holen und Bringen der Nachwuchsspieler möglich ist. Auch eine Nutzung durch Mannschaftsbusse ist möglich (FGSV Bemessungsfahrzeug Reise-, Linienbus 15,0 m (3-achsig); RBSV 2020). Parken ist dort nicht erlaubt.</p> <p>Ziel ist es grundsätzlich, dass die Hol- und Bring-Verkehre auf ein Minimum reduziert werden und überwiegend durch Sammelfahrten (z.B. MOIA) stattfinden. Dennoch erforderlichen, geringfügigen Verkehren wird ein sicheres und räumlich definiertes Halten ermöglicht und somit die Störungen in der Nachbarschaft minimiert.</p>		
<b>Erfolgsfaktoren</b>		
Informationen an Eltern und Fahrdienste klare Ausweisung durch Verkehrszeichen Durchsetzung des Parkverbots (bei Verstößen Ergreifung von Steuerungsmaßnahmen)		
<b>Empfohlene Maßnahmenkombinationen</b>		
Informationsveranstaltungen für Eltern		
<b>Standorte</b>		
		
Plangrundlage: Munder und Erzepky Landschaftsarchitekten bdla, Norden oben		




Parkraum bei Events		
<b>Zielgruppe</b>	<b>Verkehrsszenario</b>	<b>Wirkungsstufe</b>
BesucherInnen, Heimteam BesucherInnen, Auswärtsteam	Eventverkehr	2: Steuerung des MIV
<b>Zielsetzung</b>		
Steuerung des MIV Minimierung von Störungen durch Besucherverkehre		
<b>Beschreibung</b>		
Bei Events (insb. Spieltage) kann der betriebliche Parkraum zur teilweisen Mitbenutzung für Besucherverkehre zur Verfügung gestellt werden.  Darüber hinaus anfallender Parkraumbedarf wird soweit möglich durch Parkflächen auf anderen Grundstücken in der unmittelbaren Umgebung Rechnung getragen. Hierfür wird angestrebt, Vereinbarungen mit angrenzenden Betrieben zu treffen, um Parkflächen an Wochenenden in bedarfsgerechtem Umfang zu nutzen.		
<b>Erfolgsfaktoren</b>		
kostenfrei beschildert beleuchtet und sicher kurzer Fußweg zum Gelände		
<b>Empfohlene Maßnahmenkombinationen</b>		
Event-Wegweisung Einsatz von Parkplatzeinweisern		
<b>Standortpotenziale (Beispiele, vorbehaltlich zukünftiger Vereinbarungen)</b>		
 <p>Bedarfsabhängig zusätzliche Parkflächen für Besucherverkehre in Kooperation mit benachbarten Betrieben</p> <p>An Spieltagen Mitnutzung der betrieblichen Parkflächen für Besucherverkehre</p>		
Plangrundlage: Munder und Erzecky Landschaftsarchitekten bdlA, Norden oben		

<b>Event-Wegweisung</b>		
<b>Zielgruppe</b> BesucherInnen, Heimteam BesucherInnen, Auswärtsteam	<b>Verkehrsszenario</b> Eventverkehr	<b>Wirkungsstufe</b> 2: Steuerung des MIV
<b>Zielsetzung</b> Steuerung des MIV Minimierung von Störungen durch Besucherverkehre		
<b>Beschreibung</b> Bei Events (Spieltage) soll darauf hingewirkt werden, den Kfz-Besucherverkehren betriebliche Parkflächen sowie Parkflächen auf anderen Grundstücken in der unmittelbaren Umgebung zur Verfügung stellen zu können. Um den Verkehr zielgerichtet auf diese Flächen zu leiten, wird am Event-Tag eine wegweisende Beschilderung angebracht. Darüber hinaus werden Anreiseinformationen über die Online-Kanäle des FC St. Pauli geteilt sowie gezielt an Heim- und Auswärtsmannschaft gerichtet. Der Parksuchverkehr wird durch die Maßnahme vermieden.		
<b>Erfolgsfaktoren</b> begreifbar und eindeutig Vorab-Informationen über relevante Kanäle		
<b>Empfohlene Maßnahmenkombinationen</b> Einsatz von Parkplatzeinweisern Parkraum bei Events		

<b>Einsatz von Parkplatzeinweisern</b>		
<b>Zielgruppe</b>	<b>Verkehrsszenario</b>	<b>Wirkungsstufe</b>
BesucherInnen, Heimteam BesucherInnen, Auswärtsteam	Eventverkehr	2: Steuerung des MIV
<b>Zielsetzung</b>		
Steuerung des MIV Vermeidung von Störungen durch den MIV in Anliegerstraßen		
<b>Beschreibung</b>		
<p>Bei Events (Spieltage) wird Personal zur Parkplatzeinweisung in Ergänzung zur Beschilderung (s. Event-Wegweisung) eingesetzt, um den Kfz-Verkehr zu regeln. Ziel ist die Weisung des Verkehrs, auf die zum Parken vorgesehenen Flächen.</p> <p>Beispielweise kann in der Straße Langenhorst Personal platziert werden, um Besucherverkehre auf die vorgesehenen Parkflächen zu verweisen. Eine Behinderung der einfahrtberechtigten Fahrzeuge (Anwohnende, Mitarbeitende) sowie ein Eingriff in den Verkehr sind zu vermeiden.</p>		
<b>Erfolgsfaktoren</b>		
Standort und Anzahl der Parkplatzeinweiser Einweisung der Parkplatzeinweiser Rücksicht auf sonstige Verkehre (insb. Anwohnende)		
<b>Empfohlene Maßnahmenkombinationen</b>		
Parkraum bei Events Event-Wegweisung		

### 4.2.5 3. Stufe: Rückfalloptionen

In der dritten Wirkungsstufe werden Maßnahmen vorgeschlagen, welche als Rückfalloption in Betracht gezogen werden können, sofern die Maßnahmen der Wirkungsstufen 1 und 2 nicht zur Erreichung der Zielsetzungen führen. Die Entwicklung neuer Maßnahmen, um auf sich ändernde Randbedingungen zu reagieren, ist ebenso möglich und angestrebt.

<b>Drop-Off-Zone Betriebsgelände</b>		
<b>Zielgruppe</b>	<b>Verkehrsszenario</b>	<b>Wirkungsstufe</b>
Eltern / Erziehungsberechtigte	Alltagsverkehr	3: Rückfalloption
<p><b>Zielsetzung</b></p> <p>Steuerung des MIV Minimierung von Störungen durch elterlichen Hol- und Bring-Verkehr</p>		
<p><b>Beschreibung</b></p> <p>An geeigneter Stelle auf dem Betriebsgelände wird eine Zone für Eltern zur Abwicklung der Hol- und Bring-Verkehre eingerichtet. Dort wird das Halten zum Holen und Bringen der Nachwuchsspieler ermöglicht. Das Parken und Verweilen von Erziehungsberechtigten während des Trainings ist nicht vorgesehen. Mannschaftsbusse und MOIA-Fahrzeuge können grundsätzlich nicht auf dem Betriebsgelände abgewickelt werden und halten an der Ladezone Langenhorst.</p> <p>Übergeordnetes Ziel ist es, dass die Hol- und Bring-Verkehre auf ein Minimum reduziert werden und überwiegend durch Sammelfahrten (z.B. MOIA) stattfinden. Daher werden voraussichtlich nur vereinzelt Haltevorgänge stattfinden. Die Nutzung der im Rahmen des B-Plan-Verfahrens bzw. der straßenbaulichen Überplanung vorgesehenen Ladezone im Langenhorst (vgl. Maßnahme S. 32) wird in der Gesamtabwägung als Vorzugslösung zur Abwicklung der Hol- und Bring-Verkehre bewertet.</p> <p>Die Einrichtung einer Drop-Off-Zone auf dem Betriebsgelände des FC St. Pauli wird als Rückfalloption diskutiert, sofern die Maßnahme „Nutzung der Ladezone Langenhorst“ nicht die gewünschten Wirkungen erzielt.</p>		
<p><b>Erfolgsfaktoren</b></p> <p>sicher und beleuchtet Informationen an Eltern</p>		
<p><b>Empfohlene Maßnahmenkombinationen</b></p> <p>Informationsveranstaltungen für Eltern</p>		
<p><b>Standort</b></p>  <p>Drop-Off-Zone Betriebsgelände zur ausschließlichen Nutzung durch Pkw</p> <p>Plangrundlage: Munder und Erzepky Landschaftsarchitekten bdla, Norden oben</p>		

<b>Ride-Sharing: Plattform für Fahrgemeinschaften</b>		
<b>Zielgruppe</b>	<b>Verkehrsszenario</b>	<b>Wirkungsstufe</b>
Alle	Alltagsverkehr Eventverkehr	3: Rückfalloption
<b>Zielsetzung</b>		
Vermeidung des MIV Förderung der Sharing-Nutzung		
<b>Beschreibung</b>		
<p>Ride-Sharing beschreibt das Teilen einer Fahrt durch eine Gruppe von mindestens zwei Personen. Privat organisiert handelt es sich hierbei klassischerweise um Fahrgemeinschaften.</p> <p>Als Rückfalloption für die Umsetzung von Ride-Sharing-Fahrten über MOIA und Vereinsfahrdienste wird eine Plattform zur Bildung von Fahrgemeinschaften vorgeschlagen. Ziel ist es, dass sich die Zielgruppen jeweils untereinander vernetzen.</p> <p>Da sich beispielsweise Eltern bereits zum jetzigen Zeitpunkt privat untereinander organisieren, werden derzeit keine weiteren Wirkungspotenziale durch die Ergänzung einer eigenen Plattform gesehen. Grundsätzlich ist die Bildung von Fahrgemeinschaften ein wichtiger Baustein zur Verminderung des MIV-Aufkommens, sodass die Maßnahme als Option aufgeführt wird. Davon unabhängig werden die Zielgruppen weiterhin untereinander vernetzt, sodass die private Initiierung von Fahrgemeinschaften stattfinden kann.</p>		
<b>Erfolgsfaktoren</b>		
freiwillig einfache Nutzung		
<b>Empfohlene Maßnahmenkombinationen</b>		
-		

### **Entwicklung weiterer Maßnahmen**

Die Dynamik des Mobilitätskonzeptes sieht vor, dass weitere Maßnahmen entwickelt und umgesetzt werden können. Dies ist erforderlich, um künftigen Entwicklungen der Mobilität in unserer Gesellschaft und sich ändernden Randbedingungen (z.B. Änderungen der Verkehrsinfrastruktur) gerecht zu werden. Darüber hinaus ist es Zweck des Partizipationsgedankens, dass die Zielgruppen an der Entwicklung des Mobilitätskonzeptes durch Feedback und Ideen mitwirken, um die gesetzten Ziele zu erreichen.

## 5 Erstes Maßnahmenprogramm

Die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes wird über einen städtebaulichen Vertrag zwischen dem Bezirksamt Eimsbüttel und dem FC St. Pauli verankert. Bestandteil des Vertrages ist auch die Erstumsetzung des Mobilitätskonzeptes. Im städtebaulichen Vertrag festzulegende Punkte sind diesbezüglich unter anderem:

- Maßnahmenprogramm (Welche Maßnahmen kommen verpflichtend zur Erstumsetzung?)
- Zeitpunkt der Erstumsetzung (Wann tritt das erste Maßnahmenprogramm in Kraft?)
- Laufzeit des Maßnahmenprogramms (Für welchen Zeitraum ist das Maßnahmenprogramm verpflichtend umzusetzen?)
- Regelmäßigkeit und Form der Berichterstattung / des Monitoring (In welchen Abständen ist eine Berichterstattung zur Wirksamkeit der ergriffenen Maßnahmen zu erbringen und in welcher Form?)

Auf Grundlage des derzeitigen Planungsstadiums wird im Folgenden eine Empfehlung zur Erstumsetzung des Mobilitätskonzeptes aus verkehrsfachlicher Sicht vorgenommen.

### Maßnahmenprogramm

Aus dem Maßnahmenkatalog (vgl. Kap. 4.2) wird eine Auswahl von Maßnahmen empfohlen, welche bei Inbetriebnahme der Sportanlage durch den FC St. Pauli als Maßnahmenprogramm zur Umsetzung kommen können. Das Maßnahmenprogramm ist in Abb. 5.1 dargestellt.

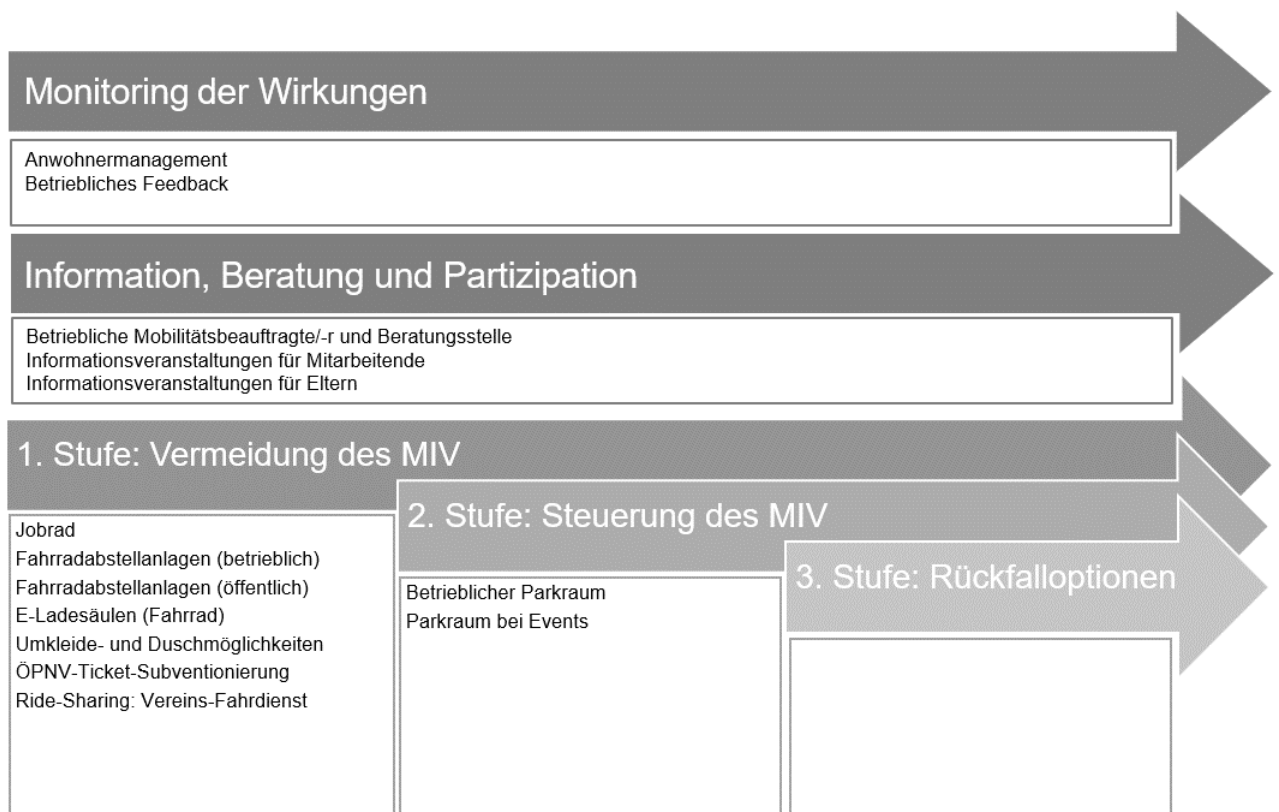


Abb. 5.1: Erstes Maßnahmenprogramm bei Inbetriebnahme der Anlage

Die mögliche Umsetzung einiger der vorgeschlagenen Maßnahmen des Maßnahmenkataloges (vgl. Kap. 4.2) steht zum jetzigen Zeitpunkt in Abhängigkeit zu noch anhänglichen Planungen (z.B. Verkehrsplanung Langenhorst) und können daher nicht in das Maßnahmenprogramm aufgenommen werden. Dies betrifft insbesondere alle Maßnahmen, welche auf die Steuerung des ruhenden Verkehrs im Langenhorst abzielen. Darüber hinaus kann das Zustandekommen und dauerhafte

Bestehen von Kooperationen mit Dritten nicht gewährleistet werden, sodass entsprechende Maßnahmen ebenso nicht Bestandteil des Maßnahmenprogramms sind.

Grundsätzlich hat der FC St. Pauli die Absicht, auf freiwilliger Basis weitere Maßnahmen, welche über das im städtebaulichen Vertrag vereinbarte erste Maßnahmenprogramm hinausgehen, umzusetzen und zu testen.

Als fundamentale Bausteine des Mobilitätskonzeptes kommen im Rahmen des ersten Maßnahmenprogramms Maßnahmen aus den Kategorien „Monitoring der Wirkungen“ und „Information, Beratung und Partizipation“ zur Umsetzung. Dies sind im Einzelnen:

- Monitoring der Wirkungen
  - Anwohnermanagement
  - Betriebliches Feedback
- Information, Beratung und Partizipation
  - Betriebliche Mobilitätsbeauftragte/-r und Beratungsstelle
  - Informationsveranstaltungen für Mitarbeitende
  - Informationsveranstaltungen für Eltern

Bestandteil des Maßnahmenprogramms sind darüber hinaus vorrangig Maßnahmen der 1. Wirkungsstufe zur Vermeidung motorisierter Individualverkehre. Die Maßnahmen dienen der Förderung von ÖPNV-Nutzung, Fahrradnutzung und Ride-Sharing-Nutzung. In Kombination unterstützen die Maßnahmen eine nachhaltige Verkehrsmittelwahl. Hierzu gehören die Maßnahmen

- Jobrad,
- E-Ladesäulen (Fahrrad),
- Umkleide- und Duschkmöglichkeiten,
- ÖPNV-Ticket-Subventionierung,
- Ride-Sharing: Vereins-Fahrdienst.

Die Maßnahmen zur Schaffung von Stellplätzen für Fahrrad- und Kfz-Verkehr sind aufgrund von behördlichen Vorgaben aus dem Bauprüfdienst 2022-2 „Mobilitätsnachweis (Notwendige Stellplätze und Fahrradstellplätze“ umzusetzen. Hierzu gehören die Maßnahmen

- Fahrradabstellanlagen (betrieblich),
- Fahrradabstellanlagen (Besucher),
- Betrieblicher Parkraum,
- Parkraum bei Events.

### **Laufzeit und Zeitpunkt der Erstumsetzung des Maßnahmenprogramms**

Es wird als sinnvoll erachtet, das Maßnahmenprogramm zunächst für fünf Jahre zu testen und bei Bedarf anzupassen.

Eine Änderung des Maßnahmenprogramms innerhalb des vereinbarten Umsetzungszyklus (z.B. 5 Jahre) sollte jedoch vorgesehen sein, sofern ein begründeter Anlass zur Anpassung der Maßnahmenauswahl besteht, um beispielsweise auf sich ändernde Randbedingungen reagieren zu können.

Als Zeitpunkt der Erstumsetzung wird empfohlen, die Inbetriebnahme der wesentlichen Trainingseinrichtungen der Nachwuchsmannschaften am Langenhorst zu berücksichtigen. Sowohl Zielsetzung des Mobilitätskonzeptes als auch die darauf abgestimmten Maßnahmen beziehen sich im Wesentlichen auf die Verkehrsabläufe am Langenhorst. Eine Umsetzung des Maßnahmenprogramms vor Inbetriebnahme der zugehörigen Anlagen wird daher nicht als sinnvoll erachtet.

### **Berichterstattung / Monitoring**

Zum Nachweis der Umsetzung sowie zur Evaluierung der Wirksamkeit der Maßnahmen (z.B. Nutzung der Angebote durch Mitarbeitende, Erfahrungen aus dem Anwohnermanagement) wird eine jährliche, schriftliche Berichterstattung an den Bezirk vorgeschlagen. Zu diesem Zweck sind Maßnahmen der Kategorie „Monitoring der Wirkungen“ umzusetzen.

Teil der Berichterstattung sollte darüber hinaus eine Begründung sein, ob und in welcher Form Änderungen am Maßnahmenprogramm vorgenommen werden.



## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.1: Übersichtslageplan Bauvorhaben (Plangrundlage: Munder und Erzepky Landschaftsarchitekten bdla, Norden oben) .....	4
Abb. 2.1: Übersicht umliegende Nutzungen (Plangrundlagen: Geoportal Hamburg, Munder und Erzepky Landschaftsarchitekten bdla, Norden oben).....	6
Abb. 2.2: Übersicht Verkehrsnetz (Plangrundlage: Geoportal Hamburg, Norden oben).....	7
Abb. 2.3: Nahräumige Anbindung des Standortes an den Linienbusverkehr (Plangrundlagen: Geoportal Hamburg, Munder und Erzepky Landschaftsarchitekten bdla, Norden oben) ..	8
Abb. 4.1: Dynamische Umsetzung des Mobilitätskonzeptes .....	14
Abb. 4.2: Aufbau des Maßnahmenkatalogs .....	15
Abb. 5.1: Erstes Maßnahmenprogramm bei Inbetriebnahme der Anlage.....	38

## Tabellenverzeichnis

Tab. 2.1: Zuweisung der Nutzungsgruppen zu Verkehrsszenarien .....	11
--	----