

# Verkehrskonzept zum Stadion scheint fehlerbehaftet

Im Folgenden eine Zusammenfassung der Planung, mit Hinweisen auf Schwachpunkte, die nachgebessert werden sollten. Wir bitten Sie, zur Änderung 82 des Flächennutzungsplanes 1996 und des Bebauungsplans 831 bis zum 22. November Stellung zu nehmen.

Das geht hier: <https://oldenburg.planungsbeteiligung.de/FRONTEND/PLANFAELLE/list.asp>

Mit Ihrer ausgewiesenen Expertise im Umwelt- und Naturschutz werden Ihnen sicherlich weitere Punkte einfallen, die über die von uns hier angeführten Einwände hinausgehen.

## Verkehrsgutachten zum Stadion scheint fehlerbehaftet..... 1

Einwand: Die Bebauung des Areals nördlich des Bahnhofs (= Bebauung der EWE-Brachflächen) ist in der Planung unzureichend berücksichtigt..... 6

Einwand: Die vom Stadtrat beschlossene Sanierung der Weser-Ems-Hallen (WEH) einschl. Bau einer neuen Kongresshalle. Laut den Prognosen der im Finanzausschuss vorgestellten Präsentation vom 04.06.2025 werden bis zum Jahre 2035 Reduzierungen der Subventionen in Höhe von knapp 9 Mio. Euro erwartet. Diese können nur durch eine deutliche Steigerung der Auslastung kompensiert werden. Auswirkung auf das Verkehrsaufkommen mit Nebeneffekten auf die Umwelt sind unvermeidbar..... 7

Einwand: Eine Erweiterung der großen EWE- ist bereits genehmigt. Das sich dadurch erhöhende Verkehrsaufkommen und der höhere Bedarf an Kfz-Stellplätzen durch steigende Besucherzahlen ist in der Stadionplanung unzureichend berücksichtigt..... 7

Einwand: In unmittelbarer Nachbarschaft zum geplanten Stadion ist ein 8-stöckiger 4-Sterne Hotelneubau mit 155 Zimmern vorgesehen. Dies korreliert mit der zu erwartenden erhöhten Frequentierung der Weser-Ems-Hallen mit entsprechender Auswirkung auf das Verkehrsaufkommen und die Verfügbarkeit von Kfz-Stellplätzen..... 7

Einwand: Die angestrebte Erweiterung der Berufsbildenden Schule im Bereich der Maastrichter Straße wird das Verkehrsaufkommen erhöhen und ggf. mit baulichen Maßnahmen, die mit Auswirkungen auf das nähere Umfeld einhergehen. Die step2025 konforme Planung muss in der Stadionplanung berücksichtigt werden..... 7

Einwand: Die Stadt beabsichtigt, bis zum Jahre 2035 die Pferdemarktkreuzung komplett umzugestalten. Entsprechende Planungen sind weit fortgeschritten, Fördermittel beantragt und genehmigt. Die Planung sieht eine Reduzierung der Fahrspuren vor, wodurch erhebliche Auswirkungen auf den Verkehrsfluss zu erwarten sind. Der sich ändernde Verkehrsknotenpunkt Pferdemarkt ist im Verkehrsgutachten unzureichend berücksichtigt..... 8

Einwand: Die Stadt Oldenburg wird ab dem 14.12.2025 an mehreren Hauptverkehrsstraßen Geschwindigkeitsreduzierungen auf Tempo 30 vornehmen. Relevante Bereiche in geringer Entfernung zum geplanten Stadion sind die Nadorster Str. (zw. Gertrudenfriedhof und Hochheider Weg) und die Donnerschweer Str. (zw. Pferdemarkt und Einmündung Straßburger Str.). Das Risiko von Verkehrsstockungen mit längeren Wartezeiten ist in der Stadionplanung nicht berücksichtigt..... 8

- Einwand: Der Kramermarktsbetrieb an 10 Tagen plus Zeiten des Auf- und Abbaus verursacht Verkehr und Lärm. An diesen Tagen sind sämtliche Kfz-Stellplätze im Umfeld der WEH belegt. Diese Aspekte sind in der Stadionplanung unzureichend berücksichtigt.. 8
- Einwand: An den Tagen des jährlich stattfindenden Agrarvis-Cup (Reitturnier) sind sämtliche Kfz-Stellplätze an der WEH belegt. Grund hierfür ist die Nutzung der Stellflächen für provisorische Pferde-Stallungen und Transportfahrzeuge. Die verbleibenden Stellplätze werden von Besuchern in Anspruch genommen. Die Turniere finden an 4 Wochentagen, einschl. Samstag/Sonntag statt. Hinzu kommen Zeiten des Auf- und Abbaus. Diese Veranstaltung ist in der Stadionplanung unzureichend berücksichtigt. 8
- Einwand: Die Veranstaltung WEH-Veranstaltung „Mein Tier“ findet jährlich samstags und sonntags statt. Ein Großteil der Kfz-Stellplätze im Umfeld der WEH wird vorrangig von Ausstellern belegt. Diese Veranstaltung ist in der Stadionplanung unzureichend berücksichtigt..... 9
- Einwand: Die Veranstaltung Internationales Rohrleitungsforum des IRO findet jährlich an zwei Werktagen (Donnerstag und Freitag) im Februar in den Weser-Ems-Hallen statt. Für diese Fachtagung werden temporäre Stellflächen geöffnet, die für das Stadion überplant werden. Diese Veranstaltung ist in der Stadionplanung unzureichend berücksichtigt..... 9
- Einwand: Die Veranstaltung Caravan- und Freizeit Reisen (Veranstaltung in der WEH) findet jeweils von Freitag bis Samstag statt. In 2015 wurden 16.000 Gäste gezählt, von denen ein Großteil mit eigenem Caravan anreiste. Die Verfügbarkeit der Kfz-Stellplätze war deutlich eingeschränkt. Diese Veranstaltung ist in der Stadionplanung unzureichend berücksichtigt..... 9
- Einwand: Die Auswirkung auf den Verkehrsfluss von dicht aufeinander folgenden Ampelanlagen ist in der Stadionplanung unzureichend berücksichtigt..... 9
- Einwand: Nicht berücksichtigt ist die (temporär entfernte) Querungshilfe/schraffierter Mittelstreifen in Höhe der Berufsbildenden Schule (BZTG) mit Auswirkung auf den Verkehrsfluss, da diese Überquerungsmöglichkeit stark frequentiert ist..... 10
- Einwand: Die Erhebung an Wochenenden ist relevant, da ein Großteil von Freizeitveranstaltungen an Wochenenden stattfindet. Im Sportbereich sind es hier Heimspiele des VfB Oldenburg, Handball-Bundesligaspiele des VfL Oldenburg und Bundesligaspiele der EWE-Baskets..... 10
- Einwand: Die Stadionplanung bedroht die Sicherheit von Radfahrenden und Zu Fußgehenden im Bereich des ZOB. Die Sicherheit der aktiven Mobilität im Umfeld des PKW- und Busverkehrs wurde unzureichend berücksichtigt..... 12
- Einwand: Die Auswirkungen auf den ÖPNV (Stadt- und Regionalbus) mit entsprechenden Anschlüssen und die verlässliche Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs für Bahnkunden sind nicht näher betrachtet worden..... 12
- Einwand: Die überörtliche Bedeutung der zeitlichen Verzögerungen im ÖPNV des Oberzentrums, die durch Großveranstaltungen verursacht werden, wurden offenbar nicht berücksichtigt und eine Prüfung der Raumverträglichkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen im Sinne von § 1 der Raumordnungsverordnung (RoV) ist nicht erfolgt. An diesem wichtigen Knotenpunkt hat SHP nicht gezählt..... 13
- Einwand: Im direkten Umfeld des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB), sowie des Hauptbahnhofs befinden sich fünf dicht aufeinanderfolgende Lichtsignalanlagen. Dieser Umstand wurde unzureichend berücksichtigt und ist geeignet, einen Verkehrskollaps

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| durch Rückstau zu verursachen.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 14 |
| Einwand: Aus den oben angeführten Ergebnissen für den Kfz-Verkehr lässt sich ableiten, dass für den ÖPNV kaum zufriedenstellende Qualität erzielt werden kann.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 14 |
| Einwand: Erhebungen, die ein realistisches Abbild des Verkehrsgeschehens liefern, wurden nicht durchgeführt, ungeachtet auch der Auswirkungen, die sich unter Berücksichtigung der geplanten Projekte in Stadionnähe ergeben werden.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 14 |
| Einwand: Der abbiegende Bus- und PKW-Verkehr gefährdet Radfahrende und Zufußgehende. Diese Gefahr wird in der Stadionplanung unzureichend berücksichtigt...                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 15 |
| Einwand: In den Planungsunterlagen wurden viele verschiedene Annahmen bezüglich der Besucherzahlen und des Modal Splits am Standort Maastrichter Straße getroffen. Diese müssen vereinheitlicht werden. Für die Besucherzahlen muss die Stadionkapazität von 15.000 Zuschauern zugrundegelegt werden.....                                                                                                                                                                                                                                             | 16 |
| Einwand: Das ist falsch. Der Knotenpunkt Donnerschweer/Karlstraße mit der Kategorie F angegeben, was quasi eine sechs Setzen bedeutet. Zwar wird geschrieben, dass der Knotenpunkt mit der Entwicklung des EWE-Areals ausgebaut und damit modifiziert werden soll, aber faktisch ist genau diese Entwicklung zwar rahmenplanmäßig genehmigt, es liegen aber derzeit keinerlei Ausbaupläne vor. Die Ausweitung der Kapazität kritischer Knotenpunkt muss vor der Baugenehmigung erfolgen.....                                                          | 17 |
| Einwand: Die Stadionplanung berücksichtigt den ruhenden Verkehr in unzureichender Weise. Es gibt in diesem Szenario nicht einmal ausreichend Parkplätze.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 17 |
| Einwand: Die Anzahl der Fahrzeuge wurde über drei Gutachten stetig reduziert. Sie liegt bei dem einen Modal Split bei 1.750, während der nächste nur noch 1.155 Fahrzeuge voraussagt (ein Drittel weniger) und schließlich das Verkehrsgutachten von SHP nur noch mit 830 Fahrzeugen respektive 830 Stellplätzen rechnet. Das ist nicht nachvollziehbar und darf so nicht genehmigt werden, denn es hat massive Auswirkungen auf die umliegenden Wohnquartiere, die an einem Sonntag von gravierenden Park-Such-Verkehren belastet werden würden..... | 18 |
| Einwand: Die Berechnungen zu den Stellplatzbedarfen und zur Verkehrslärmbelastung bauen auf dem offensichtlich schön gerechneten Modal Split auf und sind daher ungültig.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 18 |
| Einwand: Die Routen für Rettungsfahrzeuge wurden über dysfunktionale Knotenpunkte unzureichend berücksichtigt. Es besteht die Gefahr, dass Fahrten zu Krankenhäusern durch den drohenden Verkehrsstillstand behindert werden.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 20 |

## Einwendungen zum „Verkehrskonzept Stadionneubau Maastrichter Straße“

SHP Ingenieure, Mai 2025

Die Ergebnisse des „Verkehrskonzepts Stadionneubau Maastrichter Straße“ werden im Fazit (Kap. 10) u.a. so zusammengefasst:

*„Die Berechnungen für Mehrfachveranstaltungen (weitgehend zeitgleiche Anreise von Fußballbesuchern plus Konzert oder Basketballbesucher) jeweils unter dem Ansatz*

*„ausverkaufte Veranstaltungen“ zeigen, dass bei einer Gesamtbesucherzahl von nicht mehr als 23.000 Zuschauern das Knotenpunktsystem die Grenze seiner Leistungsfähigkeit erreicht. Die Knotenpunktleistungsfähigkeit ist dann gerade noch gewährleistet, allerdings sind singuläre Störungen im Verkehrsablauf einzelner Knotenpunkte zu erwarten.“*

Dieses zunächst positiv erscheinende Ergebnis zur Verkehrsqualität wird demgegenüber auf Seite 28 des Gutachtens (blau hervorgehobenes Textfeld) deutlich problematisiert. Danach erreicht das Knotenpunktsystem bei Mehrfachveranstaltungen, d.h. bei Veranstaltungen im geplanten Stadion und der Weser-Ems-Hallen/ EWE Arena, bei der Besucheranreise die Grenze seiner Leistungsfähigkeit. Bei der Stadiongröße mit 15.000 Besucherplätzen<sup>1</sup> würden mehrere Knotenpunkte an ihr Limit gebracht. Die Abwicklung sei noch möglich, allerdings mit erheblichen Rückstauerscheinungen. Zuvor wird darauf verwiesen, dass weitere Parallelveranstaltungen (z. B. ein zeitgleiches Basketball- oder Handballspiel) nicht mehr abwickelbar seien und unweigerlich den Zusammenbruch des Knotenpunktsystems im Stadionumfeld bedeuten würden.

Vor diesem Hintergrund gibt es eine Reihe offener Punkte, die sich vor allem auf die im Gutachten zugrunde gelegten Annahmen bzw. Vorgaben, aber auch der Herangehensweise beziehen und die durchaus deutlich kritischere Verkehrszustände erwarten lassen und damit eine (qualitativ) gesicherte Erschließung in Frage stellen.

Zudem lassen sich die Ergebnisse nur bedingt nachvollziehen, da u.a. Angaben zu Verkehrsdaten, Zwischenschritten, Berechnungsverfahren etc. im Gutachten nur unvollständig enthalten sind.

Es sei bereits an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die im Anhang zum Verkehrskonzept Stadionneubau Maastrichter Straße vorgenommene „Ermittlung der Lärmkennwerte infolge des Kraftfahrzeugverkehrs“ die Grundlage für das Schalltechnische Gutachten zum Bebauungsplanentwurf Nr. 831 darstellt, das möglicherweise ebenfalls zu überarbeiten wäre.

Grundlagen dieses Gutachtens sind die Niedersächsische Bauordnung (NBauO) für die Ermittlung der erforderlichen Kfz-Stellplätze und das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) zur Ermittlung der Knotenpunktleistungsfähigkeit.

Es wurden 2 Szenarien betrachtet: Auslastung Stadion 10.000 bzw. 15.000 Personen und in Verbindung mit Parallelveranstaltungen Weser-Ems-Hallen (WEH), EWE-Baskets, Handball VfL Oldenburg (Frauen). Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens 831 ist ein Stadion mit 15.000 Zuschauenden maßgeblich, da für diese Stadiongröße das Planungs- bzw. Baurecht geschaffen werden soll.

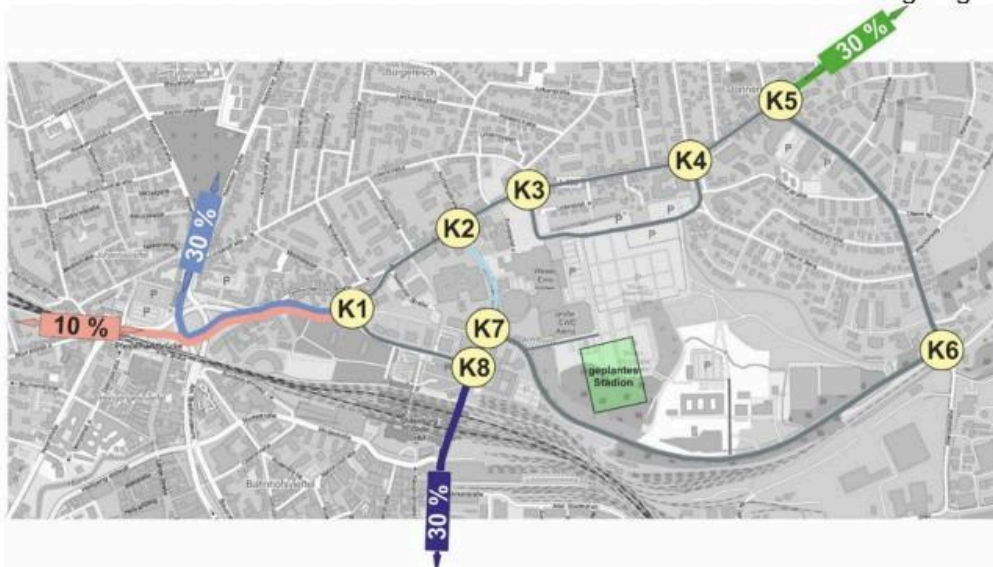
---

<sup>1</sup> Grundlage für das Bauleitplanverfahren und die Schaffung des Planrechts ist ein Stadion mit 15.000 Besuche

## 4.4 Verkehrsverteilung

### Verteilung nach Richtungen

Die Aufteilung des Verkehrsaufkommens nach Richtungen erfolgt entsprechend der Voruntersuchung aus dem Jahre 2017 (vgl. Abb. 10). Dabei werden die An- und Abreiserrichtungen „Nord“, „Ost“ und „Süd“ jeweils mit einem Anteil von 30 % des gesamten Stadionverkehrs angesetzt, während für die Richtung West lediglich 10% zu erwarten sind. Dies ist in der Netzstruktur begründet, d. h. im Wesentlichen durch die Fragestellung, wie erfolgt die Verknüpfung mit dem regionalen Straßennetz sowie mit der Erwartung, dass der Großteil der Kfz-Stadionbesucher aus der näheren und weiteren Region kommen, während die Kfz-Nutzung bei Besuchern aus dem Stadtgebiet eher nachrangige Bedeutung besitzt. Darauf aufbauend werden die Besucherverkehre auf die zum Stadion verlaufenden Routen umgelegt.



Grafik zitiert ©SHP Ingenieure, [Mai 2025](#), S.17

Ziel des Gutachtens ist es, die Verkehrsstärken an acht Knotenpunkten (K1 - K8) zu ermitteln (Knotenpunkteleistungsfähigkeit). Diese lauten:

- K1: Neue Donnerschweer Str. (L865) / Karlstr.
- K2: Donnerschweer Str. (L865) / Straßburger Str.
- K3: Donnerschweer Str. (L865) / Europaplatz
- K4: Donnerschweer Str. (L865) / Unterm Berg
- K5: Donnerschweer Str. (L865) / Wehdestr.
- K6: Wehdestr. / Maastrichter Str.
- K7: Maastrichter Str. / Straßburger Str.
- K8: Straßburger Str. / Karlstr.



Nicht alle relevanten Knotenpunkte sind in die Untersuchung einbezogen worden (z.B. Bahnhofplatz/ Straßburger Straße). Auch die Knotenpunkte südlich der Bahnunterführung Richtung Stau/Stautorkreisel sowie am Pferdemarktkreisel wurden nicht berücksichtigt. Die täglichen Erfahrungen zeigen, dass hier bereits ohne Spielbetrieb/Veranstaltungen eine hohe Verkehrsbelastung vorliegt.

Grundlage der Erhebung waren zwei Video-Verkehrszählungen, durchgeführt am 07.11.2023 (Dienstag, 24h) und am 09.03.2024 (Samstag, 24h mit Parallelveranstaltung Baskets/Konzert WEH).

Hier stellt sich die Frage, ob 2 Zählungen die Verkehrsbelastung repräsentativ widerspiegeln.

Bei der Auswertung der Ergebnisse unterteilt SHP die Verkehrsqualitäten in die Kategorien A-F. Bei den Stufen A-D liege ein „stabiler Verkehrsablauf“ (S. 17) vor, während bei Stufe D „hohe Verkehrsbelastungen zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit“ führen würden (ebd.). Die Stufe D wird hier unterschiedlich bewertet.

Die Auswertung der Ergebnisse von SHP stützt sich bei mehreren Szenarien auf Annahmen/Abschätzungen. Es liegen zudem keine Vergleichserhebungen beispielsweise zur Situation am Marschwegstadion vor. Im Fazit beurteilt SHP die Abwicklung der Verkehre als eher unkritisch, relativiert diese Aussagen jedoch in der Folge durch gravierende Einschränkungen im Verkehrsfluss.

Das Gutachten weist darauf hin, dass weitere Projekte in unmittelbarer Nähe zum Stadion geplant seien. Diese sind teilweise nicht im Gutachten berücksichtigt worden, haben jedoch eine hohe Relevanz für das Verkehrsaufkommen, einhergehend mit erhöhter Lärmentwicklung und Luftverschmutzung.

### **Nicht berücksichtigte Entwicklungen und Auswirkungen**

Die nachfolgend aufgeführten Punkte wurden im Gutachten nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt.

- **Unberücksichtigte Stadtentwicklungs- und Hochbauvorhaben:**

Einwand: Die Bebauung des Areals nördlich des Bahnhofs (= Bebauung der EWE-Brachflächen) ist in der Planung unzureichend berücksichtigt.

Für diese Flächen ist eine stark verdichtete Bebauung durch gewerbliche und private Nutzung bis 40 m Bauhöhe vorgesehen. Notwendigerweise ist eine Steigerung des

Verkehrsaufkommens durch private und gewerbliche Nutzung dieser Flächen die Folge. Das aus diesem Bebauungsplan 821 (östlich Pferdemarkt/ westlich ZOB) resultierende erhebliche Verkehrsaufkommen, das die Knotenpunktleistungsfähigkeit auch in Zeiten des Stadionbetriebs zusätzlich reduziert, blieb unberücksichtigt. Auch unabhängig von den aktuellen Überlegungen der EWE kann an diesem zentral gelegenen hoch attraktiven Standort künftig eine vergleichbare städtebauliche Entwicklung mit ähnlich hohem Verkehrsaufkommen erwartet werden.

Einwand: Die vom Stadtrat beschlossene Sanierung der Weser-Ems-Hallen (WEH) einschl. Bau einer neuen Kongresshalle. Laut den Prognosen der im Finanzausschuss vorgestellten Präsentation vom 04.06.2025 werden bis zum Jahre 2035 Reduzierungen der Subventionen in Höhe von knapp 9 Mio. Euro erwartet. Diese können nur durch eine deutliche Steigerung der Auslastung kompensiert werden. Auswirkung auf das Verkehrsaufkommen mit Nebeneffekten auf die Umwelt sind unvermeidbar.

Einwand: Eine Erweiterung der großen EWE- ist bereits genehmigt. Das sich dadurch erhöhende Verkehrsaufkommen und der höhere Bedarf an Kfz-Stellplätzen durch steigende Besucherzahlen ist in der Stadionplanung unzureichend berücksichtigt.

Einwand: In unmittelbarer Nachbarschaft zum geplanten Stadion ist ein 8-stöckiger 4-Sterne Hotelneubau mit 155 Zimmern vorgesehen. Dies korreliert mit der zu erwartenden erhöhten Frequentierung der Weser-Ems-Hallen mit entsprechender Auswirkung auf das Verkehrsaufkommen und die Verfügbarkeit von Kfz-Stellplätzen.

Einwand: Die angestrebte Erweiterung der Berufsbildenden Schule im Bereich der Maastrichter Straße wird das Verkehrsaufkommen erhöhen und ggf. mit baulichen

Maßnahmen, die mit Auswirkungen auf das nähere Umfeld einhergehen. Die step2025 konforme Planung muss in der Stadionplanung berücksichtigt werden.

- **Unberücksichtigte Verkehrsvorhaben**

Einwand: Die Stadt beabsichtigt, bis zum Jahre 2035 die Pferdemarktkreuzung komplett umzugestalten. Entsprechende Planungen sind weit fortgeschritten, Fördermittel beantragt und genehmigt. Die Planung sieht eine Reduzierung der Fahrspuren vor, wodurch erhebliche Auswirkungen auf den Verkehrsfluss zu erwarten sind. Der sich ändernde Verkehrsknotenpunkt Pferdemarkt ist im Verkehrsgutachten unzureichend berücksichtigt.

Einwand: Die Stadt Oldenburg wird ab dem 14.12.2025 an mehreren Hauptverkehrsstraßen Geschwindigkeitsreduzierungen auf Tempo 30 vornehmen. Relevante Bereiche in geringer Entfernung zum geplanten Stadion sind die Nadorster Str. (zw. Gertrudenfriedhof und Hochheider Weg) und die Donnerschweer Str. (zw. Pferdemarkt und Einmündung Straßburger Str.). Das Risiko von Verkehrsstockungen mit längeren Wartezeiten ist in der Stadionplanung nicht berücksichtigt.

- **Unberücksichtigte Veranstaltungen**

Einwand: Der Kramermarktsbetrieb an 10 Tagen plus Zeiten des Auf- und Abbaus verursacht Verkehr und Lärm. An diesen Tagen sind sämtliche Kfz-Stellplätze im Umfeld der WEH belegt. Diese Aspekte sind in der Stadionplanung unzureichend berücksichtigt.

Einwand: An den Tagen des jährlich stattfindenden Agrarvis-Cup (Reitturnier) sind sämtliche Kfz-Stellplätze an der WEH belegt. Grund hierfür ist die Nutzung der Stellflächen für provisorische Pferde-Stallungen und Transportfahrzeuge. Die



verbleibenden Stellplätze werden von Besuchern in Anspruch genommen. Die Turniere finden an 4 Wochentagen, einschl. Samstag/Sonntag statt. Hinzu kommen Zeiten des Auf- und Abbaus. Diese Veranstaltung ist in der Stadionplanung unzureichend berücksichtigt.

Einwand: Die Veranstaltung WEH-Veranstaltung „Mein Tier“ findet jährlich samstags und sonntags statt. Ein Großteil der Kfz-Stellplätze im Umfeld der WEH wird vorrangig von Ausstellern belegt. Diese Veranstaltung ist in der Stadionplanung unzureichend berücksichtigt.

Einwand: Die Veranstaltung Internationales Rohrleitungsforum des IRO findet jährlich an zwei Werktagen (Donnerstag und Freitag) im Februar in den Weser-Ems-Hallen statt. Für diese Fachtagung werden temporäre Stellflächen geöffnet, die für das Stadion überplant werden. Diese Veranstaltung ist in der Stadionplanung unzureichend berücksichtigt.

Einwand: Die Veranstaltung Caravan- und Freizeit Reisen (Veranstaltung in der WEH) findet jeweils von Freitag bis Samstag statt. In 2015 wurden 16.000 Gäste gezählt, von denen ein Großteil mit eigenem Caravan anreiste. Die Verfügbarkeit der Kfz-Stellplätze war deutlich eingeschränkt. Diese Veranstaltung ist in der Stadionplanung unzureichend berücksichtigt.

Einwand: Die Auswirkung auf den Verkehrsfluss von dicht aufeinander folgenden Ampelanlagen ist in der Stadionplanung unzureichend berücksichtigt.

Dies betrifft die Bereiche 1. Einmündung Stau in Güterstr., 2. Ecke Güterstr./Straßburger Str. in den Bahnhofsplatz, 3. Busampel ZOB einseitig in Richtung Güterstr., 4. Straßburger Str. Ecke Karlstr., 5. Einmündung Maastrichter Straße / Straßburger Straße 6. Einmündung Straßburger Straße / Donnerschweer Straße.

Einwand: Nicht berücksichtigt ist die (temporär entfernte) Querungshilfe/schraffierter Mittelstreifen in Höhe der Berufsbildenden Schule (BZTG) mit Auswirkung auf den Verkehrsfluss, da diese Überquerungsmöglichkeit stark frequentiert ist.

Nach Großveranstaltungen stehen auf der Straßburger Straße regelmäßig Kfz-Fahrer\*innen auf dem schraffierten Mittelstreifen, um nach links in die Donnerschweer Straße einzubiegen. Die notwendige Querungshilfe wird dies verhindern. Durch die so erzwungene Einhaltung der StVO droht der Rückstau auf der Straßburger Straße die die Einmündungen Maastrichter Straße und Karlstraße zu versperren  
Einwand: Die Auswirkungen auf den längeren Rückstau durch den Einbau einer Querungshilfe auf der Straßburger Straße fehlt in der Stadionplanung.

### **Verkehrsstärken (Status Quo)**

Die Knotenpunktleistungsfähigkeit wird nach HBS 2015 in 6 Stufen eingeteilt.

Zur Knotenpunktleistungsfähigkeit wurde am 07.11.2023 (Dienstag) eine 24-stündige Video-Zählungen an 8 Knotenpunkten durchgeführt. Hier wurden Verkehrsstärken in der morgendlichen und nachmittäglichen Hauptverkehrszeit und in der abendlichen Bemessungszeit von 20:00 bis 21:00 Uhr ermittelt. Eine weitere Erhebung wurde an einem Samstag (09.03.2024) durchgeführt. An diesem Tag fand ein Spiel der EWE-Baskets (6.200 Gäste) zeitgleich mit einem Konzert in der WEH (3.200 Gäste) statt.

SHP bewertet die Verkehrsbelastung am Wochenende ohne Veranstaltungsverkehre als nicht „bemessungsrelevant“, da sie „in den vergleichbaren Zeiten um etwa 20-30 % unter den Werktagwerten liegen“ (S. 8).

Einwand: Die Erhebung an Wochenenden ist relevant, da ein Großteil von Freizeitveranstaltungen an Wochenenden stattfindet. Im Sportbereich sind es hier Heimspiele des VfB Oldenburg, Handball-Bundesligaspiele des VfL Oldenburg und Bundesligaspiele der EWE-Baskets.

Parallelveranstaltungen in der WEH und auf dem angegliederten Gelände der Weser-Ems-Halle erfordern ein erhöhtes Parkplatzangebot, verursachen zusätzlichen Verkehr,

Lärmentwicklung und Luftverschmutzung. Quantitativ finden an 320 Tagen im Jahr Veranstaltungen statt.

Zur Abwicklung des Verkehrsaufkommens ist festzustellen, dass fast alle Busrouten über den ZOB führen. Der gesamte Busverkehr muss an den Knotenpunkten der Karlstr. (K1 und K8) und der Straßburger Str. (K2, K8 und dem nicht berücksichtigten Knotenpunkt am Bahnhofsplatz) abbiegen. Bei Großveranstaltungen schränken hier die Ströme der Fußgänger und Radfahrer den Verkehrsfluss an den Knotenpunkten erheblich ein. Insbesondere werden die abbiegenden Busse ausgebremst. Dies führt zu Verzögerungen im gesamten ÖPNV-Netz der Stadt und bei den Bussen für das Umland.

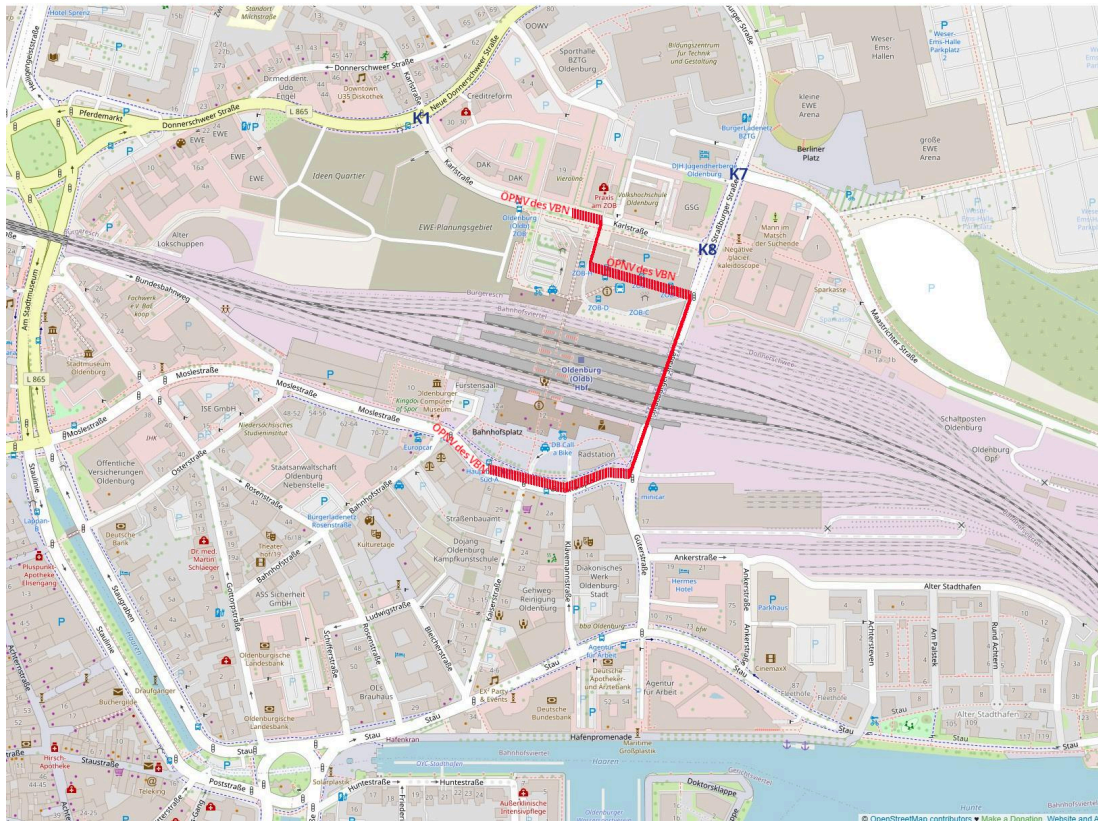


Auf der Nebenanlage der Karlstraße kam es im Februar 2013 an der Zufahrt zum ZOB zu einem Unfall mit Todesfolge für einen Radfahrer. Eine 39-Jährige Radfahrerin wurde frontal von einem Bus erfasst und auf die Fahrbahn geschleudert worden. Sie verstarb.

## Bebauungsplan 831 (Stadion Maastrichter Straße)

BI KEIN StadionBau - AG Verkehrskonzept

Einwand: Die Stadionplanung bedroht die Sicherheit von Radfahrenden und Zufußgehenden im Bereich des ZOB. Die Sicherheit der aktiven Mobilität im Umfeld des PKW- und Busverkehrs wurde unzureichend berücksichtigt.



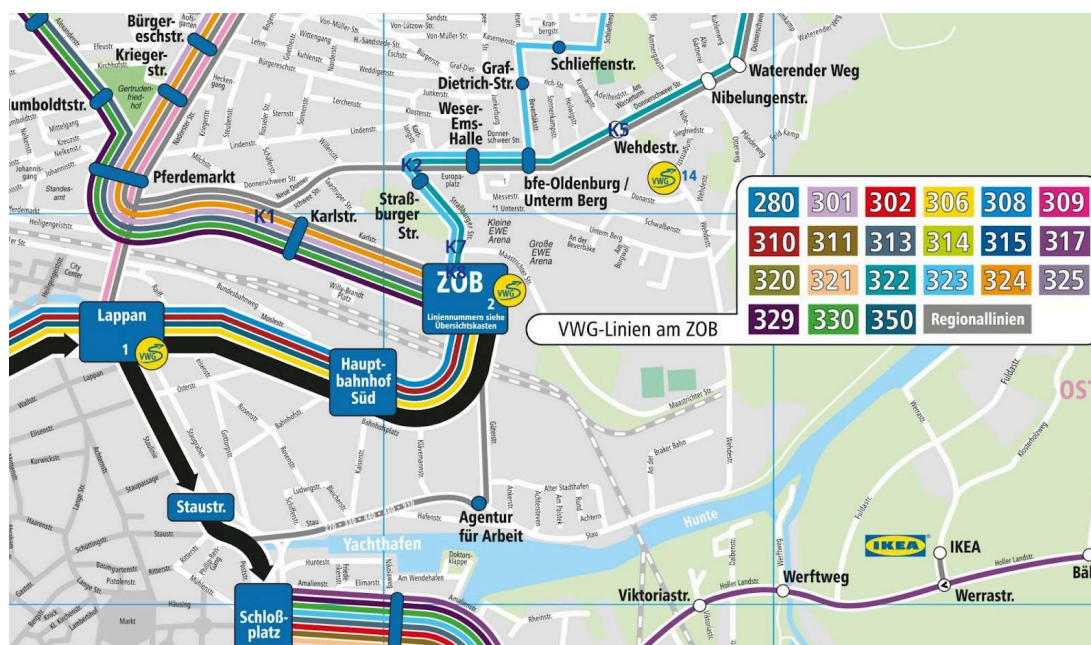
Einwand: Die Auswirkungen auf den ÖPNV (Stadt- und Regionalbus) mit entsprechenden Anschlüssen und die verlässliche Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs für Bahnkunden sind nicht näher betrachtet worden.

Straßburger Straße x Bahnhofsplatz x Güterstraße



## Bebauungsplan 831 (Stadion Maastrichter Straße)

BI KEIN StadionBau - AG Verkehrskonzept



Auszug aus ©VGW, siehe <https://www.vwg.de/documents/vwg-leporello-2024-12-1-2-typo-ohne-beschnitt-1733477842.jpg>

### Die Regionallinien:

- 270 Oldenburg – Wildeshausen,
- 330 Conneforde – Wiefelstede – Oldenburg ZOB – Oldenburg Drielake,
- 440 Oldenburg – Brake – Bremerhaven/Nordenham – Blexen,
- 460 Oldenburg – Elsfleth – Oberhammelwarde und
- 910 Oldenburg – Edewechterdamm [– Friesoythe]

fahren den ZOB an und passieren den kritischen Knotenpunkt südlich der Unterführung (Straßburger Straße x Bahnhofsplatz x Güterstraße). Da sie vor dem Knotenpunkt 8 in den ZOB einbiegen, wurden sie vermutlich in der Zählung von SHP nicht erfasst.

Einwand: Die überörtliche Bedeutung der zeitlichen Verzögerungen im ÖPNV des Oberzentrums, die durch Großveranstaltungen verursacht werden, wurden offenbar nicht berücksichtigt und eine Prüfung der Raumverträglichkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen im Sinne von § 1 der Raumordnungsverordnung (RoV) ist nicht erfolgt. An diesem wichtigen Knotenpunkt hat SHP nicht gezählt.

Eine realistische Bewertung des Verkehrsaufkommens erfordert aktualisierte Daten auf breiter Basis über die Anwendung des HBS hinaus, sowohl für den Normalbetrieb als auch für kritische Zeiten (Spitzenspiele/Parallelveranstaltung/Kramermarkt-Betrieb).

Ferner wurden die Modal Split Anteile für den MIV unrealistisch niedrig angesetzt. In höheren Ligen (3./ 2. Liga) sind die Einzugsbereiche der Zuschauer\*innen und damit auch die MIV-Anteile erfahrungsgemäß deutlich größer.

SHP weist auf positive Effekte des ÖPNV zur Bewältigung des Besucherstroms bei der An- und Abreise.

Viele Siedlungen um Oldenburg sind nicht an den Bahnverkehr angeschlossen. Das Verkehrskonzept vernachlässigt die Verzögerungen im ÖPNV durch Verkehre von Großveranstaltungen im Bereich des ZOB. Daher ist davon auszugehen, dass auch Besucherinnen und Besucher von außerhalb der Stadt Oldenburg, zum Beispiel aus Metjendorf, Ofen, Wehnen, Petersfehn, Friedrichsfehn, Südmoslesfehn, Wardenburg, usw. mit dem Fahrrad zu den verschiedenen Großveranstaltungen anreisen möchten. Unter den Annahmen der Gutachter ist für die Stadionkapazität mit 15.000 Zuschauenden mit 7.500 Radfahrenden zu rechnen.

Einwand: Im direkten Umfeld des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB), sowie des Hauptbahnhofs befinden sich fünf dicht aufeinanderfolgende Lichtsignalanlagen. Dieser Umstand wurde unzureichend berücksichtigt und ist geeignet, einen Verkehrskollaps durch Rückstau zu verursachen.

Einwand: Aus den oben angeführten Ergebnissen für den Kfz-Verkehr lässt sich ableiten, dass für den ÖPNV kaum zufriedenstellende Qualität erzielt werden kann.

Kritisch ist ebenfalls die Bewertung des Stellplatzbedarfs zu sehen, da der Berechnungsmodus auf einem niedrig angesetzten Kfz-Aufkommen basiert (nach HBS).

Einwand: Erhebungen, die ein realistisches Abbild des Verkehrsgeschehens liefern, wurden nicht durchgeführt, ungeachtet auch der Auswirkungen, die sich unter Berücksichtigung der geplanten Projekte in Stadionnähe ergeben werden.



## Stellplätze PKW

Grundlagen: Laut prognostizierter Verkehrsentwicklung von SHP (2017) ist von einer durchschnittlichen Besetzung von 2,6 Personen/PKW auszugehen, bei einem angenommenen 30 %-igen Anteil des Motorisierten Individualverkehrs (MIV). Die Anzahl der erforderlichen Stellplätze wurde nach den Empfehlungen der NBauO ermittelt.

Im Beispielszenario 1 = Vollausslastung Stadion (10.000 Personen) sind 1.029 Stellplätze nachzuweisen. Im Vergleich zu Spielen der EWE-Baskets werden bei einer Vollausslastung (6.200 Personen) 1.240 Stellplätze veranschlagt (S. 9/ 38 ff.).

Im Vergleich zur Untersuchung Mehrfachveranstaltungen (S. 25 / 6.1) werden bei einer Konzertveranstaltung in der WEH mit 8.000 Besuchern 1.600 Stellplätze zugrunde gelegt. SHP erklärt: „Es ist davon auszugehen, dass auch in diesem Fall die Vorgaben der NBauO zu einer Überschätzung des MIV-Verkehrsaufkommens ist“ (S. 25).

Woraus sich diese Annahmen abzuleiten sind, bleibt unerwähnt.

SHP unterstellt, dass die meisten Besucher zu den Baskets-Spielen mit dem Fahrrad anreisen („Studentensport“/ S. 30). Insofern stellt sich die Frage, warum bei höheren Besucherzahlen bei einem Fußballspiel weniger Stellplätze angesetzt werden.<sup>1)</sup> Diese Sportart wird nicht als „Studentensport“ (= überwiegend Fahrradnutzung) definiert. Folglich ist nach der Logik von SHP ein erhöhter Anteil anderer Verkehrsarten gegeben. Der Anteil der PKW-Nutzer kommt hier entsprechende Bedeutung zu.

Für den Radverkehr im Umfeld des Plangebietes sind benutzungspflichtige Nebenanlagen vorgesehen. Die Radspuren erfüllen teilweise nicht die erforderliche Mindestbreite. Das Verkehrskonzept von SHP geht davon aus, dass 40% der Stadionverkehre über die untere Donnerschweer Straße und 30% durch die Bahnunterführung Straßburger Straße erfolgen, allerdings ohne eine spezifische Zahl für die Radverkehre zu nennen. Diese beiden Bereiche sind für die derzeitigen Radverkehre unzureichend. Es gibt bereits Baugenehmigungen für den Ausbau der Weser-Ems-Hallen, ein Hotel an der Straßburger Straße und bis zu 8-stöckige Bebauung auf der Brache am Bahnhof. Diese Baugenehmigungen hätten nicht ohne Auflagen an die Verbesserung der Radwegeinfrastruktur erfolgen dürfen. Wir lehnen die Genehmigung einer weiteren Infrastruktur für Großveranstaltungen, ohne eine Verbesserung der Zuwegungen für Radfahrende, ab.

Die Gutachter gehen im Verkehrskonzept davon aus, dass der überwiegende Teil der Besucherinnen und Besucher des Stadions aus dem Stadtgebiet anreist. Von diesen erwarten die Gutachter, dass 50% mit dem Fahrrad anreisen. Für diese Annahmen fehlt ein Nachweis.

Es ergibt sich die Frage nach der Plausibilität/Verifikation der erhobenen Daten, auch unter Berücksichtigung unterschiedlicher Zielgruppen (Fußball/Basketball) und Anreisewege.

### Die Sicherheit des Radverkehrs wird gefährdet

An der Donnerschweer Straße haben wir bei einer Verkehrserhebung feststellen müssen, dass an den Ampeln Straßburger Straße und Wehdestraße in nahezu 100% der Signalwechsel Autofahrer bei Rot noch durchgefahren wurde.

Einwand: Der abbiegende Bus- und PKW-Verkehr gefährdet Radfahrende und Zufußgehende. Diese Gefahr wird in der Stadionplanung unzureichend berücksichtigt.

- **Abbiegende Busse und PKW:** Im Gutachten wird die Gefährdung von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden durch abbiegende Fahrzeuge zwar benannt, jedoch nicht ausreichend in den Maßnahmen berücksichtigt. Besonders im Bereich des ZOB und der Karlstraße besteht ein hohes Unfallrisiko. Im Jahr 2013 kam es hier zu einem Frontalunfall eines Omnibusses, in dem eine Radfahrerin getötet wurde.
- **Fehlende sichere Führung:** Die geplanten Routen für den Radverkehr sind weder klar definiert noch ausreichend geschützt. Eine sichere und konfliktfreie Führung an Knotenpunkten wie K1 (Donnerschweer/Karlstraße), K7 (Maastrichter/Straßburger Straße) oder dem Knotenpunkt Straßburger Straße/Bahnhofplatz/Güterstraße sind nicht gewährleistet. Dem Bebauungsplan fehlt hier eine Lösung für die im Verkehrskonzept erwähnten Konflikte des abbiegenden MiV mit Zufußgehenden und Radfahrenden.
- **Die Zuwegung aus dem Süden der Stadt** erfolgt überwiegend über die Huntestraße, Stau, Güterstraße. Die Radwegeinfrastruktur ist in diesem Gebiet völlig ungeeignet. Ohne eine Befähigung dieser Radwege und Lösung der Konflikte ist das Stadion u.E. nach nicht genehmigungsfähig.

### Mangelhafte Zuwegung, fehlende Abstellanlagen für Radfahrende

- **Zuwegung:** Derzeit sind alle Zuwegungen im Umfeld des Stadion und der BBS 3 als benutzungspflichtige gemeinsame Geh- und Radwege ausgelegt. Für 50% Modal-Split für Radfahrende ist dies völlig inakzeptabel. Der Bebauungsplan muss den Ausbau getrennter Radwege festlegen. Diese Radwege müssen so ausgestaltet werden, dass bei Veranstaltungen des Profifußballs die heimischen Fans die Fahrradabstellanlagen getrennt von den Gästefans erreichen können.
- **Routenführung:** Das Verkehrskonzept markiert die Hauptroute zu den PKW-Stellplätzen gleichzeitig als Hauptroute für den Fußverkehr und als Hauptroute zu Fahrradabstellanlagen. Diese Routenführung birgt ein enormes

Konfliktpotenzial und ist völlig unakzeptabel. Diese Routenführung muss vor einer Baugenehmigung geändert werden.

- **Abstellanlagen:** Für die 50% der Besucher, die laut Verkehrskonzept das Stadion mit dem Fahrrad besuchen, müssen 3.750 Fahrradbügel für 7.500 Fahrräder eingerichtet werden.
- **Flächenbedarf:** Für größere Fahrräder, Liegeräder, Dreiräder und Lastenräder ist in ausreichender Menge vorzuhalten. Für kompakte, doppelreihige Abstellanlagen ist pro Fahrrad (brutto) mit mindestens 1,25 m<sup>2</sup> zu rechnen. Für 7.500 standard Fahrräder sind damit 9.375 m<sup>2</sup> erforderlich. Mit Platz für Sonderräder sollten 12.000 m<sup>2</sup> eingeplant werden. Der Zielwert mit 2,5 m<sup>2</sup> pro Fahrrad (brutto, inkl. Erschließungswege) ergibt einen Platzbedarf von etwa ≈ 18.750 m<sup>2</sup>.
- Sollte eine niedrigere Zahl von Besuchern angesetzt werden, ist die Kapazität des Stadions in der Festsetzung entsprechend zu reduzieren.
- Sollte der Anteil der Radfahrenden niedriger als 50% betragen, ist das Verkehrskonzept entsprechend anzupassen.

## Maastrichter Straße

An der Maastrichter Straße gibt es eine benutzungspflichtige Nebenanlage auf der nördlichen Seite der Fahrbahn. Diese ist für den Fuß- und Radverkehr in beide Richtungen viel zu schmal. Als Radweg zur BBS 3, dem Rickey Paulding Center und den Radabstellanlagen am geplanten Stadion ist diese Nebenanlage ungeeignet. Ohne eine Erweiterung des Radwegs mit sicheren Querungen an den Parkplatz-Zufahrten ist die Planung abzulehnen.

## Modal Split-Ansatz

**Keine Berücksichtigung von Alltagsradverkehr:** Die Planung konzentriert sich auf Verkehre für die Veranstaltungen des Männerfußball, vernachlässigt aber andere Großveranstaltungen und die Auswirkungen auf den Alltagsradverkehr und die Vorbelastungen – z.B. Schüler:innen der BBS oder Pendler:innen.

Zur Beurteilung der Inanspruchnahme unterschiedlicher Verkehrsmittel sei der Herkunftsort von entscheidender Bedeutung. SHP unterstellt, dass der VfB „stark im erweiterten Stadtgebiet verwurzelt ist und hier der Kern der Anhängerschaft beheimatet ist“ (S. 10). Daraus folgt die Einschätzung, dass 80% der Besucher aus dem Stadtgebiet kämen. Hiervon 50% per Fahrrad mit einer Anreisezeit von bis zu 30 Minuten. 20% zu Fuß mit Gehzeiten bis 30 Minuten.

Die verbleibenden 20% der Besucher kämen aus dem Umland an. Die Verkehrsarten Fahrrad/zu Fuß seien hier nahezu bedeutungslos. Gästefans hätten eine „hohe Affinität zur Anreise per Reisebus und auch mit dem ÖPNV“ (S. 10).

Aus unserer Beobachtung der Fanszene kommen zahlreiche Fans überwiegend aus Oldenburgs strukturschwachen Umland. Da viele Fußballfans fern des ÖPNV wohnen, sind sie auf ihren PKW angewiesen. Dies bestätigte sich auch in den Informationsveranstaltungen, auf denen viele Fans monierten, dass es im Stadion am Marschweg nicht genug Parkplätze für sie gebe. Eine Erhebung zu den Wohnorten und der Verkehrsmittelwahl der Stadionbesucher wäre erforderlich, wurde jedoch nicht vorgelegt.

SHP geht von Abschätzungen aus, realitätsnahe Erhebungen liegen nicht vor. Für die Anwendung diverser Parameter (Herkunft, Verkehrsmittelwahlverhalten) auf die Situation am Marschwegstadion liegen keine Erkenntnisse vor.

Zu den Annahmen über Bahnreisen fehlt eine Erhebung darüber, aus welchen Regionen die Besucherinnen und Besucher zu Großveranstaltungen anreisen. Daher fehlt den Annahmen zu den Anreisen per Bahn jegliche Grundlage, was der Standortwahl für das Stadion ihre wesentliche Begründung entzieht. Da die Rollklappbrücke über die Hunte regelmäßig ausfällt, werden spätestens nach ersten Anreiseverspätungen auch jene Besucherinnen und Besucher, die einen Bahnanschluss nutzen könnten, leider doch im eigenen Auto anreisen. Der Planung fehlt ein Konzept, wie dies zu verhindern wäre.

Auch werden regionale Besonderheiten (Umland) nicht näher untersucht. Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel scheidet für Besucher diverser Ortschaften aufgrund unzulänglicher Infrastruktur nahezu aus.

Der Modal Split Anteil des motorisierten Individualverkehrs<sup>2</sup> wird für die Besucher aus dem Stadtgebiet mit 10% angesetzt. Diese Annahme scheint gerade für eine Worst Case Betrachtung unrealistisch zu sein (vgl. u.a. auch Erfahrungen mit der Witterungsabhängigkeit bei der Verkehrsmittelwahl). Der Radverkehr ist stark witterungsabhängig: Bei kühlen und regnerischen Spieltagen sinkt der erheblich.

Erhebungen zur Verkehrsmittelwahl für das Marschweg-Stadion sind nicht erfolgt. Diese könnten realistischere Werte für den Modal Split liefern.

Einwand: In den Planungsunterlagen wurden viele verschiedene Annahmen bezüglich der Besucherzahlen und des Modal Splits am Standort Maastrichter Straße getroffen. Diese müssen vereinheitlicht werden. Für die Besucherzahlen muss die Stadionkapazität von 15.000 Zuschauern zugrundegelegt werden.

<sup>2</sup> In vorangegangenen Untersuchungen des Gutachters SHP wurde von deutlich höheren Anteilen des Kfz-Verkehrs ausgegangen.

ModelSplit-Annahmen zur verkehrlichen Beurteilung laut AS&P in der Standortdiskussion und im Rahmen der Funktionalplanung und immer weiter nach unten korrigiert:

|          | Modal Split | Anzahl Personen | Anzahl Fahrzeuge |
|----------|-------------|-----------------|------------------|
| zu Fuß   | 4%          | 400             |                  |
| Rad      | 25%         | 2.500           | 2.500            |
| ÖPNV     | 25%         | 2.500           |                  |
| Pkw      | 45%         | 4.500           | 1.750            |
| Reisebus | 1%          | 100             | 2                |

§

|                    | Modal Split | Anzahl Personen | Anzahl Fahrzeuge | Benötigte Fläche (m²) |
|--------------------|-------------|-----------------|------------------|-----------------------|
| Zu Fuß             | 4%          | 400             |                  |                       |
| Rad                | 40%         | 4.000           | 4.000            | 6.000                 |
| ÖPNV               | 25%         | 2.500           |                  |                       |
| Pkw                | 30%         | 3.000           | 1.155            | 28.875                |
| Fan-Busse Heimfans | 1%          | 100             | 2                | 300                   |
| <b>Gesamt</b>      |             |                 |                  | <b>35.175</b>         |

Die letzten Annahmen wurden auch von SHP übernommen.

Die Verwaltung schreibt: „dass selbst bei einem worst-case-szenario keine unzumutbaren Beeinträchtigungen der Verkehrsabwicklung erwartet werden.“

Einwand: Das ist falsch. Der Knotenpunkt Donnerschweer/Karlstraße mit der Kategorie F angegeben, was quasi eine sechs Setzen bedeutet. Zwar wird geschrieben, dass der Knotenpunkt mit der Entwicklung des EWE-Areals ausgebaut und damit modifiziert werden soll, aber faktisch ist genau diese Entwicklung zwar rahmenplanmäßig genehmigt, es liegen aber derzeit keinerlei Ausbaupläne vor. Die Ausweitung der Kapazität kritischer Knotenpunkt muss vor der Baugenehmigung erfolgen.



Einwand: Die Stadionplanung berücksichtigt den ruhenden Verkehr in unzureichender Weise. Es gibt in diesem Szenario nicht einmal ausreichend Parkplätze.

Einwand: Die Anzahl der Fahrzeuge wurde über drei Gutachten stetig reduziert. Sie liegt bei dem einen Modal Split bei 1.750, während der nächste nur noch 1.155 Fahrzeuge voraussagt (ein Drittel weniger) und schließlich das Verkehrsgutachten von SHP nur noch mit 830 Fahrzeugen respektive 830 Stellplätzen rechnet. Das ist nicht nachvollziehbar und darf so nicht genehmigt werden, denn es hat massive Auswirkungen auf die umliegenden Wohnquartiere, die an einem Sonntag von gravierenden Park-Such-Verkehren belastet werden würden.

Einwand: Die Berechnungen zu den Stellplatzbedarfen und zur Verkehrslärmbelastung bauen auf dem offensichtlich schön gerechneten Modal Split auf und sind daher ungültig.

## Verkehrsqualität (Leistungsfähigkeit)

Auf Grundlage der prognostizierten Verkehrsstärken werden diese in den Verkehrsqualitäten A - F eingestuft, unterschieden in Anreise- und Abreisequalität und nach Szenario.

Relevant für hohes Verkehrsaufkommen mit deutlicher Beeinträchtigung der Bewegungsfreiheit seien die Stufen D und E. Die Kategorie F (Überlastung der Verkehrslage) sei nicht zu erwarten.

Zu erheblichen Einschränkungen, Stufe D, komme es im Knotenpunkt K1 (Neue Donnerschweer Str./Karlstr.) bei allen Szenarien in der Verkehrsqualität „Anreise“. Die Abreise wird als unkritisch bewertet. Lediglich in den Knotenpunkten K1 und K7 (Maastrichter Str./Straßburger Str.) komme es zu erheblichen Beeinträchtigungen bei der Abreise in allen Szenarien einschl. Parallelveranstaltungen (Abreise, S. 12).

Im Fazit geht SHP nach den Untersuchungen an Werktagen davon aus, dass „keine Probleme oder Störungen an den Knotenpunkten im Umfeld Weser Ems Halle/EWE Arena/ geplanter Stadionstandort (zu) erwarten“ seien (S. 13). Dies gelte auch für den Belastungsfall B3 (15.000 Personen). Diese Ausführungen stehen im Widerspruch zu den Aussagen bezügl. der Knotenpunkte K1 und K4, bei denen erhebliche Störungen im

Verkehrsfluss zu erwarten seien (S. 10). Nur bei Parallelveranstaltungen (Heimspiel VfB/Konzert WEH) seien „erhebliche Einbußen“ (K7) zu erwarten.

Aus dem Gutachten lässt sich nicht entnehmen, ob neben der Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr (MIV und ÖPNV) auch eine angemessene Verkehrsqualität für den Fuß- und Radverkehr berücksichtigt wurde und entsprechend realisiert werden kann.

Während die einschlägigen planerische Standards für den MIV eine Verkehrsqualitätsstufe D in der Spitzenstunde vorsehen, ist für den Umweltverbund (Fuß-/ Radverkehr und ÖPNV) eine Verkehrsqualitätsstufe C und besser zu erreichen (Förderung des Umweltverbunds).

Aus den oben angeführten Ergebnissen für den Kfz-Verkehr lässt sich ableiten, dass für den ÖPNV kaum zufriedenstellende Qualität erzielt werden kann.

Belastbare Ergebnisse zu den Verkehrsqualitäten lassen sich nur durch den Einsatz von Simulationsmodellen (VISSIM und VisWalk) ermitteln. Das gilt in ganz besonderem Maße für die Knotenpunkte entlang der Straßburger Straße im Bereich von Maastrichter Straße, Karlstraße, ZOB-Zufahrten und Hbf Südseite. Insbesondere die Abhängigkeiten von benachbarten Knotenpunkten und Auswirkungen der verkehrsabhängigen Steuerungen lassen sich mit herkömmlichen Verfahren überhaupt nicht oder nur unzulänglich bewerten.

## Ableitung von Maßnahmen

SHP empfiehlt diverse Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses bei der An- und Abreise. Diese Maßnahmen seien kostenintensiv, aber sinnvoll, um insbesondere der starken Belastung an den Knotenpunkten entgegenzuwirken. Beim Knotenpunkt Straßburger Str./Maastrichter Str. sei die Installation einer Lichtsignalsteuerung allein „schon gegenwärtig für die An- und Abreise bei Spielen der EWE-Baskets oder bei größeren Konzertveranstaltungen in der Weser-Ems-Halle zweckmäßig und hilfreich“ (S. 23). Die Lichtsignalanlage wurde zwischenzeitlich installiert, die Koordinierung mit den benachbarten Ampeln erschwert. Bei hohem veranstaltungsbedingtem Fuß- und Radverkehrsaufkommen ist die Kapazität für den MIV, aber auch für den ÖPNV noch einmal stärker reduziert.

Der Hinweis auf Ableitung von generellen Maßnahmen deutet noch einmal mehr darauf hin, dass die Belastungsgrenzen der Knotenpunkte erreicht ist und der Verkehrsfluss ganz erheblich beeinträchtigt wird.

## Rettungsfahrzeuge

Die Verbindung für Einsatzfahrzeuge der Polizei und für Krankenwagen zu dem Gelände erfolgt im wesentlichen über den mit F bewerteten Knotenpunkt

Donnerschweer Straße x Karlstraße zur regelmäßig überlasteten Unteren Donnerschweer Straße und über den im Verkehrsgutachten vernachlässigten Knotenpunkt Straßburger Straße x Bahnhofplatz x Güterstraße. Bei Großveranstaltungen staut sich der Verkehr regelmäßig durch die Unterführung unter dem Bahnhof, wo es keine Ausweichmöglichkeiten gibt. Es besteht das Risiko, dass Rettungsfahrzeuge erheblich behindert werden, da diese praktisch keine Ausweichmöglichkeiten haben.

Einwand: Die Routen für Rettungsfahrzeuge wurden über dysfunktionale Knotenpunkte unzureichend berücksichtigt. Es besteht die Gefahr, dass Fahrten zu Krankenhäusern durch den drohenden Verkehrsstillstand behindert werden.

## Anwohnerschutzmaßnahmen

Als Maßnahmen zum Anwohnerschutz führt SHP aus, dass zunächst die Inanspruchnahme der Wohngebietsstraßen nachgewiesen werden müsse, bevor Maßnahmen zum Anwohnerschutz durchgeführt würden.

Diese Anforderung geht offenbar von der Annahme aus, dass ausreichend PKW-Stellplätze zur Verfügung stehen und auch genutzt werden. Beispiele in der Praxis zeigen, dass PKW-Nutzer nach Ausweichmöglichkeiten suchen, wenn Parkplätze gebührenpflichtig sind.

Wie dieser Nachweis zu erbringen ist, führt SHP nicht aus.

Die evtl. erforderlichen Maßnahmen aus der Notwendigkeit des Anwohnerschutzes sind laut SHP sehr kostenintensiv und erfordern im Vorfeld eine Klärung des Kostenträgers. (S. 45).

## Fazit

Die im Gutachten beschriebenen Szenarien berücksichtigen nicht die eingangs aufgeführten (geplanten) Projekte, so dass die zugrunde gelegte Bewertung der Verkehrsbelastung im Spielbetrieb keine abschließende Analyse darstellt. Die Realisierung dieser Projekte wird sich nachhaltig auf das Verkehrsgeschehen auswirken und negative Begleiterscheinungen mit sich bringen.

Ferner wurden die Modal Split Anteile für den MIV unrealistisch niedrig angesetzt. In höheren Ligen (3./ 2. Liga) sind die Einzugsbereiche der Zuschauer\*innen und damit auch die MIV-Anteile erfahrungsgemäß deutlich größer.

SHP weist auf positive Effekte des ÖPNV zur Bewältigung des Besucherstroms bei der An- und Abreise. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass sich im direkten Umfeld des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB), sowie des Hauptbahnhofs fünf dicht aufeinanderfolgende Lichtsignalanlagen befinden. Dieser Umstand ist geeignet, einen Verkehrskollaps durch Rückstau zu verursachen.

Kritisch ist ebenfalls die Bewertung des Stellplatzbedarfs zu sehen, da der Berechnungsmodus auf einem niedrig angesetzten Kfz-Aufkommen basiert (nach HBS).

Erhebungen, die ein realistisches Abbild des Verkehrsgeschehens liefern, wurden nicht durchgeführt, ungeachtet auch der Auswirkungen, die sich unter Berücksichtigung der geplanten Projekte in Stadionnähe ergeben werden.

<https://www.keinstadionbau.de/einwendungen>