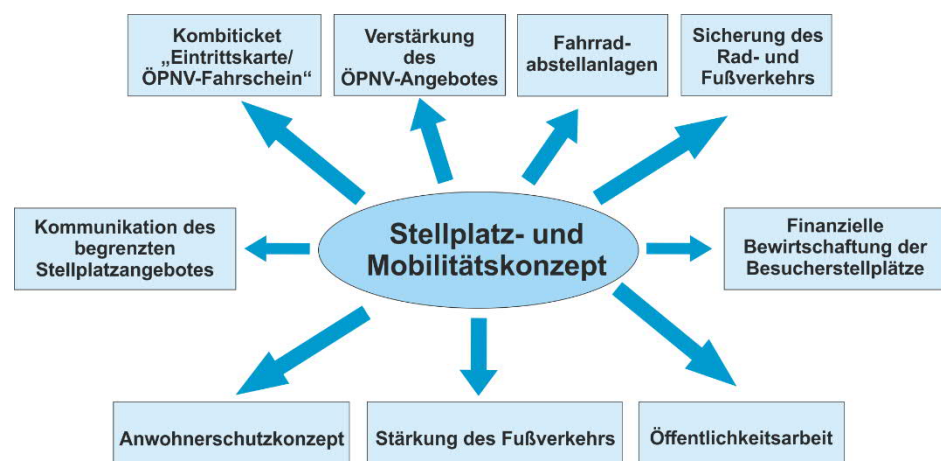


SHP Ingenieure



Stadt Oldenburg

Verkehrskonzept Stadionneubau Maastrichter Straße

Teil: Mobilitätskonzept

Verkehrskonzept Stadionneubau Maastrichter Straße

– Endbericht zum Projekt Nr. 23094 –
Teil: Mobilitätskonzept

Auftraggeber:
Stadionplanungsgesellschaft mbH
Joachim Guttek
Industriestraße 1d
26121 Oldenburg

Auftragnehmer:
SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511.3584-450
Fax: 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Projektleitung:
Dipl.-Ing. Jörn Janssen

Bearbeitung:
Lina Janssen, M. Eng.
Dipl.-Ing. Harald von Lübke

Hannover, Mai 2025

Inhalt

Seite

1	Allgemeines	1
2	Stellplatznachweis	3
3	Bausteine des Mobilitätskonzeptes	7
4	Exkurs Besucherprognose Mehrfachveranstaltungen	18
5	Parkraummanagement	22
6	Ausblick	24
7	Weiteres Vorgehen	25

1 Allgemeines

Das vorliegende Mobilitätskonzept wurde als Begleituntersuchung zum Verkehrskonzept Stadionneubau Maastrichter Straße¹ erarbeitet. Um es für sich allein lesbar und verständlich zu machen, wurden einzelne Textpassagen des Verkehrskonzeptes (beispielsweise zum Stellplatznachweis und in Bezug auf die Wahrscheinlichkeit für die Abwicklung zeitgleicher Veranstaltungen in den Veranstaltungshallen und im Stadion) hier übernommen.

In den Ausführungsempfehlungen des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz zu §47 der NBauO wird den Bauaufsichtsbehörden eine bedarfsorientierte Bemessung der herzustellenden Einstellplätze bei Projektentwicklungen nahegelegt. Dabei wird darauf hingewiesen, dass unter Berücksichtigung von u. a. der Qualität der Anbindung an den ÖPNV (auch an den regionalen ÖPNV) sowie erstellter Mobilitätskonzepte von den Richtzahlen der NBauO abgewichen werden kann.

Die Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes zielt hier darauf ab, das Mobilitätsverhalten der zukünftigen Stadionbesucher dahingehend zu steuern, dass die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs, des Fahrrades und möglicherweise auch der E-Mobilität so attraktiv wie möglich wird. Zusätzlich soll auch das Zu-Fuß-Gehen in seiner Bedeutung gestärkt werden. Im Ergebnis sollen dadurch weniger private Kraftfahrzeuge für das Erreichen des Stadions genutzt und entsprechend weniger Stellplätze vorgehalten werden. Das Mobilitätskonzept soll mit einem bewusstseinsfördernden Ansatz z.B. schon im Vorwege beim Ticketverkauf darauf abzielen, ein Verkehrsverhalten bei den Stadionbesuchern im Sinne einer nachhaltigen, autoreduzierten, umwelt- und sozialverträglichen Mobilität anzuregen und zu fördern. Alles in allem wird es darauf ankommen, einen „Mehrwert“ zu erreichen, der im Einklang mit den Zielen der angestrebten Verkehrswende steht und bezogen auf Wirtschaftlichkeit, Stadtgestalt und Lebensqualität mit dem Verzicht auf Stellplätze einher gehen kann.

Das Mobilitätskonzept stellt konzeptionell dar, in welcher Form und an welchen Orten der Stadionstandort und das Stadionumfeld

- mit Mobilitätsangeboten aus dem Spektrum des Umweltverbundes ausgestattet werden sollten bzw.
- bereits vorhandene Mobilitätsangebote genutzt oder attraktiviert werden können,

um damit zu einem sinnvollen und auch CO₂ - sparenden Mobilitätsverhalten der zukünftigen Stadionbesucher beizutragen.

Im Folgenden werden für das Mobilitätskonzept Bausteine empfohlen, die aufzeigen, wie die verkehrliche Zunahme im Kfz-Verkehr möglichst geringgehalten werden kann und der geplante Stadionneubau dadurch mit möglichst wenig Stellplätzen auskommt. Auch wenn manche Konzeptbausteine

¹ SHP Ingenieure
Verkehrskonzept Stadionneubau Maastrichter Straße, im Auftrag der Stadionplanungsgesellschaft mbH Oldenburg, Hannover, März 2025

eher als normal/banal beurteilt werden, zeigt sich, dass hier trotzdem ein nicht unwesentliches Potenzial zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens brach liegt und lediglich ein entsprechender Anstoß zu dessen Ausschöpfung erforderlich ist. Die Voraussetzungen dafür sind in jedem Fall gegeben, da der geplante Stadionstandort von seiner sehr günstigen Anbindungsqualität zum Hauptbahnhof und ZOB profitiert und dies bei der Bereitstellung des Stellplatzangebotes auch Berücksichtigung finden sollte (vgl. Abb. 1).

Es ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass die Richtzahlen der NBauO für die nutzungsspezifische Ermittlung der baurechtlich erforderlichen Einstellplätze lageneutral formuliert sind. Das heißt, der Standort des Bauvorhabens hat keinen rechnerischen Einfluss auf die Richtzahl. Bei einem Standort, der direkt an den ZOB angrenzt, wäre dieselbe Stellplatzanzahl wie bei einem Standort ganz ohne ÖPNV-Angebot zu errichten. Zudem bleibt die gute, integrierte Lage in der Innenstadt unberücksichtigt.

Grundsätzlich ist eine Integration in die bestehende städtische Verkehrsabwicklung notwendig. Insgesamt geht es bei einem Mobilitätskonzept um die zentrale Fragestellung: „Was ist zu tun, um die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu verstärken und somit im Gegenzug reduzierend auf die Nutzung des privaten Kraftfahrzeugs hinzuwirken?“ Diese Reduzierung wird nicht durch unmittelbare Verbote, sondern mittelbar durch Aufwertungen und Attraktivierungen der anderen Verkehrsmittel erreicht.

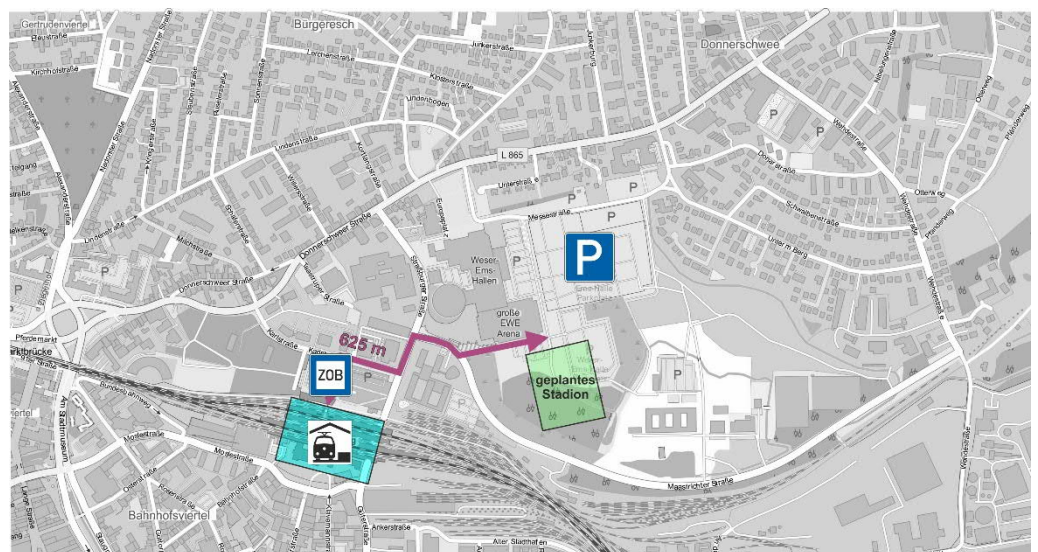


Abb. 1 Übersichtskarte mit geplantem Stadion, Weser-Ems-Hallen / EWE-Arena, Hauptbahnhof und ZOB

Mobilitätskonzepte sind inzwischen ein Standard bei der Planung und Umsetzung von großen und auch von mittelgroßen Bauvorhaben, um damit zu dokumentieren, dass versucht wird, die politischen Vorgaben zur Einleitung einer Verkehrswende umzusetzen. Im Speziellen werden Mobilitätskonzepte benötigt, um bei nicht erfüllten Stellplatzvorgaben, trotzdem den bauordnungsrechtlichen Anforderungen gerecht zu werden. Daher wird in Abschnitt 2 zunächst auf den bauordnungsrechtlichen Stellplatznachweis eingegangen.

2 Stellplatznachweis

Im Zusammenhang mit dem geplanten Bau des Oldenburger Stadions an der Maastrichter Straße sind die zukünftige Stellplatznachfrage und insbesondere das gemäß der Niedersächsischen Bauordnung (NBauO, aktuelle Fassung aus dem Jahre 2020) baurechtlich vorzuhaltende Stellplatzangebot von großer Bedeutung:

- Gegenwärtig stehen im Umfeld der Weser-Ems-Hallen (WEH) und der EWE-Arena etwa 2.842 Stellplätze zur Verfügung, die größtenteils baurechtlich den genannten Veranstaltungsorten zugeordnet sind.
- Durch einen Bau des geplanten Stadions würde der Parkplatz P1.2 mit 706 Stellplätzen komplett entfallen. Weiterhin müssten kleinere Kontingente aufgegeben werden, so dass insgesamt etwa 900 Stellplätze der WEH verloren gehen.
- Im Gegenzug würden 383 Stellplätze ebenerdig neben dem Stadion neu gebaut werden sowie weitere, baurechtlich bisher nicht belegte Stellplätze an der Messestraße, an der BBS 3, am Abfallwirtschaftsbetrieb sowie im ZOB-Parkhaus für die Nutzung durch Stadionbesucher rechtlich gesichert. Im Saldo wären dies voraussichtlich 370 Stellplätze, die für das neue Stadion baurechtlich gesichert werden können.
- Erhebungen zeigen, dass heute im Bereich des WEH-Geländes zu den meisten Zeiten ein Überangebot an Stellplätzen besteht. Dies könnte im Zusammenhang mit den Anstoßzeiten der Fußballspiele Berücksichtigung finden.

Zusammengefasst stehen somit zukünftig im Bereich Weser-Ems-Hallen / EWE Arena / Stadion etwa 2.695 Stellplätze zur Verfügung (vgl. Tab. 1).

Oldenburg - Stadionneubau Maastrichter Straße	
zukünftiges Stellplatzangebot	Anzahl
Gegenwärtig zur Verfügung stehende Stellplätze im Umfeld der Weser-Ems-Hallen	2.842
Stellplatzverlust durch Stadionneubau	-900
Neubau von Stellplätzen neben dem Stadion	383
baurechtlich nicht belegte Stellplätze an der Messestraße, an der BBS 3, am Abfallwirtschaftsbetrieb sowie im ZOB-Parkhaus	370
Saldo gesamt:	2.695

Tab. 1 Zukünftiges Kfz-Stellplatzangebot Bereich Weser-Ems-Hallen / EWE Arena / Stadion

Für den geplanten Stadionneubau wurde auf der Grundlage der Niedersächsischen Bauordnung (NBauO) und den aktuellen Ausführungsempfehlungen zu §47 der NBauO² die Anzahl der erforderlichen Stellplätze ermittelt und dabei die derzeit diskutierten, unterschiedlichen Besucherkapazitäten berücksichtigt. Demnach sind bei einer Stadiongröße mit 10.000 Besucherplätzen 1.029 Stellplätze nachzuweisen, während die Variante mit 15.000 Besucherplätzen dann 1.529 Stellplätze erfordern würde (vgl. dazu Tab. 2).

Oldenburg - Stadionneubau				
Stadionnutzung - Fußball				
		Szenario 1	Szenario 2	Bemerkungen
Stadionkapazität	Besucher	10.000	15.000	Regelspielfeldgröße gemäß Deutsche Fußball Liga: 105 x 68 [m]
Stellplätze	1 Stp. je 10 Besucher plus 1 Stp. je 250 m ² Sportfläche	1.029	1.529	

Tab. 2 Stellplatznachweis gemäß NBauO für den geplanten Stadionneubau

Es ist darauf hinzuweisen, dass in diesem Berechnungsmodell die Anwendung der Nachweisparameter unabhängig von der Lage des Veranstaltungsortes (beispielsweise Stadtzentrum, Stadtrand, „Grüne Wiese“) und auch unabhängig von der Erschließungsqualität des ÖPNV erfolgt. Da mit einem attraktiven ÖPNV-Angebot, einer kurzen Distanz zwischen Wohnquartieren und Veranstaltungsort oder einem gut ausgebauten Radwegenetz eine deutlich geringere MIV-Nutzung einher geht, wurde in den Ausführungsempfehlungen zu § 47 NBauO folgende Festlegung getroffen:

„Für die bedarfsorientierte Bemessung der herzustellenden Einstellplätze nach §47 Abs. 1 NBauO entscheidet die Bauaufsichtsbehörde unter Berücksichtigung aller vorliegenden, maßgeblichen Informationen des Einzelfalles über die Anzahl der herzustellenden Einstellplätze.

Es wird empfohlen, hierbei insbesondere folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- a) die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV),
- b)die Besucherinnen und Besucherim Hinblick auf ihre Fortbewegungs- bzw. Mobilitätsmittel,
- f) die Lage der baulichen Anlage,
- g) anwendbare Mobilitätskonzepte der Gemeinde, der Bauherrin und des Bauherrn,
-
- i) die Anbindung an den außerörtlichen ÖPNV, sofern bei der baulichen Anlage starker außerörtlicher Benutzerverkehr zu erwarten ist.

² Niedersächsisches Ministerialblatt Nr.1/2020
Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz: Bauaufsicht; Ausführungsempfehlungen zu §47 NBauO, RdErl. d. MU v. 16.12.2019 – 63-24 156/3-1

Das in Bezug auf die Lage des geplanten Stadions, die dort vorhandene ÖPNV-Erschließung und die genutzten Mobilitätsmittel andere Bedingungen vorliegen als in den Grundannahmen der Nachweisparameter, lässt sich über den Stellplatznachweis für Veranstaltungen in den Weser-Ems-Hallen bzw. der EWE-Arena zeigen.

Beispielhaft wird hierzu auf das Szenario Basketball mit einer ausverkauften großen EWE-Arena (6.200 Besucher) verwiesen. Dafür müssen 1.240 Stellplätze (für Hallenveranstaltungen gilt der Ansatz „1 Stellplatz je 5 Besucherplätze“) vorgehalten werden. Auswertungen der Weser-Ems-Hallen zur Nutzung des vorhandenen Stellplatzangebotes bei mehreren ausverkauften Basketballspielen belegen, dass die tatsächliche Stellplatznachfrage im Bereich von „nur“ etwa 750 Stellplätzen liegt. Gleichzeitig ist zu beobachten, dass mehrere Tausend Fahrräder abgestellt werden.

Für das geplante neue Oldenburger Stadion bedeutet dies in Zahlen ausgedrückt, dass bei einer Kapazität von 10.000 Plätzen voraussichtlich 659 baurechtlich nachzuweisende Stellplätze nicht errichtet werden können, die letztendlich über die empfohlenen Bausteine des Mobilitätskonzeptes zu kompensieren sind. Bei einer Kapazität von 15.000 Plätzen liegt der baurechtliche Fehlbedarf bei 1.159 Stellplätzen.

Es soll an dieser Stelle noch einmal ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass die baurechtlichen Vorgaben unbedingt einzuhalten sind, auch wenn in diesem Fall situationsbedingt ein sehr differenzierter Umgang mit dem tatsächlich verfügbaren Stellplatzangebot naheliegend ist:

Auch zukünftig werden rund um den Veranstaltungskomplex Weser-Ems-Hallen/ EWE Arena ebenerdig etwa 2.325 Stellplätze zur Verfügung stehen (Ausnahme: Kramer Markt). Diese gebührenpflichtigen Stellplätze sind baurechtlich dem Veranstaltungskomplex zugeordnet, stehen jedoch auch der Allgemeinheit zur Nutzung zur Verfügung. Der Schwerpunkt der Veranstaltungen in Weser-Ems-Hallen/ EWE Arena und damit auch die Inanspruchnahme der Stellplätze liegt eindeutig in den Abendstunden, normalerweise mit einem Anreisezeitfenster ab etwa 18 Uhr und einer teilweise auch erst nach 22 Uhr einsetzenden Besucherabreise. Das Veranstaltungsgeschehen verteilt sich dabei auf die gesamte Woche.

Ganz anders ist der Spielbetrieb im Fußball strukturiert. Die überwiegende Mehrzahl der Spiele findet am Wochenende und dabei mit Anstoßzeiten im Zeitraum zwischen 13.00 Uhr und 15.30 Uhr statt. Folgende Ausnahmen sind derzeit gültig:

- In der Regionalliga Nord findet je Spieltag (d.h. neun Spiele) eine Begegnung am Freitag um 19.00 Uhr statt (ein Heimspiel je Halbserie).
- In der 3. Liga wird ebenfalls je Spieltag (d.h. neun Spiele) eine Begegnung am Freitag um 19.00 Uhr und eine weitere Begegnung am Sonntag um 19.30 Uhr angepfiffen. Je Halbserie sind zwei Spieltage unter der Woche (Dienstag und Mittwoch, Anstoß einheitlich um 19.00 Uhr)

angesetzt, so dass davon auszugehen ist, dass je Halbserie ein Heimspiel am Dienstagabend oder am Mittwochabend stattfindet.

- In der 2. Bundesliga sind je Spieltag zwei Begegnungen am Freitagabend um 18.30 Uhr vorgesehen. Darüber hinaus gibt es am Samstag um 20.30 Uhr das wöchentliche Abendspiel, d.h. das einzige Spiel je Spieltag, das nach 22.00 Uhr beendet wird. In der Saison 2024/2025 sind keine Spieltage unter der Woche vorgesehen.

Es wird deutlich, dass Überschneidungen von Fußballspielen mit anderen Musik- oder Sportveranstaltungen in den Weser-Ems-Hallen / der EWE Arena nur sehr selten zu erwarten sind, gänzlich auszuschließen sind sie aber nicht. Trotzdem ist der „Normalfall eines Fußballspiels“ dadurch gekennzeichnet, dass die bereits genannten etwa 2.325 Stellplätze der Weser-Ems-Hallen/ EWE Arena zur Verfügung stehen, gleichzeitig aber nur eine Nachfrage nach etwas mehr als 1.000 Stellplätzen besteht (sofern denn das Stadion ausverkauft ist). Damit wird auch die grundsätzliche Problemlage deutlich: die Nichterfüllung der bauordnungsrechtlichen Stellplatzverpflichtung hat im Normalfall keine Stellplatzknappheit zur Folge.

Trotzdem ist der Anspruch des vorliegenden Mobilitätskonzeptes, dass die Durchführung einer Fußballveranstaltung im neuen Stadion auch ohne Inanspruchnahme der zu Weser-Ems-Hallen/ EWE Arena gehörigen Stellplätze ermöglicht wird.

Fahrradabstellplätze

Neben den Einstellplätzen für Kraftfahrzeuge sind genauso Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorzuhalten. In §48 – Fahrradabstellanlagen der Niedersächsischen Bauordnung (NBauO) sind allerdings keine zahlenmäßigen Vorgaben enthalten. Stattdessen wird die qualitative Anforderung

„müssen Fahrradabstellanlagen in solcher Größe zur Verfügung stehen, dass sie die vorhandenen oder zu erwartenden Fahrräder der ständigen Benutzerinnen und Benutzer und der Besucherinnen und Besucher der Anlagen aufnehmen können.“

aufgestellt. Um hier eine Quantifizierung des vorzuhaltenden Angebotes an Fahrradabstellanlagen zu ermöglichen, wird auf den Modal Split-Ansatz des Verkehrskonzeptes Stadionneubau Maastrichter Straße³ zurückgegriffen (vgl. dazu Abschnitt (3), Ziffer 3).

³ SHP Ingenieure
Verkehrskonzept Stadionneubau Maastrichter Straße, im Auftrag der Stadt Oldenburg, Hannover, März 2025

3 Bausteine des Mobilitätskonzeptes

Mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept soll eine Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Fuß) stärkere Berücksichtigung bei der persönlichen Verkehrsmittelwahl für einen Stadionbesuch erhalten. Im Gegenzug sollen die Stadionbesuchenden dazu animiert werden, die Notwendigkeit der eigenen Kfz-Nutzung zu überdenken und die Vorteilhaftigkeit einer alternativen Anreise erkennen. Dazu werden insgesamt neun Bausteine empfohlen:

(1) Kombiticket „Eintrittskarte/ÖPNV-Fahrschein“

Das Kombiticket ist mittlerweile ein weitverbreitetes Steuerungsinstrument, um die Nutzung des ÖPNV bei der Veranstaltungsanreise und -abreise aufzuwerten und zu intensivieren. Im Allgemeinen ist beim Kauf der Eintrittskarte gleichzeitig der ÖPNV-Fahrschein schon enthalten. Die entsprechende Information ist auf der Eintrittskarte ausgedruckt und umfasst auch einen Gültigkeitszeitraum vor Beginn und nach Ende der Veranstaltung.

Grundsätzlich wird die Eintrittskarte durch den inkludierten ÖPNV-Fahrschein erfahrungsgemäß etwa 2 EUR teurer, was aber im Vergleich zum Preis für ein ÖPNV-Tagesticket sehr kostengünstig ist. Letztendlich erfolgt die Finanzierung über den Solidareffekt, d.h. jede Eintrittskarte berechtigt zur kostenlosen ÖPNV-Nutzung, die aber nur von einem Teil der Besuchenden in Anspruch genommen wird. Für die Verkehrsbetriebe ist das Kombiticket normalerweise ein einträgliches Geschäft, da damit kein zusätzliches Fahrtenangebot verbunden ist. Für die tatsächlichen Nutzer ergeben sich ein signifikanter Kostenvorteil und eine Vereinfachung der An-/Abreise, da kein Fahrschein gekauft werden muss und – bei Ortsunkundigen – keine Tarifzonenkenntnisse erforderlich sind.

Für die Akzeptanz des Kombitickets ist das Erreichen eines Gewöhnungseffektes wesentlich, d. h. es sollte nicht nur bei Spielen mit hoher Zuschauererauslastung, sondern generell bei allen Stadionveranstaltungen verpflichtend angeboten werden. Zusätzlich wäre es sicherlich hilfreich, auch für Veranstaltungen in den Weser-Ems-Hallen bzw. der EWE-Arena das Kombiticket als Verpflichtung für den Veranstalter festzuschreiben. Wer dann zukünftig ein Veranstaltungsticket für das neue Stadion, die Weser-Ems-Hallen oder die EWE-Arena kauft, weiß dann im Voraus, dass die ÖPNV-Nutzung schon im Ticket enthalten ist.

Es ist anzustreben, das Kombiticket nicht nur auf den Oldenburger Stadtverkehr zu beschränken, sondern eine Gültigkeit für den Bereich des Verkehrsverbundes Bremen Niedersachsen (VBN) anzubieten. Der Hintergrund ist die vergleichsweise hohe Bedeutung des MIV für Besucher, die von außerhalb des Oldenburger Stadtgebietes anreisen, so dass gerade hier große Besucher-Potenziale für den ÖPNV (Bahn und Regionalbusse) vorhanden sind (z. B. von Bad Zwischenahn, Rastede, Delmenhorst usw.).

Ein zusätzlicher Aspekt für die Festlegung des VBN-Gebietes als Gültigkeitsbereich ist dabei, dass damit eine P+R-Nutzung ermöglicht wird. Als Beispiel sei dazu der DB-Haltepunkt Oldenburg-Wechloy am westlichen Rand

der Kernstadt genannt. Hier steht ein P+R-Parkplatz für Bahnnutzer mit einer Kapazität von 75 Stellplätzen zur Verfügung, die aktuell bei abendlichen Veranstaltungszeiten (und gerade dies sind bei Veranstaltungsüberlagerungen die problematischen Zeiträume) erhebliche freie Kapazitäten aufweisen.

(2) Verstärkung des ÖPNV-Angebotes am Veranstaltungstag
Wie bereits o.a. ist mit dem Kombiticket normalerweise kein zusätzliches Fahrtenangebot verbunden – der ÖPNV verkehrt fahrplanmäßig, selbst dort wo es möglich wäre, werden keine größeren Fahrzeuge eingesetzt.

Im Vergleich von An- und Abreise ist die Abreise im ÖPNV häufig entzerrter, da oftmals ein persönlicher Zeitpuffer bis zum Veranstaltungsbeginn eingeplant wird (beispielsweise für einen Einkaufsbummel, Treffen mit Freunden etc.). Zudem findet die Anreise meistens mittags oder im Verlauf des Nachmittags statt, also zu Zeiten mit regulärem ÖPNV-Angebot. Veranstaltungsbezogene Verstärkerfahrten sind vor diesem Hintergrund im Rahmen der Anreise nicht als höchste Priorität zu beurteilen.

Anders stellt sich die Situation in den Abendstunden dar, d. h. das Fahrtenangebot im ÖPNV wird ab 19.00 Uhr, spätestens ab 20.00 Uhr deutlich reduziert. Bei Veranstaltungsende (gegen 21.00 Uhr bei Fußballspielen in dritter oder vierter Liga, bei Konzertveranstaltungen oftmals nach 22 Uhr) steht dann im Stadtbusverkehr nur noch ein ausgedünntes ÖPNV-Angebot zur Verfügung, während im regionalen ÖPNV (Schiene und Bus) evtl. noch eine oder zwei Fahrtmöglichkeiten bis Betriebsschluss, ggf. aber auch kein Angebot mehr vorhanden sind. Insofern ist dann die MIV-Nutzung naheliegend, gerade auch wenn regionale Besucher nicht aus dem unmittelbaren Oldenburger Umland kommen.

Daher wäre der besucherfreundliche Wunsch/die Forderung, für die Veranstaltungsabreise im Stadtbusverkehr und im regionalen ÖPNV veranstaltungsbezogene Verstärkerfahrten anzubieten. Für den schienengebundenen ÖPNV ist dies allerdings vermutlich illusorisch, da die erforderlichen Vorlaufzeiten für eine entsprechende Vereinbarung mit der Deutschen Bahn nicht mit der Kurzfristigkeit der Spieltagsplanungen in Einklang zu bringen sind. Für den Stadtverkehr, der im unmittelbaren Verantwortungsbereich der Stadt Oldenburg verkehrt, und auch bei den Regionalbuslinien wäre allerdings ein derartige „Angebotsoffensive“ zu empfehlen, um die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes für Veranstaltungsbesucher aufzuwerten. Die Finanzierung sollte bei den Verkehrsunternehmen über die zusätzlichen Einnahmen des Kombitickets möglich sein.

Letztendlich ist dies nicht als Kritik am bestehenden ÖPNV-Angebot zu verstehen, das vermutlich für die normale Nachfrage angemessen ist. Das Ziel des Mobilitätskonzeptes ist allerdings, den MIV-Anteil am Veranstaltungs-Modal-Split zu reduzieren, d. h. dem MIV Nutzer abzugewinnen. Dazu soll die Schaffung zusätzlicher Angebote beitragen.

(3) Fahrradabstellanlagen

Die Fahrradnutzung spielt bei den Veranstaltungen in Oldenburg eine sehr große Rolle, ist allerdings im Wesentlichen auf den Kreis der Veranstaltungsbesucher aus dem Oldenburger Stadtgebiet begrenzt, weil bei weiter außerhalb liegenden Startpunkten die Anreisewege und -zeiten so groß sind, dass dann zumeist andere Verkehrsmittel gewählt werden.

In Oldenburg ist der Modal Split-Anteil des Radverkehrs traditionell sehr groß und dürfte für den Fahrtzweck „Freizeitverkehr“ noch über den Durchschnittswert hinausgehen. (Im Jahr 2009 lag der Radverkehrsanteil bezogen auf alle zurückgelegten Wege bereits bei 42,7%.)

Bei Ansatz eines Radverkehrsanteils am Modal Split von 50% bezogen auf Heimfans, die aus dem Stadtgebiet kommen (Ansatz: 80% der Heimfans kommen aus dem Stadtgebiet, 20% aus der Region), sind für eine Stadionkapazität von 10.000 Zuschauerplätzen etwa 1.823 Fahrradbügel zu errichten (je Fahrradbügel können zwei Fahrräder abgestellt werden). Bei einer Stadionkapazität von 15.000 Zuschauerplätzen sind unter den genannten Annahmen 2.732 Fahrradbügel erforderlich. Es ist zu empfehlen, das Angebot durchaus etwas großzügiger als die berechneten Werte zu gestalten.

Ansatz zum Verkehrsmittelwahlverhalten						
Besucherszahl:	10.000					
davon 10% Gästefans	1.000					
davon 90% Heimfans	9.000					
Herkunftsort Heimfans - Verhältnis Stadt/Region	80% / 20%					
Besucher aus Stadtgebiet:	7.200					
Besucher aus Region:	1.800					
	Heimfans				Gästefans	
	Besucher aus Stadtgebiet		Besucher aus Region		Besucher aus Region oder weiter	
Verkehrsart	Modal Split-Anteil	Personenanzahl	Modal Split-Anteil	Personenanzahl	Modal Split-Anteil	Personenanzahl
MIV	10%	720	70%	1.260	30%	300
ÖPNV	20%	1.440	27,5%	495	30%	300
Reisebus	0%	-	0%	-	40%	400
Rad	50%	3.600	2,5%	45	0%	0
Fuß	20%	1.440	0%	0	0%	0
Summen:	100%	7.200	100%	1.800	100%	1.000
Abgeleitete Stellplatznachfrage						
Pkw-Besetzungsgrad: 2,6 Pers./Pkw bzw. Reisebus-Besetzungsgrad: 40 Pers./Bus						
Kfz-Besucher	2.280					
Kfz-Stellplätze	877					
Reisebus-Besucher	400					
Reisebus-Stellplätze	10					
Fahrrad-Besucher	3.645					
Fahrrad-Stellplätze	3.645	(entspricht 1.823 Fahrradbügeln)				

Tab. 3 Abschätzung der Stellplatznachfrage über den Modal Split

Um dieses Angebot für die Nutzer attraktiv zu gestalten, sollten zumindest teilweise auch überdachte Abstellmöglichkeiten (mit Beleuchtung) angeboten werden. Nach Möglichkeit ist ein kleines Kontingent abschließbarer

„Fahrradeinzelgaragen“ zu empfehlen, um sichere Abstellmöglichkeiten für hochwertigere Fahrräder anzubieten. Die Nutzung dieser „Fahrradeinzelgaragen“ sollte dann aber durchaus kostenpflichtig sein.

Es ist darauf hinzuweisen, dass mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept letztendlich Kfz-Stellplätze eingespart werden sollen, so dass umgekehrt die Schaffung entsprechender Fahrradabstellmöglichkeiten eine Art Selbstverpflichtung des Bauherren ist, das im Berechnungsansatz hinterlegte Verkehrsmittelwahlverhalten auch zu erreichen.

(4) Sicherung des Rad- und Fußverkehrs - Netzverbesserungen

Generell ist das gegenwärtig im Umfeld des geplanten Stadions für den Rad- und Fußverkehr zur Verfügung stehende Netz als qualitativ hochwertig zu beurteilen und genügt den Ansprüchen des Alltagsverkehrs vollumfänglich. Bei Veranstaltungen und den damit verbundenen hochfrequenten Rad- und Fußgängerströmen zeigt sich am Knotenpunkt Straßburger Straße/Maastrichter Straße ein Defizit, da hier keine gesicherten Überquerungen möglich sind. Um hier die Bedingungen für die Besucheranreise und -abreise zu verbessern, wird die Einrichtung einer Lichtsignalsteuerung empfohlen, so dass damit dann auch Furten zur gesicherten Überquerung der Straßburger Straße zur Verfügung stehen. Dies könnte dann auch dazu genutzt werden, insbesondere bei der kompakten Veranstaltungsabreise beispielsweise zunächst die Fußgängerströme bevorzugt freizugeben und den Kraftfahrzeugverkehr erst zeitversetzt, dann aber mit sehr großzügigen Freigabezeiten zu bedienen. Darin sollte dann der gesamte Knotenpunktversatz Straßburger Straße/ Maastrichter Straße/Karlstraße einbezogen werden.

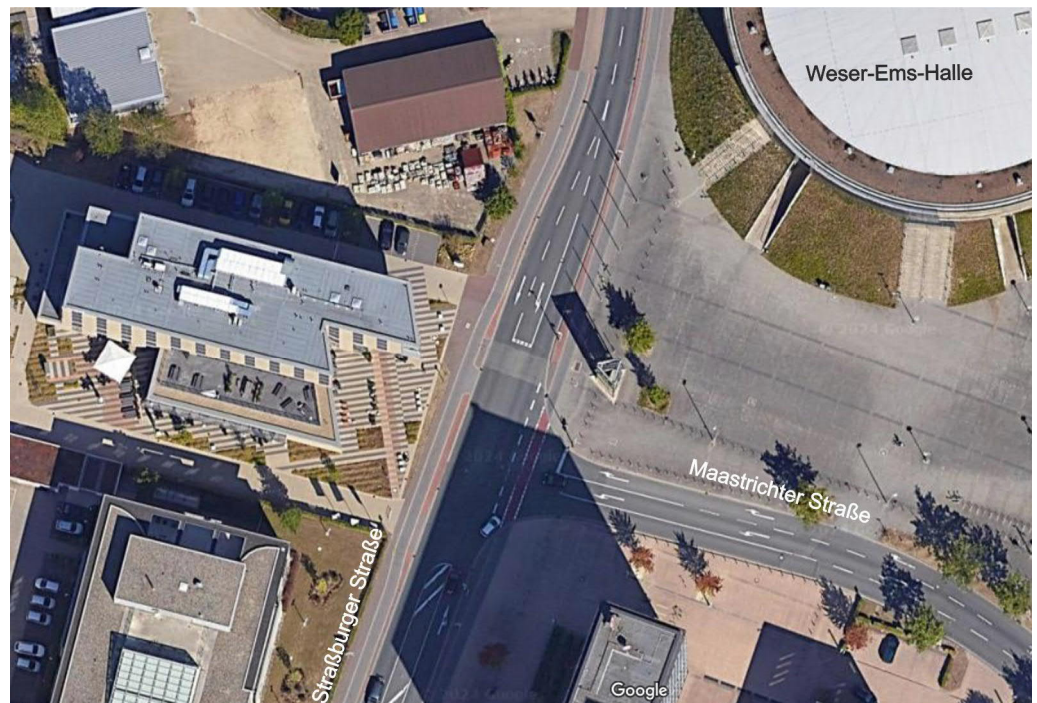


Abb. 2 Aktuelle Situation am Knotenpunkt Straßburger Straße/Maastrichter Straße (Kartenquelle: googlemaps.de)

Grundsätzlich sind für den Radverkehr die wesentlichen Anfahrtsrouten noch einmal bezüglich ihres Standards zu checken und ggf. anzupassen. Dies gilt ebenfalls für die Integration einer Wegweisung.

(5) Kommunikation des reduzierten Stellplatzangebotes

Auch das begrenzt angebotene Stellplatzangebot ist als Teil des Mobilitätskonzeptes anzusehen, um die Idee eines „Push-and-Pull-Konzeptes“ weiterzuentwickeln. Vorliegende Erfahrungen zeigen, dass eine hohe Stellplatzverfügbarkeit zu einem hohen MIV-Anteil am Modal Split beiträgt. In der Konsequenz sind dann die Angebote des Mobilitätskonzeptes wenig wirkungsvoll, weil der Gewohnheitsaspekt und die Sicherheit, auf jeden Fall einen veranstaltungsnahen Stellplatz zu finden, einer Veränderung des persönlichen Mobilitätsverhaltens entgegenstehen.

Insofern soll über den Ansatz, weniger als die baurechtlich notwendige Stellplatzanzahl anzubieten, auch ein Umdenken initiiert werden. Wenn bei den Besuchern ein Gefühl von „Stellplatzknappheit“ entsteht, entzieht dies dem MIV eine gewisse Qualität („Pull“), die zu einer Aufwertung und besseren Akzeptanz der anderen Verkehrsmittel („Push“) führt.

Die besondere Schwierigkeit beim geplanten Oldenburger Stadion besteht allerdings darin, dass in den allermeisten Fällen keine Stellplatzknappheit vorliegen wird, da die Stellplätze der Weser-Ems-Hallen / EWE-Arena genutzt werden können. Dies betrifft alle Spiele, deren Anfangszeit zwischen 13 Uhr und 14 Uhr liegt und die überwiegende Zahl von Spielen, deren Anfangszeit zwischen 15 Uhr und 16 Uhr liegt. Aber auch in den meisten verbleibenden Fällen ist die Nutzung der vorhandenen Stellplätze möglich, da eine „Stellplatzkonkurrenz“ mit parallelen Veranstaltungen allenfalls bei einem Spielbeginn ab 17 Uhr denkbar ist – das waren insgesamt 10 Spiele in den vergangenen drei Jahren (vgl. dazu Tab. 4).

Spielansetzungen VfB Oldenburg - Heimspiele (Zusammenfassung der Spielzeiten 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024)			
Spielbeginn	Anzahl der Spiele	Wochentag	Anzahl der Spiele
Spiele um 13:00	8	Montag	2
Spiele um 14:00	21	Dienstag	1
Spiele um 15:00	10	Mittwoch	3
Spiele um 16:00	1	Donnerstag	0
Spiele um 17:00	3	Freitag	3
Spiele um 18:00	5	Samstag	16
Spiele um 19:00	2	Sonntag	25
Gesamt	50		50

Tab. 4 Spielansetzungen der Heimspiele des VfB Oldenburg in den Spielzeiten 2021/22, 2022/23 und 2023/24

(6) Finanzielle Bewirtschaftung der Besucherstellplätze

Die finanzielle Bewirtschaftung der Besucherstellplätze ist ein wesentlicher Baustein des Mobilitätskonzeptes. Durch das Erheben von Parkgebühren entstehen für Besucher Zusatzkosten, die mancher sich sparen möchte und die dann zumindest bei einem Teil der Besucher zu einem Ausweichen auf andere Verkehrsmittel führen. Hierbei ergibt sich dann die Rückkoppelung zum Kombiticket, da in der Eintrittskarte das ÖPNV-Ticket ja schon enthalten ist. Im umgekehrten Fall, d. h. mit einem gebührenfreien Parken, bestehen deutlich weniger Einflussmöglichkeiten in Bezug auf die freiwillige Nutzung der Pkw-Alternativen, weil eine An- und Abreise im eigenen Kraftfahrzeug eindeutig die komfortabelste Reisemöglichkeit darstellt.

In Oldenburg sind allerdings diesbezüglich keine Verbesserungsvorschläge erforderlich, weil das Stellplatzangebot von Weser-Ems-Hallen und EWE-Arena bereits gegenwärtig komplett finanziell bewirtschaftet wird und dies auch für den Veranstaltungsfall „Stadion“ so fortgeschrieben werden soll.

(7) Anwohnerschutzkonzept

Die umliegenden Straßen des Stadions können während des Anreisezeitraums von stadionbezogenen Parksuchverkehren belastet werden, um in diesen gebührenfreien Bereichen den öffentlichen Parkraum zu nutzen. Dies betrifft vorrangig das Quartier Unterm Berg/Wehdestraße sowie den Bereich zwischen Donnerschweer Straße und Messestraße (vgl. Abb. 3). Allerdings besteht die Gefahr dieser „Park-Fehlnutzung“ schon gegenwärtig während der Veranstaltungen in Weser-Ems-Hallen / EWE-Arena, ohne dass allerdings ein Maßnahmenkonzept für erforderlich gehalten wird. Ob sich diese Situation durch den Bau des Stadions (das dann jährlich zusätzlich etwa 20 bis 25 größere Veranstaltungen bedeuten würde, die aber bei weitem nicht alle ausverkauft sein werden) entscheidend verschärfen wird, kann weder bestätigt noch ausgeschlossen werden.

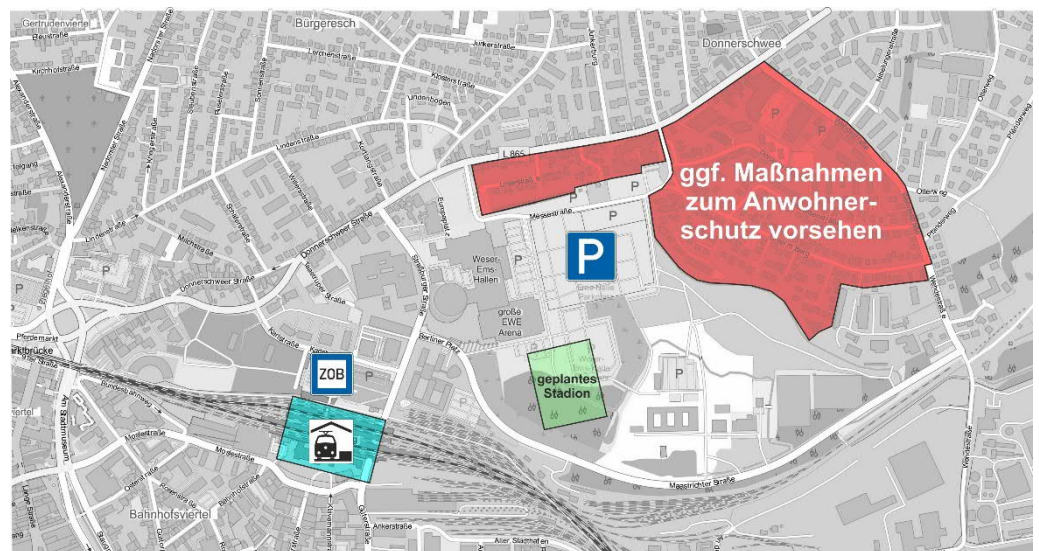


Abb. 3 Denkbarer Bereich für Maßnahmen zum Anwohnerschutz

Insofern sollte zunächst die gegenwärtige Situation analysiert werden, indem beispielsweise die Auslastung der öffentlichen Stellplätze in den o. g. Quartieren im Zusammenhang mit einem Basketballspiel und auch bei einer (nach Möglichkeit ausverkauften) Konzert-Großveranstaltung in der Weser-Ems-Halle analysiert wird. Daraus können dann ggf. Maßnahmen zum Anwohnerschutz der genannten Quartiere abgeleitet und vorbereitet werden. Eine mögliche Umsetzung sollte dann in enger Abstimmung mit den Bewohnern realisiert werden. Konkrete Maßnahmen, die den Zugang zu den geschützten Bereichen begrenzen, sind dabei

- für das Teilquartier zwischen Donnerschweer Straße (L 865) und Messestraße eine Kontrolle der Zufahrten von der Donnerschweer Straße zur Verhinderung von Fremdverkehren, sowie
- am östlichen Rand der Messestraße Einfahrtskontrollen an der Donarstraße sowie an der Straße Unterm Berg (südlich der Messestraße) sowie
- eventuell auch Einfahrtskontrollen an den Einmündungen von Donarstraße, Schwalbenstraße und Unterm Berg in die Wehdestraße.

Die Erreichbarkeit/Nutzbarkeit der Messestraße muss dabei genauso uneingeschränkt gewährleistet bleiben wie auch für die Wehdestraße.

Sollte es tatsächlich in den genannten Quartieren regelmäßig zu wesentlichen Beeinträchtigungen kommen (beispielsweise durch zahlreiche Falschparker auf Gehwegen, zugestellte Grundstückszufahrten etc.), wird zum Schutz der Anwohner und zur Vermeidung von Parksuchverkehren die Einführung eines Anwohnerschutzbereiches empfohlen. Dieser sieht vor, dass vor und während der Fußballspiele nur Kfz-Verkehr zugelassen wird, der ein Ziel (Wohnen oder Besuchen/Liefern) innerhalb des Bereiches hat. Die Umsetzung der Maßnahme ist mit überschaubarem Aufwand möglich. Die Zufahrtsbeschränkungen sind dabei durch verkehrsregelnde Schilder (Einfahrt verboten, Sonderberechtigung frei), mobile oder ortsfeste Sperren und eine Kontrolle durch Ordnungskräfte zu regeln (vgl. Abb. 4). In jedem Fall wird empfohlen, in engem Kontakt mit den Quartiersbewohnern die Notwendigkeit zur Einrichtung eines Anwohnerschutzbereichs zu diskutieren.



Abb. 4 Beispiele für Kontrollen eines Anwohnerschutzbereiches (links: manuell bediente Ausfahrtschranke, rechts: temporäre Absperungen durch Steckpfosten)

Für die Genehmigungsplanung ist in Abstimmung mit der Bauaufsichtsbehörde voraussichtlich im Rahmen einer Detailplanung die weitere Konkretisierung des Mobilitätskonzeptes erforderlich.

(8) Stärkung des Fußverkehrs

Im Allgemeinen wird der Fußverkehr bei Mobilitätskonzepten vernachlässigt. Doch gerade bei Fußballspielen hat sich gezeigt, dass die fußläufige Anreise in Gruppen oder auch alleine mit größeren Distanzen stattfindet. Hier sollte auch mit einem stadionbezogenen Fußverkehrscheck sichergestellt werden, dass die Wege einen hochwertigen Standard haben, barrierefrei und gut ausgeleuchtet sind sowie die Wegweisung ggf. besonders attraktive Wege aufzeigt. Den fußläufigen Einzugsbereich für den geplanten Stadionstandort zeigt Abb. 5. Die Grafik macht deutlich, welches enorme Besucherpotenzial hierbei vorhanden ist.

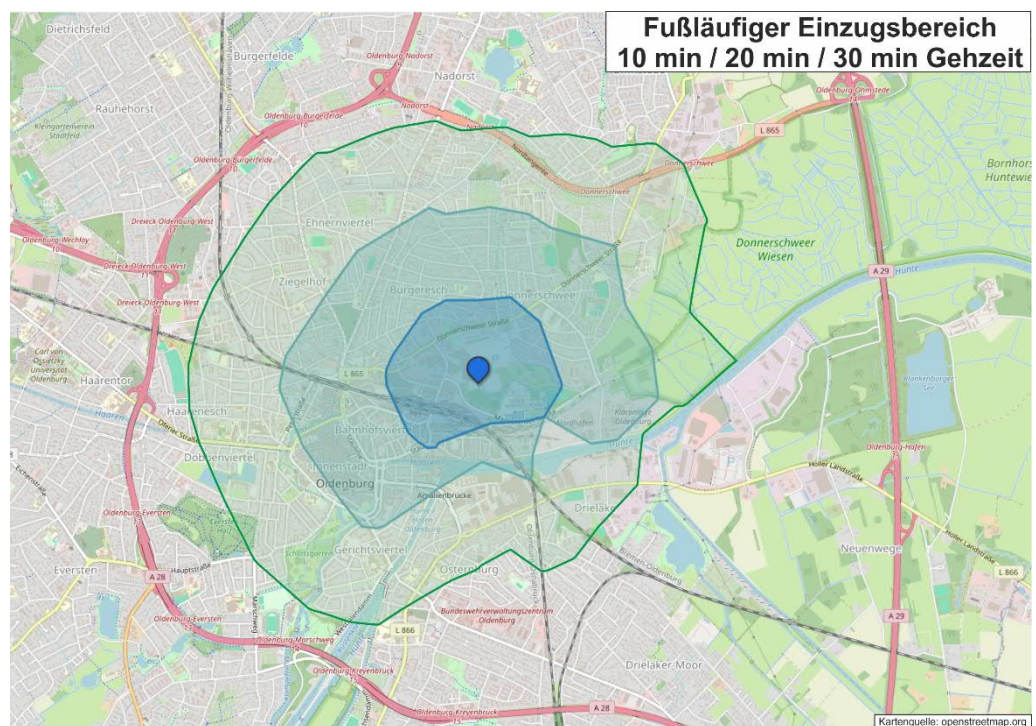


Abb. 5 Fußläufiger Einzugsbereich für den geplanten Stadionstandort

(9) Öffentlichkeitsarbeit

Das Mobilitätskonzept sollte sowohl an Spieltagen als auch bei Drittveranstaltungen intensiv beworben werden.

An Spieltagen ist zunächst der Verein gefordert, alle möglichen Kanäle im Rahmen seiner Informationspolitik zu nutzen. Andere Partner sind die VWG als städtisches Verkehrsunternehmen, der VBN für den überörtlichen ÖPNV, die städtische Pressestelle und ggf. weitere Partner wie z.B. Sponsoren. Dies betrifft zum einen das Informieren und Bewerben des Kombitickets um den ÖPNV weiter zu fördern. Aber auch ausreichende Informationen über die zur Verfügung stehenden Parkplätze sollten veröffentlicht werden. Des

Weiteren sind die Gästefans nicht zu vernachlässigen. Auch hier sollten vor den Spieltagen gezielte Mitteilungen bezüglich Anreise und Parken über die sozialen Medien erfolgen und eine Abstimmung auf Vereinsebene mit dem Gastverein durchgeführt werden. Wichtig ist grundsätzlich, ein Bild zu zeichnen, dass ein Gesamtkonzept erkennen lässt und damit das gewünschte Mobilitätsverhalten beeinflusst.

Auch bei Drittveranstaltungen wird empfohlen auf die wichtigsten Angebotsstrukturen hinzuweisen. Bei Tagungen kann dies über die Einladungen erfolgen. Bei Abendveranstaltungen sollte der Veranstalter seine Gäste ausreichend informieren. Und bei Konzerten sollten die wesentlichen Informationen auf den Eintrittskarten und ggf. zusätzlich auf der Homepage des Veranstalters oder des Künstlers erfolgen.

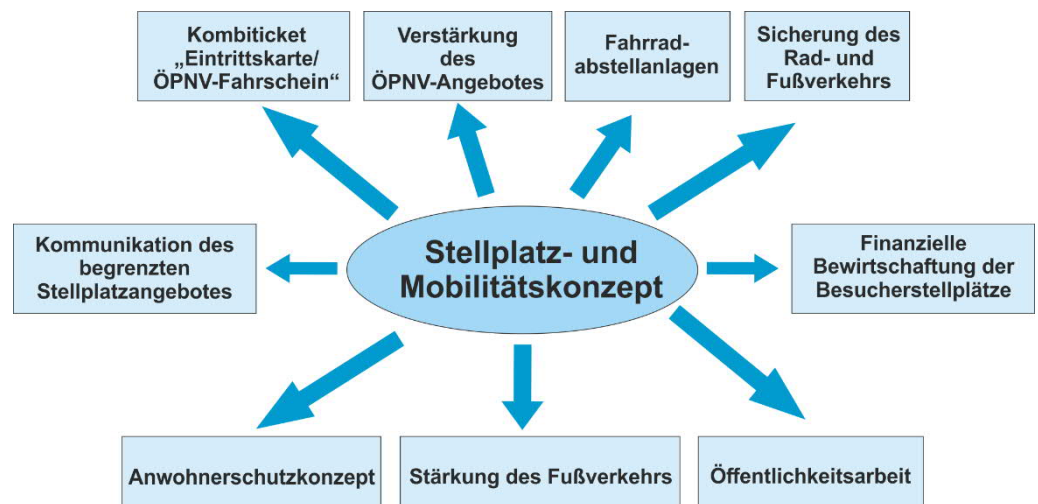


Abb. 6 Beabsichtigte Wirkungsbereiche des Stellplatz- und Mobilitätskonzeptes

Carsharing

In der Diskussion über den Vorschlag für das Mobilitätskonzept wurde auch der Baustein „Carsharing“ thematisiert. Konkret bedeutet dies, für Carsharing-Fahrzeuge im Nahbereich des Stadions Stellplätze vorzuhalten, die vom „normalen“ MIV nicht genutzt werden dürfen. Im Sinne der Konzeptzielsetzung, reduzierenden Einfluss auf die MIV-Nutzung zu nehmen, erscheint eine Bevorzugung von Carsharing-Fahrzeugen allerdings nicht zweckmäßig. Für die Stellplatznachfrage ergibt sich kein reduzierender Effekt, da es beim Abstellen des Fahrzeuges bedeutungslos ist, ob es sich um einen privaten Pkw oder Carsharing-Fahrzeug handelt. Zumal damit dann quasi reservierte Carsharing-Stellplätze in vermutlich attraktiver Lage angeboten werden, so dass hierfür eine eher unerwünschte Stellplatzattraktivität geschaffen wird. Das Ziel „Verstärkte Nutzung des Umweltverbundes“ wird dabei eindeutig verfehlt.

P + R-Angebote

Ein weiterer Diskussionspunkt war die Berücksichtigung von P + R-Angeboten, die vom Grundsatz her ebenfalls eine gute Eignung zur Übernahme innerstädtischer Verkehrsleistungen durch den ÖPNV vom MIV besitzen.

Allerdings werden unter den spezifischen Oldenburger Randbedingungen der P + R-Nutzung nur vergleichsweise geringe Potenziale zugetraut.

Die im Rahmen der Stadionanreise wichtigsten P + R-Möglichkeiten befinden sich im Verlauf des Autobahnringes der BAB A28

- am Marschweg/OLantis Huntebad (Autobahnanschlussstelle Marschweg mit 555 Stellplätzen), Fahrzeit zum ZOB 20 Minuten,
- am Prinzessinweg (Autobahnanschlussstelle Eversten mit 202 Stellplätzen), Fahrzeit zum ZOB 16 Minuten sowie
- an der Landwehrstraße (Autobahnanschlussstelle Kreyenbrück mit 127 Stellplätzen), Fahrzeit zum ZOB 12 Minuten.

Die P + R-Nutzung der genannten Standorte wird dauerhaft angeboten und ist somit unabhängig von einer Stadionveranstaltung möglich. Im Falle einer Stadionveranstaltung werden die Besucher mittels des regulären Linienbusangebotes befördert, Sonderverkehre sind generell nicht vorgesehen. Im Zusammenhang mit dem normalerweise sehr großzügigen Stellplatzangebot im Umfeld von Stadion und Weser-Ems-Hallen/ EWE Arena sind als P + R-Kunden nur die Besucher absehbar, die -im Zusammenhang mit dem Kombiticket – die Parkgebühren und oder zeitliche Verzögerungen bei der MIV-Abreise vermeiden wollen. Insofern ist das Mobilitätskonzept nicht auf eine Nutzung der P + R-Angebote aufgebaut. Vielmehr stehen diese Angebote zur Verfügung, werden aber nicht zusätzlich eingerichtet.

Fazit:

Mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept wird ein Maßnahmenbündel benannt, dass eine nachhaltige Verringerung der Stellplatznachfrage im Zusammenhang mit dem geplanten neuen Oldenburger Stadion erwarten lässt. Mittelbar werden entsprechende Reduktionseffekte auch für Veranstaltungen in den Weser-Ems-Hallen und der EWE Arena gesehen, da die meisten Konzeptbausteine genauso auch für diese Veranstaltungsorte greifen. Eine konkrete Benennung der Wirkung jedes einzelnen Konzeptbausteines ist derzeit nicht möglich, weil Evaluierungen im Nachgang zur Umsetzung von Mobilitätskonzepten im Allgemeinen leider nicht erfolgen. Aus gutachterlicher Sicht kann jedoch festgestellt werden, dass mit einer Umsetzung des Mobilitätskonzeptes eine Kompensation für den genannten Fehlbedarf von 659 Stellplätzen gesichert ist.

Der im Verlauf der Diskussionen von den Beteiligten mehrfach geäußerte Wunsch, für die Bausteine des Mobilitätskonzeptes die jeweils dadurch einzusparende Anzahl an Stellplätzen zu benennen, ist nachvollziehbar, allerdings unerfüllbar, weil dazu keine Erfahrungswerte vorliegen.

Weiterhin lässt sich ebenfalls nicht sagen, welche Überschätzung die Parameter der niedersächsischen Landesbauordnung für die einzelnen Veranstaltungstypen in Bezug auf die Anzahl der notwendigen Stellplätze bedeuten – allein für Basketballspiele ist dies möglich und wurde im Verkehrskonzept auch sehr deutlich dargestellt. Eine Übertragbarkeit wäre denkbar, weil die

NBauO eben nicht zwischen einem Veranstaltungsort nahe des Oldenburger Hauptbahnhofes/ZOB oder irgendwo auf der „Grünen Wiese“ unterscheidet.

Andererseits lassen sich jedoch keine Aussagen in Bezug auf mögliche Unterschiede beim Verkehrsmittelwahlverhalten zwischen „Fußballbesuchern“, „Konzertbesuchern“, „Basketballbesuchern“ oder „Handballbesuchern“ treffen.

Beispielhaft ist in diesem Fall auf die Verwaltungspraxis in Baden-Württemberg hinzuweisen. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg hat im Mai 2015 eine Verwaltungsvorschrift⁴ in Kraft gesetzt, gemäß der die in der baden-württembergischen Landesbauordnung vorgegebene Herstellung notwendiger Stellplätze über ein Berechnungsverfahren abgemindert werden dürfen. Dieses Berechnungsverfahren beinhaltet eine Punktbewertung mit den Kriterien Erreichbarkeit (d.h. „Entfernung zur nächsten ÖPNV-Haltestelle“), Dichte der Verkehrsmittel (d.h. „Anzahl der dort verkehrenden ÖPNV-Linien“), Leistungsfähigkeit (d.h. „Taktfolge werktags zwischen 6 und 19 Uhr“) sowie Attraktivität des Verkehrsmittels (d.h. Bewertung ob Bus, Straßenbahn oder S-Bahn). Demnach ist eine Abminderung der Nachweisstellplätze gemäß Landesbauordnung im ÖPNV-Idealfall um bis zu 70% möglich. Allerdings ist auch in diesem Fall eine Zielgröße formuliert worden, die allein die generelle Qualität des ÖPNV-Angebotes berücksichtigt.

⁴ Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze), Stuttgart, vom 28. Mai 2015 – AZ.: 41– 2600.0-13/187, veröffentlicht <http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de> > Planen und Bauen > Baurecht > Erlasse und Vorschriften

4 Exkurs Besucherprognose Mehrfachveranstaltungen

Um das Mobilitätskonzept für sich allein verständlich zu machen, wird an dieser Stelle ein Kapitel aus dem Verkehrskonzept zum Stadionneubau eingefügt, das sich mit dem Thema „Besucherprognose bei Mehrfachveranstaltungen“ auseinandersetzt. Da der Stadionbetrieb bei einer singulären Veranstaltung keine Probleme im Verkehrsablauf und beim Parken erwarten lässt, erscheint eine gesonderte Betrachtung zur Situation bei zeitgleichen Mehrfachveranstaltungen zweckmäßig. Denkbar ist eine Situation, bei der am selben Tag

- im geplanten Stadion ein Fußballspiel (Stadionkapazität 10.000 Besucher),
- in der Weser-Ems-Halle eine Konzertveranstaltung (Hallenkapazität 8.000 Besucher),
- in der großen EWE-Arena eine Basketballveranstaltung (Hallenkapazität 6.200 Besucher) und
- in der kleinen EWE-Arena eine Sport- oder Konzertveranstaltung (Hallenkapazität 3.200 Besucher)

stattfinden. In der vorliegenden Untersuchung wird für sämtliche Veranstaltungsverkehre ein „Worst-Case-Szenario“ angenommen, bei dem jeweils von komplett ausverkauften Veranstaltungen ausgegangen und das jeweils zugehörige Verkehrsaufkommen und die Stellplatznachfrage addiert werden. Damit wird dann ein mögliches, allerdings oftmals auch nur theoretisches Szenario abgebildet.

(1) Zur Unterstützung dieser These wurde zunächst beispielhaft das Besucheraufkommen bei Fußballspielen des VfB Oldenburg im Stadion Marschweg seit der Saison 2021 / 2022 ausgewertet (vgl. Tab. 5).

Heimspiele VfB Oldenburg - Marschwegstadion							
Datenquelle: weltfussball.de							
Saison	Spielklasse	Anzahl Heimspiele	Gesamtzahl Besucher Saison	Mittelwert Besucher je Heimspiel	Höchstwert Besucherzahl bei Heimspiel	Anzahl Heimspiele > 7.500 Besucher	Anzahl Heimspiele > 5.000 Besucher
2021 / 2022	Regionalliga Nord	14	26.748	1.911	3.896	kein Spiel	kein Spiel
2022 / 2023	Dritte Liga	19	97.307	5.121	9.202	4 Spiele	9 Spiele
2023 / 2024	Regionalliga Nord	17	49.374	2.904	5.371	kein Spiel	1 Spiel
2024 / 2025	Regionalliga Nord	11	31.552	2.868	4.702	kein Spiel	kein Spiel

Stand: 06. März 2025

Tab. 5 Besucheraufkommen bei Fußballspielen des VfB Oldenburg

Die Tabelle macht deutlich, dass die Besucherzahlen in den zurückliegenden vier Jahren im Allgemeinen deutlich unter 10.000 Besuchern gelegen haben. Allein in der Drittliga-Saison 2022 / 2023 lag die Besucherzahl mehrfach über 5.000 Zuschauern mit einem Höchstwert von 9.202 Besuchern im Spiel gegen den SV Meppen. Die für das neue Stadion angesetzte Kapazität von 10.000 Besuchern wurde bisher nicht erreicht. Die aktuelle

Kapazität des Marschwegstadions liegt im Übrigen bei 15.200 Besuchern. Es ist zusätzlich anzumerken, dass Fußballspiele ganz überwiegend am frühen Nachmittag stattfinden (Anpiffzeiten liegen im Bereich von 13:00 Uhr bis 15:30 Uhr), nur ausnahmsweise werden für einzelne Begegnungen spätere Anfangszeiten festgelegt. In der Konsequenz bilden daher Überschneidungen mit der Anreise zu Konzertveranstaltungen (Beginn zumeist im Bereich von 20:00 Uhr) eine nur sehr selten absehbare Ausnahmesituation, selbst wenn es denselben Veranstaltungstag betrifft. Auswertungen für das Jahr 2024 haben gezeigt, dass in der Weser-Ems-Halle ein bis evtl. zwei Mal pro Monat große Konzertveranstaltungen durchgeführt werden.

(2) Bei Konzerten in der Weser-Ems-Halle liegt die Hallenkapazität bei 8.000 Besuchern. Derartige Veranstaltungen beginnen normalerweise nicht vor 19.30 Uhr und enden zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr. Überschneidungen mit Veranstaltungen in den beiden EWE-Arenen sind dann nicht zu vermeiden, Allerdings zeigen die Erfahrungen, dass Parallelveranstaltungen in allen drei Hallen nur ein theoretischer Fall sind - praktische Erfahrungen dazu sind nicht dokumentiert, zumal die Hallen auch nicht täglich bespielt werden. Überschneidungen von Veranstaltungen in der Weser-Ems-Halle mit zukünftigen Fußballspielen sind nur ausnahmsweise absehbar, da Abendspiele im Fußball - wie schon an anderer Stelle ausgeführt – nur ein sehr seltenes Veranstaltungsereignis sind. Und dass diese sehr seltene Veranstaltungsüberlagerung dann auch noch zwei ausverkaufte Events zusammenführt, ist wiederum als wenig wahrscheinlich zu beurteilen.

(3) Für Spiele der EWE Baskets, die in der 1. Basketball-Bundesliga spielen und ihre Heimspiele in der großen EWE-Arena austragen, ist davon auszugehen, dass diese Veranstaltungen generell ausverkauft sind und hier jedes Mal 6.200 Besucher anreisen. Der Spielbeginn variiert zwischen 15:30 Uhr und 20:00 Uhr. Überschneidungen mit der Anreise zu Konzertveranstaltungen sind im Falle von gemeinsamen Veranstaltungstagen wahrscheinlich, aber vor dem Hintergrund vorliegender Erfahrungen aus den letzten Jahren unproblematisch. Überschneidungen mit der An- oder Abreise zu/von Fußballspielen wären dagegen auf Grund der unterschiedlichen Zeitfenster als seltene Ausnahme einzuschätzen, vergleichbar zur Thematik Konzert Weser-Ems-Halle/Fußballspiel.

Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang jedoch ein wesentliches Merkmal, das Basketballveranstaltungen von Konzert- und Fußballveranstaltungen unterscheidet. Bei Basketball-Besuchern ist eine deutlich geringere MIV-Nutzung bei der Verkehrsmittelwahl festzustellen, während im Gegenzug das Fahrrad als bevorzugtes Verkehrsmittel genutzt wird. Dies mag aus dem Image von Basketball als „Studentensport“ resultieren und deutet darauf hin, dass die Zuschauer verstärkt dem Oldenburger Stadtgebiet zuzuordnen sind. Für das Verkehrsaufkommen/die Stellplatznachfrage lässt sich jedoch ableiten, dass die im März 2024 erhobenen 750 Kfz bei einem ausverkauften Spiel der EWE Baskets rechnerisch einen Stellplatzschlüssel von „1 Stellplatz je 8 Besucher“ bedeuten. Im Übrigen entspricht die erhobene Stellplatznachfrage (die letztendlich ja nur eine Basketball-Veranstaltung dokumentiert) den vorab von den örtlich Beteiligten mitgeteilten Erfahrungswerten.

(4) Die kleine EWE-Arena mit einem Fassungsvermögen von etwa 3.200 Besucherplätzen wird für kleinere Konzerte und Handballspiele genutzt. Für Konzerte gelten die bereits für die Weser-Ems-Halle genannten Veranstaltungszeiten, so dass Überschneidungen mit Fußballspielen normalerweise nicht zu erwarten sind. Dagegen werden Handballspiele (im Wesentlichen ist das die 1. Damenmannschaft des VfL Oldenburg in der 1. Damen-Bundesliga) vorrangig am Wochenende und dabei samstags mit Anfangszeiten von 18.00 Uhr bzw. 19.30 Uhr sowie sonntags um 15.00 Uhr oder 16.30 Uhr ausgetragen werden. Im Einzelfall werden Spieltage auch mittwochs terminiert, mit Anfangszeiten zwischen 18.30 Uhr und 20.00 Uhr. Überschneidungen von Handballspielen sind dabei mit den übrigen drei Veranstaltungsorten möglich, wobei – selbst bei Erreichen der Playoffs nicht mehr als 20 Heimspiele pro Saison zu erwarten sind.

(5) Vor diesem Hintergrund lässt sich zusammenfassend feststellen, dass Mehrfachveranstaltungen für den Stadionstandort Maastrichter Straße kein permanentes Verkehrsproblem erwarten lassen. Theoretisch denkbar und damit dann auch der o. g. „Worst Case“, wäre ein voll besetztes Stadion (10.000 Besucher), dazu eine voll besetzte Konzertveranstaltung in der Weser-Ems-Halle (8.000 Besucher) sowie eine voll besetzte große EWE-Arena (6.200 Basketball-Besucher) und eine ebenfalls voll besetzte kleine EWE-Arena (3.200 Besucher) mit einer sich zeitlich überschneidenden Abwicklung dieser Veranstaltungen. Die vorhergehenden Erläuterungen machen allerdings deutlich, dass ein derartiges Szenario seltener als einmal im Jahr zu erwarten ist (voraussichtlich gar nicht) und daher auch nicht als Dimensionierungsgrundlage dienen sollte. Die im Bestand theoretisch mögliche Veranstaltungsüberlagerung in Weser-Ems-Halle, großer EWE-Arena und kleiner EWE-Arena hat es bisher auch noch nicht gegeben.

Die baurechtlichen Stellplatzanforderungen der jeweiligen Veranstaltungsorte im Bereich Weser-Ems-Hallen / EWE Arena / geplantes Stadion sind in zusammengestellt (vgl. Tab. 6). Für den Fall von zeitgleichen Veranstaltungen sind die jeweiligen Stellplatzkontingente zu addieren.

Oldenburg - Stadionneubau				
Berücksichtigung von Mehrfachveranstaltungen - erforderliches Stellplatzangebot NBauO				
Veranstaltungsort	Szenarien - Veranstaltungsbesucher/Stellplatznachweis			
	Besucher	Stellplätze NBauO	Besucher	Stellplätze NBauO
Stadion	Szenario 1		Szenario 2	
	10.000	1.029	15.000	1.529
	Szenario Konzert			
Weser-Ems-Halle	8.000	1.600		
	Szenario Basketball/Konzert			
Große EWE Arena	6.200	1.240		
Kleine EWE Arena	Szenario Konzert/Handball			
	3.150	630		

Tab. 6 Stellplatznachweis gemäß NBauO für den Bereich Weser-Ems-Hallen/ EWE Arena / gepl. Stadion – Mehrfachveranstaltungen

Generell lässt sich abschätzen, dass Fußballspiele im geplanten Stadion nur sehr selten parallel zu einer Hallenveranstaltung stattfinden werden, wobei die Wahrscheinlichkeit von zwei ausverkauften Großveranstaltungen (beispielsweise Fußball + Konzert in Weser-Ems-Halle) aus gutachterlicher Sicht gegen Null geht, völlig ausgeschlossen ist es allerdings nicht.

Hilfreich wäre in diesem Zusammenhang sicherlich, wenn ein übergreifendes Gesamtveranstaltungsmanagement für die Veranstaltungsorte Weser-Ems-Hallen / EWE Arena / Stadion etabliert werden könnte, um so der Thematik Mehrfachveranstaltungen am besten Rechnung zu tragen.

5 Parkraummanagement

Für das geplante Stadion stehen die unmittelbar angrenzenden Stellplätze der Weser-Ems-Hallen bzw. der EWE-Arena zur Verfügung, die allerdings baurechtlich diesen Veranstaltungsorten zugeordnet sind. Zur Erfüllung der baurechtlichen Verpflichtungen können 370 Stellplätze auf angrenzenden Flächen (nördlich der Messestraße, Abfallwirtschaftsbetrieb an der Wehdestraße, Berufsbildende Schule 3 an der Maastrichter Straße und im Parkhaus ZOB) herangezogen werden. Es verbleiben somit 659 Stellplätze bei der „Stadiongröße 10.000“⁵, die zwar an den Weser-Ems-Hallen / EWE-Arena zur Verfügung stehen und im Normalfall auch nutzbar sind, für die aber kein baurechtlicher Nachweis erbracht werden kann. Mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept werden jedoch Alternativen aufgezeigt, um diese Lücke zu schließen.

Es ist darauf hinzuweisen, dass gemäß Modal Split-Ansatz etwa 150 Stellplätze weniger nachgefragt werden als bei Zugrundelegung der Bauordnungsparameter. Bei einer Stadionkapazität von 10.000 Besuchern besteht demnach bei einem ausverkauften Fußballspiel ein Bedarf von 877 Pkw-Stellplätzen und 10 Reisebusstellplätzen sowie von 1.823 Fahrradbügeln (je Fahrradbügel können zwei Fahrräder abgestellt werden). Die zugehörigen Berechnungen sind in Tab. 3 dokumentiert.

Generell sind alle am Stadionplanungsverfahren Beteiligten der Auffassung, dass ausreichend Stellplätze im Bereich der Weser-Ems-Hallen zur Verfügung stehen und auch genutzt werden können und sollen. Da zudem der Berechnungsansatz „ausverkauftes Stadion“ nur äußerst selten erwartet wird (in der Saison 2022/2023 - 3. Liga waren im besucherstärksten Heimspiel des VfB Oldenburg im Derby gegen den SV Meppen etwa 8.200 Zuschauer im Stadion am Marschweg) und auch Konzertveranstaltungen mit 8.000 Besuchern eher als Ausnahmeevent angesehen werden, beschreibt die bei einer Mehrfachveranstaltung angesetzte maximale Stellplatznachfrage eine sehr seltene Ausnahmesituation, die allerdings zumindest theoretisch eintreten kann.

Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, für die Ausnahmesituation keinen Neubau von Stellplätzen (beispielsweise durch ein neues Parkhaus) vorzusehen, sondern eher die Nutzung von bestehenden Stellplatzangeboten und hierbei insbesondere das Parkhaus- und Sammelparkplatzangebot der Innenstadt als Nutzungsmöglichkeit mit einzubeziehen.

Als Beispiel sei an dieser Stelle das Parkhaus Am Waffenplatz genannt, dass sich am westlichen Innenstadtrand (in der Nähe vom Julius-Mosen-Platz) befindet und in dem knapp 600 Stellplätze angeboten werden. Als Fußgänger sind vom Parkhaus bis zum geplanten Stadion an der Maastrichter Straße etwa 1,6 km Fußweg zurückzulegen, was einer Gehzeit von etwa 22 min entspricht. Für die genannten Ausnahmesituationen erscheint es

⁵ Zwischenzeitlich (Mitte April 2024) wurde vom Rat der Stadt Oldenburg die Entscheidung getroffen, den Bau eines Stadion mit einer Besucherkapazität von 10.000 Besuchern zu realisieren

durchaus zumutbar, Stadion- und Konzertbesucher auf das erwartete hohe Besucheraufkommen hinzuweisen und die Nutzung der Innenstadtparkhäuser zu empfehlen vgl. dazu Abb. 7).

Auch die schon im Mobilitätskonzept angesprochene Nutzungsmöglichkeit der P + R-Parkplätze kann im Zusammenhang mit dem Kombiticket sowohl für Stadion- und genauso für Konzertbesucher als Alternative aufgezeigt und bei absehbaren Angebotsengpässen entsprechend beworben werden.

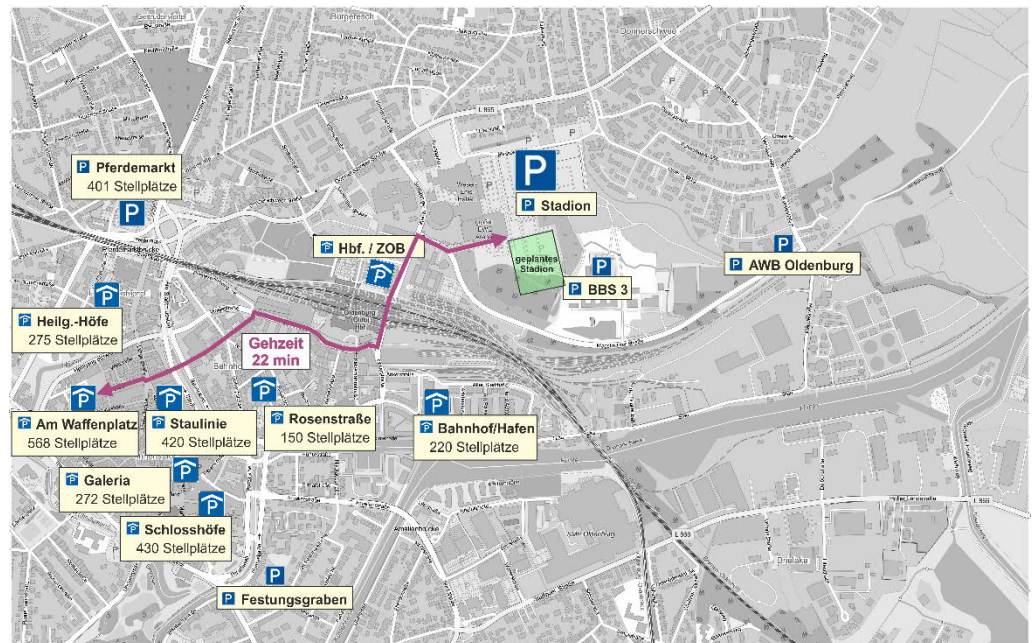


Abb. 7 Stellplatzangebote im Umfeld des geplanten Stadion-Standortes mit einer Gehzeit bis zu 25 min

6 Ausblick

Möglicher Parkhausbau

Im Hinblick auf die Überlegungen in Bezug auf einen möglichen Parkhausneubau gilt eine sehr zurückhaltende gutachterliche Einschätzung, die sich aus der absehbar unwirtschaftlichen Investitionsbilanz begründet. Die für Stadionveranstaltungen benötigten Stellplätze stehen heute schon im Umfeld der Weser-Ems-Hallen/EWE Arena zur Verfügung und werden nur bei Veranstaltungen genutzt. Hier könnte durch das neue Stadion eine zusätzliche Nutzungsmöglichkeit (und entsprechend zusätzliche Einnahmen) entstehen. Bereits derzeit ist das Stellplatzangebot für unterschiedliche Parallelveranstaltungen im Hallenkomplex ausgelegt, mit der Konsequenz, dass die verfügbaren Stellplätze nur selten bis gar nicht komplett beparkt werden.

Für Fußballspiele im Stadion mit einer Besucherzahl von durchschnittlich etwa 6.200 Besuchern⁶ dürfte auch bei Parallelveranstaltungen im Hallenkomplex das Stellplatzangebot weitgehend ausreichen. Ggf. kann auch das Stellplatzangebot in den umliegenden Parkhäusern im Bahnhofsbereich mitgenutzt werden. Die fußläufigen Entfernungen dorthin liegen im Bereich von etwa 600 m. Dies erscheint durchaus zumutbar in der Abwägung gegenüber einem Parkhausneubau, der vermutlich an mindestens 350 Tagen im Jahr ungenutzt bleiben würde. Im Übrigen sind die Baukosten für ein Parkhaus erheblich und bei nicht nachzuweisender Nutzungshäufigkeit schwer zu rechtfertigen. Aktuelle Erfahrungswerte für den Bau von Parkhäusern liegen bei etwa EUR 15.000,-- je Stellplatz, d. h. ein Parkhaus mit 600 Stellplätzen erfordert ein Investitionsvolumen von etwa EUR 9,0 Mio.

Eine andere Situation könnte sich langfristig dadurch einstellen, dass das neue Oldenburger Stadion regelmäßig für Spiele der 1. der 2. Fußballbundesliga genutzt würde. Da dabei eine Stadionmindestgröße von 15.000 Besucherplätzen gilt und theoretisch ein derartiger Stadionausbau möglich wäre, ist ein Parkhausneubau dann vermutlich unumgänglich. Allerdings gilt auch bei dieser Langzeioption, dass

- bei alleiniger Betrachtung des Stadions ausreichend Stellplätze im Bereich Weser-Ems-Hallen/ EWE Arena zur Verfügung stehen und
- die Überlagerung mit einer großen Konzertveranstaltung in Weser-Ems-Hallen/ EWE Arena weiterhin so selten zu erwarten ist, dass für eine Dimensionierung des Stellplatzangebotes unmittelbar am Stadion auf diesen Sonderfall keine wirtschaftliche Rechtfertigung erbracht werden kann.

⁶ Erwartete durchschnittliche Besucherzahl bei Fußballspielen und einer Stadionkapazität von 10.000 Besuchern im Szenario 1

Anwohnerschutzmaßnahmen

Zum Thema Anwohnerschutzmaßnahmen (im Wesentlichen für den Bereich Wehdestraße/Unterm Berg) wird eine Umsetzung ebenfalls zunächst zurückhaltend beurteilt. Bei etwa 6.200 Stadionbesuchern (Erwartungsmittelwert für das geplante Stadion), was dann gemäß Bauordnung etwa 650 parkenden Kfz entsprechen würde, für die gleichzeitig aber 1.600 Stellplätze auf der Festwiese der Weser-Ems-Halle zur Verfügung stehen, sollte zunächst die Inanspruchnahme der Wohngebietsstraßen durch „Fremdparker“ nachgewiesen werden, bevor Maßnahmen zum Anwohnerschutz umgesetzt werden. Die gängigen, durchaus wirkungsvollen Maßnahmen beinhalten Absperrmaßnahmen mit Schranken und Personal sowie die Ausgabe von Bewohnerausweisen. Die entstehenden Kosten sind nicht unerheblich und es sollte im Vorfeld geklärt werden, wer für derartige Maßnahmen aufkommt (Stadioneigentümer, Stadionbetreiber oder Veranstalter). Für Bewohner entstehen Beschränkungen beim Erreichen des eigenen Grundstücks (man muss sich ausweisen) und auch Besucher der Bewohner haben dabei mit Einschränkungen zu rechnen, so dass eine Umsetzung der Schutzmaßnahmen einen gewissen „Leidensdruck“ voraussetzt.

7 Weiteres Vorgehen

Damit die Wirkungen des Mobilitätskonzeptes zum Tragen kommen, sollte es als Begleituntersuchung in den Bebauungsplan integriert werden. Dazu können die Inhalte des Mobilitätskonzeptes thematisch und/oder als Anlage/Teil der Begründung eingearbeitet werden. Für die Inkraftsetzung des Bebauungsplans ist dann ein politischer Beschluss herbeizuführen. Verbindlich sollte das Konzept in die Baugenehmigung integriert werden, indem Bausteine dort als Auflagen oder dergleichen aufgenommen werden.