

Stadionstandorte Oldenburg

I

Kritische Standortdiskussion  
Neues Fußballstadion Oldenburg

**Dokumentation**

**AS&P**

AS&P - Albert Speer & Partner GmbH  
Dezember 2014

Impressum

Kritische Standortdiskussion  
Neues Fußballstadion Oldenburg

im Auftrag der  
Stadt Oldenburg

Auftragnehmer:  
AS&P - Albert Speer & Partner GmbH  
Hedderichstraße 108-110  
60596 Frankfurt am Main  
vertreten durch Friedbert Greif

Bearbeitung:  
Matthias Schöner  
Sarah Riederer  
Rita Jacoby  
Svenja Knuffke  
Hakan Ilhan

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangssituation ..... 3

2 Ablauf und Untersuchungsansatz..... 3

3 Erkundungsphase..... 4

    3.1 Standortoptionen.....4

    3.2 Bemessungsstadion .....5

    3.3 Absolute Restriktionen .....6

    3.4 Ergebnis Erkundungsphase .....7

4 Vertiefungsphase ..... 8

    4.1Grundannahmen Modal Split / Fahrzeug  
        belegung / -aufkommen .....8

    4.2Standortoptionen in der Vertiefungsphase.9

        4.2.1 Krugweg .....9

        4.2.2 Fliegerhorst .....11

        4.2.3 Wechloy .....13

        4.2.4 Maastrichter Straße .....15

        4.2.5 Holler Landstraße .....17

5 Ergebnisphase ..... 19

    5.1 Ermittlung eines überschägigen Kosten-  
        und Realisierungsbudgets ..... 19

    5.2 Zeitliche Entwicklung  
        (Planungs- und Realisierungsschritte) ....20

    5.3 Standortbeurteilung nach relativen  
        Standortkriterien .....21

    5.4 Ergebnis Ergebnisphase.....22

6 Zusammenfassung und Einschätzung ..... 23

## 1 Ausgangssituation

Das bestehende Marschwegstadion in Oldenburg dient als Spielstätte des VfB Oldenburg e.V. (VfB), der gegenwärtig seine Spiele in der Regionalliga-Nord austrägt. Da das bestehende Stadion insbesondere hinsichtlich der sicherheitstechnischen und infrastrukturellen Gegebenheiten nicht in vollem Umfang den Anforderungen des DFB für einen Spielbetrieb in der 3. Liga entspricht und darüber hinaus weitere Sanierungsmaßnahmen durchzuführen sind, überlegt die Stadt Oldenburg, das Stadion entsprechend zu ertüchtigen. Um eine verlässliche Entscheidung für die hierfür notwendigen Investitionen von ca. 8,8 Mio. € treffen zu können, wurde die Verwaltung vom Rat der Stadt Oldenburg am 26.05.2014 beauftragt, zunächst die Möglichkeit eines Stadionneubaus zu untersuchen (Beschluss Rat 26.05.2014).

Da neben sicherheitstechnischen und infrastrukturellen Einschränkungen auch stadionbetriebliche Begrenzungen im Hinblick auf die Betriebszeiten der Stadionanlage (eingeschränkte Betriebszeiten in Abhängigkeit von Zuschauerkapazität) bestehen, und diese u.U. zu erheblichen Beeinträchtigungen des regulären Spielbetriebes in der 3. Liga führen könnten, stellt sich aus Sicht der Stadt Oldenburg die Frage nach der grundsätzlichen Eignung des bestehenden Standortes als dauerhafte Spielstätte im Rahmen des Spielbetriebs der 3. Liga. Daher wurden unter der Federführung des Sportbüros und unter Beteiligung des Baudezernats mögliche Standortalternativen zum bestehenden Stadionstandort innerhalb der Oldenburger Stadtgrenzen ermittelt und auf ihre Eignung und Sinnhaftigkeit als Stadionstandort unter Berücksichtigung der mittel- bis langfristigen Entwicklungsperspektiven der Stadt Oldenburg überprüft. In diesem Zusammenhang wurde neben der grundsätzlichen Eignung potentieller Standortoptionen im Hinblick auf z.B. Größe, Zuschnitt und generelle Verfügbarkeit insbesondere auch die Verträglichkeit einer angestrebten Stadionnutzung mit dem Umfeld geprüft, die verkehrliche

Erschließung und ein mögliches Konfliktpotential planungsfachlich bewertet. Darüber hinaus wurden erste Aussagen zur zeitlichen Entwicklung und ggf. notwendig werdenden Verfahrens- und Planungsschritten sowie zum überschlägigen Kosten- und Realisierungsbudget getroffen.

Nach einer ersten Ermittlung von Standortoptionen innerhalb der Stadtgrenzen von Oldenburg wurden diese im Zuge der weiteren Bearbeitung hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile an raumstrukturellen und betrieblichen Gegebenheiten vertieft untersucht. In diesem Zusammenhang wurden die Standortoptionen sowie der Bestandsstandort in einem ersten Planungsschritt im Einvernehmen mit Vertretern der Stadt Oldenburg („Arbeitskreis Stadion“) einer sogenannten „Kritischen Standortbewertung“ unterzogen. Das Ergebnis der gesamthaften „Kritischen Standortbewertung“ wird im Rahmen der nachfolgenden Ausführungen dokumentiert und soll der Stadt Oldenburg als Entscheidungsgrundlage für die langfristige Auswahl eines standortstrukturell und wirtschaftlich tragfähigen und somit nachhaltigen Stadionstandorts in Oldenburg dienen.

## 2 Ablauf und Untersuchungsansatz

Die Bearbeitung der „Kritischen Standortbewertung“ wurde in eine Erkundungsphase, Vertiefungsphase und Ergebnisphase unterteilt:

In der Erkundungsphase wurden zunächst die allgemeinen Rahmenbedingungen (Standortoptionen, Bemessungsgrößen, Standortkriterien) der Untersuchung zusammengetragen. Als potentielle Standortoptionen wurden neben dem Bestandsstandort die Standortvorschläge seitens der Stadt Oldenburg sowie in den Medien thematisierte Standortoptionen herangezogen.

Um die Eignung eines Standortes grundsätzlich überprüfen zu können, wurde ein sogenanntes Bemessungsstadion als schematischer „Stadionstempel“ in Form einer reinen Spielstätte definiert, auf dessen Grundlage anhand der vorgegebenen Zuschauerkapazität sowie der betriebsrelevanten zugehörigen Flächennutzungen (ruhender Verkehr, Außenflächen, keine Ergänzungs- oder Mantelnutzungen) die überschlägig zu erwartende Dimension des Stadionstandortes (Flächengröße, Zuschnitt, etc.) abgeschätzt wurde.

Im Anschluss daran wurden anhand dieses „Stadionstempels“ die Standortoptionen im weiteren Verlauf der Erkundungsphase gemäß ihrer Eignung als nachhaltiger Stadionstandort qualitativ bewertet. Ungeeignete oder nur stark eingeschränkt geeignete Standortoptionen wurden aus der weiteren Bearbeitung fachlich begründet ausgeschlossen. Der Ausschluss erfolgte auf der Grundlage eines matrixgestützten Bewertungsschemas und der Einteilung von Standortkriterien in absolute und relative Restriktionen.

Im Rahmen der weiterführenden Planungsphase (Vertiefungsphase) wurden die in der Untersuchung verbliebenen Standortoptionen vertiefend untersucht. Der Schwerpunkt der Bearbeitung lag hierbei in der skizzenhaften Anpassung der schematischen Stadionkonzeption an die räumlichen und strukturellen Gegebenheiten der potentiellen Stadionstandorte. In diesem Zusammenhang wurden einfache Nutzungsverteilungen in Abhängigkeit zu den vorhandenen Restriktionen und Potentialen der Standorte unter Zugrundelegung und ggf. Anpassung des vorgenannten „Stadionstempels“ erarbeitet.

Die Bearbeitung beschließt eine Ergebnisphase, in deren Rahmen 5 Stadionstandorte detaillierter untersucht wurden. Die jeweiligen Vor- und Nachteile der Standortoptionen wurden anschließend in einem abschließenden verbal-argumentativen Fazit vergleichend herausgearbeitet und in Form einer gutachterlichen Empfehlung zusammengefasst.

### 3 Erkundungsphase

#### 3.1 Standortoptionen

Folgende Standortoptionen wurden im Rahmen der „Kritischen Standortbewertung“ untersucht:

- (1) Krugweg
- (2) Fliegerhorst
- (3) Wechloy
- (4) Maastrichter Straße
- (5) Holler Landstraße
- (6) BAB / Abfahrt Hafen
- (7) Edewechter Landstraße
- (8) Borchersweg
- (9) Marschwegstadion

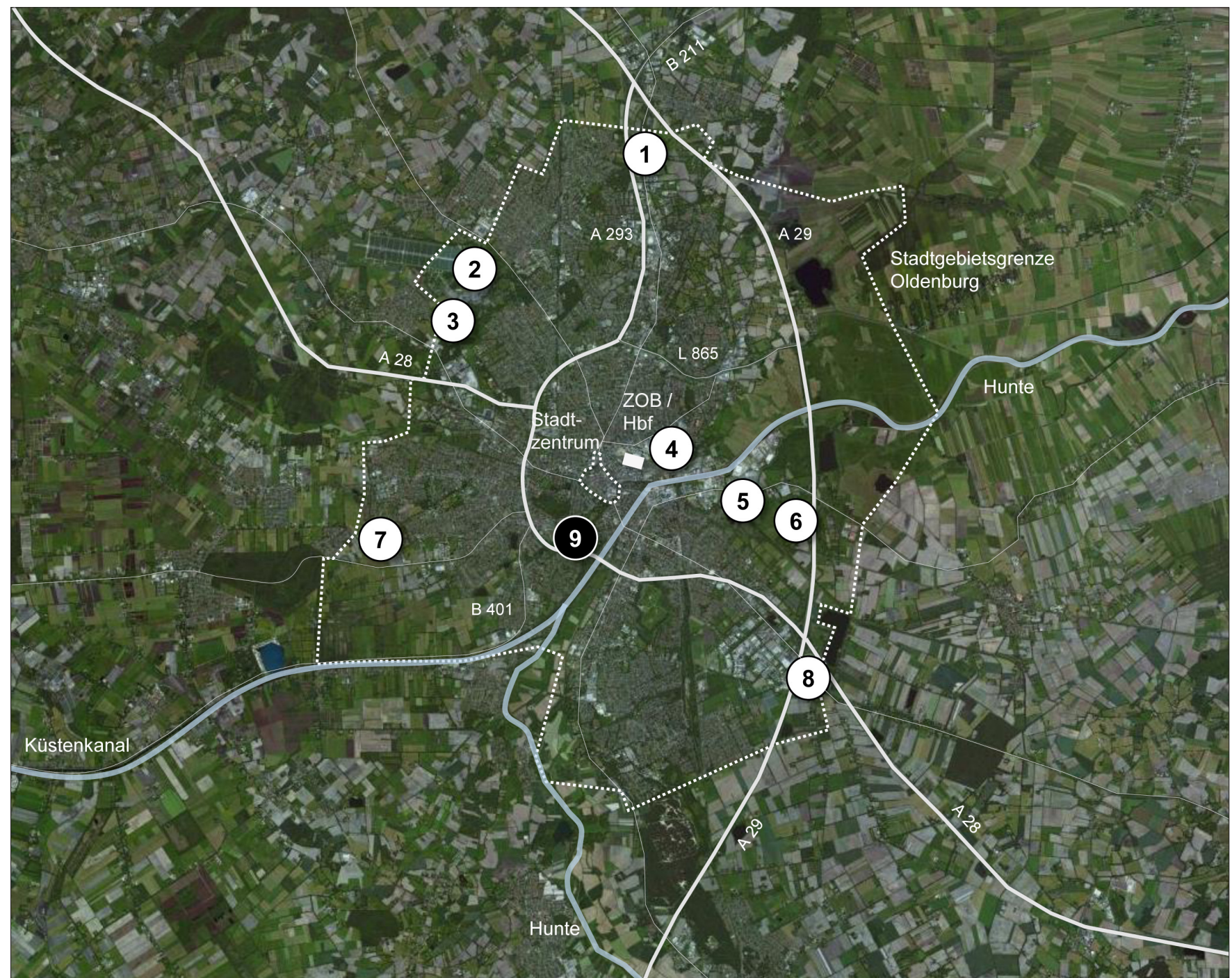


Abbildung 1 - Standortoptionen im Stadtgebiet

### 3.2 Bemessungsstadion

Hinsichtlich des sogenannten Bemessungsstadions wurden der Untersuchung folgende Annahmen zugrunde gelegt:

Objekt: Stadionanlage,  
Nutzung als reines Fußballstadion,  
Spielbetrieb in der 3. Liga  
10.000 Zuschauer

Konkrete Aussagen hinsichtlich der Kapazität der Stellplatzanlagen wurden erst im Rahmen der weiteren Vertiefung detailliert ermittelt, da diese stark von den verkehrlichen Gegebenheiten des jeweiligen Standortes abhängen. Um vorab flächenhaft von einer pauschalen Bemessungsgröße ausgehen zu können, wurde ein überschlägiger Flächenansatz berücksichtigt.

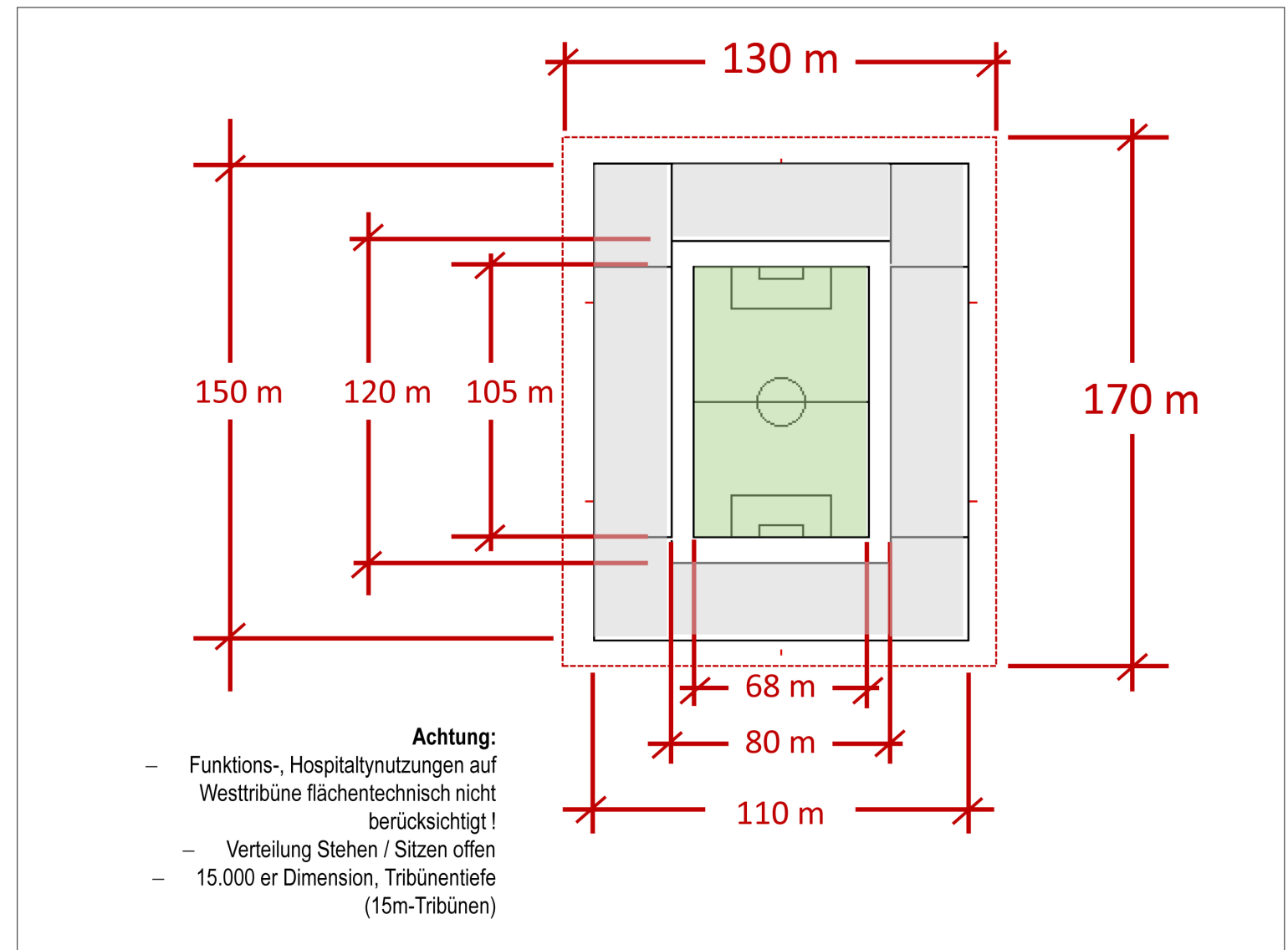


Abbildung 2 - Schema Bemessungsstadion

### 3.3 Absolute Restriktionsphase / Standortkriterien

Als absolute Restriktionen wurden folgende Kriterien angenommen:

|                 |                                                                                                                               |
|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Charakteristik: | Flächengröße<br>Flächenzuschnitt<br>Allgemeine Flächenverfügbarkeit / Eigentumsverhältnisse<br>Zeitliche Flächenverfügbarkeit |
| Verschließung:  | Anbindung an das übergeordnete Straßennetz                                                                                    |
| Nachbarschaft:  | Beeinträchtigung sensibler Nutzungen                                                                                          |
| Restriktionen:  | Schutzstatus (z.B. Naturschutz, Denkmalschutz)<br>Schutzstreifen entlang von Verkehrs- oder Infrastrukturtrassen              |

Eine Einstufung „keine Eignung“ führte zum Ausschluss der jeweiligen Standortoption aus der weiteren Untersuchung.

Vor diesem Hintergrund wurden folgende Optionen im Einvernehmen mit den Beteiligten des Arbeitskreises Stadion von der weiteren Vertiefung ausgeschlossen:

- Standortoption 6 - BAB / Abfahrt Hafen
- Standortoption 7 - Edewechter Landstraße
- Standortoption 8 - Borchersweg
- Standortoption 9 - Marschwegstadion

| NR                     | Standortbewertung Stadionneubau Oldenburg |                                                            |                   |        |        |       |   |             |  |  |
|------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------------------------------|-------------------|--------|--------|-------|---|-------------|--|--|
|                        | Musterbogen                               |                                                            |                   |        |        |       |   |             |  |  |
| Ergebnis               | Kriterienkomplex                          | Einzelkriterien                                            | Eignungsbewertung |        |        |       |   | Anmerkungen |  |  |
| Ranking                |                                           |                                                            | gut               | mittel | gering | keine | — |             |  |  |
| Absolute Restriktionen | Flächencharakteristik                     | Flächengröße                                               |                   |        |        |       |   |             |  |  |
|                        |                                           | Flächenzuschnitt                                           |                   |        |        |       |   |             |  |  |
|                        |                                           | allg. Flächenverfügbarkeit / Eigentumsverhältnisse         |                   |        |        |       |   |             |  |  |
|                        |                                           | zeitliche Flächenverfügbarkeit                             |                   |        |        |       |   |             |  |  |
|                        | Verkehrerschließung                       | Anbindung an das übergeordnete Straßennetz                 |                   |        |        |       |   |             |  |  |
|                        | Nachbarschaft                             | Beeinträchtigungen sensibler Nutzungen                     |                   |        |        |       |   |             |  |  |
|                        | Rechtsverbindliche Restriktionen          | Schutzstatus (z.B. Naturschutz, Denkmalschutz)             |                   |        |        |       |   |             |  |  |
|                        |                                           | Schutzstreifen entlang Verkehrs- oder Infrastrukturtrassen |                   |        |        |       |   |             |  |  |

Abbildung 3 - Bemessungsmatrix

Standortoptionen „(6) BAB / Abfahrt Hafen“ und „(7) Edewechter Landstraße“ wurden aufgrund von möglichen Konflikten mit sensiblen Nutzungen in der Nachbarschaft (direkt angrenzende Wohnnutzung) ausgeschieden. Dies gilt ebenso für den bestehenden Stadionstandort „(9) Marschwegstadion“.

Die Standortoption „(8) Borchersweg“ liegt nicht vollständig auf Oldenburger Gemarkung, sondern teilweise auf der Gemarkung der Gemeinde Hatten, wodurch die allgemeine und zeitliche Flächenverfügbarkeit stark eingeschränkt wird. Dies und die

mögliche Beeinträchtigung sensibler Nutzungen in der unmittelbaren Nachbarschaft (Wohnnutzung) waren als Ausschlusskriterium für diese Standortoption zu sehen.

## 4 Vertiefungsphase

Die Standortoptionen „(1) Krugweg“, „(2) Fliegerhorst“, „(3) Wechloy“, „(4) Maastrichter Straße“ sowie „(5) Holler Landstraße“ wurden in der Vertiefungsphase skizzenhaft ausgearbeitet.

Es handelt sich im Sinne eines ersten Planungsansatzes um die Anpassung des vorgenannten Bemessungsstadions an die räumlichen und infrastrukturellen Gegebenheiten des Standortes. Für die skizzenhafte Darstellung wird hinsichtlich der Dimensionierung des Stadions sowie der umgebenden Stellplatzanlagen etc. von einer Kapazität von 10.000 Zuschauern inkl. 1.000 Hospitality-Gästen ausgegangen.

Die hieraus abgeleiteten Nutzungsverteilungen und Strukturansätze dienen somit lediglich der vereinfachten Illustration und sind im Laufe der nachfolgenden Planungsschritte im Sinne einer Optimierung zu überarbeiten.

### 4.1 Grundannahmen Modal-Split und Fahrzeugbelegung / -aufkommen

#### Modal Split

Die Modal Split Ansätze basieren auf folgenden Ansätzen bzw. Annahmen:

- Fans aus Oldenburg, Hospitality-Besucher und auswärtige Fans haben ein unterschiedliches Anreiseverhalten.
- Grundlage für das Verkehrsverhalten der Oldenburger Fans ist die Haushaltsbefragung 2009 zum Verkehrsverhalten der Stadt Oldenburg, die Aufschluss über den Modal Split gemäß Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge gibt.

- Oldenburg ist aufgrund seiner Fahrrad fördernden Verkehrspolitik und der gut ausgebauten Fahrradinfrastruktur besonders fahrradfreundlich. Daher wurde auch bei der Beurteilung der Stadionstandorte ein wegelängenabhängiger Modal Split gewählt. Je geringer die Distanz des jeweils zu untersuchenden Stadionstandortes zur Oldenburger Innenstadt ist, desto größer sind die Fußgänger- und insbesondere Radfahrer-Anteile.
- Es ist nicht zu erwarten, dass das vorhandene Linien- bzw. Taktangebot des ÖPNV nennenswerte Fananteile transportieren kann. Es sollten daher an allen untersuchten Standorten außer dem Standort „(4) Maastrichter Straße“ Shuttle-Busse aus der Innenstadt bzw. vom Bahnhof zum Stadionstandort eingesetzt werden. Unter dieser Voraussetzung und mit Angebot eines Kombi-Tickets ist zu erwarten, dass der ÖPNV-Anteil standortunabhängig auf ca. 20% erhöht werden kann.
- Auswärtige Fans, deren Anteil mit 20% angesetzt wurde, haben ein standortunabhängiges Anreiseverhalten.
- Der ganz überwiegende Anteil auswärtiger Fans reist mit dem Pkw an und ein geringer Anteil (10%) mit dem ÖPNV. Für einen weiteren sehr geringen Anteil der gegnerischen Fans wird eine Anreise mit Fanbussen angesetzt. Es wird nicht angenommen, dass auswärtige Fans die vorhandenen P+R-Plätze nahe der Autobahnabfahrten nutzen.
- Hospitality-Gäste (1.000 Personen) reisen zu 100% mit dem Pkw an.

Die nachfolgend für jedes Stadion genannten Modal Split-Werte sind das Gesamtergebnis aus den unterschiedlichen Anreiseverhalten der Fans aus Oldenburg, der Hospitality-Gäste und der auswärtigen Fans gewichtet mit ihren Anteilen am Gesamtbesucheraufkommen.

Die Werte dienen als grobe planerische Zielgrößen in der weiteren Bearbeitung der pauschalen und unverbindlichen Abschätzung von Flächenbedarfen (bspw. für Stellplatzflächen) sowie einer groben Einschätzung der Belastung der Verkehrssysteme.

Die Modal Split-Anteile unterscheiden sich von Standort zu Standort, um die Abstufungen in den Erschließungsqualitäten (fußläufig/ Radfahrbeziehung und MIV-Erschließung) zu verdeutlichen. Die daraus resultierenden Werte suggerieren eine Genauigkeit, die zum heutigen Planungsstand noch nicht erreicht werden kann. Insofern ist im Bedarfsfall die exakte Erschließungssituation, die Anbindung des Stadions an das Verkehrsnetz und insbesondere die Leistungsfähigkeit der tangierten Knotenpunkte im Rahmen weiterer Vertiefungen unabhängig dieser Studie für jeden Standort gesondert zu untersuchen.

#### Fahrzeugbelegung / -aufkommen

Zur Ermittlung des Fahrzeugaufkommens wird davon ausgegangen, dass die Fahrzeugbelegung im MIV in Abhängigkeit vom Ticket (Standardkarte oder Hospitality-Karte) variiert. Daher wurde auf der Grundlage von Erfahrungswerten vergangener Stadionprojekte für Standard-Zuschauer ein rechnerischer Personendurchschnitt von 2,8 Personen und für Hospitality-Gäste ein Ansatz von 2,0 Personen je Fahrzeug angenommen.

4.2 Standortoptionen in der Vertiefung

4.2.1 Krugweg

Der Standort „(1) Krugweg“ liegt am nördlichen Stadtrand Oldenburgs östlich der A 293 und nordwestlich des Gewerbegebiets Patentbusch, etwa 7,0 km vom Stadtzentrum entfernt. Ca. 1 km nördlich liegt das Autobahnkreuz „Oldenburg Nord“, an dem sich die BAB 293 und die BAB 29 kreuzen. Die BAB 29 verläuft ca. 600 m östlich des Standorts. Westlich des Standorts grenzt auf der anderen Seite der BAB 293 ein Wohngebiet an, direkt nördlich, östlich und südlich des Standorts landwirtschaftlich genutzte Flächen mit Hofanlagen (inkl. Wohnnutzung).

Die Fläche befindet sich im Eigentum der Stadt Oldenburg und wird derzeit landwirtschaftlich genutzt. Sie wird be- und umgrenzt von Wallhecken (geschützte Landschaftsbestandteile im Sinne von § 29 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG). Quer über die Fläche verläuft eine oberirdische Hochspannungsleitung (110 kV).

Verkehrliche Rahmenbedingungen

Die Standortoption liegt in ca. 2,0 km Entfernung zum BAB Anschluss Oldenburg-Etzhorn auf die A 293, mit Anschluss über die Wilhelmshavener Heerstraße (K 131).

Die Laufentfernung zur nächstgelegenen Bus-Haltestelle Waldfriedhof ist mit etwa 1,6 km zu weit und auch die Fahrzeiten der Busse sind mit knapp einer halben Stunde bis an den Hauptbahnhof wenig attraktiv. Auch kann das bestehende ÖPNV-Linienangebot keine Besucher in nennenswerter Menge abwickeln. Unter der Voraussetzung eines gut funktionierenden Shuttlebus-Verkehrs und der Einführung eines Kombitickets kann dennoch von einem ÖPNV-Anteil von 20% ausgegangen werden.

Die Stadtmitte Oldenburgs liegt nicht in Laufentfernung zu diesem Standort. Laut Radwegenetz der



Abbildung 5 - Standort (1) Krugweg

Stadt Oldenburg verläuft Richtung Innenstadt eine Hauptroute (Wilhelmshavener Heerstraße, Nadorster Straße). In Fahrtrichtung Süden (Zentrum) ist ein Radweg größtenteils, in Fahrtrichtung Norden nur abschnittsweise vorhanden.

Diese Voraussetzungen sowie die erläuterten Grundannahmen führen zur überschlägigen Abschätzung des folgenden Modal Splits:

|                    | Modal Split | Anzahl Personen | Anzahl Fahrzeuge |
|--------------------|-------------|-----------------|------------------|
| zu Fuß             | 0%          | 0               |                  |
| Rad                | 16%         | 1.600           | 1.600            |
| ÖPNV inkl. Shuttle | 20%         | 2.000           |                  |
| Pkw                | 63%         | 6.300           | 2.393            |
| Reisebus           | 1%          | 100             | 2                |

Vor diesem Hintergrund sind für die Standortoption „(1) Krugweg“ insgesamt 2.400 Pkw-Stellplätze und 1.600 Radabstellplätze vorzuhalten. Desweiteren sind Flächen für den Shuttlebus-Verkehr und Gästeaufstellflächen (u.a. für Fanbusse) vorzusehen.

## Planungsansatz

Der Stadionskörper wird zentral in weitestgehend optimaler Nord-Süd-Ausrichtung auf dem Areal angeordnet und ist gut von der A 293 und ggf. von der A 29 aus einsehbar. In der Grundvariante weist das Stadion eine Kapazität von 10.000 Zuschauerplätzen auf. Eine langfristige Erhöhung auf 15.000 Zuschauer erscheint aufgrund des begrenzt zur Verfügung stehenden Flächenpotentials für Stellplätze am Standort nicht möglich und kann bei Bedarf allenfalls durch die Inanspruchnahme bzw. Anpassung der übergeordneten städtischen Verkehrsinfrastruktur (Stellplatzpotentiale im Stadtgebiet, Bus-Shuttle-Verkehre, o.ä.) erreicht werden.

Die Haupttribüne (Funktionsbereich, Medien, Hospitality) liegt im westlichen Bereich des Stadions mit direkter Zuordnung von Hospitality-Stellplätzen und vorgelagertem TV-Compound.

Die Hauptanbindung des Standortes für den MIV erfolgt über Oldenburger Landstraße (K 131). Die interne Erschließung des Areals erfolgt über ein Ringsystem, welches an das übergeordnete Straßennetz anschließt. An das Ringsystem sind neben dem Stadion (Stadionzufahrt, Betrieb, etc.) auch die Stellplätze bzw. Haltepunkte für PKW, Busse und Fahrräder angeschlossen.

Die das Stadion umschließenden Stellplätze werden durch Stichwege bzw. Schleifen erschlossen. Insgesamt stehen direkt am Stadion ca. 1.000 PKW-Stellplätze inklusive 500 VIP-Stellplätzen zur Verfügung, wodurch sich ein Defizit von 1.400 Stellplätzen zur ermittelten benötigten Stellplatzanzahl ergibt. Nordöstlich des Stadionskörpers werden ca. 10 Busstellplätze in unmittelbarer Nähe der Stehtribünen für Gastzuschauer verortet. Ein Haltepunkt für Bus-Shuttle befindet sich südlich des Stadions. Insgesamt 1.600 Radabstellplätze werden auf 3 Standorte nördlich, östlich und südlich des Stadionskörpers verteilt.

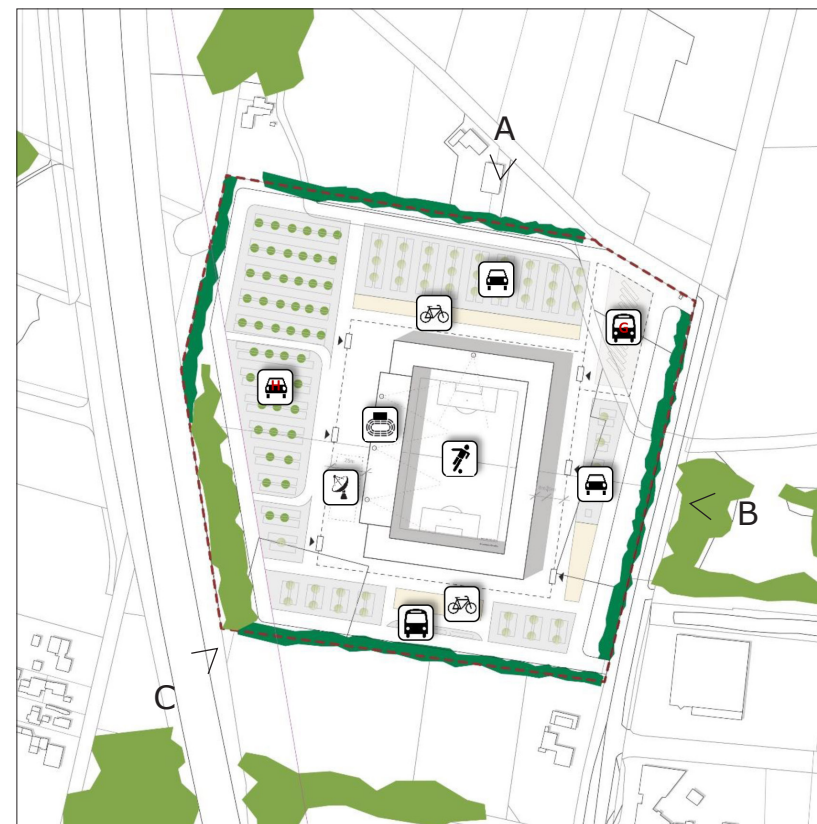
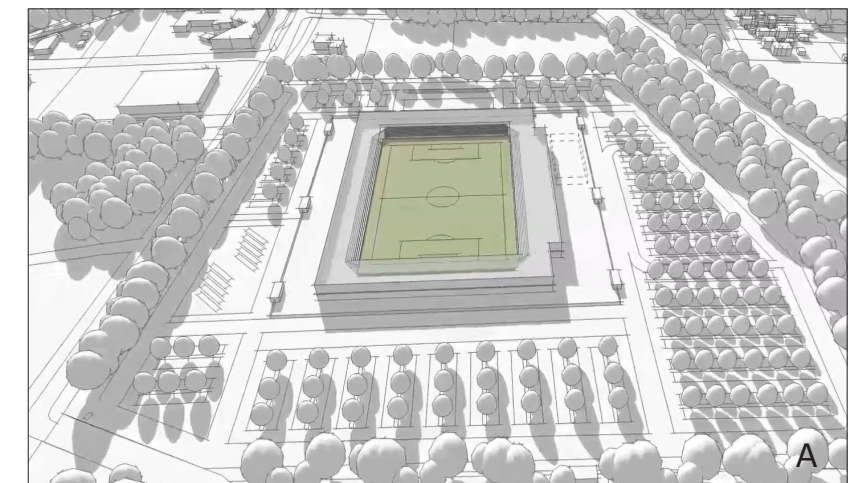


Abbildung 6 - Schemaskizze (1) Krugweg

-  Stadion
-  Haupttribüne
-  Hospitality-Stellplätze
-  Aufstellfläche Gäste
-  TV-Compound
-  Pkw-Stellplätze
-  Radabstellanlagen
-  Haltepunkt Bus-Shuttle



4.2.2 Fliegerhorst

Auf der Konversionsfläche des ehemaligen Militärflughafens Fliegerhorst am nordöstlichen Stadtrand Oldenburgs liegt der Standort „(2) Fliegerhorst“, in etwa 6,3 km Entfernung vom Stadtzentrum. Nördlich befindet sich auf der ehemaligen Start- und Landebahn eine Photovoltaikfreiflächenanlage. Südlich werden bestehende Gebäude gewerblich genutzt; diese Nutzung soll aufrechterhalten bleiben. Südöstlich sind – bislang informell – Flächen für Wohn- und Mischnutzung geplant. Für die übrigen Areale der Konversionsfläche steht bislang keine Nachnutzung fest.

Die Fläche befindet sich im Eigentum der Stadt Oldenburg und wird derzeit nicht genutzt. Sie liegt innerhalb des Wasserschutzgebiets Alexanderfeld W IIIA.

Verkehrliche Rahmenbedingungen

In ca. 3,7 km Entfernung liegt der BAB Anschluss Oldenburg Bürgerfelde auf die A 293. Der Anschluss des Standortes erfolgt über die Alexanderstraße (L 824).

Die Entfernung zur nächstgelegenen Bus-Haltestelle Fliegerhorst ist mit etwa in 1.000 m relativ unattraktiv, die Fahrzeit in die Innenstadt beträgt ca. 15 Minuten. Unter der Voraussetzung eines gut funktionierenden Shuttlebus-Verkehrs und der Einführung eines Kombitickets kann jedoch von einem ÖPNV-Anteil von 20% ausgegangen werden.

Der Standort befindet sich nicht in Laufentfernung zur Stadtmitte Oldenburgs. Laut Radwegenetz der Stadt Oldenburg ist zwischen dem Standort und der Innenstadt eine Hauptroute (Alexanderstraße) für Radfahrer mit beidseitigem Radweg vorhanden.

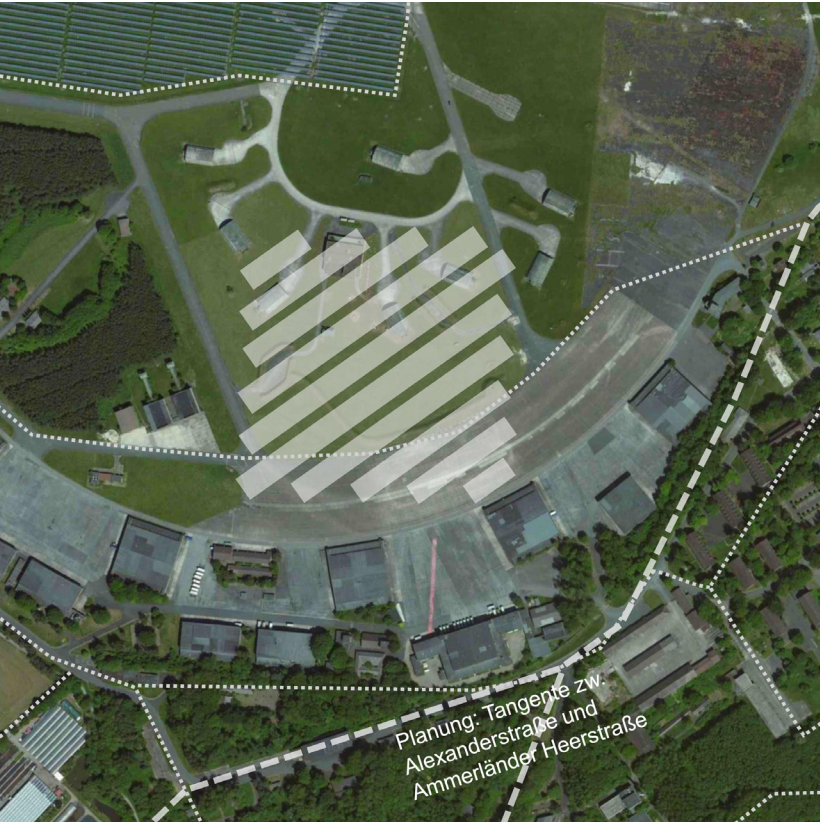


Abbildung 7 - Standort (2) Fliegerhorst

Aufgrund dieser Voraussetzungen wird folgender Modal Split überschlägig abgeschätzt:

|                    | Modal Split | Anzahl Personen | Anzahl Fahrzeuge |
|--------------------|-------------|-----------------|------------------|
| zu Fuß             | 0%          | 0               |                  |
| Rad                | 16%         | 1.600           | 1.600            |
| ÖPNV inkl. Shuttle | 20%         | 2.000           |                  |
| Pkw                | 63%         | 6.300           | 2.393            |
| Reisebus           | 1%          | 100             | 2                |

Auf der Standortoption „(2) Fliegerhorst“ sind demnach insgesamt 2.400 Pkw-Stellplätze und 1.600 Radabstellplätze vorzuhalten. Des Weiteren sind Flächen für den Shuttlebus-Verkehr und Gästeeinflächen (u.a. für Fanbusse) vorzusehen.

### Planungsansatz

Die Anordnung des Stadionkörpers erfolgt im Norden des Standorts in weitestgehend optimaler Nord-Süd-Ausrichtung. In der Grundvariante weist das Stadion eine Kapazität von 10.000 Zuschauerplätzen auf, die bei Bedarf auf 15.000 Zuschauer erhöht werden kann. Im westlichen Bereich des Stadions liegt die Haupttribüne (Funktionsbereich, Medien, Hospitality) mit direkter Zuordnung von Hospitality-Stellplätzen und vorgelagertem TV-Compound.

Die geplante Tangente zwischen Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße stellt die Hauptanbindung des Standortes für den MIV dar. Die interne Erschließung des Areals nutzt das bestehende Erschließungssystem des Militärflughafens und verläuft östlich, südlich und westlich des Stadionkörpers. Dieses Erschließungssystem schließt mit der geplanten Tangente an das übergeordnete Straßennetz an. An das bestehende Erschließungssystem sind neben dem Stadion (Stadionzufahrt, Betrieb, etc.) auch die Stellplätze bzw. Haltepunkte für PKW, Busse und Fahrräder angeschlossen.

Östlich, südlich und westlich des Stadions werden die Stellplätze vorgesehen, die durch Stichwege bzw. Schleifen erschlossen werden. Bei der Anordnung der Stellplatzflächen wurden bestehende Shelter und Gewerbehallen aus der ehemals militärischen Nutzung berücksichtigt. Insgesamt können direkt am Stadion ca. 2.400 PKW-Stellplätze inklusive 500 VIP-Stellplätze nachgewiesen werden.

In unmittelbarer Nähe der Stehtribünen werden nordöstlich des Stadionkörpers ca. 10 Busstellplätze für Gastzuschauer angeordnet. Der Haltepunkt für Bus-Shuttle ist südöstlich des Stadions vorgesehen. Die erforderlichen 1.600 Radabstellplätze werden auf 4 Standorte verteilt und liegen östlich, südöstlich, südwestlich und westlich des Stadionkörpers.

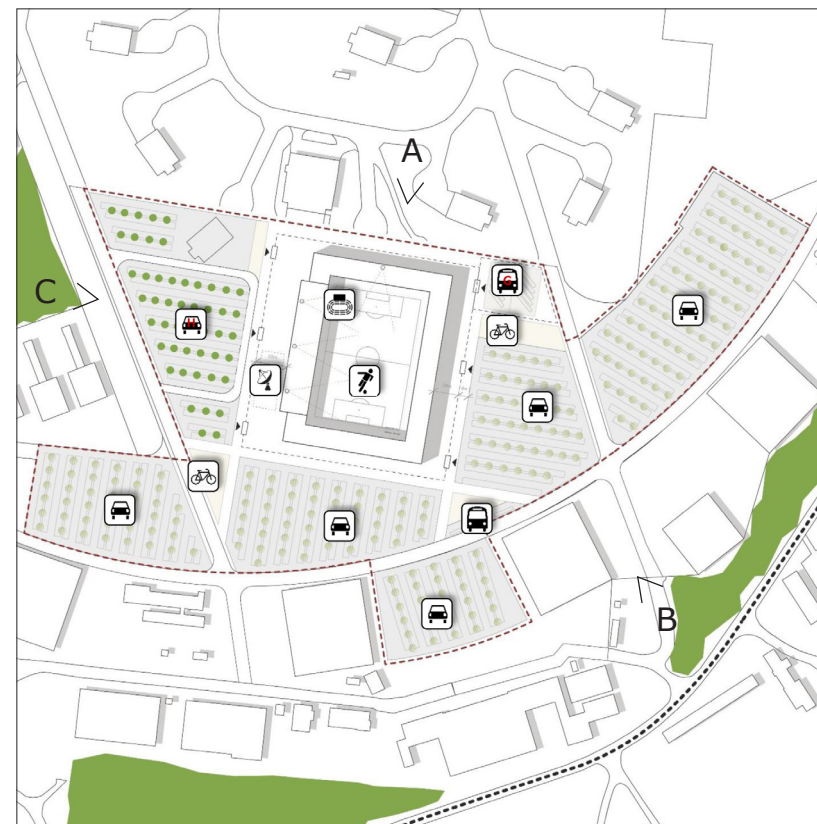
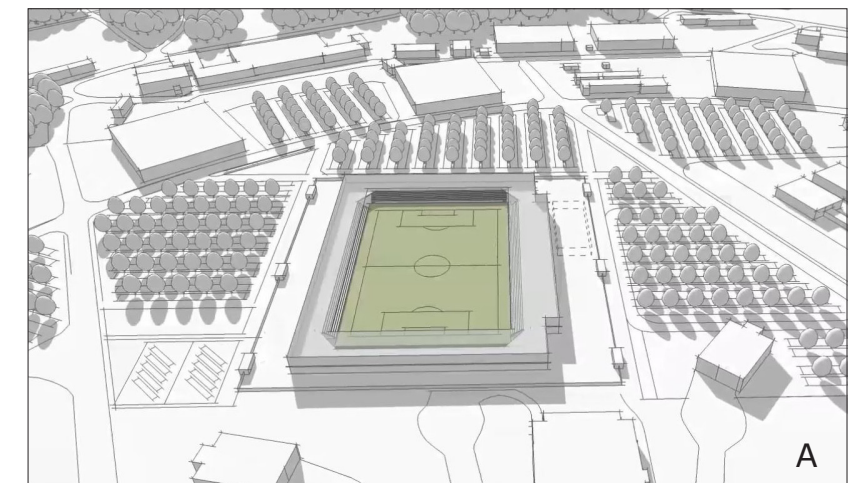


Abbildung 8 - Schemaskizze (2) Fliegerhorst

- Stadion
- Haupttribüne
- Hospitality-Stellplätze
- Aufstellfläche Gäste
- TV-Compound
- Pkw-Stellplätze
- Radabstellanlagen
- Haltepunkt Bus-Shuttle



4.2.3 Wechloy

Der Standort „(3) Wechloy“ liegt am östlichen Stadtrand Oldenburgs und ist etwa 4,6 km vom Stadtzentrum entfernt. Ca. 1 km südlich verläuft die BAB 28. Nördlich und östlich des Areals grenzen landwirtschaftlich genutzte Flächen an, südlich Waldflächen. Nordwestlich befinden sich Gewerbeflächen. Wohnnutzung liegt in weiterer Entfernung (450 m bzw. 550 m) östlich und westlich des Standortes.

Die Stadt Oldenburg ist Eigentümerin der Fläche. Diese wird derzeit landwirtschaftlich genutzt und es befindet sich ein „besonders geschütztes Biotop“ auf der Fläche. Quer durch die Fläche verläuft eine unterirdische Erdgas-Hochdruckleitung.

Verkehrliche Rahmenbedingungen

Die Standortoption liegt in ca. 0,5 km Entfernung zum BAB Anschluss Oldenburg Wechloy auf die A 28. Die Anbindung des Standortes erfolgt über die geplante Tangente zwischen Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße (K 348), deren Realisierung somit Grundvoraussetzung für die Erschließung des Standortes ist. Da in unmittelbarer Nachbarschaft ein Gewerbegebiet mit zahlreichen großflächigen Einzelhandelsbetrieben liegt, wäre im Zuge der weiteren Überlegungen zu prüfen, ob die umliegenden Knotenpunkte (insbesondere Ammerländer Heerstraße / Posthalterweg) für eine samstägliche Überlagerung von Einkaufsverkehr und Stadionverkehr leistungsfähig genug wären.

Die nächstgelegene Bus-Haltestelle Am Tegelbusch ist in etwa 400 m erreichbar. Das bestehende ÖPNV-Angebot (Halbstundentakt) kann jedoch keine Besucher in nennenswerter Menge abwickeln. Daher sind ein gut funktionierender Shuttlebus-Verkehr und die Einführung eines Kombitickets Voraussetzung dafür, dass der angesetzte ÖPNV-Anteil von 20% realistisch ist.

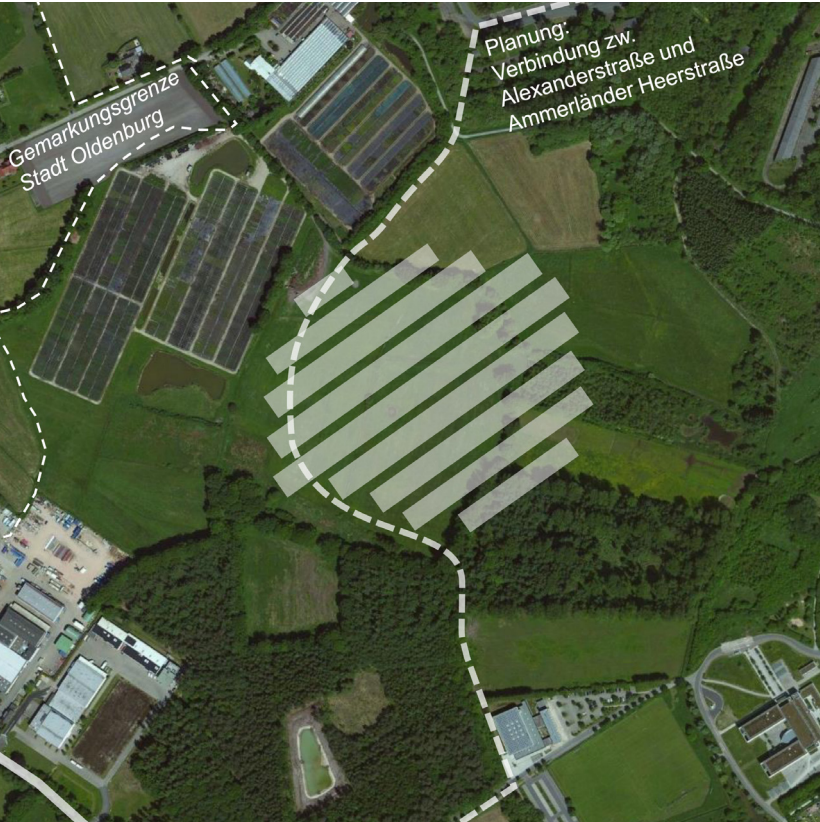


Abbildung 9 - Standort (3) Wechloy

Fußläufig ist die Stadtmitte Oldenburgs nur in weiterer Entfernung (4,3 km) erreichbar. Laut Radwegenetz der Stadt Oldenburg verläuft Richtung Innenstadt eine Hauptroute entlang der Ammerländer Heerstraße, ein Radweg ist beidseitig vorhanden.

Diese Voraussetzungen führen zur überschlägigen Abschätzung des folgenden Modal Splits:

|                    | Modal Split | Anzahl Personen | Anzahl Fahrzeuge |
|--------------------|-------------|-----------------|------------------|
| zu Fuß             | 1%          | 100             |                  |
| Rad                | 22%         | 2.220           | 2.200            |
| ÖPNV inkl. Shuttle | 20%         | 2.000           |                  |
| Pkw                | 56%         | 5.600           | 2.143            |
| Reisebus           | 1%          | 100             | 2                |

Auf der Standortoption „(3) Wechloy“ sind demnach insgesamt 2.150 Pkw-Stellplätze und 2.200 Radabstellplätze vorzuhalten. Des weiteren sind Flächen für den Shuttlebus-Verkehr und Gästearbeitsflächen (u.a. für Fanbusse) vorzusehen.

### Planungsansatz

Bei der Anordnung des Stadions wird das besonders geschützte Biotop berücksichtigt, welches nicht überbaut wird. Östlich des Biotops wird der Stadionkörper in weitestgehend optimaler Nord-Süd-Ausrichtung verortet. In der Grundvariante weist das Stadion eine Kapazität von 10.000 Zuschauerplätzen auf. In Analogie zum Standort Krugweg kann eine langfristige Erhöhung auf 15.000 Zuschauer bei Bedarf allenfalls durch die Inanspruchnahme bzw. Anpassung der übergeordneten städtischen Verkehrsinfrastruktur (Stellplatzpotentiale im Stadtgebiet, Bus-Shuttle-Verkehre, o.ä.) erreicht werden. Die Haupttribüne (Funktionsbereich, Medien, Hospitality) liegt im westlichen Bereich des Stadions mit direkter Zuordnung von Hospitality-Stellplätzen und vorgelagertem TV-Compound.

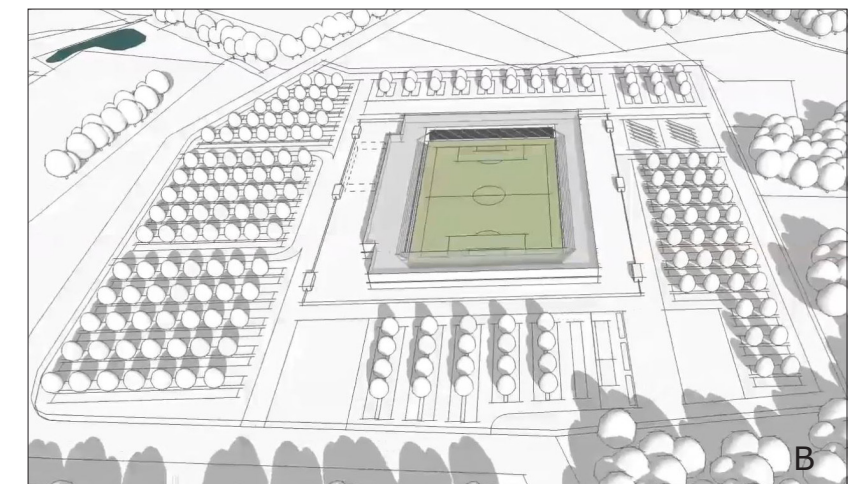
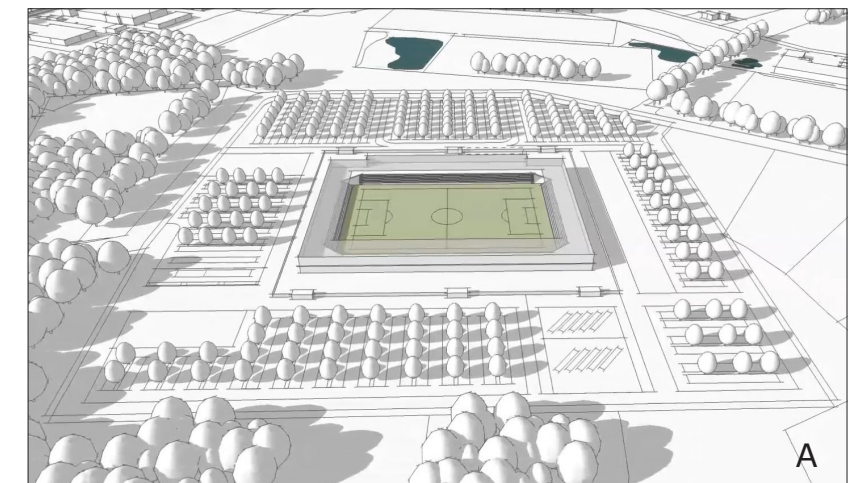
Der Standort wird wie der Standort „(2) Fliegerhorst“ über die geplante Tangente zwischen Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße angebunden. Ein Ringsystem bildet die interne Erschließung des Areals und ist an das übergeordnete Straßennetz angeschlossen. An diesem liegen neben dem Stadion (Stadionzufahrt, Betrieb, etc.) auch die Stellplätze bzw. Haltepunkte für PKW, Busse und Fahrräder.

Das Stadion ist von Stellplätzen umgeben, die durch Stichwege bzw. Schleifen erschlossen werden. Insgesamt können direkt am Stadion ca. 1.950 PKW-Stellplätze inklusive 500 VIP-Stellplätzen angeordnet werden, womit ein Defizit von 200 Stellplätzen zur ermittelten benötigten Stellplatzanzahl entsteht. Nordöstlich des Stadions werden in unmittelbarer Nähe der Stehtribünen für Gastzuschauer für diese ca. 10 Busstellplätze vorgesehen. Ein Haltepunkt für Bus-Shuttle befindet sich südöstlich des Stadionkörpers. Nördlich und südlich des Stadions werden insgesamt 2.200 Radabstellplätze angeordnet, die auf 3 Standorte verteilt sind.



Abbildung 10 - Schemaskizze (2) Wechloy

-  Stadion
-  Haupttribüne
-  Hospitality-Stellplätze
-  Aufstellfläche Gäste
-  TV-Compound
-  Pkw-Stellplätze
-  Radabstellanlagen
-  Haltepunkt Bus-Shuttle



4.2.4 Maastrichter Straße

Der Standort „(4) Maastrichter Straße“ liegt in der Stadtmitte von Oldenburg, etwa 1,2 km vom Stadtzentrum entfernt und in Nachbarschaft zum Hauptbahnhof bzw. zum ZOB, welche beide westlich des Standortes liegen. Nördlich grenzen die Weser-Ems-Halle / EWE-Arena mit ihren Stellplatzflächen an, östlich die Schule BBS III sowie das VfB-Jugendleistungszentrum und städtische Sportplätze. Südlich verlaufen die Maastrichter Straße und Bahnanlagen. Die Landessparkasse zu Oldenburg liegt westlich des Standorts. In ca. 380 m Entfernung nördlich befindet sich Wohnnutzung.

Eigentümer der Fläche sind die Stadt Oldenburg und teilweise die Weser-Ems-Hallen. Die Fläche wird derzeit als Grünfläche genutzt. Quer durch die Fläche verläuft eine unterirdische Hochspannungsleitung, die nach Osten ab der BBS III oberirdisch verläuft. Im Süden des Standortes befindet sich eine Altlastenverdachtsfläche (Altlablagerung).

Verkehrliche Rahmenbedingungen

Der BAB Anschluss Oldenburg Ohmstede auf die A 29 liegt in ca. 4,3 km Entfernung zum Standort. Der Autobahnanschluss ist über die Donnerschweer Straße (L 865) erreichbar.

Der Standort liegt zentral in der Innenstadt, so dass Bushaltestellen, ZOB und Bahnhof in unmittelbarer Laufentfernung liegen. Ein Shuttlebus-Verkehr ist an diesem Standort daher nicht erforderlich.

Auch für Radfahrer und Fußgänger ist dieser Standort besonders günstig, da er zentral liegt und Radwege in alle Richtungen vorhanden sind.



Abbildung 11 - Standort (4) Maastrichter Straße

Unter diesen Gesichtspunkten wird folgender Modal Split abgeschätzt:

|          | 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                |

Auf der Standortoption „(4) Maastrichter Straße“ wären gemäß obigem Modal Split insgesamt 1.750 Pkw-Stellplätze und 2.500 Radabstellplätze vorzuhalten. Bei abgestimmter Terminplanung böten sich an diesem Standort jedoch auch Möglichkeiten, Parkplätze der Weser-Ems-Hallen mitzunutzen. Durch die sehr gute ÖPNV-Anbindung ist an diesem Standort auch die Nutzung von P+R-Plätzen grundsätzlich möglich.

## Planungsansatz

Im Norden des Areals erfolgt die Anordnung des Stadionskörpers in weitestgehend optimaler Nord-Süd-Ausrichtung. In der Grundvariante weist das Stadion eine Kapazität von 10.000 Zuschauerplätzen auf. Soweit die Kapazität langfristig auf 15.000 Zuschauer aufgestockt werden soll, wird eine Anpassung der Verkehrsinfrastruktur (Stellplatzpotentiale im Stadtgebiet, Bus-Shuttle-Verkehre, o.ä.) im weiteren Stadtraum notwendig.

Im westlichen Bereich des Stadions liegt die Haupttribüne (Funktionsbereich, Medien, Hospitality), der die Hospitality-Stellplätze und vorgelagertem TV-Compound zugeordnet werden.

Die Hauptanbindung des Standortes für den MIV erfolgt über die Maastrichter Straße. Die interne Erschließung des Areals stellt ein Ringsystem dar. Dieses Ringsystem erschließt neben dem Stadion (Stadionzufahrt, Betrieb, etc.) auch die Stellplätze bzw. Haltepunkte für PKW, Busse und Fahrräder.

Die östlich, südlich und westlich des Stadions liegenden Stellplätze werden über Stichwege und Schleifen erschlossen. Insgesamt können direkt am Stadion ca. 650 PKW-Stellplätze nachgewiesen werden. Dies bedeutet ein Defizit von 1.100 Stellplätzen. Nord-östlich des Stadions werden ca. 10 Busstellplätze in unmittelbarer Nähe der Stehtribünen für Gastzuschauer angeordnet. Ein Haltepunkt für Bus-Shuttle befindet sich südöstlich des Stadions. Insgesamt 2.500 Radabstellplätze können auf 3 Standorte östlich, südlich und westlich des Stadions verortet werden.

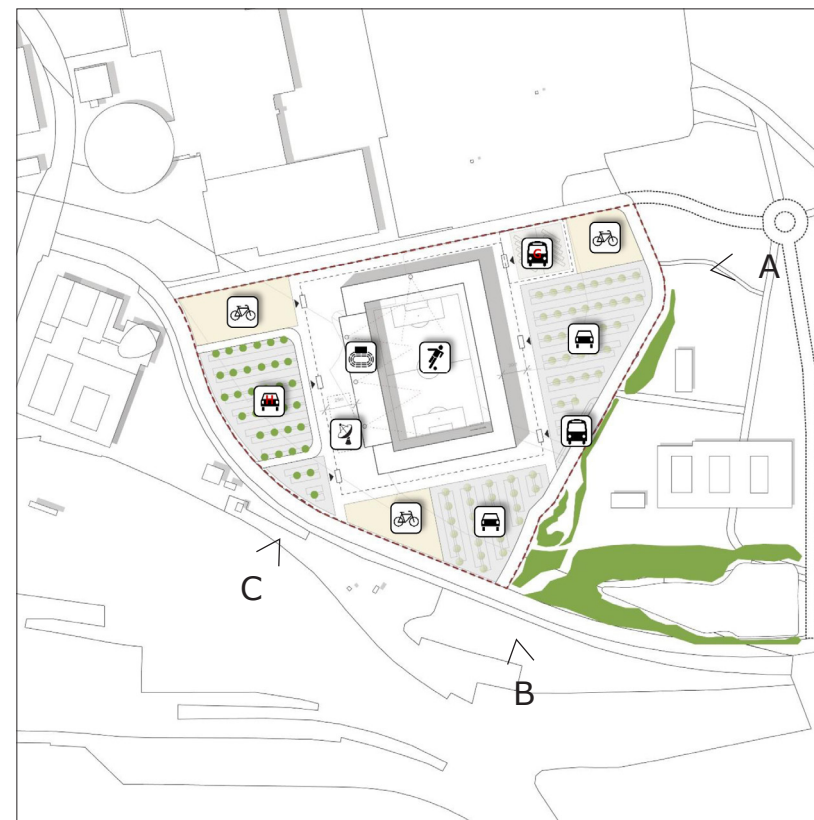


Abbildung 12 - Schemaskizze (4) Maastrichter Straße

-  Stadion
-  Haupttribüne
-  Hospitality-Stellplätze
-  Aufstellfläche Gäste
-  TV-Compound
-  Pkw-Stellplätze
-  Radabstellanlagen
-  Haltepunkt Bus-Shuttle



4.2.5 Holler Landstraße

Im Osten Oldenburgs, etwa 3,2 km vom Stadtzentrum entfernt, befindet sich der Standort „(5) Holler Landstraße“. Nördlich grenzt der Einzelhandelsstandort Homepark Oldenburg mit IKEA an, westlich Gewerbeflächen sowie ein Umspannwerk an den Standort an. Im Osten schließen landwirtschaftliche Flächen, teilweise mit Hofanlagen (inkl. Wohnnutzung) an. Südlich befinden sich der Hemmelsbäker Kanal, der Drielaker See (ein Naherholungsgebiet) sowie eine Fläche mit einem „besonders geschützten Biotop“. In ca. 400 m Entfernung liegt südwestlich weitere Wohnnutzung.

Die Fläche befindet sich in Privateigentum und wird derzeit landwirtschaftlich genutzt. Im Norden verläuft eine unterirdische Erdgas-Hochdruckleitung durch die Fläche.

Verkehrliche Rahmenbedingungen

Die Standortoption „(5) Holler Landstraße“ liegt unmittelbar am BAB Anschluss Oldenburg-Hafen (A 29) und ist daher sehr gut an das überörtliche Netz angeschlossen. Die Erschließung erfolgt über die Holler Landstraße (L 866), sensible Nutzungen sind hier nicht vorhanden. Allerdings wird die Fahrbeziehung in Richtung Innenstadt zweimal durch plangleiche Bahnquerungen beeinträchtigt.

Da samstags mit erheblichem Verkehr des gegenüber liegende IKEA Einrichtungshauses zu rechnen ist, muss geprüft werden, ob der Knotenpunkt, der sowohl IKEA als auch das Stadion erschließt, leistungsfähig genug für gleichzeitigen An- und Abreiseverkehr beider Nutzungen ist.

Die nächstgelegene Bus-Haltestelle Werrastraße liegt in etwa 50 m Laufentfernung. Das vorhandene ÖPNV-Angebot (Halbstundentakt) kann jedoch keine Besucher in nennenswerter Menge abwickeln. Un-



Abbildung 13 - Standort (5) Holler Landstraße

ter der Voraussetzung eines gut funktionierenden Shuttlebus-Verkehrs und der Einführung eines Kombitickets kann jedoch von einem ÖPNV-Anteil von 20% ausgegangen werden.

Die Stadtmitte Oldenburgs ist mit 2,6 km Entfernung sehr gut mit dem Fahrrad erreichbar, in Richtung Innenstadt verläuft die Rad-Hauptroute Holler Landstraße, Nordstraße, Amalienstraße, die über einen beidseitigen Radweg verfügt.

Diese Voraussetzungen führen zur überschlägigen Abschätzung des folgenden Modal Splits:

|                    | Modal Split | Anzahl Personen | Anzahl Fahrzeuge |
|--------------------|-------------|-----------------|------------------|
| zu Fuß             | 1%          | 100             |                  |
| Rad                | 22%         | 2.220           | 2.200            |
| ÖPNV inkl. Shuttle | 20%         | 2.000           |                  |
| Pkw                | 56%         | 5.600           | 2.143            |
| Reisebus           | 1%          | 100             | 2                |

Auf der Standortoption „(5) Holler Landstraße“ sind demnach insgesamt 2.150 Pkw-Stellplätze und 2.200 Radabstellplätze vorzuhalten. Des weiteren sind Flächen für den Shuttlebus-Verkehr und Gästeeinsteigflächen (u.a. für Fanbusse) vorzusehen.

### Planungsansatz

Der Stadionskörper wird zentral in optimaler Nord-Süd-Ausrichtung auf dem Areal angeordnet. In der Grundvariante weist das Stadion eine Kapazität von 10.000 Zuschauerplätzen auf, eine Erhöhung auf 15.000 Zuschauer erscheint bei Bedarf und nach Anpassung der Verkehrsinfrastruktur (Stellplatzpotentiale im Stadtgebiet, Bus-Shuttle-Verkehre, o.ä.) mittelfristig möglich, da insbesondere nördlich des Standorts der Straßenraum bestehender Gewerbegebiete als Stellplatzpotential („Parken am Straßenrand“) zur Verfügung steht.

Die Haupttribüne (Funktionsbereich, Medien, Hospitality) liegt im westlichen Bereich des Stadions mit direkter Zuordnung von Hospitality-Stellplätzen und vorgelagertem TV-Compound.

Der Standort ist über die Holler Landstraße an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Über ein Ringsystem erfolgt die interne Erschließung. An dieses sind neben dem Stadion (Stadionzufahrt, Betrieb, etc.) auch die Stellplätze bzw. Haltepunkte für PKW, Busse und Fahrräder angeschlossen.

Die das Stadion umgebenden Stellplätze werden durch Stichwege bzw. Schleifen erschlossen. Insgesamt stehen direkt am Stadion ca. 2.050 PKW-Stellplätze zur Verfügung. Damit liegt ein Defizit von 100 Stellplätzen zur ermittelten benötigten Stellplatzanzahl vor. In unmittelbarer Nähe der Stehtribünen für Gastzuschauer werden nordöstlich des Stadions deren ca. 10 Busstellplätze angeordnet. Ein Haltepunkt für Bus-Shuttle befindet sich südwestlich des Stadions. Insgesamt 2.200 Radabstellplätze werden auf 4 Standorte östlich, südlich und westlich des Stadionskörpers verteilt.

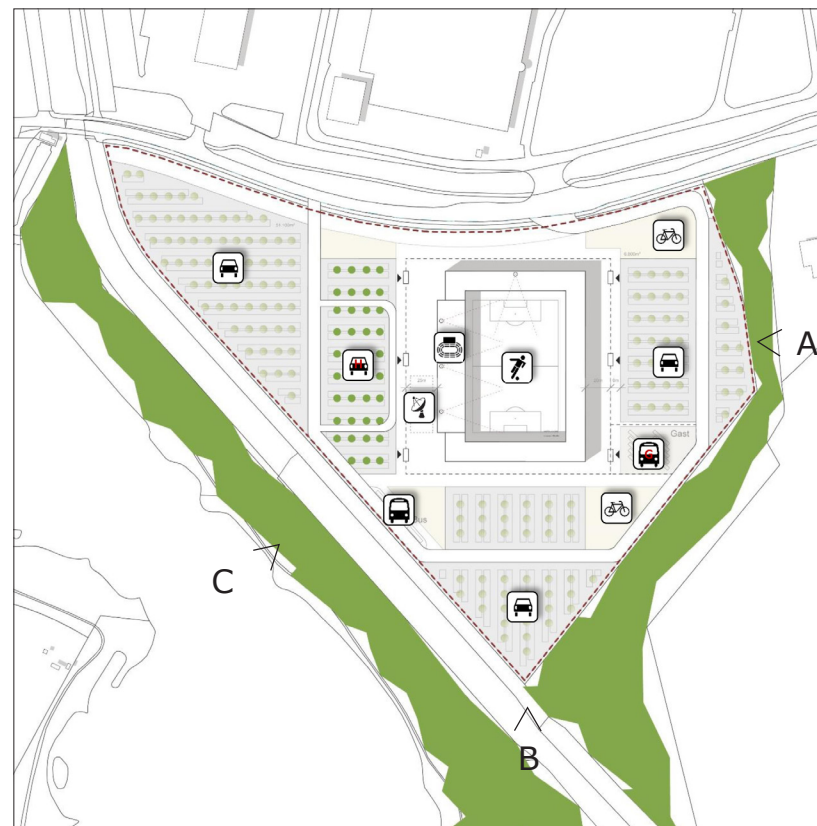
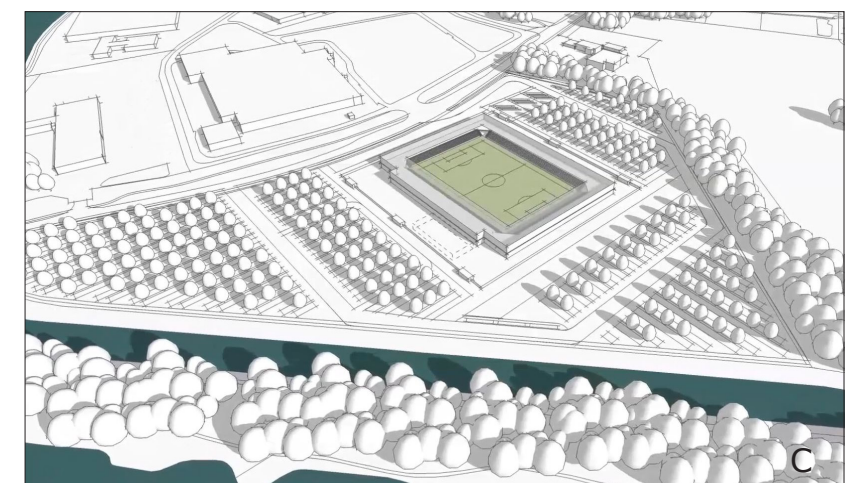
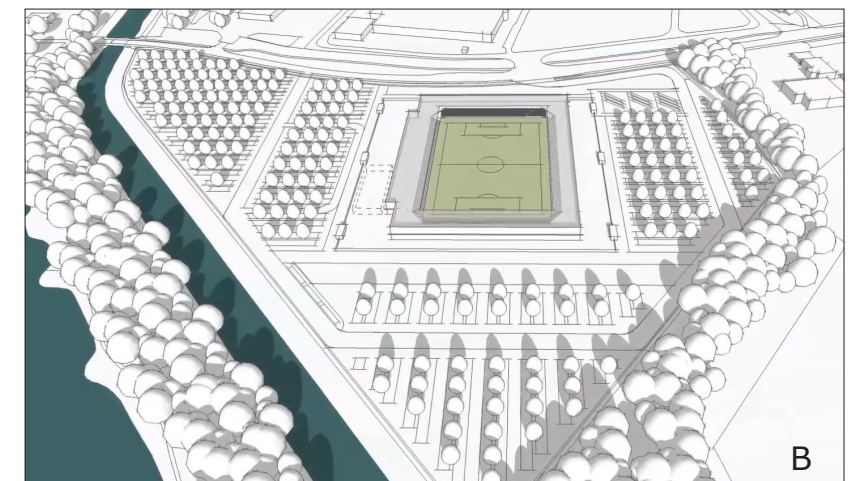
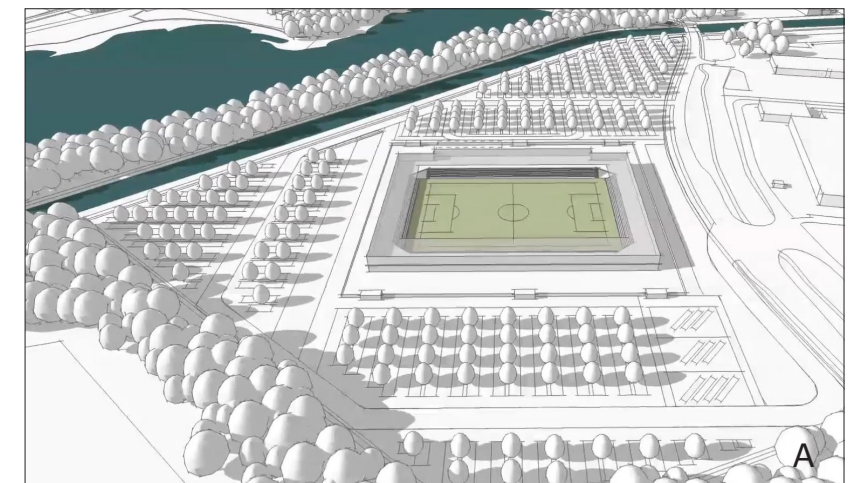


Abbildung 14 - Schemaskizze (5) Holler Landstraße

- Stadion
- Haupttribüne
- Hospitality-Stellplätze
- Aufstellfläche Gäste
- TV-Compound
- Pkw-Stellplätze
- Radabstellanlagen
- Haltepunkt Bus-Shuttle



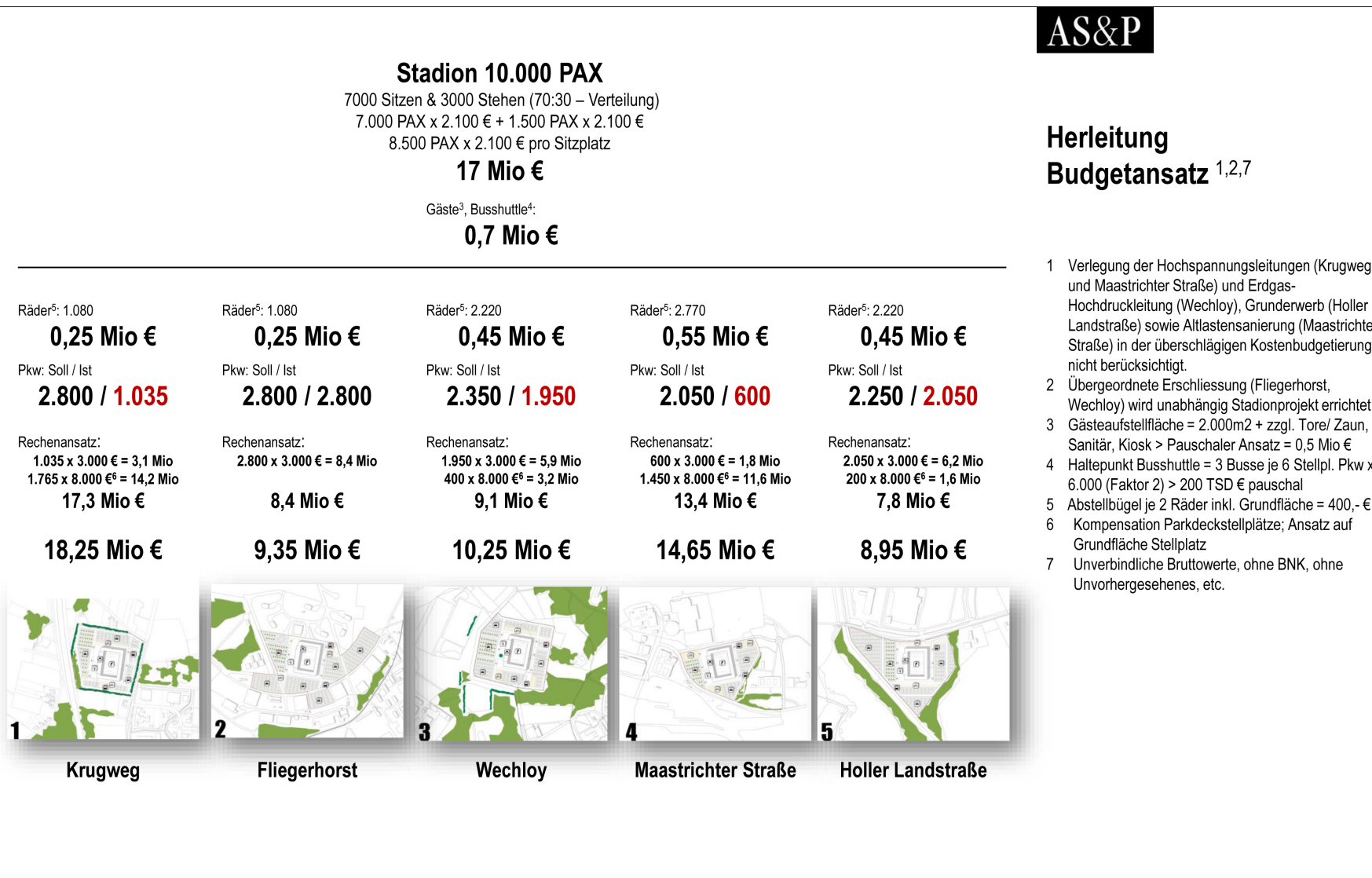
5 Ergebnisphase

5.1 Ermittlung eines überschlägigen Kosten- und Realisierungsbudgets

Um die Standortoptionen auch im Hinblick auf den zur Entwicklung notwendigen Budgetansatz vergleichen zu können, wird der für die Umsetzung notwendige überschlägige Budgetansatz anhand grober Kostenkennwerte unverbindlich hergeleitet. Während der Ansatz für Stadion, Gästeaufstellfläche und Busshuttle-Haltepunkte immer gleich angesetzt wird, variiert der Kostenansatz zur Herstellung der notwendigen Stellplätze in Abhängigkeit zum Modal-Split-Ansatz.

Soweit der Standort nicht über die notwendige Grundfläche für ebenerdiges Parken verfügt, wird aus Gründen der Vergleichbarkeit im weiteren davon ausgegangen, dass das Defizit an ebenerdigen Stellplätzen über einen erhöhten Kostenansatz im Sinne eines Stellplatzes in einem Parkdeck nachgewiesen wird.

Die Kostenberachtung bezieht sich ausschließlich auf die Errichtung Stadion, Gästeaufstellfläche, Busshuttle-Haltepunkte und Stellplätze für Pkw und Räder. Grunderwerbskosten, Infrastrukturkosten, etc. wurden aufgrund der noch fehlenden Konkretisierung des Bemessungsobjekts nicht berücksichtigt werden. Die nebenstehenden Darstellung erhebt insofern keinen Anspruch auf Vollständigkeit und kann in dieser frühen Projektphase allenfalls zur ersten unverbindliche Einschätzung der Budgetsituation dienen



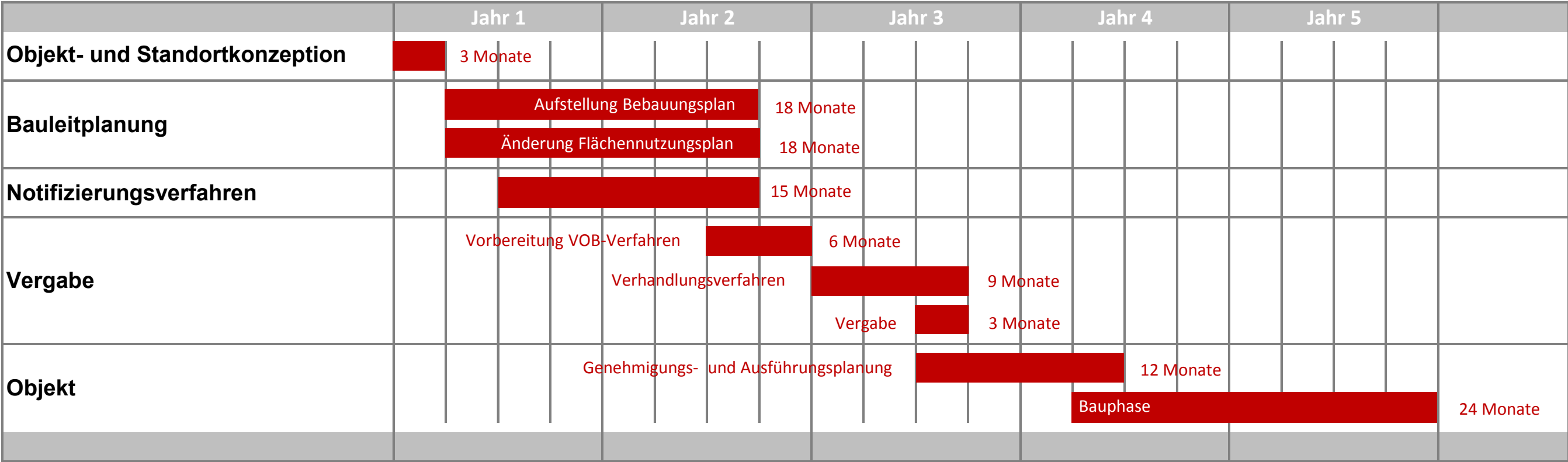


Abbildung 16 - Zeitplanung

5.2 Zeitliche Entwicklung (Planungs- und Realisierungsschritte)

Hinsichtlich der Dauer der Planungs- und Realisierungsphase unterscheiden sich die Standorte nicht wesentlich voneinander. Insgesamt kann von Beginn der Planungs- und Konzeptionsphase bis zur Eröffnung des Stadions von einer Dauer von ca. 5 Jahren ausgegangen werden.

Der von der Planung für das Stadion unabhängige geplante Bau der Tangente zwischen Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße, der Voraussetzung für die Erschließung der Standorte „(2) Fliegerhorst“ und „(3) Wechloy“ ist, wird im Zeitschema als vorab verwirklicht oder gleichzeitig erfolgend angenommen.

Zu berücksichtigen ist, dass bei den Standorten „(1) Krugweg“, „(3) Wechloy“ und „(4) Maastrichter Straße“ aufgrund der dort verlaufenden Versorgungstrassen (ober- bzw. unterirdische Hochspannungsleitungen und eine Erdgas-Hochdruckleitung) die Erforderlichkeit einer Verlegung der Trassen zu prüfen und mit dem entsprechenden Betreiber abzustimmen ist. Zumindest am Standort „(1) Krugweg“, an dem die Hochspannungstrasse oberirdisch quert, erscheint eine Verlegung geboten. Die entsprechende Fachplanung (z.B. Planfeststellung oder Plangenehmigung) ist ggf. anzustoßen und die Laufzeit im Planungsverfahren zu berücksichtigen.

Weiterhin zu berücksichtigen ist, dass für das Stadion ggf. ein (vereinfachtes) Raumordnungsverfahren durchgeführt werden muss. Die Erforderlichkeit ist mit der zuständigen unteren Landesplanungsbehörde abzustimmen. Es wird darauf hingewiesen, dass das entwickelte Schema zu den Verfahrens- und Planungsschritten bzw. der Dauer lediglich Annahmen darstellt, die auf Erfahrungswerten beruhen. Im Rahmen der Verfahren ist an einigen Stellen Optimierungspotential zur Bündelung und Beschleunigung vorhanden.

### 5.3 Standortbeurteilung nach relativen Standortkriterien

In der Ergebnisphase wurden die 5 verbliebenen Stadionstandorte anhand von relativen Kriterien detaillierter untersucht. Dabei handelt es sich um folgende Kriterien:

- Flächencharakteristik
- Anbindungsqualität
- Eingriffsniveau
- Restriktionen
- Städtebau / Stadtraum
- Kostenaufwand
- Marketingqualität
- Standortidentität

Der Flächenzuschnitt der Standortoption „**(1) Krugweg**“ scheint ohne die Inanspruchnahme umliegender Flächen weitestgehend unzureichend zur Errichtung des Stadions und der notwendigen Stellplätze. Geprüft werden müsste, ob zusätzliche Flächen in der Umgebung in Anspruch genommen werden können. Hinzu kommt die Notwendigkeit der Verlegung einer oberirdisch querenden 110-kV-Trasse, was zusätzliche Kosten verursacht. Negativ auf die Eignung des Standortes wirkt sich auch die voraussichtliche Beeinträchtigung sensibler Wohnnutzungen und der ggf. entstehende Eingriff in geschützte Landschaftsbestandteile im Sinne von § 29 Abs. 1 S. 1 BNatSchG (Wallhecken) bzw. Biotopstrukturen aus. Der Standort verfügt über eine bestehende MIV-Anbindung. Aufgrund seiner guten Einsehbarkeit von der Autobahn aus weist der Standort eine hohe Marketingqualität auf, die abseitige Lage in nur eingeschränkter stadträumlicher Einbindung erschwert jedoch eine Identifizierung mit dem Standort. Auch städtebaulich fügt sich der

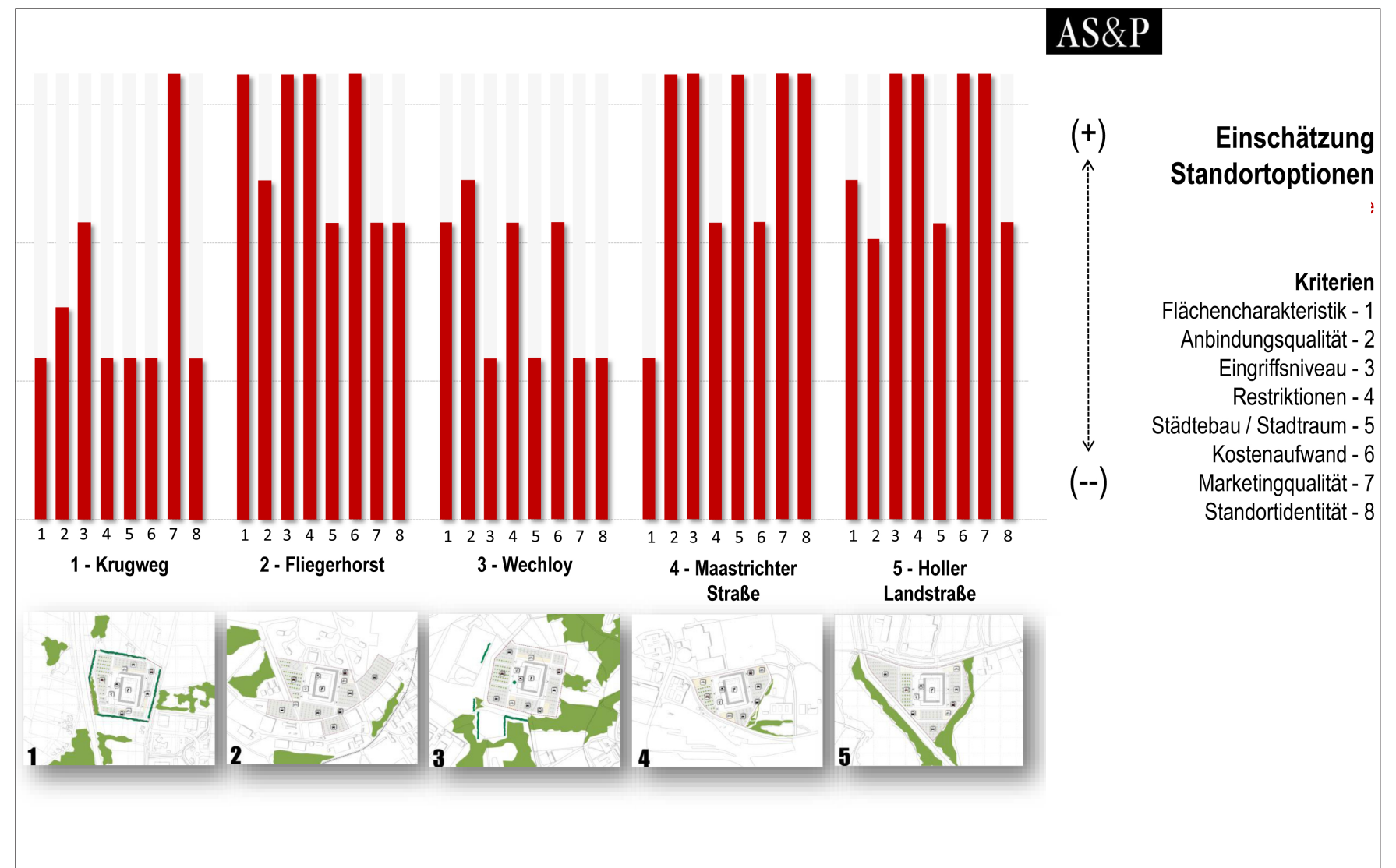


Abbildung 17 - Standortbeurteilung

große Baukörper am Stadtrand nur eingeschränkt in die vor Ort bestehende Freiraumstruktur (landwirtschaftliche Flächen) ein.

Die Standortoption „**(2) Fliegerhorst**“ scheint hinsichtlich der verfügbaren Flächengröße gut geeignet. Es handelt es sich um bereits versiegelte Flächen

(Konversionsfläche Militärflugplatz), denen im Sinne der Nachhaltigkeit eine neue Nutzung zukommen würde. Das Umfeld ist robust, wodurch eine Beeinträchtigung sensibler Nutzungen nicht zu erwarten ist. Zu klären sind jedoch mögliche Anforderungen durch die Lage im Wasserschutzgebiet (Zone III A). Voraussetzung für eine Erschließung des Standortes ist die Realisierung der geplanten MIV-Trasse

(Tangente zw. Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße). Ein Stadion würde sich in die erhaltene Bausubstanz mit Großformen in Form von Shelters, Hallen oder dem großen Solarfeld sehr gut einfügen. Je nach Positionierung des Stadions ist zu prüfen, ob der Rückbau eines Shelters erforderlich wird. Der Standort verfügt durch seine ehemalige Nutzung als Flugplatz und die erhaltenen Bausubstanzen über ein hohes Identifikationspotential, auch wenn die Lage keine Marketingqualität im Sinne einer erkennbaren „Außenwirkung“ begünstigt.

Der optionale Standort **„(3) Wechloy“** liegt südwestlich des Standortes Fliegerhorst und bedarf ebenfalls zwingend der Realisierung der geplanten MIV-Trasse zwischen Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße. Je nach Ausweitung des Umgriffs des Areals und späterer Lage der Trasse könnte am Standort ggf. eine ausreichende Flächengröße generiert werden, hierfür müssten allerdings weitere Flächen als nun untersucht in Anspruch genommen werden. Beim Bau ist ein besonders geschütztes Biotop zu berücksichtigen. Gegebenenfalls erfordert eine Realisierung des Stadions an diesem Standort die Verlegung einer unterirdischen Gashochdruckleitung. Städtebaulich wirkt das Stadion neben Wald- oder landwirtschaftlich genutzten Flächen als Fremdkörper und stellt einen Eingriff in den Naturraum dar. Ohne Einsehbarkeit von der Autobahn oder Bahnlinien aus weist der Standort darüber hinaus geringe Marketingqualitäten sowie ein geringes Identifikationspotential auf.

Die Standortoption **„(4) Maastrichter Straße“** schließt unmittelbar südlich der Weser-Ems-Halle und der EWE-Arena an. Hinsichtlich der Nutzungsverwandtschaft und des daraus resultierenden Identifikationspotentials würde hier ein Standort mit

einer hohen veranstaltungs- und sportbezogenen Identität in integrierter Stadtlage entstehen. Auch städtebaulich würde das Stadion die vorhandene Baustruktur ergänzen. Durch die Lage unmittelbar an den Gleisen im Vorfeld des Hauptbahnhofs entsteht ein hohes Marketingpotential. Allerdings ist der Standort derart beengt, das nur etwa 1/3 der erforderlichen Flächen ebenerdig realisierbar wären. Zu prüfen wäre, ob auf Parkflächen der Weser-Ems-Hallen zurückgegriffen werden könnte, wodurch sich im Rahmen der zeitlichen Überschneidung von Veranstaltungen ggf. Konflikte im Betrieb der Anlagen einstellen könnten. Zudem besteht bei der Fläche der Verdacht auf Altlasten und es müsste die etwaige Verlegung einer unterirdischen Hochspannungsleitung geprüft werden. Hinsichtlich der Erschließung des Standortes wäre vor allem eine Prüfung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes bei parallel laufenden Veranstaltungen der Messe erforderlich. Während die Autobahn erst in einiger Entfernung zu erreichen ist, ist die ÖPNV-Anbindung und Erreichbarkeit mit dem Rad als vorbildlich zu bewerten.

Die Standortoption **„(5) Holler Landstraße“** weist am Stadteingang liegend und von der Autobahn aus einsehbar eine hohe Marketingqualität und ein relativ gutes Identifikationspotential auf. Städtebaulich ergänzt das Stadion die auf der anderen Seite der Holler Landstraße liegenden Großstrukturen der Einzelhandelsbetriebe. Neben der guten Erreichbarkeit vom übergeordneten Straßennetz aus ist der Standort durch seine relativ geringe Entfernung zur Innenstadt ebenfalls gut mit dem Rad zu erreichen. Einschränkend muss man in diesem Zusammenhang die beiden plangleichen Bahnquerungen in Richtung Innenstadt benennen, welche die Qualität der Erreichbarkeit in einem gewissen Maß einschränken. Die Fläche verfügt über keine Restriktionen und scheint mit relativ geringem Aufwand als Stadi-

onstandort herstellbar. Dies ist jedoch abhängig vom Grundwerwerb, da sich die Flächen in Privateigentum befinden. Außerdem könnte eine benachbarte Wohnnutzung beeinträchtigt werden. Aufgrund des zur Bundesstraße hin einzuhaltenden Schutzabstands können nicht alle Stellplätze ebenerdig realisiert werden. In diesem Schutzstreifen befindet sich auch eine unterirdische Erdgas-Hochdruckleitung, die ggf. berücksichtigt werden müsste.

#### 5.4 Fazit Ergebnisphase

Bei Beurteilung aller Standorte der Ergebnisphase erscheinen die Standortoptionen Fliegerhorst, Maastrichter Straße und Holler Landstraße am besten zur Realisierung eines zeitgemäßen Stadionstandorts geeignet. Einschränkend ist festzuhalten, dass die Planungsansätze zu den jeweiligen Standortoptionen sowie die damit verbundenen Kapazitätsannahmen lediglich überschlägig vorgenommen wurden und im Rahmen der ggf. anschließenden Planungsphasen vertieft und fachlich im Detail verifiziert werden müssen. Die verbindliche Ableitung von wirtschaftlichen oder sonstigen Konsequenzen auf der Grundlage dieser Untersuchung ohne nachgeordnete Vertiefung erscheint in diesem Zusammenhang nicht zielführend.

## 6 Zusammenfassung und Einschätzung

Ergebnis der vorliegenden „Kritischen Standortbewertung“ ist, dass nicht alle untersuchten und bewerteten Standortoptionen als Stadionstandorte für eine Spielstätte des VfB Oldenburg e.V. geeignet sind.

Aufgrund absoluter (Ausschluss-)Kriterien wie sensible Nachbarschaften oder mangelnde allgemeine und zeitliche Flächenverfügbarkeit wurden bereits in der Erkundungsphase die Standorte „(6) BAB / Abfahrt Hafen“, „(7) Edewechter Landstraße“, „(8) Borchersweg“ und „(9) Marschwegstadion“ aus der vertiefenden Untersuchung ausgeschlossen.

Die übrigen Standortoptionen wurden detaillierter untersucht und hinsichtlich ihrer Eignung anhand von relativen Kriterien bewertet. Abschließend ist festzuhalten, dass lediglich die Standortoptionen „(2) Fliegerhorst“, „(4) Maastrichter Straße“ und „(5) Holler Landstraße“ ein adäquates Flächenpotential für den Neubau des Stadions aufweisen. Bei den Standortoptionen „(1) Krugweg“ und (3) Wechloy“ fehlt hierfür das notwendige Flächenpotential.

### Standortoptionen:

- 1 - Krugweg
- 2 - Fliegerhorst
- 3 - Wechloy
- 4 - Maastrichter Straße
- 5 - Holler Landstraße
- 6 - BAB / Abfahrt Hafen
- 7 - Edewechter Landstraße
- 8 - Borchersweg
- 9 - Marschwegstadion

