

An die Ratsfraktionen der Stadt Oldenburg

Oldenburg, 26. Februar 2026

ZUSAMMENFASSUNG

Einwendungen zum Verkehrskonzept Stadionneubau Maastrichter Straße

*Bebauungsplan 831 / FNP-Änderung 82 – Relevante Mängel des Gutachtens SHP
Ingenieure aus dem Mai 2025*

Eingereicht von der Bürgerinitiative KEIN StadionBau

Vorbemerkung

Das von SHP Ingenieure erstellte Verkehrskonzept bildet eine tragende Grundlage für die städtebauliche Rechtfertigung des Bebauungsplans 831. Die nachfolgend zusammengefassten Einwendungen belegen, dass das Gutachten in mehreren planungsrechtlich entscheidenden Punkten fehlerhaft, unvollständig oder nicht nachvollziehbar ist. Solange die Mängel nicht geheilt sind, fehlt dem Bebauungsplan die gesicherte Erschließung im Sinne des §30 BauGB sowie die für eine fehlerfreie Abwägung nach §1 Abs. 7 BauGB erforderliche Tatsachengrundlage.

1. Unzureichende Ermittlung der Verkehrsnachfrage

1.1 Zu niedrig angesetztes Kfz-Aufkommen

Das Gutachten legt für Kfz-Verkehr einen Modal-Split-Anteil von nur zehn Prozent sowie den Mindestwert der NBauO (1 Stellplatz je 10 Besucher) zugrunde. Realistische Ausgangswerte – gestützt auf Erhebungsdaten des Gutachters aus 2014/2017, die aktuelle SrV¹ 2023 (MIV-Binnenanteil Oldenburg: 28 Prozent) und Erfahrungswerte bei Drittliga-Spielen – ergeben ein Kfz-Aufkommen von rund 2.250 bis 2.280 Fahrzeugen je Veranstaltung. Das sind rund 50 Prozent mehr als im Gutachten angesetzt. Der Worst Case ist daher systematisch unterschätzt.

1.2 Fehlerhafte Modal-Split-Annahmen

¹ SrV - „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ dient der Ermittlung von Mobilitätskennwerten der städtischen Wohnbevölkerung.

Ein Radverkehrsanteil von 50 Prozent wird unterstellt, obwohl der Einzugsbereich für Radverkehr nach der SrV 2023 deutlich kleiner ist als angenommen (Ø 15 min statt 30 min) und der Radverkehr stark wetterabhängig ist. Der Anteil der Besucher aus der Region (Kfz-affin) wird mit lediglich 20 Prozent angesetzt. Vergleichbare Untersuchungen von SHP Ingenieure für Leipzig gehen stattdessen von 45 Prozent aus. Die Inkonsistenz ist baurechtlich nicht zu rechtfertigen. Außerdem ist der Anteil der Zuschauenden, die aus dem Umland anreisen, nach unserer Einschätzung sehr hoch. Eine Erhebung dazu ist unabdingbar.

1.3 Unberücksichtigte Verkehrserzeuger

Folgende Vorhaben bleiben im Gutachten ohne Berücksichtigung, obwohl sie das Verkehrsaufkommen im Einflussbereich des Knotenpunktsystems wesentlich erhöhen:

- Bebauungsplan M 821 (Bahnhofsareal Ost, bis zu 40 m hohe gewerbliche/private Bebauung) – Verkehrsuntersuchung SHP 2017 belegt erhebliches Zusatzaufkommen
- Sanierung und Kapazitätserweiterung der Weser-Ems-Hallen einschließlich neuer Kongresshalle
- Erweiterung der großen EWE-Arena
- Umgestaltung Pferdemarkt-Kreisel (Fahrspurreduzierung bis 2035)
- Tempo-30-Regelungen auf Hauptverkehrsstraßen (Lärmschutz seit Ende 2025)
- Großveranstaltungen auf dem Festgelände (Kramermarkt, Agravis-Cup, IRO-Forum u. a.), die Stellplätze und Zufahrten blockieren

2. Fehlerhafte Knotenpunktleistungsfähigkeit

2.1 Lückenhafte Knotenauswahl

Die Knotenpunkte Straßburger Straße/Bahnhofsplatz und Straßburger Straße/Güterstraße wurden weder erhoben, noch einer Leistungsfähigkeitsuntersuchung unterzogen, obwohl das Gutachten selbst 30 Prozent der Mehrverkehre in diese Richtung prognostiziert. Das ist ein methodisch gravierender Fehler.

2.2 Ungeeignetes Berechnungsverfahren

Für die dicht aufeinanderfolgenden lichtsignalgesteuerten Knoten entlang der Straßburger Straße (K1–K7) ist eine Einzelknotenbetrachtung ungeeignet. Normgerecht wären Mikrosimulationsmodelle (VISSIM/VisWalk) erforderlich. Darüber hinaus wurde ein zu niedriges Kfz-Aufkommen als Spitzenstundenwert angesetzt; der regelgerechte Wert liegt 20 % höher (Faktor $1,2 \times$ Spitzenstundenwert).

2.3 Eigenbeobachtung widerlegt Gutachtenaussagen

Eigene Verkehrserhebungen bei einem ausverkauften EWE-Baskets-Spiel (28. 9. 2025) ergaben über längere Zeit Qualitätsstufe F (Überlastung) an mehreren Knotenpunkten – einschließlich massiver Verspätungen im gesamten ÖPNV-Netz. Bei Fußballspielen mit voller Auslastung wird die Situation noch kritischer. Das Gutachten enthält keine Validierung seiner rechnerischen Ergebnisse an realen Beobachtungsdaten.

3. Gesicherte Erschließung nicht nachgewiesen

Das Gutachten stellt selbst fest, dass das Knotenpunktsystem bei Mehrfachveranstaltungen ab 23.000 Gesamtbesuchern „die Grenze seiner Leistungsfähigkeit erreicht“. Unter den realistischeren Annahmen dieser Einwendung – insbesondere dem höheren MIV-Aufkommen und den unberücksichtigten Verkehrserzeugern – wird diese Grenze bereits bei einem ausverkauften Fußballspiel erheblich überschritten. Die gesicherte verkehrliche Erschließung gemäß §30 Abs. 1 BauGB i. V. m. §1 Abs. 4 und 5 BauNVO ist damit nicht gegeben.

4. Mängel bei Stellplatznachweis und Radverkehr

4.1 Unzureichender Stellplatznachweis

Der Stellplatznachweis beruht auf dem Mindestwert der NBauO (1 Stellplatz/10 Besucher). Gemäß der einschlägigen Spannbreite (1 Stellplatz/5 bis 10 Besucher) wäre mindestens ein mittlerer Ansatz geboten. Mit nur 830 Stellplätzen ist mit erheblichem Parksuchverkehr in umliegenden Wohngebieten zu rechnen.

4.2 Fehlende Radverkehrsinfrastruktur

Wenn 50 Prozent der Besucher mit dem Rad kommen (7.500 Fahrräder), sind mindestens 3.750 überdachte Fahrradbügel auf rund 9.400 bis 18.750 m² erforderlich. Weder die erforderliche Fläche, noch sichere Zufahrtsrouten (Mindestbreiten, getrennte Führung Heim-/Gästefans) sind im Bebauungsplan festgesetzt. Die bestehenden Radwege sind für das prognostizierte Aufkommen vollkommen unzureichend.

5. Weitere baurechtlich relevante Mängel

Folgende formale und inhaltliche Mängel der Begründung zum B-Plan 831 sind zusätzlich relevant:

- Die Begründung berücksichtigt den rechtskräftigen B-Plan M 821 (Bahnhofsareal Ost) weder in der Bestandsbeschreibung, noch in der Abwägung.
- Die „Kritische Standortdiskussion“ (AS+P, 2014) ist nicht aktualisiert. Ohne neue Standortalternativenprüfung fehlt die bauleitplanerische Rechtfertigung der Standortwahl.
- Der städtebauliche Vertrag (§11 BauGB) wird auf der Titelseite erwähnt, ist jedoch weder einsehbar, noch inhaltlich erläutert – insbesondere nicht hinsichtlich verkehrlicher Folgepflichten.
- Die SPNV-Erschließung ist nicht gesichert: Die Rollklappbrücke über die Hunte fällt mit zunehmender Häufigkeit aus; ein Konzept zur zuverlässigen Bahnanbindung fehlt.
- Das Schalltechnische Gutachten (Kohnen) beruht auf den fehlerhaften Verkehrskennwerten des SHP-Gutachtens und ist daher voraussichtlich allein deshalb ebenfalls zu überarbeiten.
- Die öffentliche Beteiligung nach §3 Abs. 1 BauGB war unzureichend: Es fand keine öffentliche Informationsveranstaltung zur Auslegungsphase statt (Oktober bis November 2025) und es gab keine entsprechende Presseberichterstattung.

Forderungen an den Rat

Die Bürgerinitiative KEIN StadionBau fordert den Rat der Stadt Oldenburg auf:

- Das Verkehrskonzept SHP unter Einbeziehung aller Verkehrserzeuger und eines Worst-Case-Ansatzes (Vollauslastung 15.000 Besucher, die die Planungsgrundlage darstellen) grundlegend zu überarbeiten.
- Eine Mikrosimulation (VISSIM/VisWalk) für das gesamte Knotenpunktsystem entlang der Straßburger Straße zu beauftragen.
- Den Nachweis der gesicherten Erschließung (§30 BauGB) auf Basis korrigierter Verkehrszahlen zu erbringen.
- Die „Kritische Standortdiskussion“ auf Basis aktueller Daten und Planungen zu aktualisieren.
- Den städtebaulichen Vertrag im Sinne der Transparenz öffentlich zugänglich zu machen.
- Eine öffentliche Beteiligungsveranstaltung zur erneuten Auslegung durchzuführen.

Mit freundlichen Grüßen

für den Sprecherrat der Initiative KEIN StadionBau

Klaas Brümman,

Gesa Gerding,

Andreas Kölling