



## Verkehrsplanerische Stellungnahme zur Erweiterung des Sportparks Ost

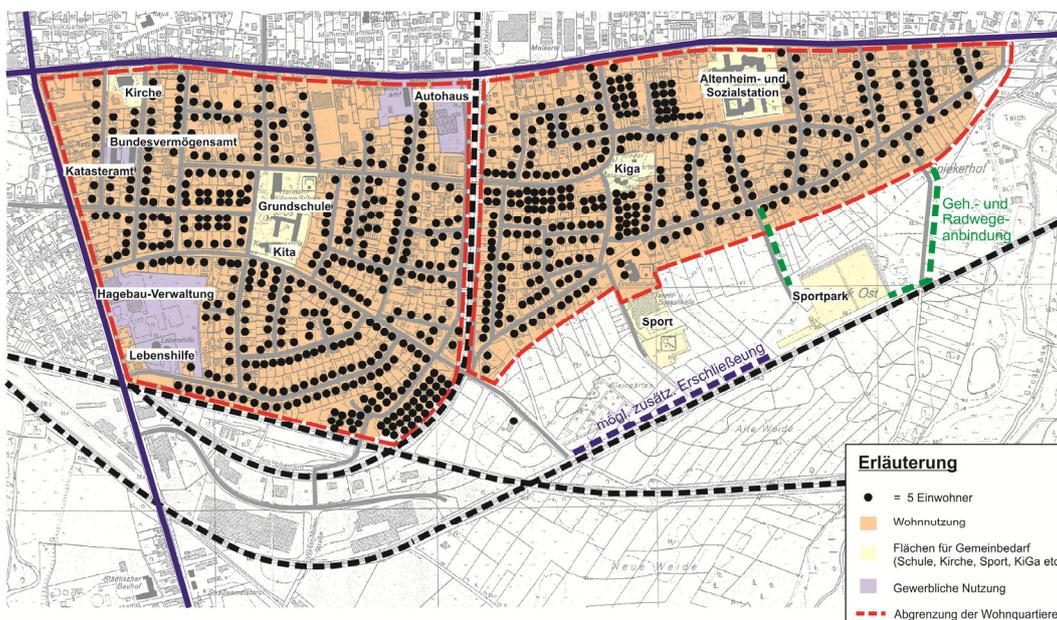
### Grundlagen

(1) Im südöstlichen Wohngebiet der Stadt Soltau befindet sich in Verlängerung der Gottfried-von-Cramm-Straße der Sportpark Ost. Hier sind 2 Rasenspielfelder mit dazugehöriger Umkleide angelegt.

(2) Auf der Grundlage des vom Rat der Stadt Soltau am 05.12.2019 beschlossenen Sportentwicklungskonzeptes soll der Sportpark-Ost erweitert werden. Ziel ist die Schaffung von mindestens zwei weiteren Spielfeldern einschließlich eines Ganzjahresplatzes (Kunstrasenplatz). Außerdem sind entsprechende Tribünen für ca. 1.000 Zuschauer vorzusehen.

(3) Die Spielfelder werden derzeit vom Verein MTV Soltau für Training, Punktspiele und Turniere genutzt. Für Punktspiele insbesondere der 1. Herrenmannschaft steht aber zudem das Stadion an der Winsener Straße/ Stubbendorffweg zur Verfügung.

(4) Künftig sollen die Spielfelder im Sportpark-Ost dem MTV Soltau sowie dem SV Soltau zur Verfügung stehen und von beiden Vereinen für den Trainings- und Spielbetrieb genutzt werden. Nach dem aktuellen Konzept (siehe Anhang) können dort insgesamt fünf Spielfelder entstehen.

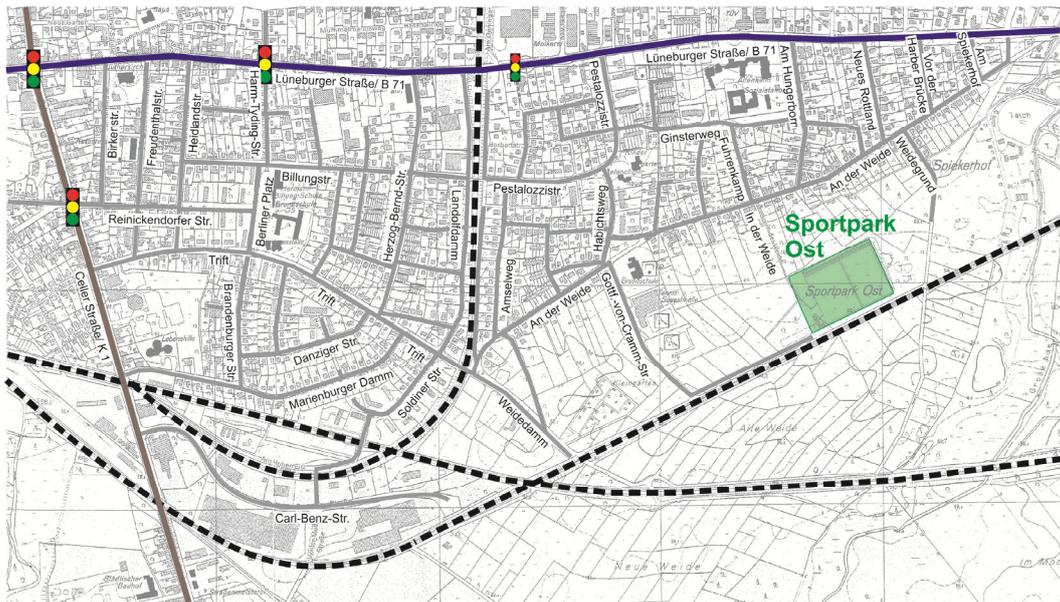


### Übersicht Flächennutzungen



## Verkehrsanbindung

(5) Die Erschließung durch den Kfz-Verkehr erfolgt im Wesentlichen von der Lüneburger Straße (B 71), aber auch von der Celler Straße (K 1). Um von den Hauptverkehrsstraßen zu dem über die Gottfried-von-Cramm-Straße angebotenen Sportpark Ost zu gelangen, muss dabei das südöstliche Wohngebiet der Stadt Soltau durchfahren werden. Die Stellplätze für den Kfz-Verkehr befinden sich in Verlängerung der Gottfried-von-Cramm-Straße. Der Sportpark ist damit grundsätzlich gut erreichbar, allerdings werden auf der Fahrt vom Hauptstraßennetz zum Sportpark Wohnstraßen durchfahren.



### Übersicht

(6) Mit dem Fahrrad ist der Sportpark entweder direkt aus dem Wohngebiet über die vorhandenen Wohnstraßen zu erreichen. Außerdem stehen für Fahrten aus Richtung Lüneburger Straße und Celler Straße kleinere, für den Kfz-Verkehr gesperrte Wegeverbindungen zur Verfügung. Die Anbindung für den Radverkehr ist gut. Aufgrund der Lage der Sportanlagen direkt im Wohngebiet kann theoretisch ein größerer Teil der Sporttreibenden mit dem Fahrrad oder sogar zu Fuß anreisen. Allerdings ist der Einzugsbereich des Vereins größer als das angrenzende Wohngebiet, so dass auch im Trainingsbetrieb mit einer stärkeren Nutzung des privaten Pkw zu rechnen ist.

(7) Die nächstgelegenen Haltstellen der Busse des öffentlichen Personennahverkehrs befinden sich an der Lüneburger Straße. Die Entfernung zu den Sportplätzen bzw. den Umkleideräumen beträgt je nach Haltestelle 800 m und mehr. Die Anbindung ist demnach zwar gegeben, aber nicht als gut einzustufen.



## Derzeitige Verkehrsmengen

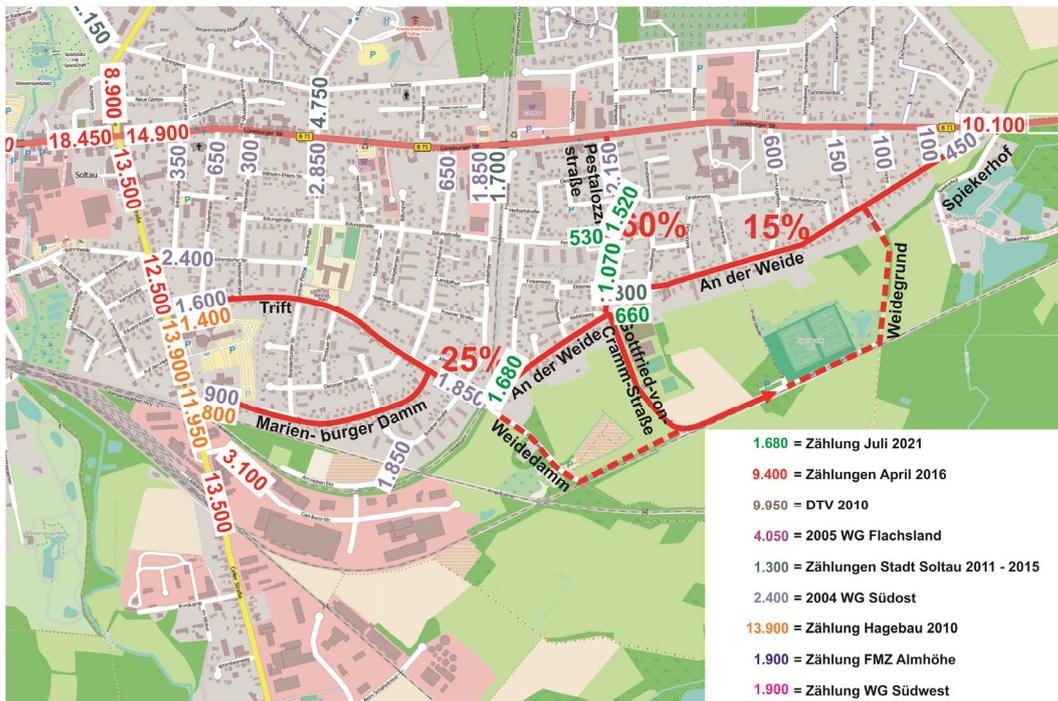
(8) Im Rahmen dieser Untersuchung wurde am 06.07.2021 in der Zeit von 6.00 – 19.00 Uhr am Knotenpunkt Pestalozzistraße/ Habichtweg eine Knotenstromzählung mittels Videotechnik durchgeführt. Hierbei wurden alle Kfz in Stundenintervallen nach Fahrzeugart und Fahrzeugrichtung erfasst. Die Werte wurden mit Hilfe gängiger Hochrechnungsfaktoren auf 24-Stundewerte hochgerechnet.

(9) Es ergibt sich hier eine starke Eckbeziehung vom Habichtweg zur Pestalozzistraße Ost. Die Pestalozzistraße West ist mit rund 530 Kfz/ Werktag belastet, die Pestalozzistraße Ost mit 1.520 und der Habichtweg mit 1.070 Kfz/ 24 h. Der LKW-Anteil liegt bei unter 2 %.

(10) Gleichzeitig wurden auf der Straße An der Weide westlich Amselweg und in Höhe von Haus 46 zwei Querschnittszählungen mittels Seitenradar über 24 Stunden durchgeführt. Hier wurden alle Kfz nach Fahrtrichtung und Längensklasse ermittelt. Es ergaben sich an ersterer Zählstelle 1.680 Kfz/ 24 h und an letzterer rund 660 Kfz/ 24 h. Auch hier lag der LKW-Anteil unter 2 %.



(11) Die derzeitigen Verkehrsbelastungen sind verschiedenen weiteren Verkehrszählungen und Verkehrsuntersuchungen entnommen und in der folgenden Grafik dargestellt.



#### Verkehrswerte in Kfz/ Werktag

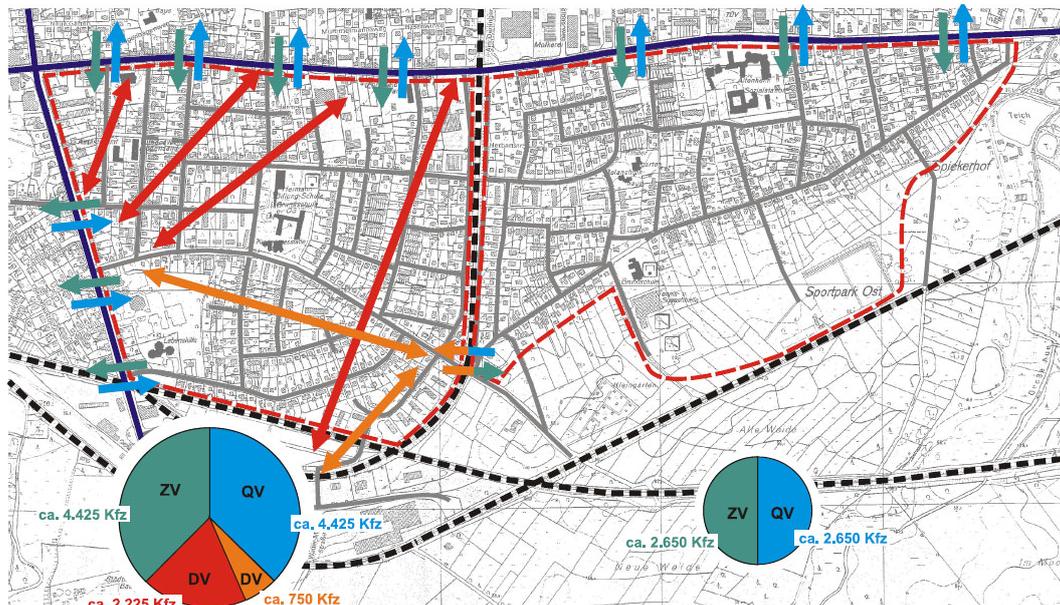
(12) Die Straßen des Wohnquartiers werden demnach von wenigen 100 bis knapp über 2.000 Kfz/ Werktag befahren. Der Anteil des lärmtechnischen Lkw-/ Busverkehrs beträgt auf allen Straßen ca. 1 bis 3 %. Die Lkw-/ Bus-Fahrten ergeben sich durch Fahrzeuge der Ver- und Entsorgung (Müllfahrzeuge), Post- und Paketdienste, größere Handwerkerfahrzeuge, Umzugswagen u.a.

(13) Die Verteilung der Verkehre in der Tag- und Nachtzeit kann für alle Straßen des Wohnquartiers pauschal angenommen werden:

- Kfz 06-22 Uhr: 93 %      Kfz 22-06 Uhr: 7 %
- Lkw 06-22 Uhr: 97 %      Lkw 22-06 Uhr: 3 %

(14) Im von der Bahntrasse und der Lüneburger Straße begrenzten östlichen Quartier (Pestalozzistraße, Amselweg, An der Weide, Ginsterweg, Neues Rottland, Am Spiekerhof etc.) ergibt sich gemäß Verkehrsuntersuchung zum südwestlichen Wohngebiet (Verkehrsplanungsbüro Hinz, 2004) kein nennenswerter Kfz-Durchgangsverkehr.

(15) Allerdings fahren von der Celler Straße Kfz-Verkehre über den Marienburger Damm, die Trift oder die Carl-Benz-Straße/ Soldiner Straße zum östlichen Wohngebietsteil (ca. 750 Kfz/ Tag, orangene Pfeile).



**Ziel-, Quell und Durchgangsverkehre 2004**

(16) In der Untersuchung wird darauf hingewiesen, dass sich bei steigenden Verkehrsbelastungen und Mängeln im Verkehrsablauf im Zuge der Celler Straße und der Lüneburger Straße spürbare Durchgangsverkehre auch durch das Wohngebiet ergeben können (Marienburger Damm/ Trift – An der Weide).

(17) Inwieweit sich die Verkehrsströme seit 2004 verändert haben, konnte durch eine aktuelle Zählung ermittelt werden. Zählungen im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zur Hagebauzentrale 2010 sowie von der Stadt Soltau zwischen 2010 und 2015 durchgeführte Erhebungen weisen diesbezüglich auf keine steigenden Tendenzen hin.



## Zukünftige Verkehrsmengen

(18) Mit der Anlage von mindestens zwei weiteren Sportplätzen sowie einer möglichen Tribüne für bis zu 1.000 Zuschauer wird zunächst einmal nur das Angebot geschaffen, die Anlagen auch nutzen zu können. Verkehre ergeben sich natürlich nur dann, wenn auch entsprechend Mannschaften/ Sportler trainieren wollen oder sich Zuschauer der Spielen einfinden.

(19) Trainingsbetrieb findet in der Regel von Montag bis Freitag zwischen 16.30 und 21.00 Uhr statt. Dabei können sich je nach teilnehmenden Spielern auch einmal 2 Mannschaften ein Spielfeld teilen. Demnach könnten maximal ca. 4 Mannschaften zeitgleich trainieren. Derzeit sind aber jeweils nur zwei Mannschaften auf den bestehenden Spielfeldern.

(20) Es kann davon ausgegangen werden, dass von jeder Mannschaft ca. 15 bis 20 Spieler anwesend sind. Die Dauer des Trainings beträgt zwischen 75 Minuten (Altliga/ Jugend) bis zu 2 Stunden (Erwachsene), im Mittel somit ca. 1,5 Stunden.

(21) Bei einer angenommenen Nutzungsdauer von 4,5 Stunden (16.30 bis 21.00 Uhr) und einer Trainingsdauer von 1,5 Stunden ergeben sich 3 Trainingseinheiten je Platzhälfte. Bei 4 zur Verfügung stehenden Platzhälften ergäbe sich eine theoretische Trainingskapazität von 12 Mannschaften pro Tag.

(22) In der Praxis dürfte diese theoretische Kapazität aber bei weitem nicht ausgeschöpft werden. Gerade im höheren Juniorenalter und Erwachsenenbereich ist die Nutzung des gesamten Spielfeldes für spezielle Trainingsformen erforderlich. Insofern wird zumindest zeitweise nur eine Mannschaft einen Sportplatz bespielen.

(23) Zudem ergeben sich Einschränkungen, da Erwachsene nur am späten Nachmittag/ Abend und Kinder nur am frühen bis maximal späten Nachmittag trainieren. Gegebenenfalls wäre demnach am Abend ein Platz für ein Training frei, kann aber nicht genutzt werden, da die Kindermannschaften alle am Nachmittag trainieren müssen. Gleiches gilt für eine freie Nachmittagskapazität, die aber nicht von einem Erwachsenenteam genutzt werden kann.

(24) Die Trainingstage einer Mannschaft sind über die Woche zu verteilen. Sofern eine Mannschaft zweimal pro Woche trainiert, wäre es ungünstig, diese zum Beispiel am Montag und Dienstag trainieren zu lassen. Auch hierdurch können sich nicht nutzbare Zeiten ergeben.

(25) Derzeit finden 20 Trainingseinheiten im Sportpark Ost statt, theoretisch wären im Zeitraum von 16:30 – 21:00 Uhr von montags bis freitags 30 Trainingseinheiten möglich. Es bestehen also noch Flächenreserven von 50 %.

(26) Eine zu intensive Nutzung insbesondere im Frühjahr und Herbst würde im Fall von Rasenplätzen die Spielfelder zerstören. Die Nutzung des Kunstrasenplatzes wäre aber weiter möglich.



(27) Insofern ist in der Praxis maximal von einer 50 %igen Auslastung der Plätze auszugehen.

- 4,5 Stunden Nutzungsdauer/ 1,5 Stunden Trainingszeit pro Mannschaft  
= 3 Mannschaften/ Trainingsfläche
- 4 Platzhälften x 3 Mannschaften pro Trainingsfläche  
= 12 Mannschaften
- 12 Mannschaften x 20 Personen (inkl. Trainer und Betreuer)  
= 240 Personen
- Praktische Nutzung entspricht maximal 50 % der theoretischen Kapazität  
= 120 Personen/ Werktag (Montag bis Freitag)

(28) Es ergeben sich somit ca. 120 Personen, die zusätzlich zu den bisherigen Sportlern des Sportparks Ost die Sportanlagen nutzen. Angenommen wird ein MIV-Anteil von 70 % bei einem Besetzungsgrad von ca. 1,2 Personen / Kfz. Es ergeben sich dadurch an einem Werktag zusätzlich ca. 70 Kfz.-Zufahrten und ca. 70 Kfz-Abfahrten zum Sportpark Ost. Zusätzliche Lkw-Verkehr sind nicht zu erwarten.

(29) Die Verteilung des Verkehrs auf die Tag und Nachtzeit kann vereinfacht mit 93 % tags und 7 % nachts angenommen werden. Dabei ist berücksichtigt, dass einige Erwachsene nach dem Training und Duschen die Sportanlage erst nach 22.00 Uhr verlassen.

(30) An Wochenenden können die Plätze von 09.30 Uhr bis 17.30 Uhr durch Punkt- und Freundschaftsspiele genutzt werden. Auch hier liegt der Nutzungszeitraum mit 8 Stunden auf der sicheren Seite. Einige Zeiten bleiben dabei ungenutzt, z.T. können aber auch im Kinderbereich zeitgleich 2 Spiele auf einem Platz stattfinden (auf einer Hälfte für quer gespielt).

(31) Für ein Spiel werden im Mittel 120 Minuten angesetzt (Warmmachen, Auf-  
laufen der Mannschaften/ Begrüßung, 1. und 2 Halbzeit, Pause zwischen den  
Halbzeiten) demnach könnten pro Platz bei 8 Stunden Nutzungsdauer ca. 4  
Spiele stattfinden.

(32) Für jede Mannschaft werden inklusive Trainer, Betreuer, verletzter oder  
gesperrter Spieler ca. 25 Personen angenommen. Für die Heimmannschaften  
wird ein MIV-Anteil von 70 % bei einem Besetzungsgrad von 1,2 angesetzt. Für  
die Auswärtsmannschaften wird ein MIV-Anteil von 100 % bei einem Beset-  
zungsgrad von 3,0 angesetzt. Auswärtsmannschaften bilden üblicherweise vom  
eigenen Sportplatz aus Fahrgemeinschaften.

- 8 Stunden Nutzungsdauer/ 2,0 Stunden Spielzeit pro Spiel  
= 4 Spiele/ Platz
- 4 Spiele x 2 Mannschaften x 2 Plätze  
= 16 Mannschaften (8 Heim, 8 Auswärts)
- 8 Heimmannschaften a 25 Personen x 70 % MIV / 1,2 Besetzungsgrad  
= 120 Kfz-Zufahrten
- 8 Auswärtsmannschaften a 25 Personen x 100 % MIV / 3,0 Besetzungsgrad  
= 70 Kfz-Zufahrten



(33) In der Summe ergeben sich somit an einem Wochenendtag ca. 190 Kfz-Zufahrten und ca. 190 Kfz-Abfahrten. Als Zuschauer werden zunächst enge Verwandte, Freunde und Bekannte angenommen, die im gleichen Fahrzeug wie die Spieler anreisen. Zusätzliche Verkehre ergeben sich dadurch nicht. Alle Fahrten finden in der Tagzeit von 06.00 bis 22.00 Uhr statt. Ergänzende Lkw-Verkehre sind nicht zu erwarten. Anreisende Mannschaften mit Bussen können vereinzelt vorkommen, sind in den Leistungsklassen des SV und MTV Soltau eher eine Ausnahme.

(34) Im Wochenmittel im Laufe der Saison ergeben sich ca. 104 Kfz-Zufahrten und ca. 104 Kfz-Abfahren (140 Kfz-Fahrten an den 5 Werktagen Montag bis Freitag zuzüglich 380 Kfz-Fahrten je Wochenendtag Samstag und Sonntag = 1.460 Fahrten/ Woche = 208 Kfz-Fahrten/ Tag).

(35) Im Jahresmittel liegen die Verkehrsbelastungen unter den angenommenen Wochenwerten. Teilweise sind Mannschaften am Wochenende spielfrei oder haben Auswärtsspiele. Im Jugendbereich oder im unterklassigen Herrenbereich sind teilweise nur bis zu 15 Mannschaften in einer Staffel, wodurch sich nur 14 Heimspiele ergeben. Hierzu addieren sich noch Pokal- und Freundschaftsspiele, die auch einmal an einem Normalwerktag stattfinden können. Im Sommer und im Winter ergibt sich jeweils eine längere Spielpause.

(36) In der Sommerpause findet nach Abschluss der Saison üblicherweise auch kein Trainingsbetrieb statt. Kinder und je nach Altersgruppe auch Jugendliche trainieren im Winter zumeist in der Halle und nutzen demnach die Sportplätze nicht. Dies ändert sich auch durch einen Ganzjahresplatz nicht wesentlich. In den Schulferien findet im Kinder- und Jugendbereich teilweise kein Trainings- und Spielbetrieb statt.

(37) Im Jahresmittel kann demnach nochmals ein Abschlag von rund 25 % auf den Wochenmittelwert angenommen werden.  $244 \text{ Kfz-Fahrten/ Tag} * 0,75 \% = \text{ca. } 184 \text{ Kfz-Fahrten/ Tag}$  im Jahresmittel (92 Kfz-Zufahrten und ca. 92 Kfz-Abfahrten).

(38) Besonderheiten ergeben sich durch Veranstaltungen mit einem hohen Besucheraufkommen. Bei 1.000 Zuschauern wird von folgenden Annahmen ausgegangen: Anteil Anreise mit dem Pkw 90 %, Besetzungsgrad 2,3 Personen/ Pkw. Es ergeben sich dadurch bei 1.000 Besuchern ca. 390 Kfz-Zufahrten und ca. 390 Kfz-Abfahrten. Diese 390 Fahrten ergeben sich natürlich nur dann, wenn die Zuschauerkapazität von 1.000 Personen auch vollständig ausgeschöpft wird.

(39) Bei einer Kapazität von 500 Zuschauern können die Verkehrswerte entsprechend halbiert werden. Bei einer Kapazität von 1.500 Zuschauern sind die Verkehrswerte mit 1,5 zu multiplizieren.

(40) Durch den Bau einer Tribüne erfährt einer der Plätze eine besondere Aufwertung. Es ist dann davon auszugehen, dass der allgemeine Spiel- und Trainingsbetriebe zur Schonung der Rasenfläche eingeschränkt wird. Die in den vorherigen Absätzen durchgeführten Berechnungen zum Verkehrsaufkommen an Trainingstagen und Spieltagen wären entsprechend zu reduzieren.



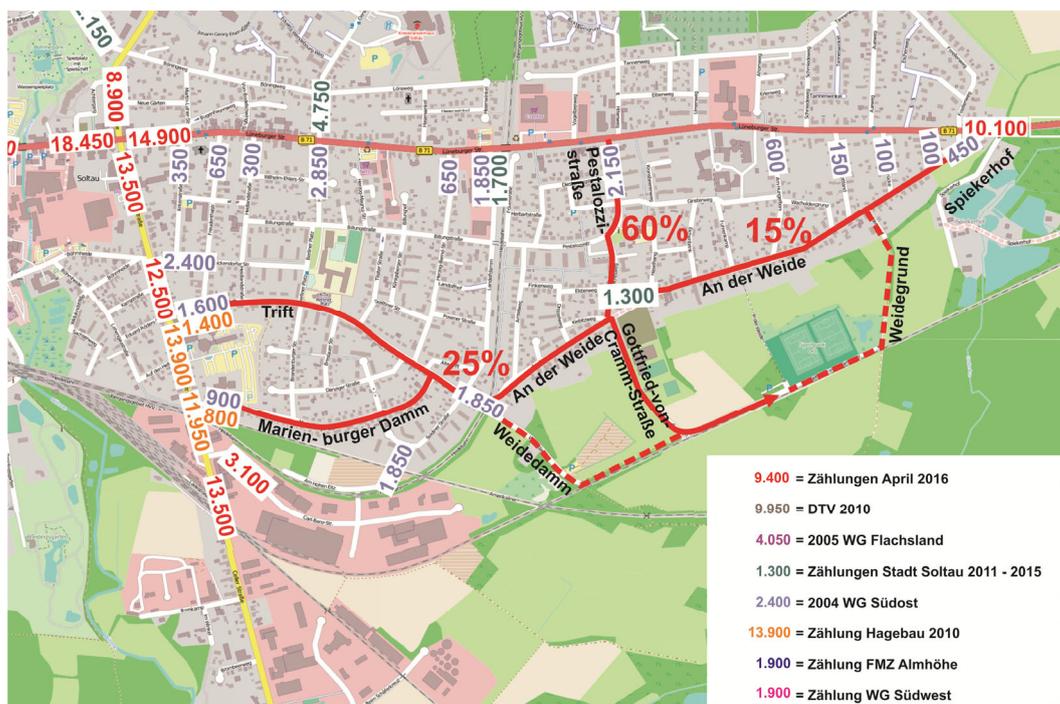
(41) Bezüglich des Verkehrsaufkommens ist zu berücksichtigen, ob Zuschauer nur von der möglichen Tribüne das Spiel verfolgen können, oder ob auch an den anderen Seiten des Spielfeldes Zuschauer stehen können. In diesem Fall würden sich die Gesamtzuschauerkapazitäten natürlich um die an den anderen Seiten stehenden Besucher erhöhen.

(42) Derzeit können Besucher am Rande der Spielfelder die Spiele verfolgen. Der Bau der Tribüne wäre entsprechend zusätzlich. Das ermittelte Verkehrsaufkommen wäre ebenfalls auf die derzeit schon zum Sportpark Ost verlaufenden Besucherverkehre zu addieren.

(43) Zu den Besucherverkehren addieren sich ca. 5 Lkw-Zufahrten und ca. 5 Lkw-Abfahrten der Ver- und Entsorgung (u.a. Lebensmittel), die aber nicht zwingend am Veranstaltungstag erfolgen. Mit Bussen anreisende Mannschaften oder Unterstützer bilden, wie bereits oben erwähnt, in den betrachteten Leistungsklassen nur eine Ausnahme und können entsprechend vernachlässigt werden.

(44) Die Zu- und Abfahrten erfolgen voraussichtlich auf kurzem Wege vom Hauptstraßennetz zur Sportanlage. Unter Berücksichtigung der Siedlungsstrukturen und des Straßennetzes werden die folgenden Fahrtrouten angenommen (60 % Pestalozzistraße, 25 % Trift und Marienburger Damm, 15 % An der Weide/Ost).

(45) Grundsätzlich könnten Teile des Wohnquartiers entlastet werden, sofern zusätzliche Wegebeziehungen über den Weidedamm oder den Weidegrund (nur Radverkehr) geschaffen werden. Die Entlastungen betreffen aber nur einen Teil der Strecke durch den Siedlungsbereich (keine Entlastung Trift/ Marienburger Damm) oder sind eher gering (östliche Straße An der Weide).





## **An- und Abreiserouten**

(46) Die angenommenen Fahrtrichtung und Zufahrtsrouten berücksichtigen auch noch nicht mögliche Ausschilderungen, Straßensperrungen oder Ordnungsdienste an Veranstaltungstagen. Hierdurch kann der Verkehr bewusst auf einzelne Fahrtrouten geleitet werden.

(47) Insbesondere sollte darauf geachtet werden, dass am Veranstaltungsort ausreichende Stellplatzkapazitäten zur Verfügung stehen, damit Besucher ihre Pkw nicht in den Wohn- und Anliegerstraßen des Wohngebietes abstellen. Bei Spielen oder Turnieren reisen einige Mannschaften per Bus an. Hierfür sollte dann am Veranstaltungstag eine Parkfläche vorgesehen werden.

## **Fazit**

(48) Die Lage eines Sportplatzes innerhalb bzw. in unmittelbarer Randlage eines Wohngebietes ist zu begrüßen. Sporttreibende können so sehr gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad die Sportanlagen erreichen. Dies gilt insbesondere für Kinder und Jugendliche. Aufgrund des zumeist aber deutlich größeren Einzugsbereiches (vor allem im Erwachsenenbereich oder bei höherklassigen Mannschaften) ist insgesamt von einem höheren Anteil Kfz-Verkehren auszugehen. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen mit Bezug zu den mindestens zwei ergänzenden Sportplätzen ist eher gering und kann auf dem vorhandenen Straßennetz abgewickelt werden. Auch die leicht erhöhte Verkehrsfrequenz an Spieltagen ist nicht problematisch. Dies gilt auch, obwohl auf dem Weg zu den Sportanlagen die Wohnstraßen zusätzlich belastet werden.

(49) Bei voller Auslastung der neuen Tribüne (z.B. durch ein Freundschaftsspiel gegen einen Bundesligisten) wäre das zu erwartende Verkehrsaufkommen noch auf dem Straßennetz abwickelbar, ohne dass es zu Störungen der Verkehrsqualität kommt. Hierbei ist es aber zu berücksichtigen, dass anders als bei einem normalen Spielwochenende, auch innerhalb kurzer Zeitintervalle zu großen Zu- und Abfahrtsverkehren kommt. Vor Anpfiff und nach Abpfiff strömen dann für kurze Zeit große Zuschauermengen.

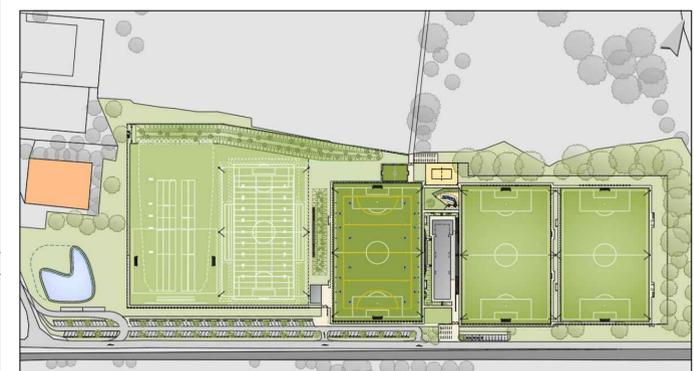
(50) Diese addieren sich zu den ohnehin zum Spielbetrieb erfolgenden Verkehren zu den noch vorhandenen drei Spielfeldern, denn auch hier können ja parallel weiter Punktspiele stattfinden.

(51) Entsprechend müssen für einen solchen Fall auch größere Parkplatzreserven am Sportpark Ost vorgesehen werden. Alternativ können auch entsprechende lenkende behördliche Maßnahmen erfolgen oder z.B. Shuttlebusse eingesetzt werden.

Hannover, 14.09.2021

Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias





**Projektbezeichnung / Bauvorhaben**  
Neubau und Erweiterung der Sportanlage Sportpark Ost Soltau

**Bauherr**  
Stadt Soltau  
- Der Bürgermeister -  
Poststraße 12  
29614 Soltau

**Entwurfsverfasser**  
PLANUNG  
ENTWICKLUNG  
REALISIERUNG VON  
SPORTSTÄTTEN  
**PLANUNGSBÜRO  
PÄTZOLD + SNOWADSKY**  
Planungsbüro Pätzold + Snowadsky GbR | Gesellschafter Ulf Elsner, Jonas Heidbreder  
Katharinenstraße 31 | 49078 Osnabrück | Telefon:0541/404 32-0 | info@ps-planung.de

<b>Datum</b> 2021-07_Entwurf.dwg	<b>Bauteil / Bauabschnitt</b> Entwurf	<b>Plan Nr.:</b> 2021-07-FE-01c
<b>Maßstab</b> M 1:1000	<b>Planart / -Bezeichnung</b> Entwurf	<b>Bearb.</b> Km/He
		<b>Datum</b> 19.04.2021