

## **Stadt Braunschweig**

Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz  
Beratungsstelle Bauen, Planen, Umwelt  
Langer Hof 8  
Postfach 3309

## **38023 Braunschweig**

### **77. Änderung des Flächennutzungsplanes; Vorhabenbezogener Bebauungsplan Einkaufszentrum Schlosspark, IN 220**

#### **Erneute öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB Auslegungsbekanntmachung vom 25.3.2004 - Anregungen und Bedenken -**

Braunschweig, 15.06.2004

Sehr geehrte Damen und Herren,

erneut reiche ich Ihnen zur Ergänzung meiner Einwendung vom 29. bzw. 30. 4. 2004 zur oben aufgeführten Auslegung meine Anregungen und Bedenken ein. Meine erweiterten Anregungen und Bedenken ergänzen meine Eingabe vom 30.04.2004 um weitere Teilaspekte und vertiefende Fragen. Diese beziehen sich insbesondere auf die in der erneuten Auslegung geänderten Daten bzgl. der absatzwirtschaftlichen Konsequenzen. Da die Sortimentsstruktur geändert worden ist, sind die absatzwirtschaftlichen Probleme und die Auswirkungen auf den vorhandenen Einzelhandel in Braunschweig weiterhin nicht gelöst. Die von mir wiederholten und erweiterten Einwendungen und Bedenken haben daher weiterhin volle Gültigkeit.

Ich bin durch dieses Projekt persönlich betroffen und auch legitimiert bin. Ich bin Braunschweiger Bürger, lebe und wohne hier und fürchte, dass eine Durchführung dieser Pläne meine berufliche Entwicklung stören wird und meine Gesundheit gefährdet werden kann. Wie ich nachfolgend darstelle, ist eine schwere wirtschaftliche Schädigung vieler Betriebe zu erwarten. Ich habe weniger Möglichkeiten, im Bedarfsfall einen angemessenen Job zu finden. Alle meine nachfolgenden Ausführungen sind Folgerungen aus den ausgelegten Plänen.

In der Anlage befinden sich meine erweiterten Einwände und Bedenken.

Bitte prüfen Sie meine Einwendungen, Bedenken und Anregungen und lassen Sie mir im Falle einer Ablehnung meiner Einwände, Bedenken und Anregungen einen schriftlichen Bescheid zukommen. Vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

Roland Sellien

## Einwandungen und Bedenken zum Bebauungsplan „Einkaufszentrum Schlosspark“

Diese sind nicht sortiert und es erfolgt zum Teil eine unterschiedliche Argumentation bzw. Betrachtungsweise.

### 1) Vergleich der Aussagen zwischen den beiden Verkehrsuntersuchungen vom Februar 2003 (ohne Mikrosimulation) und vom Oktober 2003 (mit Mikrosimulation).

Verkehrsuntersuchung zu einem geplanten ECE-Center im Schlosspark Braunschweig Februar 2003	Verkehrsuntersuchung mit Mikrosimulation zum geplanten ECE-Center in Braunschweig Oktober 2003 (Acht Monate später)
S. 1: <i>„der geplanten Einführung der RegioStadtBahn im Jahr 2006“</i>	S. 12: <i>„Mit der geplanten Betriebsaufnahme der RegioStadtBahn voraussichtlich im Jahr 2007 ...“</i>  Nicht definitiv, es kann auch später werden. Zur Zeit kann aber überhaupt keine rechtsverbindliche Aussage getroffen werden, wann, wie, in welchem Umfang und ob sie überhaupt kommt, getroffen werden.
Abb. S. 7, Verkehrsbelastungen im Werktagsverkehr 2002, Computersimulation Beispiele: Bohlweg (entlang Hst. Rathaus): 19.700 Bohlweg - Ritterbrunnen: 15.800 - 15.700 Jasperalle (O - W): 6.500, 5.800, 5.500, 5.700 Berliner Platz (Nahverkehrsterminal): 22.500 Wolfenbütteler Str. (zw. Heinrich-Büssing-Ring und J.-F.-Kennedy-Platz): 9.000, 9.100, 9.100	Abb. S. 7, Verkehrsbelastungen im Werktagsverkehr 2002, Computersimulation Beispiele für einige Abweichungen: Bohlweg (entlang Hst. Rathaus): 19.600 Bohlweg - Ritterbrunnen: 15.700 - 15.600 Jasperallee (O - W): 6.400, 5.700, 5.400, 5.600 Berliner Platz (Nahverkehrsterminal): 23.800 Wolfenbütteler Str. (zw. Heinrich-Büssing-Ring und J.-F.-Kennedy-Platz): 7.700, 7.800, 7.800 Der überwiegende Teil der Zahlen ist dagegen identisch. Wie kommen diese Abweichungen zustande? Veränderte Simulation, per Hand „korrigiert“?
Kein Hinweis auf Samstag.	S. 10: <i>„Am Samstag beträgt die Verkehrsnachfrage ca. 2.200 Kfz/Tag, wobei ...“</i>  Warum erfolgt hier plötzlich dieser Hinweis zum Samstag?
S. 12: <i>„Alle diese Einflüsse und Maßnahmen sind in einem Trendszenario, dem sog. Prognose-Nullfall, berücksichtigt. Diese Maßnahmen führen u. a. dazu, dass trotz steigender Motorisierung der Kfz-Verkehr auf dem Bohlweg bis zum Jahr 2010 um rd. 5 Prozent abnehmen wird.“</i>	S. 13: <i>„Ausbau des Autobahndreiecks BS-Süd-West“</i> <i>„Alle diese Einflüsse und Maßnahmen sind in einem Trendszenario, dem sog. Prognose-Nullfall, berücksichtigt. Diese Maßnahmen führen dazu, dass der Kfz-Verkehr in der Stadt Braunschweig bis zum Prognosehorizont 2010 insgesamt um ca. 5 Prozent gegenüber dem Analysefall 2002 ansteigen wird.“</i> Was denn nun, zu- oder abnehmen? Aber warum

	<p>wird hier der Kfz-Verkehr der Stadt Braunschweig erwähnt und nicht ebenfalls der Bohlweg? Warum ist „plötzlich“ das Autobahndreieck BS-Süd-West wesentlich? Im Kapitel 3.4 wird gesagt, dass es auch ohne RegioStadtBahn und Lückenschluss der A 39 funktioniert. Warum sollte dann ausgerechnet das Autobahndreieck wesentlich sein? Insofern gibt es keine wesentlichen Maßnahmen. Was passiert, wenn mehrere wesentliche Maßnahmen nicht realisiert werden (z. B. RSB, A 39,...)? Ist dann immer noch alles „locker“ durchführbar?</p>
<p>Abb. S. 13: Prognose Nullfall 2010 (ohne ECE)</p>	<p>Abb. S. 13: Prognose Nullfall 2010 (ohne ECE) Wie in der Abb. auf S. 7 bestehen auch hier nicht erklärbare Abweichungen, obwohl sich innerhalb von acht Monaten keine Abweichungen ergeben dürften.</p>
<p>S. 14: Einstellplätze im Center: neu ca. 1.500 Reduzierung TG Schlosspark auf max. 500</p>	<p>S. 16: Einstellplätze im Center: neu ca. 1.350 Reduzierung TG Schlosspark auf max. 400 Eine Stellplatzreduzierung ist zwar berücksichtigt worden, mittlerweile ist aber auch die nicht mehr gültig, da im Center nur noch 1.100 bis 1.200 Stellplätze geschaffen werden. Die Mikrosimulation ist damit hinfällig, da mit nicht mehr gültigem Datenmaterial durchgeführt worden ist.</p>
<p>S. 16: <i>„Bei einer Belegung eines Stellplatzes im ECE-Parkhaus von durchschnittlich maximal 4 Pkw / Tag, [...], können ohnehin maximal 6.000 Pkw pro Normalwerktag im ECE-Center parken. Die restlichen 7.100 Pkw,...“</i></p>	<p>S. 18 <i>„Bei einer Belegung eines Stellplatzes im ECE-Parkhaus von durchschnittlich 4 - 5 Pkw / Tag, [...], können ohnehin maximal 6.000 Pkw pro Normalwerktag im ECE-Center parken. Die restlichen 7.100 Pkw,...“</i> Da bei der Untersuchung im Februar 2003 noch Parkbedarf für den Bereich Schlosspark bestand, hätten hier auch 4-5 Pkw / Tag angesetzt werden können / müssen. Warum sind nun im Oktober 4 - 5 Pkw / Tag angesetzt worden? Sollte dieses aus dem Grund geschehen sein, um die reduzierten Parkplätze auszugleichen, ist vom Prinzip „manipuliert“ bzw. „etwas hingebogen“ worden.</p>
<p>S. 17 <i>„Lieferverkehr Nach Angaben ECE ... - ca. 50 Lkw mit mehr als 3,5 t Nutzlast - ca. 40 Lieferfahrzeuge mit maximal 3,5 t Nutzlast“</i></p>	<p>S. 20 <i>„Lieferverkehr Nach Angaben ECE ... - ca. 20 Pkw und Lieferfahrzeuge bis maximal 3,49 t zul. Gesamtgewicht - ca. 20 Lkw mit einem zul. Gesamtgewicht von 3,5 t bis maximal 7,49 t - ca. 50 Lkw mit 7,5 t zul Gesamtgewicht und</i></p>

	<p><i>darüber.“</i> Was denn nun? Nutzlast oder zul. Gesamtgewicht ? Mit welchen Zahlen kommt ECE morgen und welche Zahlen sind korrekt? Die neueren Zahlen ergeben eine wesentlich höherer Nutzlast, da statt 50 Lkw neuerdings 70 Lkw angegeben werden.</p>
--	---

## 2) Anmerkungen zu neuen Informationen in der Mikrosimulation

S. 20

Für das ECE-Parkhaus ist ein Umschlag von  $6000 / 1.350 = 4,444$  angesetzt. Für die TG Schlosspark aber nur  $1.600 / 400 = 4,0$ , obwohl noch Stellplatznachfrage vorhanden ist. Warum? Wird der Umschlag nach „gutdünken“ „vergeben“?

S.21

*„Als Ergebnis der dargestellten Überlegungen und Berechnungen ist im Fall der Realisierung des ECE-Centers insgesamt ein Verkehrsaufkommen von ca. 16.000 Quell- und Zielfahrten pro Tag für den Bereich Schlosspark anzunehmen. Gegenüber heute bedeutet dies eine Zunahme im direkten Quell- und Zielverkehr von 11.000 Fahrten / Tag, **was aber nicht gleichbedeutend ist mit einer ebensolchen Verkehrszunahme auf dem Bohlweg, da sich Verkehre zukünftig überlagern werden.**“*

Diese Aussage stand zwar auch in der Verkehrsuntersuchung ohne Mikrosimulation, aber der hier von mir fett markierte Zusatz war nicht enthalten. Was bedeutet dieser Zusatz, wie ist er zu erklären?

1.) Der Quell- und Zielverkehr für das ECE-Center an Normalwerktagen beträgt mindestens die 13.100 Pkw (also 26.200 Pkw-Fahrten) (S. 18), plus Besucherverkehr Galeria Kaufhof, Damm, usw., plus Beschäftigtenverkehr, plus Anlieferungen. Dieses sind mindestens 30.080 Kfz-Fahrten pro Tag. Die 16.000 sind der Verkehr, der auch ruhend, also durch Stellplätze bewältigt werden kann. Wie sind also die restlichen mindestens  $(30.080 - 16.000 =) 14.080$  behandelt worden? Fahren die erst einmal zum Bereich Schlosspark oder sind die gleich in der Simulation auf andere Parkgelegenheiten verteilt worden?

2.) Es ist schon erstaunlich, dass die hohen zusätzlichen Zielverkehre des ECE-Centers praktisch keine Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung im Bereich Schlosspark haben. (Zu berücksichtigen ist dabei noch, dass Verkehrsschwankungen von 3 % im Rahmen der „normalen“ Schwankungen liegen. (S. 28)). Wenn dieses nur mit Verlagerungen erklärt wird, wie auf S. 23, weil ein Wolfenbüttler statt im Fachmarkt in der Langen Straße (heutige Innenstadt) nun im ECE-Center einkauft, dann hätte das einschneidende absatzwirtschaftliche Konsequenzen. Davon abgesehen, ist das Verlagerungsbeispiel auf S. 23 kein gutes Beispiel. Denn der Kunde belastet

heute **Stobenstr. - Bohlweg - Ritterbrunnen** - Wilhelmstr. - Hagenmarkt - Lange Straße und dann **Stobenstr. - Bohlweg - Ritterbrunnen** bzw. Georg-Eckert- und Stobenstraße zurück.

Der Bereich Schlosspark / Bohlweg wird also überhaupt nicht entlastet.

Auch der allgemeine Anstieg der Verkehrsbelastung in der Stadt Braunschweig um 5 % (S. 13) zeigt überhaupt keine Wirkung. Nur ein nicht realisierter Lückenschluss der A 39 führt zu einer um rd. 11 % höheren Verkehrsbelastung auf dem Bohlweg (S. 29). Aber auch das ist mit einer Modifikation der Lichtsignalsteuerung abwickelbar (S. 29). Unbegrenzte Aufnahmekapazität?

Hier kommt mir doch Vieles sehr „eigenartig“ vor.

S. 37

Zur Aufführung der Fähigkeiten des Simulationsprogramms VISSIM: Es wird nicht deutlich, ob dieses Programm auch „realen“ Schienenverkehr nachbilden kann oder nur „stur“ den vorgegebenen

Fahrplan „abarbeitet“. Also auch die „Modellierung“ von Verspätungen, Betriebsstörungen, usw.. beherrscht und auch durchgeführt worden ist. Diese Angabe wäre notwendig gewesen.

S. 38

*„Für die RegioStadtBahn wird bei der Mikrosimulation von Fahrzeugen mit einer Länge von 42 m ausgegangen.“*

Diese Fahrzeuglänge ist zwar in der Standardisierten Bewertung angesetzt. Aber diese Fahrzeuge werden nicht zum Einsatz kommen, da sie keine Doppeltraktion erlauben (Längenüberschreitung), die im neuen Konzept aber notwendig wird. In Doppeltraktion muss dagegen mit wesentlich längeren Fahrzeugen gerechnet werden.

Eingangsdaten der Mikrosimulation stimmen nicht mehr.

S. 40

Fahrplan der Haltstelle Rathaus: Dieser Fahrplan / dieses Betriebskonzept wird aller Wahrscheinlichkeit so nicht realisiert werden, da die Linien 3 und 8 im Abstand von einer Minute nach Volkmarode fahren. Bei der Braunschweiger Verkehrs AG scheint es zur Zeit also kein belastbares und durchführbares Betriebskonzept für RegioStadtBahn und Stadtbahn zu geben. Gibt es überhaupt eins?

Damit ist eine weitere Eingangsgröße für die Mikrosimulation hinfällig.

S. 41

K007 Übergang Bohlweg - Langer Hof: Soll hier etwa für den Stadtbahnverkehr eine neue (zusätzliche) Lichtsignalanlage eingeführt werden (SO11)? Heute ist hier keine vorhanden. Und warum ist die Freigabezeit dann wesentlich kürzer als für den Autoverkehr? Soll hier die Leistungsfähigkeit des Öffentlichen Verkehrs deutlich herabgesetzt werden (Die Einrichtung einer Signalanlage begrenzt gegenüber dem „ohne-Fall“ prinzipiell die Durchlaßkapazität)?

S. 46

*„Zwischen den Überwegen Langer Hof und Georg-Eckert-Straße wird ein weiterer lichtsignalisierter Fußgängerüberweg eingerichtet (keine Radfahrer) ... . Die Sicherung der Fußgänger gegen die Stadtbahntrasse erfolgt mittels Warnblinker.“*

Warum ist die Stadtbahn nicht signalisiert? Weil es nicht realisierbar ist. Die Freigabezeiten für den Fußgängerverkehr überschneiden sich zum größten Teil mit den Freigabezeiten der Stadtbahn Hst. Rathaus (Signalpläne K999 (neu) und K 007). Dieses bedeutet, da zum einen relativ große Fußgängermengen dieses Bereich kreuzen (siehe Abb. S. 19) und auch Fahrradfahrer diesen Überweg nutzen werden (in der Fußgängerzone fahren trotz Verbots auch immer wieder Fahrradfahrer), die Stadtbahn Schrittgeschwindigkeit fahren muss. Damit reduziert sich die Wahrscheinlichkeit, dass eine Stadtbahn von der Hst. Rathaus zur Hst. Bohlweg / Damm ohne Halt durchfahren kann, ganz erheblich. Oder „überfährt“ die Stadtbahn die Fußgänger (in der Simulation) ganz einfach?

Kapitel 5, S. 37 ff. Lichtsignalprogramm und ÖPNV

Unterstellt, dass Betriebsprogramm der Braunschweiger Verkehrs AG wird so gefahren (auch wenn es für die Nutzer Richtung Volkmarode sehr kundenunfreundlich ist), ergeben sich folgende Abfahrtszeiten:

<b>Abfahrt Hst. Rathaus Richtung Süden</b>	<b>Abfahrt Bohlweg / Damm Richtung Norden</b>
<p><b>1) Minute 11: RSB</b> Minute 12: <b>2) Minute 13: Linie 9 („Vorsortiergleis“)</b> Minute 14: (Linie 5, rechnerische Abfahrtszeit) <b>3) Minute 15: Linie 3</b> <b>4) Minute 16: Linie 4</b> Minute 17: <b>5) Minute 18: Linie 1</b> Minute 19: <b>6) Minute 20: Linie 7</b> <b>7) Minute 21: Linie 8</b> <b>8) Minute 22: RSB</b></p>	<p><b>1) Minute 12: RSB</b> Minute 13: <b>2) Minute 14: Linie 1</b> <b>3) Minute 15: RSB</b> <b>4) Minute 16: Linie 3</b> <b>5) Minute 17: Linie 8</b> <b>6) Minute 18: Linie 7</b></p>
<p><b>Rechnung:</b> 1.) 12 Minuten x 60 = 720 Sekunden 2.) 720 Sekunden / 85 Sek. Umlaufzeit = 8,47 Bahnen 3.) Minute 11 bis 22 bereits 8 Bahnen Daraus folgt: <b>keine Reserve</b> Wenn die RSB nur 2 Minuten Verspätung haben sollte, dann müssen innerhalb von 10 Minuten 8 Bahnen durchgeführt werden, obwohl maximal nur 7 fahren können. Sollte dann zusätzlich noch die Linie 9 vor der RSB sein, wird weiter Verspätung aufgebaut. Durch Entfernen des Vorsortiergleises und die ungünstigen Freigabezeitenkombination für die „Vorsortiergleislينien“ ergibt sich immer ein Halt vor dem Abzweig. Eine Bahn Richtung Bohlweg / Damm muss dann zwangsweise warten. <b>Konsequenz: Das geht nicht!</b></p>	<p><b>Rechnung:</b> 1.) 7 Minuten x 60 = 420 Sekunden 2.) 420 Sekunden / 85 Sek. Umlaufzeit = 4,94 Bahnen 3.) Minute 12 bis 18 aber 6 Bahnen <b>Frage: Wie soll das funktionieren? Das ist kein seriöses und belastbares Betriebskonzept!</b> <b>Konsequenz: Das geht nicht!</b></p>
Für Hst. Bohlweg / Damm ergibt sich Folgendes:	
<p><b>1) Minute 15: Linie 5</b> <b>2) Minute 16: Linie 3</b> <b>3) Minute 17: Linie 4</b> Minute 18 <b>4) Minute 19: Linie 1</b> Minute 20 <b>5) Minute 21: Linie 7</b> <b>6) Minute 22: Linie 8</b> <b>7) Minute 23: RSB</b></p>	
<p><b>7 Bahnen, aber 6,35 (also 6) können nur fahren. Die RSB wird immer mit Verspätung abfahren müssen, sie kann NIE planmäßig fahren.</b> <b>Konsequenz: Das geht nicht!</b></p>	

Die Abfahrtspläne sehen auf den ersten Blick zwar „voll“ aus, aber dennoch durchführbar. Zum Teil sind sogar noch „Reserven“ von einer Minute vorhanden. Da aber die Umlaufzeit der Lichtsignalsteuerung 85 Sekunden beträgt (und nicht 60 Sekunden) und die Haltestelle Bohlweg / Damm maximal nur eine Bahn pro Umlauf aufnehmen kann (Was passiert, wenn ein Rollstuhlfahrer ein- oder aussteigen will? Geht nicht, wegen Zeitüberschreitung?), kommt es zu den oben berechneten Problemen. Eine genauere Darstellung der sich auf dem Bohlweg ergebenden chaotischen Situation auf der Schiene (Rückstau, Verspätung,...) wird deutlich und erübrigt sich daher.

**Wenn der Öffentliche Verkehr so durchgeführt wird, also verlangsamt wird, dann ist er zum einen unattraktiv und zum anderen wird der Zuschussgeber Fördermittel zurückverlangen bzw. im Falle der RegioStadtBahn keine Fördermittel bereitstellen.**

S. 54

*„- Zusätzliche Verlustzeiten werden i.w. dadurch verursacht, dass die Länge der Haltestelle Bohlweg / Damm zur Aufnahme von zwei Fahrzeugen nicht ausreicht und ein nachfolgendes Fahrzeug einen weiteren Umlauf vor der LSA auf die Einfahrt in die Haltestellenanlage warten muss.“*

- 1.) Die Verspätung wird ohne Rücksicht auf die Attraktivität des ÖV in Kauf genommen.
- 2.) Ein Umlauf sind 85 Sekunden, d.h. die Fahrgäste / Kunden des Einzelhandels müssen fast zwei Minuten zwangsweise in der Bahn warten. Eine RSB in Doppeltraktion blockiert dann womöglich auch den neuen Fußgängerüberweg auf dem Bohlweg.
- 3.) Was bedeuten in diesem Zusammenhang die Aussagen, dass der Stadtbahn- und RegioStadtBahn-Verkehr abwickelbar ist und auch ohne Vorsortiergleis die Verkehrsabwicklung möglich ist?

*„- Auf dem Steinweg zeigen sich für die stadteinwärts fahrenden Linien Behinderungen im Verkehrsablauf in der Spitzenstunde, die sich in längeren Reisezeiten widerspiegeln.“*

Mit längeren Reisezeiten wird der ÖV unattraktiv. Damit werden die Kunden nicht „angeregt“, den Öffentlichen Verkehr zu nutzen, wie es in den textlichen Festsetzungen zum Vorhaben Bebauungsplan auf S. 27 gefordert bzw. begründet wird.

Kap. 5.5 Verkehrliche Kenngrößen S. 59 ff.

S. 61

*„Durch die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für die Stadtbahn- und RegioStadtBahn-Verkehr auf dem Bohlweg erhöhen sich die Reisezeiten auf diesem Abschnitt der Stammstrecke des ÖPNV.“*

Nach Angaben der folgenden Abbildung erhöhen sich die Reisezeiten nur in 1/3 der Routen (Route 1), In 2/3 der Routen (Routen 6 und 3) vermindert sich die Reisezeit sogar. Was ist denn nun richtig: Text oder Abbildung? Eine Aussage ist falsch!

Abbildungen mit Kenngrößen

Werden die Reisegeschwindigkeiten und die Verlustzeiten des Kfz-Verkehrs und des ÖV verglichen, so ist der ÖV durchweg wesentlich schlechter als der Kfz-Verkehr. Damit ist der ÖV wesentlich unattraktiver als der Kfz-Verkehr. Es wird nicht einmal eine „Gleichberechtigung“ erreicht. Wie sollen dann die Kunden „angeregt“ werden, den ÖV zu nutzen.

**Fazit: Die Kunden können nicht „angeregt“ werden, den ÖV zu nutzen, das Gegenteil ist eher der Fall.**

S. 62

*„Insgesamt muss angemerkt werden, dass von der Einrichtung einer verkehrsabhängigen Steuerung vor allem der Stadtbahn- und RegioStadtBahn-Verkehr profitieren wird mit z. T. deutlich geringeren Reise- und Verlustzeiten als hier in der Mikrosimulation mit Festzeitsteuerung errechnet.“*

- 1.) Ist dieses simuliert worden oder nur eine Abschätzung? Was bedeutet das dann für den restlichen Verkehr? Ist der dann noch zu bewältigen?
- 2.) Die Einrichtung dieser Steuerung hängt von der Lust und Laune der Verwaltung ab. Sie kann eingerichtet werden, muss aber nicht. Sollte es dadurch zu Problemen beim Kfz-Verkehr kommen, wird sie in Braunschweig mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht realisiert werden.

S. 62

*„Im Busverkehr erhöhen sich die Reise- und Verlustzeiten auf dem Steinweg in Fahrtrichtung Dankwardstraße vor allem durch die neue Haltestellenanlage im Steinweg am Theater (im Analysefall ohne Haltestelle) sowie auf Grund des etwas erhöhten Verkehrsaufkommens im Steinweg.“*

1.) Verkehrsbelastungen Steinweg Richtung Dankwardstr. (Hst. Rathaus):

Werktagsverkehr 2002, Abb. S. 7: 6.300, 7.500, 6.800

Prognose-Nullfall 2010, ohne ECE, Abb. S.14: 6.000, 7.100, 6.900

Planfall 2010 mit ECE-Center, Abb. S. 25: **5.700, 7.000, 6.500**

**Die Verkehrsbelastungen nehmen relativ stark ab, aber nicht zu! Wie kommt also obige Aussage zustande?**

2.) Die Fahrzeitverlängerung für den Bus vom Steinweg zur Dankwardstr. beträgt 69 Sekunden. Darin enthalten ist nicht die Fahrzeitverlängerung durch den Kreisverkehr um das Theater. Wird dieser mit zusätzlichen 45 Sekunden Fahrzeit angesetzt, so ergibt sich z. B. für die Relation Haltestelle Kastanienallee - Rathaus mit der Buslinie 413 eine Fahrzeitverlängerung von heute 6 Minuten auf rd. 8 Minuten oder um plus 33 %. Wird als Ziel der „Eingang zur Fußgängerzone“ an der Kleinen Burg genommen, als Ausgangspunkt die Kreuzung Kastanienallee / Altewiekring (Fußwegentfernung rd. 1500 m) und als Fußweg von und zur Haltestelle und Wartezeit auf den Bus jeweils 2 Minuten, ergibt sich eine Quelle - Ziel - Reisezeit von (2 + 8 + 2=) 12 Minuten. Ein reiner Fußgänger mit 7,5 km/h wäre genauso schnell wie mit dem Bus. Anders ausgedrückt: die ÖV-Verbindung ist nur unwesentlich schneller als ein Fußgänger. Damit wird der ÖV sehr unattraktiv.

Kapitel 5.6 Besondere Verkehrssituation, S. 63

*„Eine Simulation für besondere Verkehrstage mit starker Nachfrage (z. B. an bestimmten Samstagen oder während der Vorweihnachtszeit) ist derzeit nicht möglich, da weder empirische Daten (z. B. aus Zählungen) noch modellmäßig erzeugte Daten zur Beschreibung dieser spezifischen Verkehrssituation vorliegen“*

1.) Na endlich mal eine definitive und eindeutige Aussage. Ausgerechnet für die wichtigen und nachfragestarken Tage (insbesondere für den Einzelhandel), kann keine Aussage getroffen werden.

Eine Aussage wäre aber möglich, wenn entweder eine Zählung durchgeführt werden würde oder eine Modell erzeugt werden würde. Für eine Zählung fehlt bei dem „engen“ Zeitplan die Zeit (obwohl es zur Abwägung notwendig wäre). Aber es kann ja auch ein Modell erzeugt werden. Warum ist seitens des Auftraggebers ECE dieser Mikrosimulation dieses nicht mit beauftragt worden? Am Geld kann es nicht gelegen haben.

2.) Warum ist dieses Kapitel mit diesen eindeutigen Aussagen nicht in der ersten „normalen“ Verkehrsuntersuchung enthalten? Die Daten und Aussagen sind nicht erst zwischen Februar 2003 und Oktober 2003 entstanden.

3.) Die unter den ersten drei Spiegelstrichen aufgeführten Aspekte zeigen, dass mit erheblichen Problemen gerechnet werden muss.

4.) Diese Aussage ist umso erstaunlicher, als dass sie wirklich „aus dem Rahmen“ fällt. Als ob ein „Spion“ diese Aussage hineingemogelt hat oder der Gutachter selbst endlich mal „Klartext“ reden wollte und nicht immer nur „geht schon“ oder „insgesamt funktioniert das schon“.

*„Deshalb müssen die Verkehrsteilnehmer möglichst frühzeitig (Zeitung) über die Parkgebühren und weitere Parkmöglichkeiten entlang des Cityrings (z. B. PH Wilhelmstraße) sowie auf die aktuelle Verkehrslage (Verkehrs- und Parkleitsystem) informiert werden, so dass Rückstaus möglichst vermieden werden.“*

Das ist eine Kapitulationserklärung. In welchen Zeitungen (Magdeburger Volksstimme, Goslarsche Zeitung,...) soll über die Parkgebühren informiert werden? Wer bezahlt diese Informationen? Werden die Parkgebühren an diesen Tagen „abschreckend“ erhöht? (Wozu sonst die Informationen?) Warum erfolgt kein Hinweis, dass möglichst der ÖV genutzt werden soll, was ja eigentlich gewünscht wird, so



wie es bereits heute oft bei bestimmten Veranstaltungen gemacht wird? Weil es klar ist, dass der ÖV bei diesen Rahmenbedingungen und den möglicherweise eingesetzten im Mitfall 3 angesetzten „Kleinstfahrzeugen“ der Verkehr nicht bewältigt werden kann? Die Rückstaus können aber damit auch nicht vermieden werden, sie sollen nur (hoffentlich) möglichst vermieden werden. Warum sind die Rückstaus „akzeptabel“, weil keine starken durchfahrenden Ströme (z. B. Beruspendler) den Bohlweg benutzen? Der Durchgangsverkehr beträgt auf dem Bohlweg ohnehin nur 17 % und soll sich mit Eröffnung diverser Autobahnen nochmals reduzieren.

**Fazit:**

**Die Angaben in der Verkehrsuntersuchung mit Mikrosimulation zum geplanten ECE-Center in Braunschweig zeigen, dass der Verkehr NICHT bewältigt werden kann. Zusätzlich sind viele Eingangsdaten für diese Mikrosimulation mittlerweile veraltet. Einige Angaben widersprechen sich.**

## **Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Hier wird auf den ruhenden Verkehr (Parken) eingegangen. Denn dieser scheint für den Einzelhandel eine sehr hohe Bedeutung zu besitzen. Die Anzahl der Stellplätze im Bereich des geplanten ECE-Centers sind dagegen im Vergleich zur Verkehrsuntersuchung sogar wesentlich reduziert worden. Sind Stellplätze also „unwichtig“ für den Einzelhandel oder für ECE? Zum ruhenden Verkehr sind insbesondere die zwei Fragen zu beantworten: Wieviel Stellplätze muss ECE „mitbringen“ und wo liegt die Grenzbelastung der Braunschweiger Innenstadt?

## **Ruhender Verkehr**

Die Werbegemeinschaft Magniviertel e.V. hat auf ihrer Jahreshauptversammlung 2003 u. a. deswegen das ECE-Projekt begrüßt, weil „*durch die Erweiterung der Parkmöglichkeiten um rund 900 Plätze zusätzliche Attraktivität erzielt wird.*“ [StadtBS, 2003, S. 16].

Damit kann zunächst festgehalten werden, dass Stellplätze sehr wichtig sind. Dieses zeigt auch die Politik in Braunschweig, bei der um jeden wegfallenden Parkplatz bisher „gekämpft“ wurde.

## **Stellplatzbilanz**

Das Verkehrsgutachten [WVI, 2003] mit Auftragsvergabe 11/2002 geht von etwa 2.170 Stellplätzen im Bereich Schlosspark / ECE-Center aus (siehe Tab.). Damit würde sich die Anzahl gegenüber heute um 986 Stellplätze erhöhen. Nach dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan IN 220 der Stadt Braunschweig vom 20.10.2003 kann dagegen nur noch von etwa 1.750 oder plus 566 Stellplätzen gegenüber heute ausgegangen werden.

Anmerkung:

Nach [RatBS, 2004, S. 27] ist die Zahl der Stellplätze im ECE-Center nochmals reduziert worden. Mit den 1.100 bis 1.200 Stellplätzen im ECE-Center ergibt sich insgesamt im Plangebiet nur noch ein Plus von 370 bis 470 Stellplätzen gegenüber dem heutigen Bestand.

Anmerkung: Der gleiche Ablauf - Reduzierung der Stellplatzflächen im zeitlichen Planungsablauf - erfolgte auch beim ECE-Projekt „Preußen-Park“ in Münster.

In der Ratsvorlage für den Rat der Stadt Braunschweig zum ECE-Einkaufszentrum vom 24.06.2003 wird auf die reduzierte Stellplatzanzahl gegenüber dem Verkehrsgutachten hingewiesen. Es fehlt allerdings der Hinweis, was diese Reduzierung um 225 Stellplätze für Auswirkungen hat. Ebenso ist zu bemerken, dass in dieser Ratsvorlage für die Parkgarage Schlosspark zwei unterschiedliche Angaben vorhanden sind (siehe Tab.), die sich um etwa 6 Prozent voneinander unterscheiden. Weiterhin stellt sich die Frage, ob zum 24.06.2003 nicht bereits bekannt war, dass auch die 170 Parkplätze „Am Schlossgarten“ wegfallen und daher in der Ratsvorlage hätten erwähnt werden müssen, so wie es in der aktuellsten Version des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans erfolgt ist. Nach allen diesbezüglichen Abbildungen im städtebaulichen Gutachten, insbesondere zum empfohlenen Modell „Schlosshalle“ [Ackers, 2003] muss die Frage dahingehend beantwortet werden, dass der Entfall dieser Parkplätze bekannt war. Insofern hat der Rat der Stadt Braunschweig über eine Vorlage entschieden, die als Basis ein Verkehrsgutachten hat, das (gemäß Auftrag) von einer im Bereich Schlosspark um 24 Prozent höheren Stellplatzanzahl ausgeht, als real vorhanden sein wird. In der folgenden Tab. ist der zeitliche Verlauf des „Stellplatzschwundes“ dargestellt.

Die Reduzierung des Stellplatzangebotes seitens ECE und der Stadt Braunschweig (städtische Tiefgarage (TG) Schlosspark) ist insbesondere deswegen interessant, weil davon ausgegangen werden kann, dass auf Seiten von ECE professionelle und erfahrene Verkehrsplaner bzw. Absatzwirtschaftler arbeiten und diese Reduzierung bedeuten würde, dass sich irgendwelche Primärdaten (geplante Besucheranzahl, Verkehrsmittelwahl,...) innerhalb kürzester Zeit geändert haben müssen. Insofern ergeben sich Änderungen bei den verkehrlichen oder absatzwirtschaftlichen Auswirkungen. Ein plausibler Grund bzw. ein Grund überhaupt für die Reduzierung ist nirgends aufgeführt.

<b>Verlauf Stellplatzbilanz „ECE-Center“</b>				
Ort	heute vorhanden	Verkehrsgutachten (Auftrag 11 / 2002)	Stadt Braunschweig, Ratsvorlage (Druck- sache 7838/03)	Stadt Braunschweig, vorhabenbezogener B-Plan, IN 220 ****)
	<b>Stand</b>	<b>02 / 2004</b>	<b>11 / 2002</b>	<b>24.06.2003</b>
ECE-Center	0		ca. 1.500 *)	1.350 *)
Parkgarage Schlosspark	1.014		ca. 500	ca. 425 (S. 4) ca. 400 (Anlage 1)!
Am Schlossgarten	170 **)		nicht erwähnt Ansatz: 170	nicht erwähnt Ansatz: 170
				(28) ***) (Anwohnerparkplätze)
	<b>Summe</b>	<b>1.184</b>	<b>ca. 2.170</b> <b>(+ 986)</b>	<b>ca. 1.945</b> <b>(+ 761)</b>
		(68 %)	(124 %)	(111 %)
				<b>ca. 1.750</b> <b>(+ 566) ****)</b>
				(100 %)

\*) Es wird nicht deutlich, ob in diesen Angaben die Beschäftigtenstellplätze enthalten sind oder noch addiert werden müssen.  
\*\*) nach [bs.de, 2004] (Annahme: ohne Anwohnerparkplätze)  
\*\*\*) Auf S. 24 heißt es erstmals: „Im Bereich der Straße Am Schlossgarten werden die erforderlichen 28 AnwohnerParkplätze untergebracht.“ Der Verlust der restlichen Parkplätze „Am Schlossgarten“ wird nicht erwähnt!  
\*\*\*\*) Nach der Ratsvorlage Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Einkaufszentrum Schlosspark“ IN 220 für den 23. März 2004 [RatBS, 2004] sind die Stellplätze im Einkaufszentrum nochmals auf 1.100 - 1.266 reduziert worden (234 für teilweisen Ersatz für Rückbau Tiefgarage (Baulasten u. a. VW-Halle) und 866 - 966 Stellplätze für das Sonder- und Kerngebiet). Gegenüber dem Bestand ergibt sich damit nur noch ein Plus von 370 - 470 zusätzlichen öffentlichen zugänglichen Stell- / Parkplätzen. Ein vorläufiger Stellplatznachweis soll einen Stellplatzbedarf von 1.182 Stellplätzen ergeben haben.

**Tab.: Verlauf Stellplatzbilanz „ECE-Center“**

Welche Folgen hat die Reduzierung des Stellplatzangebotes um 420 Stellplätze (Stand 20.10.2003) gegenüber dem Verkehrsgutachten? Wird eine durchschnittlich maximale Auslastung von 4 Pkw / Tag für einen Stellplatz und eine durchschnittliche Besetzung von 1,57 Personen / Pkw angesetzt (vgl. [WVI, 2003, S. 16]), so könnten pro Tag (420 x 4 =) 1.680 Pkw oder (1.680 x 1,57 =) 2.637 Kunden weniger in die Braunschweiger Innenstadt bzw. in den Bereich ECE-Center kommen. Bei angesetzten rund 13.100 Pkw / Tag [WVI, 2003, S. 16], mit denen die ECE-Besucher anreisen, bedeutet das eine Kapazitätsreduzierung von 12,8 Prozent.

### **Beschäftigtenstellplätze**

Im Verkehrsgutachten wird der Beschäftigtenverkehr mit ca. 250 Pkw / Tag angesetzt. Wird pro Tag ein großer rechnerischer Schichtwechsel angesetzt (115 Pkw vormittags, 115 Pkw nachmittags, 20 Pkw zu Randzeiten), müssten 230 Beschäftigten-Stellplätze vorgehalten werden (bei Schichtwechsel benötigen beide Schichten einen Stellplatz).

Frage: Sind diese 230 Beschäftigten-Stellplätze noch zusätzlich zu den Besucher-Stellplätzen vorhanden? Wenn nein, müssen diese 230 Plätze noch von den angegebenen Stellplätzen abgezogen werden. Dieses entspricht dann weiteren (230 x 4 =) 920 Besucher-Pkw's.

## Zusätzlicher Stellplatzbedarf durch das ECE-Center

Die Stellplatzbilanz ergibt nach der aktuellsten Quelle, der Ratsvorlage zum 23. März 2004 bzw. dem Vorhabenbezogenen B-Plan vom 11. März 2003 nur noch ein geringes Plus von 370 bis 470 zusätzlichen öffentlich zugänglichen Stellplätzen gegenüber dem heutigen Bestand.

Wird z. B. eine neue Fabrik geplant, so wird genauestens berechnet, welche Kapazitäten wann und wo benötigt werden. Da mit dem ECE-Center (Stichwort „neue Mitte“) und der weiterhin bestehenden heutigen Einzelhandelsfläche praktisch eine „neue“ Innenstadt entsteht, muss entsprechend für diese neue gesamte Innenstadt die Kapazität berechnet werden. Insofern müsste das ECE-Center auch seine eigene Kapazität mitbringen. Bei 13.100 Pkw ECE-Zielverkehr wären dieses rechnerisch ( $13.100 / 4 =$ ) 3.275 neue Stellplätze.

Daher muss eine Abschätzung des Stellplatzbedarfs erfolgen.

### Abschätzung Stellplatzbedarf

Für die Abschätzung werden folgende Voraussetzungen und Annahmen getroffen:

- Verkaufsfläche: 30.000 m<sup>2</sup>, Nutzfläche Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe: 3.500 m<sup>2</sup>
- Öffentliche Kultureinrichtungen, Verwaltungs- und Büroflächen ca. 13.360 m<sup>2</sup>
- Besucher-Pkw Zielverkehr ECE-Center: 13.100 Normalwerktag, 26.200 - 37430 Spitzentage
- Umschlag pro Tag und Stellplatz: 4,0 (sichere Seite)
- Modal-Split nach Verkehrsuntersuchung
- Zufahrt Spitzenstunde + angrenzende Stunde: rd. 16 % + 12 % (= 28 %), (vgl. z. B. [IVS, 2003, Seite 6-6, „Einkaufs- und Besorgungsverkehr“]). Diese Betrachtung ist unabhängig von den abfahrenden Pkw aus der Parkgarage. Annahme: Parkgarage nicht belegt (entspricht Mindestwert).
- Ansatz durchschnittliche Abstelldauer des Pkw's: rd. 2,0 Stunden.
- *„Die Parkraumnachfrage kann durch eine Erhebung (im allgemeinen eine Befragung) beschrieben und quantifiziert werden. Dabei müssen die Daten über Nachfragegruppen (mit Fahrtzweck), die zeitliche Verteilung von Zufluss und Abfluss sowie Parkdauer und Belegung der Parkstände erhoben werden. **Von Interesse sind ferner Informationen über die Fußwegeentfernungen zwischen Parkstand und Zielen** sowie der Falschparkeranteil.“* [IVS, 2003, S. 6-2] (Im Original nicht fett markiert.) Dieses bedeutet, dass ein ECE-Besucher, der auch die heute vorhandene Innenstadt besucht, einen Stellplatz in der unmittelbaren Umgebung des ECE-Centers vorfinden will und nicht z. B. in 1,6 km (Hin- und Rückweg) Entfernung.

Mit diesen Daten kann der Stellplatzbedarf abgeschätzt werden. Für die Ermittlung der Anzahl der „notwendigen Stellplätze“ sind Tabellen bzw. Richtzahlen vorhanden, die sich auch in den jeweiligen Bauordnungen der Bundesländer wiederfinden. Nach der Richtzahl der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (nach [IVS, 2003]) und nach § 47 der Niedersächsischen Bauordnung würde sich beispielsweise für das ECE-Center nur für die Verkaufsfläche ein Bedarf von  $(30.000 / (10 \text{ bis } 20)) =$  3.000 bis 1.500 Stellplätzen ergeben. Nach den Richtzahlen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen sind davon allerdings nur 90 % für Besucher vorgesehen. Diese sind aber nur Richtwerte, die beispielsweise unabhängig von der realen Besucherzahl ermittelt werden. Für das ECE-Center in Braunschweig liegen dagegen relativ genaue Besucherdaten vor, mit denen im Folgenden der (tatsächliche) Stellplatzbedarf abgeschätzt werden kann. **Mit diesen Zahlen ergibt sich ein Stellplatzbedarf von rund  $(13.100 \times 0,28 / 90 \times 100 =)$  4.076 Stellplätzen an**

**Normalwerktagen ohne Berücksichtigung der öffentlichen Kultureinrichtungen.** Diese können mit weiteren rund 440 Stellplätzen (1 Stellplatz je 30 m<sup>2</sup>) abgeschätzt werden. Die Besucher der Gastronomiebetriebe werden als in den angegebenen Besucherzahlen enthalten betrachtet. **An Spitzentagen steigt der Stellplatzbedarf auch auf über 8.150 Stellplätze an.** Eine grobe Abschätzung über den Umschlag pro Stellplatz würde immer noch (13.100 / 4 =) 3.275 Stellplätze ergeben. In [RatBS, 2004, S. 27] wird dagegen nur ein Stellplatzbedarf von ca. 1.182 Stellplätzen angegeben.

**Wichtige Anmerkung: Dieser Stellplatzbedarf ist real vorhanden. Er kann nicht amtlicherseits einfach durch eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels (siehe z. B. [RatBS, 2004, S. 27]) oder die Auferlegung einer Ablösegebühr beseitigt oder verkleinert werden.**

**Anmerkung 2: Bereits bei einer Auslastung der Stellplatzkapazität von etwa 90 % kann aus verkehrsplanerischer Erfahrung von einer Vollaustattung gesprochen werden!**

Im „unmittelbaren“ Bereich um das ECE-Center werden dagegen nur rund 2.500 Stellplätze vorhanden sein (1534 bis 1634 TG Schlosspark und ECE-Center + 532 Parkgarage Wilhelmstraße + sonstige entlang der Straßen). Diese müssen auch den Parkbedarf von Galeria Kaufhof, den Geschäften am Steinweg, Bohlweg, Damm usw. abdecken. Um nicht unnötige Kapazitäten im Stellplatzbereich zu schaffen, können eventuell in unmittelbarer Nähe vorhandene freie Kapazitäten berücksichtigt werden. Dieses ist auch aus städtebaulicher Sicht zu begrüßen. Werden dazu die heute zufahrenden Pkw's mit 4 Pkw pro Stellplatz an Normalwerktagen angesetzt, würden von den rund 2.500 Stellplätzen an Normalwerktagen rund 1.700 für den ECE-Zielverkehr zur Verfügung stehen.

**Damit würde sich ein Stellplatzbedarf von mindestens (4.076 - 1.700 =) 2.376 Stellplätzen an Normalwerktagen ohne Kultureinrichtungen oder über 6.450 an Spitzentagen ergeben.**

Wird nun angenommen, um auf der sicheren Seite zu liegen, dass etwa 200 „ECE-Pkw“ „freiwillig“ in weiter entfernt liegenden Parkgaragen (z. B. Lange Straße) parken, so verbleibt ein Bedarf von 2.176 bis über 6.250 Stellplätzen. Gegenüber dem Bestand erhöhen sich die öffentlich zugänglichen Stellplätze allerdings nur um 370 bis 470 Stellplätze. **Es verbleibt ein Stellplatzdefizit bei 370 Stellplätzen von mindestens 1.806 bis über 5.880 an Spitzentagen.**

Selbst wenn der in der Ratsvorlage [RatBS, 2004, S. 27] genannte Stellplatzbedarf von 1.182 Stellplätzen korrekt sein sollte, verbleibt immer noch im ungünstigsten Fall ein Defizit von (1.182 - 370 =) 812 Stellplätzen. D. h., die im ECE-Center vorhandenen Stellplätze würden zwar dem „amtlichen“ Stellplatzbedarf entsprechen, die zusätzlichen Stellplätze der Gesamtstellplatzbilanz würden dagegen unter dem Stellplatzbedarf liegen. Und nur die ist aus verkehrlicher Sicht von Bedeutung.

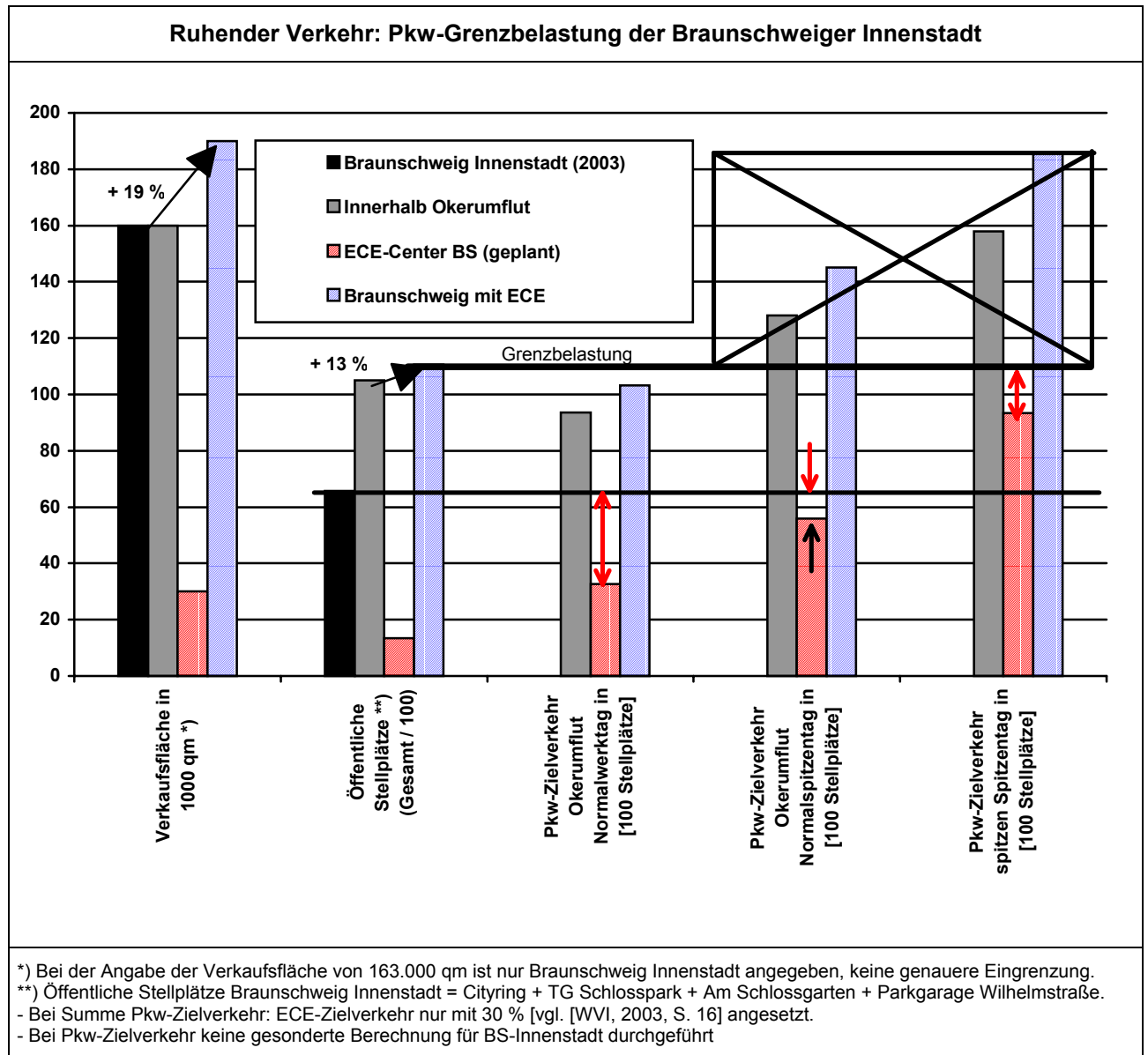
**Fazit:**

**Bei Ansatz des in der Verkehrsuntersuchung angenommenen Modal-Splits kann der Stellplatzbedarf bereits an Normalwerktagen nicht gedeckt werden. Der in der Ratsvorlage genannte Stellplatzbedarf von 1.182 Stellplätzen ist absolut nicht ausreichend. Selbst wenn dieser Wert als korrekt angesehen werden würde, verbliebe ein Stellplatzdefizit von rd. 800 Stellplätzen. Sollte für diesen geringen Stellplatzbedarf ein veränderter Modal-Split zugunsten des ÖV angesetzt worden sein, da die Kunden angeregt werden sollen, den ÖV zu nutzen (Veränderung Modal-Split), wird von einem in der Verkehrsuntersuchung nicht untersuchten Planfall ausgegangen. (Kann der ÖV die erhöhte Nachfrage bewältigen? Wer bezahlt den**

**zusätzlichen Aufwand der Verkehrs AG, die bereits heute sparen muss? Wird dem ÖV dann rechtsverbindlich und zwingend Vorrang eingeräumt? Warum wird dann die Kapazität des ÖV's mit Abbau des Vorsortiergleises reduziert? Usw..) Bereits bei einmaliger Abweichung von den untersuchten Planfällen darf die Verkehrsuntersuchung zur verkehrlichen Beurteilung des ECE-Centers nicht mehr herangezogen werden („Herauspicken der Rosinen“ aus unterschiedlichen Planfällen).**

**Das ECE-Center verschlechtert die Situation beim ruhenden Verkehr also wesentlich.**

**Grenzbelastung**



**Abb. 1: Ruhender Verkehr: Pkw-Grenzbelastung der Braunschweiger Innenstadt**

### Erkenntnisse aus der Abb. 1:

1. Die Verkaufsfläche der Innenstadt beträgt etwa das Fünffache des geplanten ECE-Centers, der Pkw-Zielverkehr ist dagegen etwa gleich. (Anmerkung: In der Magdeburger Innenstadt beträgt das Verhältnis vorhandene Innenstadt / ECE-Center (112.500 / 25.000 =) 4,5 und liegt damit in der gleichen Größenordnung wie in Braunschweig. [StadtBS, 2003, S. 22])
2. Das ECE-Center stellt im Bezug auf „seinen“ Pkw-Zielverkehr nur sehr wenige und nicht ausreichende Pkw-Stellplätze zur Verfügung.
3. An Normalwerktagen wird der ruhende Verkehr noch zu bewältigen sein, wenn von einer eher geringen Neuverkehrsquote (max. 25 - 30 %) ausgegangen wird. Dennoch wird sich die Stellplatzsituation in Braunschweig verschärfen.
4. Der Pkw-Zielverkehr an „normalen“ Spitzentagen liegt bereits heute über der Grenzbelastung. Oder anders ausgedrückt: Da die ECE-Zahlen „sicher“ sind, würden für den gesamten anderen Zielverkehr Braunschweig Innenstadt bzw. Okerumflut nur noch geringe Kapazitäten zur Verfügung stehen. **Das im Vergleich zur Innenstadt flächenmäßig „kleine“ ECE-Center beansprucht praktisch die gesamte Stellplatzkapazität der „großen“ Braunschweiger Innenstadt.** Insbesondere ab Normalspizentag aufwärts würde der ECE-Verkehr indirekt auch z. B. die Parkplätze am Wilhelmitorwall, Petritorwall, Theaterwall und Mauernstraße beanspruchen, indem er den „Nicht-ECE-Verkehr“ dorthin verdrängt.
5. Bereits an „Normalspizentagen“ wird mit Sicherheit die Grenzbelastung überschritten sein. Dieses bedeutet, dass insbesondere an den wichtigen und umsatzstarken Spitzentagen Besucher abgewiesen werden müssten. Mit Sonder - Park+Ride (P+R) (zusätzlicher Bus-Shuttle) könnten die notwendigen zusätzlichen Kapazitäten geschaffen werden. Es würde dann aber auch bedeuten, um Parkplatzsuchverkehr (Abgase, Schadstoffe) zu unterbinden, die Besucher „zwangsweise“ auf die P+R - Plätze zu führen. Insofern dürften nur noch Anwohner in die Innenstadt bzw. die innere Okerumflut fahren, wenn die Parkplätze belegt sind. Intelligente Verkehrsleitsysteme sind dabei keine Lösung. Sie schaffen keine neuen Stellplätze. Sie ermöglichen höchstens eine etwas verbesserte Ausnutzung der vorhandenen.
6. Da bereits heute an Sonder - P+R-Tagen die Grenzbelastung überschritten ist (sonst wäre P+R nicht notwendig), muss an diesen Tagen der gesamte ECE-Center-Neuverkehr zusätzlich über Sonder - P+R abgewickelt werden.
7. An welchen Tagen müsste mit ECE Sonder - P+R angeboten werden? Ist dieses bereits an „spitzeren“ Normalwerktagen, wie z. B. Donnerstag oder Freitag notwendig? Wer bezahlt diesen durch den ECE - Zielverkehr notwendig gewordenen P + R?

Anmerkung zur Abb. 1: Die zu sehende Unterschreitung der Grenzbelastung an Normalwerktagen erlaubt nicht die Aussage, dass kein Stellplatzdefizit oder auch zusätzlicher Stellplatzbedarf durch das ECE-Center entsteht.

### Veranstaltungen in der Volkswagenhalle, Hansesamstage, Harz und Heide usw.

In den Betrachtungen zum ruhenden Verkehr sind zwei wichtige Aspekte noch nicht berücksichtigt worden: Die Volkswagenhalle und große Sonderveranstaltungen.

Bei Großveranstaltungen in der Volkswagenhalle werden hier ebenfalls sehr viele Stellplätze für den Zielverkehr Volkswagenhalle benötigt. Hier muss geprüft werden, ob und wann der Volkswagenhalle gegebenenfalls eine Art „Veranstaltungsverbot“ auferlegt werden muss, weil ECE-Verkehr und der Veranstaltungsverkehr der Volkswagenhalle sich überlagern. Dieses dürfte insbesondere in der Vorweihnachtszeit der Fall sein.



Das gleiche Problem wird auftreten, wenn besondere und attraktive Veranstaltungen in der Stadt Braunschweig und insbesondere in der Innenstadt einen erhöhten Verkehr und damit erhöhte Besucherzahlen bewirken. Erinnerung sei hier an die Hansesamstage, Harz und Heide Messe oder das Magni - Fest.

Allgemein formuliert: Es muss hier geprüft werden, welche Veranstaltungen wann, wie und wo durchgeführt werden können.

### **Wegen Überfüllung geschlossen**

In den beiden Parkgaragen ECE-Center und Schlosspark stehen zusammen maximal etwa 1.634 Stellplätze zur Verfügung. An Normalwerktagen wird mit etwa 13.100 Pkw der ECE-Besucher gerechnet. Würden nun beispielsweise in einer Stunde z. B. von 10:00 bis 11:00 Uhr 14 Prozent der Besucher anreisen (ohne Berücksichtigung der Besucher z. B. von Galeria Kaufhof) und etwa 2 Stunden außerhalb ihres Pkw's verweilen, wären beide Parkgaragen bereits vor 11:00 Uhr bis etwa 12:00 Uhr belegt. Folgende Fragen und Probleme sind zu beantworten und zu lösen:

1. Wie reagieren die ab 11:00 Uhr anreisenden ECE-Kunden? Warten sie? Wenn ja, wie lange und wo oder erzeugen sie Parkplatzsuchverkehr?
2. Wie oft nimmt der Kunde ein Warten auf sich?
3. Welche Ersatzparkplätze akzeptiert der ECE-Kunde? Die Parkgarage Eiermarkt ist beispielsweise etwa 800 m Luftlinienentfernung vom ECE-Center entfernt. Dieses bedeutet 1,6 Kilometer Fußweg für den Hin- und Rückweg (entspricht etwa der Strecke Braunschweig Hauptbahnhof - Stadtbahnhaltestelle Bohlweg / Damm). Ein Parkleitsystem informiert über freie Stellplätze. Der Kunde wird aber ein von ihm nicht gewünschtes Produkt (Stellplatz) nicht annehmen.
4. Welche Aufstellflächen für die wartenden Pkw sind vorhanden? Staut sich der Verkehr bis auf den Bohlweg oder die Museumsstraße zurück und behindert den fließenden Verkehr? Bereits heute stauen sich die wartenden Pkw vor der Einfahrt zur Tiefgarage Schlosspark bis an den Bohlweg.
5. Kann ein ECE-Pkw-Kunde „zwangsweise“ z. B. in die freie Parkgarage Eiermarkt geführt werden? Oder anderes gefragt: Kann er „gezwungen“ werden, erst die Innenstadt und danach das ECE-Center zu besuchen?

**Fazit: Der ruhende Verkehr ist nicht zu bewältigen.**

Weitere Fragen:

Das nur mit 25 - 30 % Neuverkehr zu rechnen ist, ist eine Abschätzung. Wie sieht der Verkehr aus, wenn z. B. 35 % Neuverkehr kommen?

### **Umgestaltung Bohlweg**

#### **Querungsmöglichkeit Bohlweg / Städtebauliche Gestaltung**

Die städtebaulichen Vorschläge zur Umgestaltung des Bohlwegs und der Verbesserung der Querungsmöglichkeit durch Rückbau einer Fahrspur bei der Straße und des Vorsortiergleises bei der Stadtbahn sind vielleicht das Optimum, was auf dem Bohlweg realisierbar ist. Eine „Verschönerung“ wird sicherlich erreicht werden, eine deutliche Verbesserung der Querungsmöglichkeit nicht. Dazu sei auf folgende zwei bereits heute vorhandene Beispiele verwiesen, so dass sich jeder persönlich ein Bild machen kann:

1. Die Stobenstraße besitzt heute im kleinen Bereich Georg-Eckert-Straße / Waisenhausdamm insgesamt 5 Querungsmöglichkeiten (3 oberirdische für Fußgänger und Radfahrer, 1 für Radfahrer und 1 unterirdische für Fußgänger). Dennoch erzeugt die Stobenstraße eine Trennwirkung.
2. Der umgebaute Bohlweg könnte vergleichbar wie heute die Lange Straße mit einer zusätzlichen Fahrspur aussehen. Die Verkehrsbelastung ist etwa identisch. Aus Sicht des Verfassers ist diese Straße auf Grund der Bäume und des Rasengleises zwar relativ schön anzuschauen (z. B. im Vergleich mit der Hamburger Straße), dennoch besteht eine sehr starke, nicht nur optische Trennwirkung, die nicht zum Queren einlädt und keine Verbindung schafft. Dieses auch unter dem Gesichtspunkt, dass zwischen Fahrspur und Stadtbahngleisen noch eine zusätzliche Aufstellfläche vorhanden sein wird. Ebenso kann bereits heute die weiterhin bestehende Trennwirkung des Bohlweges demonstriert werden: Da die Nord-Süd-Richtung des Bohlwegs auch nach der Umgestaltung wie heute aus drei Fahrspuren und einem Parkstreifen bestehen, sollte jeder einmal versuchen, von der westlichen Bohlwegseite „einkaufsummelnd“ nur die Stadtbahngleise zu erreichen. Es wird nicht gelingen bzw. höchstens im Sprint.

Anmerkung zur Trennwirkung: Die Trennwirkung ist definiert und kann berechnet werden. Damit kann z. B. die Trennwirkung heute und mit ECE-Center berechnet und verglichen werden. **Angesichts der betonten Wichtigkeit der Trennwirkung des Bohlwegs, hätte eine Angabe der Trennwirkungsklasse erfolgen müssen. Dieses nicht nur, um die Veränderung der Trennwirkung beurteilen zu können, sondern um den entscheidenden Punkt beurteilen zu können: Ist die „neue“ Trennwirkung gering genug, um den gestellten Anforderungen in jeglicher Hinsicht gerecht zu werden?.** Insofern sollte vorher ein Maximalwert der Trennwirkung festgelegt werden, der allen Ansprüchen gerecht wird (städtebauliche, „Anschluss an Innenstadt“, usw.).

Der Nachweis einer deutlichen Verringerung der Trennwirkung oder einer „geringen“ Trennwirkung ist also nicht erbracht. Ein Hinweis auf Abbau des Trenngitters oder zusätzlicher Aufstellflächen ist kein Nachweis. Denn parallel dazu steigt die Verkehrsbelastung an, der so genannte Querungswiderstand steigt also tendenziell an.

#### **Ergänzende Anmerkungen zur Ratsvorlage vom 23. März 2004 (entspricht Vorhabenbezogenem B-Plan vom 11.3.2004))**

Im Folgenden soll auf einige weitere Aussagen der Ratsvorlage eingegangen werden, die bisher nicht erwähnt worden sind.

**Aussage [RatBS, 2004, S. 24]: „Die Einrichtung eines Kreisverkehrs am Theater [...]. [...] Allerdings bedingt diese Verkehrsführung für die Busse und den MIV aus dem Magnitorwall in Richtung Steinweg geringfügige Umwegfahrten.“**

- Welche zusätzlichen Kosten kommen auf die im Besitz der Stadt Braunschweig befindlichen Braunschweiger Verkehrs-AG zu? Müssen die Umlaufpläne der Busse geändert werden? Wie unattraktiv wird der ÖV durch diese Fahrzeitverlängerung?
- Ist diese Verkehrsführung im schalltechnischen und klimatisch-lufthygiensichen Gutachten berücksichtigt? Wie wirkt sich z. B. die erhöhte Verkehrsbelastung (Schadstoffe, Erschütterungen) auf die Bausubstanz des Staatstheaters aus?

**[ebd., S. 24]: „Der Erhalt der Leistungsfähigkeit des Bohlwegs für Stadtbahn- und möglichen RegioStadtBahn-Verkehr als einzige Nord-Süd-Achse für den schienengebunden ÖPNV hat hohe Priorität.“**

- Damit steht diese Aussage im Widerspruch zu der Tatsache, dass das Vorsortiergleis entfernt wird, mit dem die Leistungsfähigkeit und Pünktlichkeit der Stadtbahnachse insbesondere bei steigendem Verkehr gewährleistet bleibt. Ein unpünktlicher und langsamer ÖV ist unattraktiv, der keine Kunden „anregt“, auf diesen umzusteigen, wie in [ebd., S. 27] gefordert.

**[ebd., S. 24]: „Für die Mikrosimulation wurde davon ausgegangen, dass an einem Normaltag insgesamt ca. 35.000 Besucher am Nachmittag das Einkaufszentrum nutzen.“**

- Was bedeutet hier „Nachmittag“? Anderer Ansatz gegenüber Verkehrsuntersuchung oder „Schreibfehler“?

**[ebd., S. 25]: „Das Verkehrsgutachten geht von der im Vorvertrag vereinbarten Zahl von ca. 1.350 zu schaffenden Stellplätzen aus, sodass die folgenden Zahlen hierauf basieren. Die tatsächliche Stellplatzzahl wird den genannten Wert um voraussichtlich 150 - 250 Stellplätze unterschreiten (zu den Auswirkungen siehe 6.4.3 Stellplatz-, Parkplatzbilanz).“**

- Die Stellplatzanzahl wird wesentlich verringert (um 11,1 % bis 18,5 %), ohne Berücksichtigung der ebenfalls reduzierten Stellplatzanzahl in der TG Schlosspark. Dieses ist ein neuer Planfall. Dennoch wird z. B. auf S. 26 aus dem „nicht mehr gültigen“ Planfall zitiert, ohne auf die Auswirkungen hinzuweisen bzw. die Folgen abgeschätzt zu haben.
- Die Auswirkungen werden nur teilweise erwähnt. Beispielsweise, dass die Gefahr des Zurückstauens auf die Georg-Eckert-Straße und den Bohlweg ansteigen wird. Das dynamische Parkleitsystem wird die Gefahr allerdings nur minimieren, nicht beseitigen können. Die notwendigen Detailregelungen werden im Durchführungsvertrag enthalten sein. Sie sind also bisher noch nicht bekannt.

**[ebd., S. 28]: „Dabei stellte sich heraus, dass aus Platzgründen statt der bisher im Vorvertrag festgelegten Zahl von 1.350 Parkplätzen auf den drei Parkebenen nur ca. 1.200 Parkplätze realistisch sind.“**

- Was bedeutet der Grund „Platzgründe“? Erfordert die Statik zusätzlichen Platzbedarf? Musste das Bauvolumen reduziert werden? Oder musste für andere Nutzungen Platz geschaffen werden?
- Der angegebene Stellplatzbedarf von 1.182 Stellplätzen stimmt erstaunlich gut mit diesen 1.200 Stellplätzen überein. Zufall? Wie sind die 1.182 Plätze errechnet worden? „Platzgründe“ sind kein Argument für eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels.

**[ebd., S. 25]: „Eine Ausnahme außerhalb des Wilhelminischen Rings stellt der Straßenzug Jasperallee/Herzogin Elisabeth Straße dar, der [...] diesen Wert (= 10 % Anmerkung des Verfassers) überschreitet. Die von Osten kommenden Besucher des Einkaufszentrums nutzen offensichtlich statt der direkten Zufahrt über die Kastanienallee/Helmstedter Straße/Georg-Eckert Straße auch die Zufahrtsmöglichkeit über Herzogin-Elisabeth-Straße / Jasperallee / Magnitorwall / Georg-Eckert-Straße.“**

- „Offensichtlich“ ist diese indirekte Zufahrt nicht eingeplant gewesen und kommt etwas überraschend. „Der Autofahrer, das unbekannte Wesen?“ Wo sind weitere „Überraschungen“ zu erwarten?
- Wie sieht es innerhalb des Wilhelminischen Ringes aus (z. B. Theaterwall)? Eine Aussage dazu erfolgt nicht.

**[ebd., S. 25]: „Eine ergänzende Überprüfung hat ergeben, dass der geplante Umbau der Verkehrsanlagen auch bei einem Verzicht auf den Bau der RegioStadtBahn oder den**

***Lückenschluss der A 39 bis zur A 2 unter Anpassung der Lichtsignalsteuerungen im Untersuchungsbereich realisierbar bleibt.***

- Formulierungen dieser Art durchziehen die gesamte Ratsvorlage zu den Aussagen zum Verkehr: „schwammig“, „dehnbar“, und „verschleiern“. Natürlich kann das ECE-Center auch ohne RegioStadtBahn realisiert werden. Auch wird der Verkehr zu bewältigen sein: irgendwie sicherlich und irgendwann hat sich auch ein Stau aufgelöst. Aber es wird nicht die Frage beantwortet, welche Verkehrssituationen über welchen Zeitraum „akzeptiert“ werden. Also ob z. B. ein Stau (Definition: Leistungsfähigkeitsgrenze erreicht oder bereits überschritten?) von 45 Minuten akzeptiert wird.
- Nach dieser Aussage könnte auf die RegioStadtBahn auch verzichtet werden. Auf Grund dieser Aussage wäre die zwingende Erwähnung der Folgewirkung für den ruhenden Verkehr notwendig (Stichwort: reduzierte Stellplätze und Anregung zum Umstieg auf ÖV).

***[ebd., S. 26]: „Der Bohlweg ist „Hauptdurchgangsstraße“ für die Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge [...]. Insofern muss alarmmäßiges Fahren ungehindert möglich sein. Die Notwendigkeit und Umsetzbarkeit eines Zugriffs auf die Ampelsteuerung durch die Leitstelle der Feuerwehr ist unabhängig vom Bebauungsplan gesondert zu prüfen.“***

- Die Prüfung ist also noch nicht erfolgt, so dass zur Umsetzbarkeit noch keine Aussage getroffen werden kann.
- Zusatzfrage: Wie sieht das Rettungskonzept aus, wenn mitten im Center z. B. ein Brand ausbricht?

## **Fahrradverkehr**

Das Verkehrsgutachten geht an Normalwerktagen (Montag - Freitag) von 3.000 Besuchern aus, die mit dem Fahrrad anreisen. An Spitzentagen, wie an Samstagen und zur Vorweihnachtszeit dürfte dieser Wert auch auf über 5.000 ansteigen. Bei einer angenommenen Verweildauer von 1,5 Stunden im Center und den angrenzenden Bereichen und einer Anreise in den Spitzenstunden von 10 % pro Stunde, **ergibt sich ein Bedarf von etwa 450 (Normalwerktag) bzw. 750 (Spitzentage) Fahrradabstellplätzen.**

Für Fahrradabstellplätze kann je nach Bauform mit einem Platzbedarf von 2,0 - 3,2 m<sup>2</sup> pro Fahrrad gerechnet werden. Daraus folgt ein Platzbedarf von (450 x 2 =) 900 m<sup>2</sup> bis (750 x 3,2 =) 2.400 m<sup>2</sup>.

Im Vorhabenbezogenen Bebauungsplan IN 220 wird auf S. 12 nur darauf verwiesen, dass im Bereich der öffentlichen Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Fußgänger“ die Fahrradabstellanlagen integriert werden. *„Konkrete Aussagen werden entsprechend der Ergebnisse des Freiflächenwettbewerbes in den Entwurf einfließen.“*

Zur Zeit kann daher keine Aussage darüber getroffen werden, ob die erforderliche Fläche für Fahrradabstellanlagen geplant und realisiert werden wird.

Zum Vergleich: Vor dem Braunschweiger Hauptbahnhof (ehemaliges InterCity-Restaurant) befinden sich 200 Fahrradabstellplätze. Für den ECE-Fahrradverkehr würde daher mindestens die 2,25-fache Fläche benötigt werden. Diese muss nicht nur städtebaulich sondern auch „schlossgerecht“ integriert werden.

In den ausgestellten Entwürfen zum ECE-Center im Rathaus der Stadt Braunschweig [StadtBS, 2004] sind nur in einem Entwurf 384 Fahrradabstellplätze vorgesehen. Diese teilen sich wie folgt auf:

- 120 Fahrradständer an der Georg-Eckert-Straße östlich neben dem heute vorhandenen Cristallo-Gebäude.

- 144 Fahrradständer an der Georg-Eckert-Straße gegenüber der Einmündung Ackerhof (Höhe Rizzi-Haus).
- 120 Fahrradständer im Bereich des heute vorhandenen Spielplatzes im Schlosspark.

Alle Fahrradabstellplätze sind damit innenstadtabgewandt.

Angesichts des Umfangs der Fahrradabstellanlagen wirft deren Nichtberücksichtigung zwei Fragen auf:

1. Ist der (ruhende) Fahrradverkehr für die Stadtplaner ohne Bedeutung?
2. Oder sind sie bewusst „vergessen“ worden, weil diese Masse nicht integrierbar ist. Die 144 Fahrradständer im Entwurf gegenüber der Einmündung Ackerhof erinnern z. B. auch eher an eine Art Notlösung.

**Auf Grund des hohen Anteils der Umweltverbundnutzer (ÖV, Fahrrad, zu Fuß) in den ECE-Centern (vgl. [StadtBS, 2003. S. 27]) muss auch die Frage beantwortet werden, wie der ruhende Fahrradverkehr bewältigt werden soll, wenn statt der angesetzten 15 % (= 3.000 Besucher) aus Braunschweig etwa 20 % oder bereits 4.000 Besucher an Normalwerktagen und über 8.000 (!) an Spitzentagen mit dem Fahrrad anreisen sollten.**

-----

Das absatzwirtschaftliche Gutachten ist nicht korrekt. GfK Prisma errechnet oder setzt an: Für den Bruttozielumsatz des ECE-Center ca. 118 Mio. Euro, entsprechend für die Flächenproduktivität (118 Mio. / 30.000 =) 3.933 Euro / qm. Nach Informationen, die der Stadt Braunschweig vorliegen, beträgt die Flächenproduktivität i. Schnitt aller ECE-Center dagegen (13,5 Mrd. DM / 1.400.000 qm VKF / 1,95583 =) 4.930 Euro / qm. Dieses würde bei 30.000 qm VKF des ECE-Center in BS einem Umsatz von rd. 148 Mio. Euro entsprechen. (Vergleiche: Stadt Braunschweig, Amt für Stadtentwicklung und Stadtmarketing, info-line Stadtentwicklung aktuell 1/2000, 15.04.2000: Der Wandel im Handel. Risiko oder Chance für den Handelsplatz Braunschweig? Vortrag von Herrn Meinhard Krumrei der ECE Centermanagement GmbH.) Warum sollte das Braunschweiger ECE-Center eine um rd 20 % niedrigere Flächenproduktivität haben, als der Durchschnitt aller ECE-Center? Wird das so „unwirtschaftlich“ sein in Braunschweig? Nach Aussage des CityPoints Braunschweig beträgt der Umsatz in den 74 Centern, Bahnhöfen, ... im Management von ECE bei 8,4 Mrd. Euro. Pro Center sind dieses im Schnitt 113,5 Mio. Euro. Da Braunschweig eines der größeren Center ist, würde es also nur durchschnittlichen Umsatz erzielen, mit einer geringen Flächenproduktivität. (Vergleiche Braunschweiger Zeitung vom 23.10.2003.)

-----

Die Stellplatzanzahl im Center ist gegenüber dem Stand von 11 / 2002 von rd. 1.500 auf mittlerweile 1.100 bis 1.200 reduziert worden. Die Bruttogeschoßfläche ist dagegen nicht rechtlich verbindlich reduziert worden? Werden für einen Pkw-Stellplatz 20 qm Fläche angesetzt, dann würde dieses im ungünstigsten Fall einer zusätzlichen Fläche von 8.000 qm entsprechen. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass dieses eine versteckte Erhöhung der Verkaufsfläche darstellt. Das Vorhaben mit dieser neuen Fläche wird nicht deutlich. Bei Umwandlung als Verkaufsfläche erbringt dieses bei 3.930 Euro / qm einen zusätzlichen Umsatz von 31,4 Mio Euro! Da nach dem Bau keine unabhängige Kontrolle der erstellten Verkaufsfläche erfolgt, kann ECE diese Fläche zumindest als Reservefläche freihalten und wenn die Braunschweiger Innenstadt nicht mehr so gut läuft, im

Gegensatz zum ECE-Center, die notwendigen Erweiterungskapazitäten bauen. Die Erhöhung der Verkaufsfläche wird weiteren fließenden Verkehr erzeugen und einen zusätzlichen Stellplatzbedarf ergeben..

-----

### **Einwände zum schalltechnischen Gutachten**

Nach der Anlage 4, Blatt 1 ergibt sich die Belastung am Punkt 3 (Bohlweg) durch die beiden Belastungen Nr. 10 (Ritterbrunnen) und Nr. 4 (Bohlweg Nord-Süd). In den Tab. 1,3 und 4 ist für den Punkt 3 allerdings nur eine Richtung berücksichtigt, was zu entsprechend geringeren (Lärm)Belastungen führt.

Ist das nur „nachlässiges“ Arbeiten gewesen oder ist das „bewusst“ geschehen? Welche Auswirkungen hat die Verwendung dieser falschen Daten?

### **Einwände zum klimatisch-lufthygienischen Gutachten**

Im Literaturverzeichnis S. 47 ist als Quelle für die Verkehrsbelastungen nur aufgeführt, dass die Arbeitsergebnisse zur Mikrosimulation der Verkehrssituation mündlich mitgeteilt worden sind (WVI - ... (2003)).

Fragen und Anmerkungen:

- Die zentralen Daten der Verkehrsbelastung sind nur mündlich (!) mitgeteilt worden? Auf dem Postwege hätte das Verschicken von Originalunterlagen maximal drei Tage gedauert, per eMail wenige Minuten. Selbst das persönliche Abholen wäre innerhalb eines halben Tages erledigt gewesen.
- Die Daten lagen also nicht original vor! (Stichwort: „Stille Post“, Übertragungsfehler)
- Welche und wieviele Daten sind telefonisch übermittelt worden? Nur die an den vier Referenzpunkten? Kann damit die Belastung am Staatstheater ermittelt werden? An der Kreuzung Georg-Eckert-Str. / Magnitorwall (zwei Schulen) steigt die Verkehrsbelastung mit ECE-Center sehr stark an, ebenso auf der südlichen Wilhelmstraße. Sind diese Werte berücksichtigt?
- Die Mikrosimulation war zur Zeit der Bearbeitung des klimatisch-lufthygienischen Gutachtens ebenfalls in Arbeit. Aber die Verkehrsuntersuchung vom Februar 2003 war bereits fertig.

Das Gutachten trifft Aussagen, die auf mangelhaften bzw. zu geringen Daten basieren.

-----

## **Auswirkungen ECE Braunschweig Versuch einer einfachen Darstellung**

### **Wie ist die Situation heute?**

Vom Prinzip ist die Schlossparkfläche heute ein Bereich, in dem sich nur relativ wenige Leute aufhalten (z. B. im Vergleich zur Fußgängerzone).

### **Wie soll es morgen sein?**

Auf dieser kleinen Fläche kommt ein Bauwerk hin, das normalwerktäglich 35.000 Besucher anzieht. Dieses ist die Hälfte dessen, was heute in der gesamten großen Braunschweiger Innenstadt an Einkaufsverkehr besteht. An Spitzentagen können auch bis zu 100.000 Besucher kommen, die nur in diesen kleinen Bereich wollen. 100.000, die Einwohnerzahl einer Großstadt. Diese Besucher wollen heute nicht dahin.

### **Wenn ich Verkehrsplaner bin, was muss ich dann tun?**

Um diese Massen zu bewältigen, muss ich natürlich dafür sorgen, dass die Leute auch dahin kommen. Da die vorhandene Innenstadt nicht abgerissen wird, muss ich also logischerweise die Kapazitäten der Straße und der Bahnen und Busse drastisch erhöhen. Ist ja klar, zur Expo ist extra eine S-Bahn und eine Stadtbahnstrecke gebaut worden und auch die Straßen sind erweitert worden. Also, klare Aussage: Ausbauen.

### **Aber warum wird dann zurückgebaut?**

Nun gut, wenn die A 39 kommt, dann wird aber jede Menge Durchgangsverkehr vom Bohlweg wegfallen. Das ist natürlich nicht falsch. Doch der Verkehrsgutachter sagt, dass auf dem Bohlweg nur 17 % Durchgangsverkehr besteht. Wenn wir jetzt annehmen, dass dieser komplett auf die A 39 verlegt wird (dass dieses unrealistisch ist, sieht jeder ein, aber wir wollen hier mal Planer spielen), sind das knappe 6.000 Fahrten. Jetzt sagt der Gutachter aber auch, dass an Normalwerktagen 13.100 Pkw's bzw. deren Insassen das Ziel ECE-Center haben. Hin und zurück sind dieses nach Adam Riese 26.200 Fahrten. Wenn wir jetzt die 6.000 A 39 - Fahrten abziehen, verbleiben noch etwa 20.000 Fahrten, die zum und vom ECE-Center wollen.

Wo lasse ich jetzt als Planer bloß diese täglichen 20.000 Fahrten? Die wollen ja zum ECE-Center, da kann ich nicht sagen: Fahr' doch zu Media-Markt, da ist es auch schön? Und kann ich die alle zwangsweise irgendwo anders hinschicken? Wie zwingen sie? Polizei, Straßensperren? In der Innenstadt und auf dem Bohlweg ist doch heute schon Stau, wo sollen die denn bloß hin? 20.000 Fahrten, das ist soviel wie heute auf dem Bohlweg von 0:00 bis 24:00 Uhr in Nord - Süd - Richtung fährt. Mit ECE müssen diese dann aber in der Zeit von etwa 8 - 20 Uhr abgewickelt werden.

Antwort: Keine Ahnung, wird aber wahrscheinlich schon irgendwie gehen. Muss ja auch irgendwie gehen. Denn schließlich unterscheiden sich im Gutachten die Verkehrsbelastungen auf dem Bohlweg mit und ohne ECE kaum? Simalabim, weg sind die Fahrten.

(Ich nehme an, dass der Gutachter einfach sagt: Es sind ohnehin nur 30 oder 25% (oder 20 %) Neuverkehr und was über die Aufnahmekapazität des Schlossparkbereiches hinausgeht wird einfach aus diesem Bereich wegsimuliert. D. h., der Autofahrer ist so lieb, und fährt gleich andere Innenstadtbereiche an, obwohl er doch ins ECE-Center will und sorgt damit für eine geringe Verkehrsbelastung im Bereich Bohlweg. Nach Aussage des Gutachters in der Mikrosimulation staut sich der Verkehr bereits heute an Samstagen im Bereich Schlosspark. Warum fahren die dann nicht heute z. B. in das Parkhaus Wilhelmstraße oder Eiermarkt? Weil sie da nicht hinwollen?)

### **Ja genau, wenn es auf der Straße nicht klappt, dann können die doch mit Öffentlichen Verkehrsmitteln fahren. Das ist doch zusätzlich noch umweltfreundlich.**

Vom Prinzip kein Problem, aber machen die das auch einfach so und wird der Öffentliche Verkehr auch entsprechend ausgebaut und wird den Bahnen und Bussen dann auch Vorrang eingeräumt.

Nun, die Braunschweiger Verkehrs AG hat mit dem letzten Fahrplanwechsel das fast schon sehr gute Fahrplanangebot stark reduziert, selbst in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit. Das heißt, die Braunschweiger fahren nicht mit dem Öffentlichen Verkehr. Dieses sagt ja auch der Gutachter voraus. Bleiben also noch die Auswärtigen. Die können dann doch mit der RegioStadtBahn fahren? Das ist schon richtig, aber erstens kommen nur 47 % der Besucher von außerhalb, so dass von den 20.000 Fahrten immer noch 10.600 verbleiben (wenn 100 % die RegioStadtBahn nutzen würden) und zweitens, wer kann heute sagen, wann, wie und ob die RegioStadtBahn kommt? Laut Zeitungsbericht ist doch stark gekürzt worden. Und dieses insbesondere in den Bereichen, aus denen viele ECE-Besucher erwartet werden, wie Gifhorn 15 %, Wendeburg und Vechede mit 13 %.

Also kann die RegioStadtBahn den fließenden Verkehr auch nicht aufnehmen bzw. es ist erst einmal keine Aussage möglich, da sie rechtlich und finanziell noch in der Schwebe ist.

### **Was wäre wenn,...**

Aber was wäre, wenn die Kunden doch mit Bahn und Bus fahren, die RegioStadtBahn kommt doch noch, usw.. Etwas träumen wird man ja noch dürfen.

Für diesen Fall hat der Gutachter den Fahrplan geliefert. Und was ist das Ergebnis? Die Verspätung und das Chaos ist schon eingebaut. Schade, aber war ein schöner Traum.

Aber jetzt nehmen wir nochmal an, dass der Fahrplan irgendwie schon funktioniert, Verspätung sind wir ja schließlich gewohnt, dann werden durch ECE ja sicher zusätzliche Fahrten notwendig sein, um den ECE-Verkehr zu bewältigen. Auch wenn diese zusätzlichen Fahrten gut ausgelastet sind, kosten sie schließlich Geld. Vor allem zusätzliche Fahrten nur in der Hauptverkehrszeit sind teuer. Wer bezahlt dieses erhöhte Defizit der Braunschweiger Verkehrs AG? Die Braunschweiger Verkehrs AG darf kein zusätzliches Defizit machen. Bei der RegioStadtBahn muss die Fahrplanleistung reduziert werden, weil kein Geld da ist. Wer bezahlt hier die zusätzlichen Fahrten? Bereits ohne ECE ist die RegioStadtBahn insbesondere in der Hauptverkehrszeit zu 100 % belegt? Wo sollen die zusätzlichen Bahnen fahren, wenn der offizielle Fahrplan des Gutachters bereits zum Chaos führt? Gibt es dann einen (Regio)StadtBahn-Stau auf dem Bohlweg, praktisch eine Trennwand aus Stadtbahnen?

**Aber wenn wir jetzt noch mal weiter träumen. Die Kunden können ja nicht immer nur rumfahren, sondern müssen auch mal parken. Ich meine, 13.100 Pkw's können ja nicht mal kurz bei Karl-Heinz in der Garage abgestellt werden. Das sind ja doch schon etwa 26 Hektar.**

Das ist richtig, aber es wollen ja nicht alle auf einmal parken. Pro Parkplatz können etwa 4 Pkw pro Tag angesetzt werden. Damit müssten für die ECE-Kunden etwa 3.200 Parkplätze gebaut werden. Nur zum Vergleich: In der heutigen großen Innenstadt stehen etwa 6.000 Parkplätze zur Verfügung. Da wir heute bereits zu wenig Parkplätze haben, denn sonst könnten ja welche abgebaut werden, müssen diese also weitgehend zusätzlich geschaffen werden. Da aber im Bereich Schlosspark aber nur maximal 470 zusätzliche Parkplätze entstehen, die knallharte Frage:

### **Wo parken die restlichen ECE-Kunden?**

Rhetorische Frage: Wenn Du ins ECE willst, wo willst Du dann parken?

Wild, in irgendwelchen Anwohnerstraßen und nehmen dann dort den Anwohnern die Parkplätze weg und erzeugen Lärm und Gestank? Wird das Magni-Viertel zugeparkt? Oder müssen dort drastische Parkgebühren erhoben werden, um das „Fremdparken“ zu unterbinden? Aber wo parken dann die Magni-Viertel-Kunden?

Nun, wie wird es denn aussehen. Da die Kunden irgendwo parken müssen (wenn sie nicht gleich wieder nach Hause fahren und nie wieder kommen) und in das ECE-Center wollen, werden sie zum einen irgendwo parken, also auch dort, wo es nicht erlaubt ist (auch um Geld zu sparen) und zum anderen werden sie fleißig suchen (schöner Parksuchverkehr) oder vor der Garageneinfahrt warten (Vattern sitzt im Auto, Muttern kauft ein). Das lässt sich bereits heute beobachten. Damit entstehen dann schöne lange Autoschlangen. Oder sollen mittels Polizeieinsatz Zwangsmaßnahmen ergriffen werden?

### **Wird Braunschweig dann also zugeparkt?**

Dieses ist wahrscheinlich, denn die heutige Innenstadt stellt jedem Besucher im Schnitt mehr Parkplätze zur Verfügung, als es ECE tut. Sarkastisch ausgedrückt, schmarotzt ECE auf Kosten der heutigen Innenstadt (bezogen auf die unwirtschaftlichen Parkplätze).

Aber es kann doch P&R angeboten werden? Sicher, machbar ist das. Aber wer bezahlt diesen? Die Stadt Braunschweig, die ohnehin kein Geld hat? Die Braunschweiger Verkehrs AG, die auch zum Sparen vom Eigentümer (der Stadt Braunschweig) verpflichtet worden ist? ECE? Sind rechtsverbindliche Verträge über die gesamte Laufzeit des Centers vorhanden?



### **Trennwirkung Bohlweg**

Jetzt nehmen wir mal wieder einfach an, dass das mit dem Verkehr schon irgendwie klappen wird. Dann wird ja immer wieder behauptet, dass der Bohlweg aufgewertet wird und auch die Trennwirkung abgebaut wird.

Das Gitter ist bereits heute abgebaut. Und? Ist die Trennwirkung wesentlich geringer? Also das Gitter war nicht gerade der Hammer.

Aber die Verkehrsbelastung nimmt doch ab? Falsch. Wenn das Jahr 2010 betrachtet wird, erhöht sich die Verkehrsbelastung selbst nach den Zahlen des Gutachters. Und wenn die RegioStadtBahn nicht oder nur „geschrumpft“ in Betrieb geht und die Verlängerung der A 39 unterbleibt (sicher ist heute angesichts der Kassenlage nichts), ja dann erhöht sich der Verkehr auf dem Bohlweg nochmals um mindestens 2.200 Fahrten (über 10 %). Hinzu kommen noch Massen von querenden Fußgängern. Das wird doch einen Dauerstau ergeben.

Aber es werden doch neue Aufstellflächen geschaffen, mit Bäumen und Büschen? Das ist zwar nicht falsch, aber die große Breite (Entfernung) und die Verkehrsbelastung der Verkehrsachse Bohlweg bleibt bestehen. Außerdem erzeugen die Bäume und Büsche eine neue optische Trennwirkung, siehe Lange Straße bei MediaMarkt. Ein Überqueren wird also nur auf den gesicherten Überwegen möglich sein.

Aber es werden doch auch neue Fußgängerüberwege geschaffen. Das ist zwar nicht falsch. Dann müsste aber bereits heute die „Trennung“ von Galeria Kaufhof und des Magni-Viertels von der Innenstadt auch verschwunden sein, denn dort sind zwei neue Überwege eingerichtet worden. Galeria Kaufhof liegt aber weiterhin recht abgetrennt von der Innenstadt. Außerdem wird der normale Fußgänger oder Kunde, also kein sehr schneller Geher, nicht „in einem Rutsch“, sondern jede Fahrbahnrichtung einzeln überqueren müssen. Im ungünstigsten Fall sind dieses dann fast drei Minuten. Fast drei Minuten, Warten - Gehen - Warten - Gehen, um von der einen Seite des Bohlwegs auf die andere Seite zu kommen. Und das für rd. 35 m! Wäre der Bohlweg Fußgängerzone würden für diese 35 m etwa 12 Sekunden benötigt werden. Das ist doch fast wie die zwei Königskinder, die nicht zueinander kommen konnten.

Bezogen auf Strecke „Ausgang ECE-Center - Eingang Geschäft auf westlicher Bohlwegseite“ besteht damit eine Trennung von über 4 Minuten. Vom „Innenstadteingang“ Kleine Burg oder Vor der Burg will ich hier erst gar nicht sprechen. Das ist dann ja fast schon „unendlich“ weit.

Oder anders ausgedrückt: Wenn eine rote Ampel als geschlossene Schranke betrachtet wird, dann ist die Schranke pro Stunde oft nur 14 Minuten geöffnet, also 46 Minuten geschlossen. Das ist eine starke Trennung. Der Überweg Galeria Kaufhof - (Georg-Eckert-Str.) - ECE-Center ist sogar nur 4,24 Minuten / Stunde geöffnet, also 55,76 Minuten geschlossen. Mit diesen „Öffnungszeiten“ sollen dann bis zu 20.000 Fußgänger und Radfahrer pro Überweg bewältigt werden?

Und das Magni-Viertel liegt doch am Hinterausgang, auf gut deutsch „am Arsch vom ECE-Center“. Na wenigstens liegt die breite und viel befahrene Georg-Eckert-Straße noch dazwischen. Damit liegt das Magni-Viertel dann sehr schön abgeschottet durch ECE-Center und Galeria-Kaufhof (auch hier, der Hinterausgang ist Richtung Magni-Viertel). Wer heute von der Museumsstraße kommt, der geht Richtung „südliche“ Innenstadt die Georg-Eckert-Straße entlang und blickt dann noch in den Ackerhof und lässt sich vielleicht „einladen“. Das ECE-Center wird diese Fußgänger doch „aufsaugen“. Mach' ich in Magdeburg doch auch: Vom Bahnhof in die Innenstadt durch das Center, nicht außen rum. Und wenn es nur deswegen ist, um mal zu gucken.

### **Erreichbarkeit (heutige) Innenstadt**

Die heutige Innenstadt wird vom fließenden Verkehr wahrscheinlich noch relativ gut erreicht werden können. Denn auch wenn die Achse Bohlweg dicht ist, besteht immer noch die Möglichkeit über die westliche Achse Gildenstraße die Innenstadt zu erreichen. Dieses mag zwar einen kleinen Umweg bedeuten und man steht vielleicht auch mal etwas länger oder sogar neuerdings dann im Stau, aber im Gegensatz zum ECE-Center hat die Innenstadt mehrere Zufahrten. Das wird auch nicht das eigentliche Problem darstellen. Viel größer wird das Parkplatzproblem sein. Der ECE-Zielverkehr wird die Innenstadt zuparken. Auch wenn es unwahrscheinlich ist, dass der ECE-Kunde in der Parkgarage Eiermarkt parkt, wird das Verkehrsgutachten davon ausgehen (Stichwort nur 30 % Neuverkehr), und entsprechend ist der Verkehr vom Bereich Schlosspark wegsimuliert worden und zu den anderen Parkgelegenheiten.

Jetzt bestehen folgende zwei Szenarien:

- 1.) Die Autofahrer sind lieb und parken so, wie der Gutachter simuliert. Dann wird die Innenstadt zugeparkt, insbesondere die wichtigen Kurzzeitparkplätze.
- 2.) Die Autofahrer steuern stur den Bereich ECE-Center an, dann wird dort ein Chaos entstehen, da in diesem Bereich zu wenig Parkplätze vorgehalten werden. (Parkplatzsuchverkehr,...)

### **Einige Anmerkungen zu Lärm und Klima:**

Unterstellt, die Verkehrsbelastungen nach Verkehrsgutachten sind richtig, also praktisch wie heute, dann wird zwar die gleiche Menge schlechter Luft produziert, aber weil der Filter und Frischluftversorger Schlosspark ausfällt, machen sich diese stärker bemerkbar. Da mit Wegfall des Schlossparks auch die Temperaturunterschiede wegfallen, findet kaum noch Luftbewegung statt, der Dreck wird also nicht wegtransportiert. Damit es auch der Dümmste versteht: Man pinkelt ins Schwimmbad und anschließend badet man drin und es findet keine Reinigung statt. Das findet jeder ekelhaft, aber bei der (Stadt)Luft, interessiert es keinen, aber das Prinzip ist das gleiche. Da aber der Verkehr eher zunehmen wird (Stichwort Wohin mit den 20.000 Fahrten und Parkplatzsuchenden und plus 5 % Verkehr in Braunschweig (siehe Mikrosimulation), verschlimmert sich die Lage. Na und dann ein schöner warmer Sommertag mit stehender Luft, hhhmmmm, lecker.

Auch die Staubbelastung wird zunehmen (mehr Verkehr und weniger Filterwirkung). Gut, das ist weniger ein Problem der Hausfrau (oder des modernen Hausmannes), als vielmehr der unbekannteren oder unterschätzten Giftigkeit der Stäube. Vereinfacht ausgedrückt: An das Staubteilchen haften sich Schad- und Giftstoffe, die wir dadurch erst einatmen und sich in unserer Lunge festsetzen und dort ihre toxische Wirkung entfalten und verstärken. Und was ist das schöne daran: Man merkt es nicht. Natürlich haben wir Grenzwerte in den Richtlinien und Gestzen. Aber die gelten nur für den einzelnen Schadstoff. Die Wirkung im Verbund mit anderen wird nicht berücksichtigt. Stichwort: Chemische Kampfstoffe, zwei Stoffe, getrennt vollkommen harmlos, gemischt absolut tödlich. Und welcher menschlicher Körper richtet sich schon nach Gestzen der Verwaltung.

So ist im gesamten Stadtgebiet von Braunschweig die Luftgütestufe maximal 1,1 - 1,2 (punktuell bei 1,3), was einer ziemlich hohen Belastung entspricht. Der Bereich Kastanienallee / Uhlandstraße liegt trotz Nähe zu umfangreichen Grünanlagen (Prinz-Albrecht-Park,...) nur bei 1,0 (hohe Belastung), punktuell sogar bei 0,8, sehr hohe Belastung (z. B. Kreuzung Kastanienalle / Ring). (Vergleiche Stadt Braunschweig, Schriftenreihe Kommunaler Umweltschutz, Heft 6: Ermittlung der Luftqualität in Braunschweig mit Flechten als Bioindikatoren, Kurzfassung). Mit der Vernichtung großer innerstädtischer Grünflächen wird die Luftqualität nicht verbessert. Zu bedenken ist dabei, dass die Luftqualität bereits ohne ECE-Center bzw. mit Schlosspark recht schlecht ist, so dass jede weitere Versiegelung nur zu höheren gesundheitlichen Belastungen führt.

Die Bauleitplanung muss auf Frischluftschneisen und „Transportwege“ wie den Schlosspark achten.

Wo wird das ECE-Center zu „Problemen“ führen. Zeiten, in denen heute „recht wenig“ Verkehr besteht, die also relativ „ruhig“ sind, werden seltener werden. Am Schlimmsten wird es am Samstagnachmittag und -abend sein, da das ECE-Center auch Samstag lange geöffnet haben wird

(bis 20:00 Uhr?). Damit wird gerade die Zeit, in der man „Ruhe haben möchte“ oder gewohnt ist, lauter werden.

### **Anmerkung Spitzentage:**

An Spitzentagen verschärfen sich alle angesprochenen Probleme, da ECE bis zu 100.000 Besucher erwartet. Vom Parkplatzbedarf erst gar nicht zu reden. Aussage dazu ist derzeit seitens des Gutachters nicht möglich (hört, hört!).

**Abschließende Frage: Wie sollen hier die Ziele der Bauleitplanung (-Pläne) nach BauGB überhaupt erreicht werden? Kann hier überhaupt eine korrekte Abwägung stattfinden?**

## **Quellen und Literatur**

- [Ackers, 2003] Ackers, Walter, und weitere: Einkaufszentrum Schlosspark Braunschweig. Städtebauliches Gutachten, Rahmenbedingungen und Anforderungen für ein Einkaufszentrum Schlosspark Braunschweig. Braunschweig, Februar 2003.
- [bs.de, 2004] Internetseite der Stadt Braunschweig:  
<http://stadtplan.braunschweig.de/stadtplan/stadtplan?setmode=parken&aktion=newsession>, 12.02.2004
- [IVS, 2003] Institut für Verkehr und Stadtbauwesen (IVS): Wermuth, Manfred und Sommer, Carsten: Städtische Verkehrsplanung. Skript zur Lehrveranstaltung „Städtische Verkehrsplanung“. Stand März 2003. Download unter: [www.ivs.tu-bs.de/deutsch/lehre/Scripte/svp-vt/kapitel-uebersicht.htm](http://www.ivs.tu-bs.de/deutsch/lehre/Scripte/svp-vt/kapitel-uebersicht.htm) (Stand 24.03.2003).
- [RatBS, 2003] Stadt Braunschweig, der Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Umweltschutz 61-SB: Drucksache 7838/03 vom 24. Juni 2003. Vorlage für den Rat der Stadt Braunschweig für den 8. Juli 2003: ECE-Einkaufszentrum Schlosspark, - Realisierungsbeschluss sowie - Flächennutzungs- und Bebauungsplan-Aufstellung.
- [RatBS, 2004] Stadt Braunschweig, der Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Umweltschutz 61.12-312/IN 220-B 3, Drucksache 8598/04 vom 9. März 2004. Vorlage für den Rat der Stadt Braunschweig für den 23. März 2004: Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Einkaufszentrum Schlosspark“, IN 220. (Entspricht dem Vorhabenbezogenen Bebauungsplan vom 11. März 2004).
- [StadtBS, 2003] Stadt Braunschweig: Machbarkeitsuntersuchung über die Entwicklung eines ECE-Einkaufszentrums Schlosspark. Anlage 2 zur Ratsvorlage für den 8. Juli 2003. Braunschweig, 23. Juni 2003.
- [StadtBS, 2004] Ausstellung vom 26.1.2004 bis 27.2.2004 im Rathaus der Stadt Braunschweig, Foyer 2. Stock: Gestaltung der Straßen und Plätze im Umfeld des ECE Einkaufszentrums Braunschweig.
- [WVI, 2003] WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH: Verkehrsuntersuchung zu einem geplanten ECE-Center im Schlosspark Braunschweig, Braunschweig, Februar 2003.

## Die Problematik des Standortes Schlosspark für das ECE-Center

Der Bereich Schlosspark ist zweifelsfrei einer der Bereiche, der in Braunschweig sowohl mit dem Umweltverbund (Bahn, Bus, Fahrrad, zu Fuß) als auch mit dem Motorisierten Individualverkehr (Pkw, Motorrad) am Besten erreichbar ist. Zugleich sind hier die Belastungen der Straßen und des Öffentlichen Verkehrs dagegen bereits mit am Höchsten. Und genau dieses ist das Problem: Auf der „punktuellen“ Fläche des Schlossparks, die heute relativ gering frequentiert ist (siehe Titelbild), soll ein Objekt gebaut werden, welches bis zu 100.000 Besucher pro Tag anziehen soll. Dieses entspricht der Einwohnerzahl einer Großstadt. Dabei können die Verkehrsflächen im Zu- und Ablauf zum Bereich Schlosspark auf Grund der dichten Bebauung nicht vergrößert werden. Im Gegenteil, sie sollen sogar noch reduziert werden.

Oder anders ausgedrückt: In dem bereits heute verkehrlich sehr hoch belasteten (kleinen) Bereich Schlosspark / Rathaus soll in Zukunft zusätzlich eine Besucherzahl geleitet werden, die an spitzen Spitzentagen der Einwohnerzahl einer ganzen Großstadt entspricht, also z. B. der von fast ganz Salzgitter oder Wolfsburg. An „normaleren“ Spitzentagen, die für den Einzelhandel ebenso bedeutsam sind, müssen immerhin noch die gesamte Einwohnerzahl von Städten wie Goslar, Gifhorn, Wolfenbüttel oder Peine zu dieser kleinen Fläche hin und zurück geleitet werden.

Dieses muss hier verdeutlicht werden. Denn nur so kann die verkehrliche Problematik eingeschätzt werden.

## Die verkehrliche Mikrosimulation

Bevor auf die unterschiedlichen Aussagen zwischen den beiden Verkehrsuntersuchungen (einmal mit und einmal ohne Mikrosimulation) eingegangen wird, muss auf Folgendes hingewiesen werden:

**Zwischen diesen beiden Verkehrsuntersuchungen liegt ein zeitlicher Abstand von (nur) acht Monaten. Innerhalb dieser acht Monate lag aber das entscheidende Ereignis: Die Ratssitzung vom 8. Juli 2003, auf der über „Ja“ bzw. „Nein“ zum ECE-Projekt abgestimmt worden ist.**

Dieses bedeutet, das Projekt musste bereits soweit in der Planung fortgeschritten sein, dass es „abstimmungsreif“ war. Es mussten alle Fakten soweit bekannt sein, um in jeglicher Hinsicht den kompletten Abwägungsprozess vollziehen zu können. Daraus folgt, in der Mikrosimulation dürfen zwingend keine neuen (abwägungsrelevanten) Erkenntnisse enthalten sein.

## Besondere und für den Einzelhandel wichtige Verkehrstage

Angesichts der Bedeutung der folgenden Aussagen des Gutachters nach der Ratssitzung vom 8. Juli 2003 sollen diese zusätzlich größer und fett markiert hervorgehoben werden.

[WVI, 10/2003, S. 63]

Kapitel 5.6 Besondere Verkehrssituation:

**„Eine Simulation für besondere Verkehrstage mit starker Nachfrage (z. B. an bestimmten Samstagen oder während der Vorweihnachtszeit) ist derzeit nicht möglich, da weder empirische Daten (z. B. aus Zählungen) noch modellmäßig erzeugte Daten zur Beschreibung dieser spezifischen Verkehrssituation vorliegen“**

1. Na endlich mal eine definitive und eindeutige Aussage. Ausgerechnet für die wichtigen und nachfragestarken Tage (insbesondere für den Einzelhandel), kann keine Aussage getroffen werden.
2. Eine Aussage wäre aber möglich, wenn entweder eine Zählung durchgeführt werden würde oder eine Modell erzeugt werden würde. Für eine Zählung fehlt bei dem „engen“ Zeitplan die Zeit (obwohl es zur Abwägung notwendig wäre). Aber es könnte auch ein Modell erzeugt werden. Warum ist seitens des Auftraggebers ECE dieser Mikrosimulation dieses nicht mit beauftragt worden? Am Geld kann es nicht gelegen haben.
3. Warum ist dieses Kapitel mit diesen eindeutigen Aussagen nicht in der ersten „normalen“ Verkehrsuntersuchung enthalten? Die Daten und Aussagen sind nicht erst zwischen Februar 2003 und Oktober 2003 entstanden.
4. Die in der Mikrosimulation unter den ersten drei Spiegelstrichen aufgeführten Aspekte zeigen, dass im günstigsten Fall mit erheblichen Problemen gerechnet werden muss.
5. **Diese Aussage ist umso erstaunlicher, als dass sie wirklich „aus dem Rahmen“ fällt. Als ob ein Spion diese Aussage hineingemogelt hat oder der Gutachter selbst endlich einmal „Klartext“ reden wollte und nicht immer nur „geht schon“ oder „insgesamt funktioniert das schon“.**

**„Deshalb müssen die Verkehrsteilnehmer möglichst frühzeitig (Zeitung) über die Parkgebühren und weitere Parkmöglichkeiten entlang des Cityrings (z. B. PH Wilhelmstraße) sowie auf die aktuelle Verkehrslage (Verkehrs- und Parkleitsystem) informiert werden, so dass Rückstaus möglichst vermieden werden.“ [ebd., S. 63]**

### **Das ist die verkehrliche Kapitulationserklärung**

Der Verkehr kann nicht belastbar simuliert werden, wenn Zeitungsanzeigen und Hoffnung („möglichst vermieden werden“) Parameter der Simulation bzw. Verkehrssteuerung sind. In welchen Zeitungen (Magdeburger Volksstimme, Goslarsche Zeitung,...) soll über die Parkgebühren informiert werden? Wer bezahlt diese Informationen? Werden die Parkgebühren an diesen Tagen „abschreckend“ erhöht? (Wozu sonst die Informationen?)

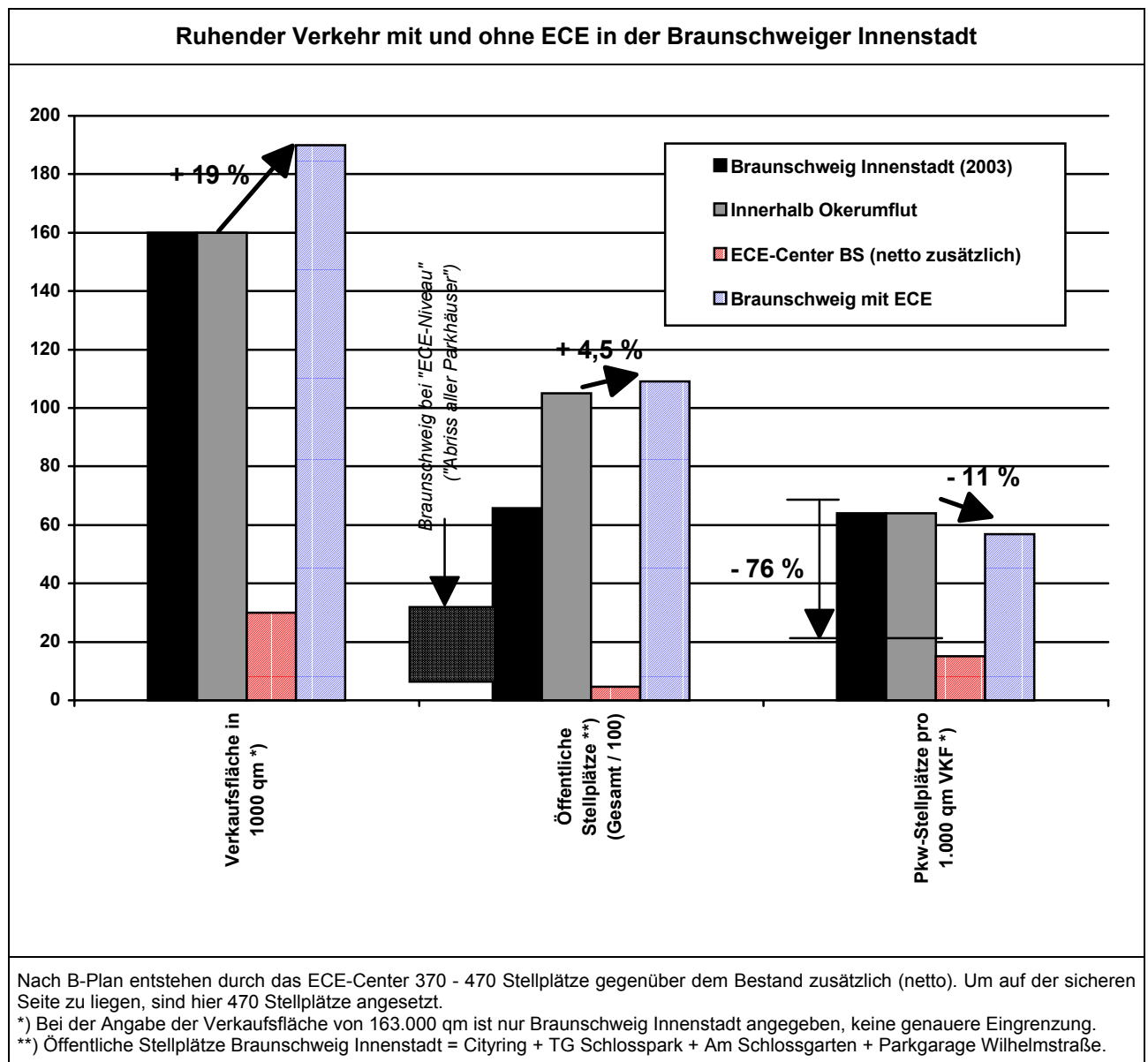
Warum erfolgt kein Hinweis, dass möglichst der ÖV genutzt werden soll, was ja eigentlich gewünscht wird, so wie es bereits heute oft bei bestimmten Veranstaltungen gemacht wird? Weil es klar ist, dass der ÖV bei diesen Rahmenbedingungen und den möglicherweise eingesetzten im Mitfall 3 angesetzten „Kleinstfahrzeugen“ der Verkehr nicht bewältigt werden kann? Die Rückstaus können aber damit auch nicht vermieden werden, sie sollen nur (hoffentlich) möglichst vermieden werden. Warum sind die Rückstaus „akzeptabel“? Weil keine starken durchfahrenden Ströme (z. B. Berufspendler) den Bohlweg benutzen? Der Durchgangsverkehr beträgt auf dem Bohlweg ohnehin nur 17 % und soll sich mit Eröffnung diverser Autobahnen nochmals reduzieren.

## Kurzbemerkungen zu weiteren Punkten

In diesem Kapitel sollen weitere wichtige Aspekte noch einmal kurz zusammengefasst werden.

### Ruhender Verkehr (Parkplätze)

Die Parkplatzsituation mit und ohne ECE ist in der folgenden Abb. 1 grafisch dargestellt.



**Abb. 1: Ruhender Verkehr mit und ohne ECE-Center**

Wie wird sich die Parkplatzsituation also mit ECE-Center darstellen? Da aus verkehrlicher Sicht nur die Parkplätze von Bedeutung sind, die real hinzukommen, können dem ECE-

Center nur die 370 bis 470 zusätzlichen Parkplätze angerechnet werden. Das bedeutet. Das ECE-Center stellt den Kunden bezogen auf die Verkaufsfläche etwa 76 % weniger Parkplätze zur Verfügung, als die heutige „klassische“ Innenstadt. Mit ECE-Center wird die „Parkplatzausstattung“ in Braunschweig insgesamt um rund 11 % zurückgehen. Es wird also wesentlich schwieriger werden, in Braunschweig mit ECE überhaupt einen Parkplatz zu finden.

Oder auch anders formuliert: Würde die heutige Braunschweiger Innenstadt ihren Kunden genauso viele Parkplätze zur Verfügung stellen wie ECE, könnten alle Parkhäuser in der Braunschweiger Innenstadt abgerissen werden.

Insgesamt muss angemerkt werden, dass für die Stellplatznachfrage für das ECE-Center die realen (und vorliegenden) Besucherzahlen maßgebend sind. Danach ergibt sich für das ECE-Center in Braunschweig nach einer groben Abschätzung ein Stellplatzbedarf von rd. 2.200 an „Normalwerktagen“ bis über 6.250 an „spitzen“ Spitzentagen ([Sellien, 03/2004, S. 11]).

**Wird nun ein Stellplatzbedarf von rd. 2.500 angesetzt (um wenigstens „stärkere“ Normalwerktag abzudecken), so würde sich allein dafür ein Flächenbedarf von (2.500 x 20 m<sup>2</sup> =) 50.000 m<sup>2</sup> ergeben. (Zum Vergleich: Die Verkaufsfläche soll „nur“ 30.000 m<sup>2</sup> betragen.) Jetzt dürfte auch deutlich werden, warum ECE überhaupt nicht seinen Stellplatzbedarf anbieten kann und die Stellplatzanzahl beständig reduziert worden ist.**

**Aus verkehrsplanerischer Erfahrung kann bei einer festgestellten Auslastung der Stellplätze von ungefähr 90 % von einer Vollauslastung gesprochen werden ([Bergmann, Frewein, 2004, S. 148]). Ein Parkhaus muss also entsprechend größer als der Stellplatzbedarf gebaut werden.**

Es soll an dieser Stelle auch nochmals auf die Niedersächsische Bauordnung bzw. auf die Richtzahlen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen hingewiesen werden. Danach müsste ein Einkaufszentrum mit einer geplanten Größe von 30.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche etwa 1.500 bis 3.000 zusätzliche Stellplätze bereitstellen (und nicht 370 bis 470).

**Hinzu kämen natürlich noch die Stellplätze für die städtischen und kulturellen Einrichtungen.**

## **RegioStadtBahn (RSB) / Öffentlicher Verkehr**

Die Verbandsversammlung des ZGB hat nun auf der Verbandsversammlung am 13. Mai 2004 in Peine das „Schrumpfkonzert“ der RSB beschlossen. Danach wird der Streckenast nach Wendeburg - Harvesse nicht realisiert und der Takt nach Gifhorn wird halbiert. Gleichzeitig wird auch die Gifhorer Innenstadt nicht mehr direkt erschlossen. Dieses bedeutet, dass das mögliche Verlagerungspotenzial auf die RSB in und aus Richtung Norden nicht mehr gegeben ist und die Straßen und die Stellplatzsituation nicht entlastet werden.



Da die Stadt Braunschweig aus Kostengründen den Öffentlichen Personennahverkehr nicht mehr bezahlen will, musste die im Eigentum der Stadt Braunschweig befindliche Braunschweiger Verkehrs AG zum letzten Fahrplanwechsel ihr Fahrplanangebot drastisch reduzieren. Dieses erfolgte in den Bereichen und Zeiten, die nach Aussage der Verkehrs-AG schwach genutzt worden sind. So wird bereits ab etwa 17:00 Uhr vom kundenfreundlichen 20 bzw. 10 Minuten Takt auf einen 30 bzw. 15 Minuten Takt umgestellt. In anderen Städten sind zu diesen Zeiten die Bahnen und Busse eher „überfüllt“, in Braunschweig wird gestrichen.

Das heißt: Die Stadt Braunschweig hat kein Geld, um einen kundenfreundlichen Öffentlichen Personennahverkehr zu bezahlen, gleichzeitig nutzen die Braunschweiger den Öffentlichen Nahverkehr nicht oder nicht in entsprechendem Umfang.

Die Wahrscheinlichkeit, dass die Stadt Braunschweig einen entsprechenden Öffentlichen Nahverkehr (mit)finanziert, um den ECE-Verkehr zu bewältigen bzw. dass die Braunschweiger den Öffentlichen Nahverkehr in entsprechendem Umfang nutzen, ist sehr gering.

Bezogen auf die Belastung der (Regio)Stadtbahn-Achse Bohlweg wird das „Schrumpfkonzert“ keine Entlastung bringen, da die nach Norden führenden Linien erst am Braunschweiger Nordbahnhof „gekappt“ werden.

Sollte die RegioStadtBahn nicht oder wesentlich später realisiert werden, wird der *fließende* Verkehr sicher auch mit ECE-Center noch zu bewältigen sein. Das Problem bei Nichtrealisierung der RegioStadtBahn ist allerdings nicht der *fließende*, sondern der *ruhende* Verkehr. Die RegioStadtBahn würde vor allem die an- oder überspannte Parkplatzsituation in Braunschweig entlasten, insbesondere mit dem „Besuchermagneten“ ECE oder bei besonderen Veranstaltungstagen, wie Hansesamstage, Harz- und Heide, Magni-Fest, usw..

## **Fahrradverkehr**

Zum Fahrradverkehr werden weiterhin keine belastbaren Aussagen gegeben. Im Vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Einkaufszentrum Schlosspark“ vom 11. März 2004 ist im Kapitel 6.4.4 nur die Rede davon, dass *„Fahrradabstellplätze [...] zusätzlich im Souterrain des Gebäudes mit der rekonstruierten Schlossfassade in ausreichender Anzahl gem. NBauO zur Verfügung gestellt und im Detail im Rahmen der Baugenehmigung geregelt [werden].“*

Diese Aussage ist in diesem Planungs- und Abstimmungsstadium nicht mehr akzeptabel. Denn eine Aussage mit Maß, Zahl und Ort der Fahrradabstellanlagen muss bekannt sein und darf nicht verschwiegen werden. Immerhin werden zwischen 450 und 750 Fahrradabstellplätze, mit einem Platzbedarf von 900 bis 2.400 m<sup>2</sup> benötigt ([Sellien, 03/2004, S. 38]). Zum Vergleich: Vor dem Braunschweiger Hbf befinden sich nur 200 Fahrradabstellplätze.

**Da hier auffällig geschwiegen wird, muss davon ausgegangen werden, dass die (verkehrlich, nicht gesetzlich!) notwendige Zahl von Fahrradabstellplätzen nicht bewältigt werden kann.**

## **Trennwirkung Bohlweg**

Ein entscheidender Aspekt zur Beurteilung des ECE-Projektes im Schlosspark ist die Trennwirkung des Bohlwegs. Oder anders formuliert, die Frage nach dem Anschluss der heutigen Innenstadt an das ECE-Center.

Zuerst muss dazu natürlich verdeutlicht werden, welche Arten der Trennung bestehen und wie diese wirken können (Tab. 2).

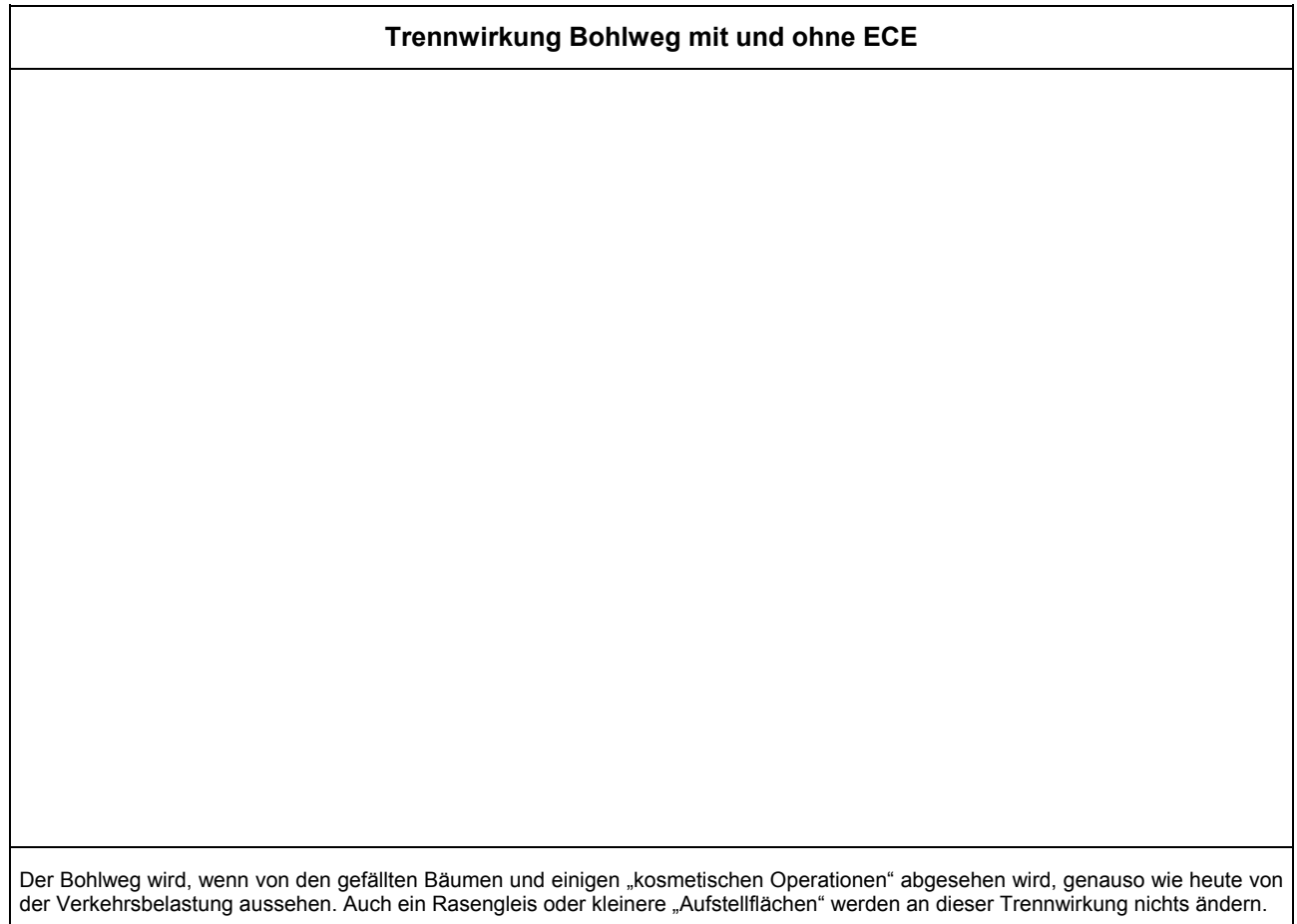
<b>Trennung und Hindernisse</b>	
<b>Arten</b>	<b>Wirkungen</b>
- Verkehrsachsen	- physisch
- Baum- und Buschreihen	- psychologisch
- Wände, Türen	- optisch
- Treppen, Fahrstühle (Unter- und Überführungen)	- akustisch
- Möblierung (Bänke, Werbekästen, Zäune,...)	

**Tab. 2: Trennung: Arten und Wirkungen**

Bei einer Wand ist die Trennungswirkung für jeden offensichtlich. Sie trennt physisch, akustisch und optisch je nach Bauform. Dieses sieht bei anderen Arten der Trennung allerdings anders aus. Sie stellen möglicherweise nur für bestimmte Personengruppen (Treppe für Rollstuhlfahrer) oder je nach Geschlecht eine Trennung bzw. ein Hindernis dar. So ist „objektiv“ oder aus „männlicher (Planer)Sicht“ betrachtet, eine Unterführung keine Trennung, es ist allenfalls etwas „hinderlicher“ als eine ebenerdige Verbindung. Aus Sicht der Frauen stellt eine Unterführung aber ein Hindernis und damit eine Trennung dar, nicht vom Kraftaufwand, sondern aus psychologischer Sicht. Eine freundliche und helle Gestaltung der Unterführung beseitigt diese Trennungswirkung nicht, sie vermindert allenfalls die Wirkung.

## Wie sieht die Situation auf dem Bohlweg aus?

Die Situation heute ist jedem bekannt (Siehe Abb.). Insofern kann jeder sie aus seiner Sicht beurteilen. Mit ECE-Center wird eine weiterer Fußgängerüberweg in Höhe der zweiten Stadtbahn in Abb. hinzukommen. Entlang der Stadtbahnstrecke sollen noch Aufstellflächen für Fußgänger und eine oder mehrere Baumreihen entstehen.



### Abb. Trennwirkung Bohlweg mit / ohne ECE

Dieser neue Überweg Bohlweg in Höhe ECE-Center (Hauptportal) soll einmal exemplarisch kurz näher betrachtet werden. Die Freigabezeiten für die Fußgänger (und Radfahrer) betragen 20 bzw. 24 Sekunden pro 85 Sekunden Umlaufzeit [WVI, 10/2003, S. 44].

**Wenn die Ampel als Schranke betrachtet wird, so ist diese Schranke für Fußgänger nur zu rd. 24 bzw. 28 % geöffnet, zu über 70 % der Zeit also geschlossen. Fußgänger, die den Bohlweg nicht in einem Ampelumlauf überqueren können (z. B. weil sie zu langsam sind, die Fußgängermassen zu groß sind oder weil eine Stadtbahn kreuzt) und zu einer ungünstigen Zeit den Fahrbahnrand erreichen (Fußgängerampel gerade wieder Rot) benötigen allein von Fahrbahnrand bis Fahrbahnrand bis zu 160 Sekunden oder fast drei Minuten. Vom ECE-Ausgang bis zum „Innenstadteingang“ Kleine Burg wird die zeitliche Trennung entsprechend länger werden.**

### Querungsmöglichkeit Bohlweg / Städtebauliche Gestaltung

Die städtebaulichen Vorschläge zur Umgestaltung des Bohlwegs und der Verbesserung der Querungsmöglichkeit durch Rückbau einer Fahrspur bei der Straße und des Vorsortiergleises bei der Stadtbahn sind vielleicht das Optimum, was auf dem Bohlweg realisierbar ist. Eine „Verschönerung“ wird sicherlich erreicht werden, eine deutliche Verbesserung der Querungsmöglichkeit nicht. Dazu sei auf folgende zwei bereits heute vorhandene Beispiele verwiesen, so dass sich jeder persönlich ein Bild machen kann:

1. Die Stobenstraße besitzt heute im kleinen Bereich Georg-Eckert-Straße / Waisenhausdamm insgesamt 5 Querungsmöglichkeiten (3 oberirdische für Fußgänger und Radfahrer, 1 für Radfahrer und 1 unterirdische für Fußgänger). Dennoch erzeugt die Stobenstraße eine Trennwirkung.
2. **Der umgebaute Bohlweg könnte vergleichbar wie heute die Lange Straße mit einer zusätzlichen Fahrspur aussehen.** Die Verkehrsbelastung ist etwa identisch. Aus Sicht des Verfassers ist diese Straße auf Grund der Bäume und des Rasengleises zwar relativ schön anzuschauen (z. B. im Vergleich mit der Hamburger Straße), dennoch besteht eine sehr starke, nicht nur optische Trennwirkung, die nicht zum Queren einlädt und keine Verbindung schafft. Dieses auch unter dem Gesichtspunkt, dass zwischen Fahrspur und Stadtbahngleisen noch eine zusätzliche Aufstellfläche vorhanden sein wird. Ebenso kann bereits heute die weiterhin bestehende Trennwirkung des Bohlweges demonstriert werden: Da die Nord-Süd-Richtung des Bohlwegs auch nach der Umgestaltung wie heute aus drei Fahrspuren und einem Parkstreifen bestehen wird [WVI, 2003, S. 48], sollte jeder einmal versuchen, von der westlichen Bohlwegseite „einkaufsbummelnd“ nur die Stadtbahngleise zu erreichen.

**Anmerkung zur Trennwirkung:** Die („physische“) Trennwirkung ist definiert und kann berechnet werden. Damit kann z. B. die Trennwirkung heute und mit ECE-Center berechnet und verglichen werden. (Siehe dazu z. B. [IVS, 2003, Kap. 5.2].) **Angesichts der betonten Wichtigkeit der Trennwirkung des Bohlwegs, hätte eine Angabe der Trennwirkungsklasse erfolgen müssen. Dieses nicht nur, um die Veränderung der Trennwirkung beurteilen zu können, sondern um den entscheidenden Punkt beurteilen zu können: Ist die „neue“ Trennwirkung gering genug, um den gestellten Anforderungen in jeglicher Hinsicht gerecht zu werden?** Insofern sollte vorher ein Maximalwert der Trennwirkung festgelegt werden, der allen Ansprüchen gerecht wird (städtebauliche, „Anschluss an Innenstadt“, usw.).

**Der Nachweis einer deutlichen Verringerung der Trennwirkung oder einer „geringen“ Trennwirkung ist also nicht erbracht. Ein Hinweis auf Abbau des Trenngitters oder zusätzlicher Aufstellflächen ist kein Nachweis.**

#### **Fazit:**

**Eine deutliche Reduzierung der Trennungswirkung des Bohlweges, die insbesondere der Anforderung einer „Verbindung“ heutige Innenstadt - ECE-Center gerecht wird, wird nicht erreicht werden können. Möglich ist allenfalls eine etwas schönere „optische“ Gestaltung (z. B. Aufwertung des Bohlwegtunnels). Dabei muss berücksichtigt werden, dass Unterführungen für die Menschen ein städtebauliches Instrument der „autogerechten“ Stadt aus den sechziger und siebziger Jahren darstellen und somit nicht mehr dem aktuellen wissenschaftlichen Stand entsprechen.**

## Absatzwirtschaftliche Konsequenzen und Fragen

### Flächenproduktivität bei rd. 5.000 Euro / m<sup>2</sup> statt rd. 4.000 Euro / m<sup>2</sup> ?

Das absatzwirtschaftliche Gutachten ist nicht korrekt:

- **GfK Prisma errechnet oder setzt an:** Für den Bruttozielumsatz des ECE-Center ca. 118 Mio. Euro, entsprechend für die Flächenproduktivität (118 Mio. / 30.000 =) **3.933 Euro / m<sup>2</sup>**.
- **Nach Informationen, die der Stadt Braunschweig vorliegen, beträgt die Flächenproduktivität im Schnitt aller ECE-Center dagegen** (13,5 Mrd. DM / 1.400.000 m<sup>2</sup> VKF / 1,95583 Euro / DM=) **4.930 Euro / m<sup>2</sup>** (siehe auch Abb.). Dieses würde bei 30.000 m<sup>2</sup> VKF des ECE-Centers in Braunschweig einem Umsatz von rd. 148 Mio. Euro entsprechen. (Vergleiche: Stadt Braunschweig, Amt für Stadtentwicklung und Stadtmarketing, info-line Stadtentwicklung aktuell 1/2000, 15.04.2000: Der Wandel im Handel. Risiko oder Chance für den Handelsplatz Braunschweig? Vortrag von Herrn Meinhart Krumrei der ECE Centermanagement GmbH.)

#### Fragen:

**Warum sollte ausgerechnet das Braunschweiger ECE-Center eine um rd. 20 % niedrigere Flächenproduktivität haben, als der Durchschnitt aller ECE-Center? (siehe Abb. 3)**

**Wird das so „unwirtschaftlich“ sein in Braunschweig? Oder wird Braunschweig nicht auch fast 5.000 Euro / m<sup>2</sup> erwirtschaften? Trotz der „offiziellen“ Dementis?**

**Was wäre, wenn ECE auch einmal Klartext reden würde, beispielsweise: Jawohl, in Braunschweig wird die Flächenproduktivität auch bei etwa 4.930 Euro / m<sup>2</sup> liegen, wir mussten aber bisher immer etwas anderes sagen.**

**Anders gefragt:**

**Ist die Flächenproduktivität des Braunschweiger ECE-Centers „gesetzlich“ begrenzt, so dass eine Flächenproduktivität von z. B. 4.900 Euro / m<sup>2</sup> definitiv ausgeschlossen ist?**

**Hier muss ECE, aber auch der Gutachter endlich Klartext reden.**

Nach Aussage des CityPoints Braunschweig beträgt der Umsatz in den 74 Centern, Bahnhöfen, usw. im Management von ECE bei 8,4 Mrd. Euro ([CityPoint, 2003]). Pro Center sind dieses im Schnitt 113,5 Mio. Euro. Da Braunschweig eines der größeren Center ist, würde es also nur durchschnittlichen Umsatz erzielen, mit einer geringen Flächenproduktivität.

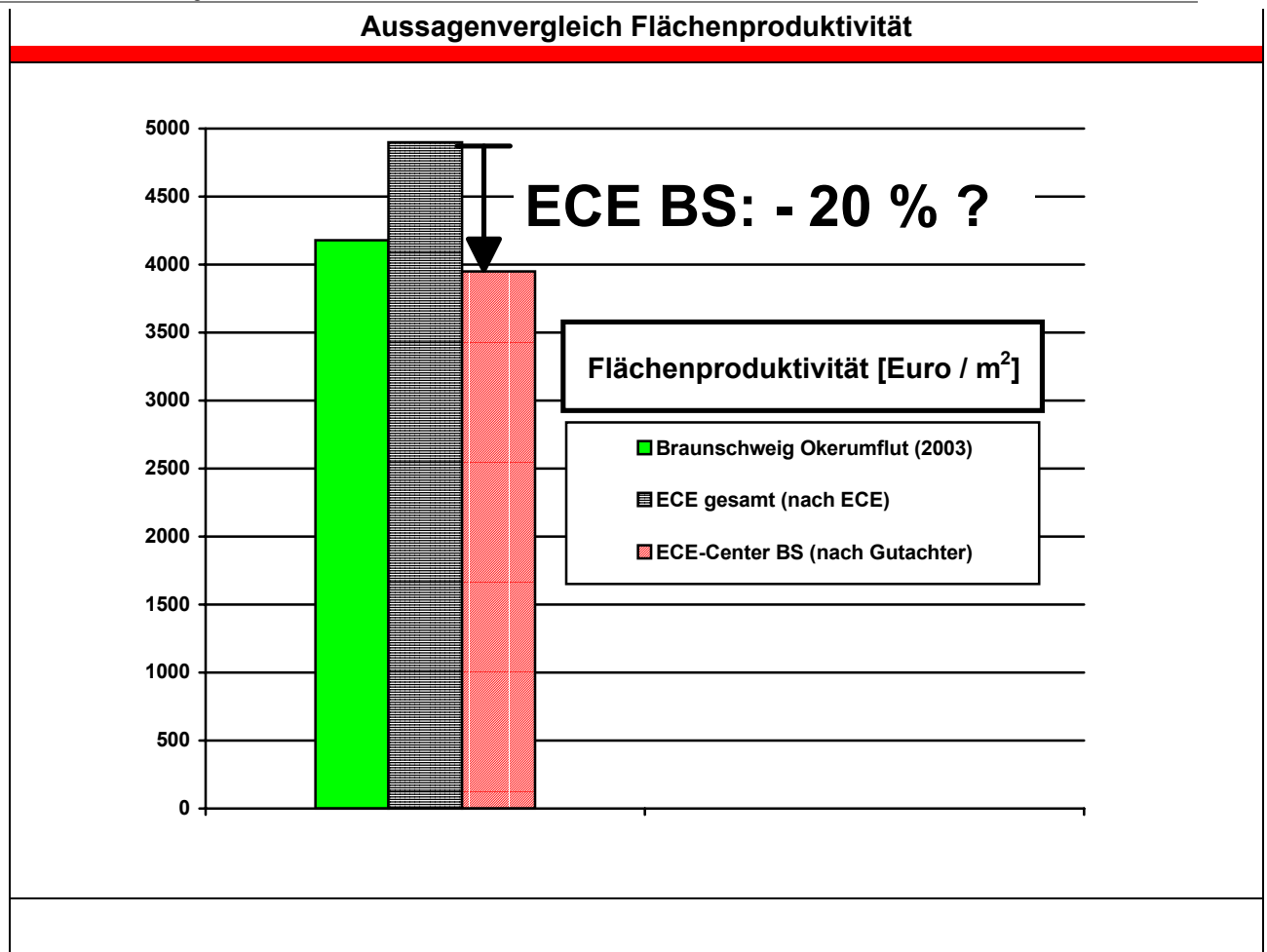


Abb. : Aussagenvergleich Flächenproduktivität: Gutachter und ECE

Zum besseren Verständnis soll an dieser Stelle auf die Kenngröße „Flächenproduktivität“ eingegangen werden. Sie ist eine „gängige“ oder die „übliche“ Vergleichsgröße. Dieses täuscht aber leider darüber hinweg, dass es sich bei dieser Größe nur um eine Sekundärgröße handelt. Sie ist also aus anderen (Primär)Größen abgeleitet.

$$\text{Flächenproduktivität [Euro/m}^2\text{]} = (\text{Anzahl der Besucher} \times \text{Ausgabe pro Besucher}) / \text{VKF}$$

Daraus ergeben sich folgeschwere Konsequenzen:

- Die Flächenproduktivität ist von drei Faktoren abhängig. Entsprechend kann an diesen drei Stellrädern gestellt werden, mit unterschiedlicher Wirkung.
- Das Zustandekommen der Flächenproduktivität wird sichtbar und transparent. Geben beispielsweise *vielen* Besucher *wenig* Geld aus oder geben *wenige* Besucher *viel* Geld aus?
- Der Grenzwert der Flächenproduktivität ergibt sich aus den Grenzwerten der einzelnen Primärgrößen „Anzahl Besucher“ und „Ausgabe pro Besucher“. Der Wert „Flächenproduktivität“ hat keinen eigenen oder natürlichen Grenzwert.

**Eine Aussage wie beispielsweise: „Die Flächenproduktivität könne in dieser Stadt z. B. nicht bei 5.000 Euro liegen, weil der Durchschnitt (im Extremfall Ansatz des bundesweiten Durchschnitts) nur bei 4.000 Euro liegt und daher um 25 % höher liegen müsste“ ist daher unzulässig.**

### Bedeutung der verringerten Stellplatzanzahl

Gegenüber den Daten im Verkehrsgutachten, ist die Anzahl der Stellplätze im ECE-Center um 150 Plätze reduziert worden. Wird für einen Stellplatz eine Fläche von  $(8,0 \times 2,5 =) 20 \text{ m}^2$  (nach [BauTab, 1994, S. 12.32]) angesetzt, so ergibt dieses eine Fläche von  $3.000 \text{ m}^2$  oder 10 Prozent der nach [WVI, 2003, S. 14] genannten Verkaufsfläche.

**Frage: Wie wird die Fläche nun genutzt? Ist sie in (umsatzstärkere) Verkaufsfläche „umgewandelt“ worden?**

Wirtschaftliche Konsequenzen der reduzierten Stellplatzanzahl im ECE-Center	
Flächenbedarf 150 Stellplätze (minimale Differenz Ratsvorlage 23. 3. 04 zu 8.7.03, max. = 250)	rd. $3.000 \text{ m}^2$
Flächenproduktivität Parkgarage	max. 138 Euro / $\text{m}^2$ (siehe [Sellien, 03/2004, Tab. A-3])
Neue Nutzung der umgewandelten Stellplatzfläche	unbekannt, Annahme: <b>Verkaufsfläche mit 3.950 Euro/<math>\text{m}^2</math></b>
<b>Zusätzlicher Umsatz:</b> Neuer Umsatz (als Verkaufsfläche) der $3.000 \text{ m}^2$ - Alter (als Stellplatz)	<b>(11,85 Mio. - 0,41 Mio. =) + 11,44 Mio. Euro</b> (+ 9,88 % vom prognostizierten Bruttoumsatz) (in geplante $30.000 \text{ m}^2$ eingerechnet: 4.345 Euro / $\text{m}^2$ )

**Tab. : Wirtschaftliche Konsequenzen der reduzierten Stellplatzanzahl im ECE-Center**

Wenn diese Fläche in Verkaufsfläche umgewandelt werden sollte, welche Größe ändert sich bzw. bleibt gleich? Anzahl der Besucher, Umsatz pro Besucher oder die Flächenproduktivität? Oder anders gefragt: Merken die zukünftigen Kunden, die nicht „erweitert“ worden sind, dass die Verkaufsfläche erweitert worden ist, und sie dennoch nicht mehr oder weniger ausgeben dürfen, weil der Jahresumsatz ja als konstant angesetzt worden ist bzw. es sogar „ausgeschlossen“ wird, dass er einen bestimmten Wert überschreitet?

## **Nur 120 Mio. Euro Investitionen? Eine betriebswirtschaftliche Betrachtung**

ECE beabsichtigt, bei einem gutachterlich ermittelten Zielumsatz von rd. 120 Mio. Euro pro Jahr, etwa 200 Mio. Euro zu investieren. Was bedeutet dieses betriebswirtschaftlich?

Wenn diese 200 Mio. Euro langfristig (z. B. über 30 Jahre) mit einem Zinssatz von 5 % finanziert werden, so bedeutet dieses, dass allein der Kapitaldienst (Annuität = Zinsen + Tilgung) rd. 13 Mio. Euro verlangt. Dieses wären bereits knapp 11 % vom Zielumsatz nur für Zinsen und Tilgung! Hinzu kommen natürlich noch die jedem seriösen Kaufmann bekannten Kosten (Unterhalt, Personal, Material, usw. und natürlich auch ein wenig oder wenig mehr Gewinn). Hingewiesen sei hier auch noch auf die nicht unerheblichen Energiekosten für die Klimaanlage des ECE-Centers. Diese erhöhte Kostenbelastung wird sich auch für den vorhandenen („klimatisierten“) Einzelhandel ergeben. Im „nichtklimatisierten“ Einzelhandel wird das Einkaufen insbesondere an heißen Sommertagen „qualvoller“ werden.

**Denn die klimaökologische Ausgleichsleistung für die Innenstadt, sprich Kühlung, des Schlossparks entfällt mit der Bebauung. Diese (kostenlose) klimaökologische Ausgleichsleistung erbringt der Schlosspark für eine ca. 8,7 ha große Innenstadtfläche. Die Temperaturgradienten sind sehr deutlich und betragen auf engem Raum (ca. 300 m Entfernung) über 5°C (vgl. [GEO-NET, 2003, S. 27]).**

**Auf die Kosten für eine Kühlung um zusätzlich etwa 5°C muss an dieser Stelle nicht näher eingegangen werden.**

Wird nun eine Kapitaldienstbelastung von immer noch relativ hohen 6 bis 7 % (Mittel 6,5 %) vom Umsatz angesetzt, so ergibt sich bei einem Umsatz von 120 Mio. Euro und einem angesetzten Zinssatz von 5% eine Investitionssumme von 119,8 Mio. Euro. Es mag sein, dass ECE auf Grund der Professionalität pro „Umsatzeuro“ ein wenig mehr als „normale“ Investoren investieren kann, aber die Größenordnung von hier 120 Mio. Euro wird auch ECE nicht wesentlich überschreiten können.



Allgemein formuliert:

**Je höher die Flächenproduktivität, desto höher kann die mögliche Investitionssumme sein, je niedriger die Flächenproduktivität, desto geringer muss die Investitionssumme sein.**

**Dieses schließt nicht aus, dass bei geringer Investitionssumme die Flächenproduktivität trotzdem hoch sein kann. (Dieses ist nicht ECE-spezifisch!)**

Auf Braunschweig übertragen heißt das:

**Wenn ECE in Braunschweig z. B. nur 130 Mio. Euro investiert, kann die Flächenproduktivität trotzdem bei z. B. 4.900 Euro / m<sup>2</sup> liegen.**

**Es müssen daher mehrere Fragen zwingend und belastbar beantwortet werden:**

- 1. Wieviel investiert ECE wirklich?**
- 2. Wo kommen eigentlich die 200 Mio. Euro Investitionssumme her? Ist sie vertraglich und damit belastbar festgelegt?**
- 3. Oder anders gefragt: Liegt die Flächenproduktivität von ECE in Braunschweig nicht doch bei 5.000 oder mehr Euro, damit eine Investitionssumme erreicht werden kann, die im Bereich von 200 Mio. Euro liegt?**

## **Neue Machtstrukturen in Braunschweig mit ECE?**

### **Das Schloss als „Trojanisches Pferd“**

Für eine sachliche Diskussion ist es notwendig, die folgenden zwei Fragen getrennt voneinander zu beantworten:

#### **Erste Frage:**

**Braucht Braunschweig zusätzliche Verkaufsfläche in einer Größenordnung von 30.000 m<sup>2</sup> bzw. nochmals um rund +20 % der heutigen Verkaufsfläche? Dieses auch angesichts „nachhaltig“ zurückgehender Einzelhandelsumsätze und relativ hohem Leerstand und Potenzial (wie ehemalige Oberpostdirektion oder Polizeigebäude Münzstraße). Anders gefragt: Benötigt und will Braunschweig ein zusätzliches Einkaufszentrum in der Größe von etwa einem Fünftel der heutigen Innenstadt?**

#### **Zweite Frage:**

**Soll das Braunschweiger Schloss original und komplett als Schloss (innen und außen) wieder aufgebaut werden?**

#### **Antwort erste Frage:**

Diese Frage würde wahrscheinlich fast jeder mit „nein“ beantworten. Man stelle sich nur vor, bei der Berichterstattung in der Braunschweiger Zeitung hätte statt „Schloss“ „Einkaufszentrum“ gestanden. Dass in Braunschweig seitens der Innenstadtentwicklung möglicherweise in den letzten Jahren einiges „Verschlafen“ worden ist und dementsprechend ein Konzept fehlt, berechtigt nicht, dieses Frage mit „ja“ zu beantworten. Ein „ja“ wäre höchstens ein Ausdruck dafür, dass in der heutigen Innenstadt Defizite vorhanden sind, die es gilt zu beseitigen.

#### **Antwort zweite Frage:**

Die Antwort auf diese Frage gestaltet sich schwierig. Hier kann es durchaus sein, dass zur Zeit eine geringe Mehrheit diese Frage mit „ja“ beantworten würde. Insbesondere die, die sich wirklich das Schloss wiederwünschen und kein Einkaufszentrum mit rekonstruierter Schlossfassade.

#### **Folgerung:**

**Würde ein Investor kommen und beabsichtigen, im Schlosspark ein riesiges Einkaufszentrum / eine Shopping-Mall zu bauen, wäre er wahrscheinlich auf breite Ablehnung gestoßen.**

Während es bis zum heutigen Zeitpunkt für jeden Investor deutlich war, dass der Bereich Schlosspark für derartige geplante Projekte „tabu“, also „unerreichbar“ ist (dieses ist so von der Politik bestimmt worden), will ECE auf oder in diesen „unerreichbaren“ Ort. Bisher haben sich die Braunschweiger also gut gegen derartige Absichten „gewehrt“.

**Frage:**

**Wie kommt man nun an oder in einen Ort, der „unerreichbar“ ist, sei es, weil er gut befestigt ist oder aus anderen Gründen?**

**Antwort:**

**Man gibt Geschenke. Für die einen ist es ein großes hölzernes Pferd, für die anderen ein Stadion (ECE in Münster) oder nur eine Schlossfassade.**

Geschenke sind immer gut (besonders wenn der Beschenkte nicht merkt, dass er selbst dieses Geschenk bezahlt), lenken aber leider vom eigentlichen Problem bzw. der eigentlichen Fragestellung ab.

**Und dieses noch nicht erhaltene Geschenk wirkt bereits vorzüglich: Alle reden vom Schloss, nicht vom 30.000 m<sup>2</sup> - Einkaufszentrum und den fehlenden Parkplätzen.**

**Das Schloss bzw. die rekonstruierte Fassade ist harmlos. Darüber kann man sich allenfalls geschmacklich aufregen.**

**WAS GEFÄHRLICH WIRD, DAS IST DAS EINKAUFSZENTRUM!**

**Der Wolf im Schafspelz, das Einkaufszentrum in der Schlossfassade.**

**Fragestellung:**

**Warum will ECE „massiv“ im Bereich Einzelhandel investieren und zusätzliche Verkaufsfläche schaffen? Da die Umsätze hier flächendeckend und „nachhaltig“ rückläufig sind, müsste also die Verkaufsfläche eher reduziert werden.**

**Wie kann ECE seine Investition wieder herausholen?**

Eine Antwort liefert ein Blick in die Tab. Die farblich hervorgehobenen Schwächen der Innenstadt bestehen in einer Shopping-Mall nicht.

<b>Die Schlagkraft von Shopping-Malls entsteht aus den Problemen der Innenstädte</b>
<p style="text-align: center;"><b>Aktuelle Probleme der städtischen Standorte</b> nach [ECE/Krumrei, 2000]</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) fehlende Flächen für größere Ladeneinheiten</li><li>2) diverse Grundeigentümer</li><li>3) kein abgestimmter Mieter- und Mietenmix</li><li>4) unterschiedliche Öffnungszeiten</li><li>5) fehlender Handlungsspielraum für City-Management</li><li>6) mangelnder Platz für fließenden und ruhenden Verkehr</li><li>7) Konkurrenzstandort „Grüne Wiese“</li></ol>
<p style="text-align: center;"><i>Gut erkannt, aber was bedeutet dieses?</i></p>

**Tab. : Die Schlagkraft von Shopping-Malls sind die Probleme der Innenstadt**

Das bedeutet, eine Shopping-Mall ist perfekt gestaltet und organisiert. Sie besitzt eine ganz andere „Schlagkraft“, um Kunden an sich zu ziehen und zu binden. Eine straffe professionelle Führung hat das komplette Center unter sich. Alles ist aufeinander

abgestimmt. Durch den Mietenmix und die Kontrolle über die Räume, kann im Notfall kurzfristig z. B. auf den Umsatzanteil der Miete verzichtet werden, oder es wird mal ein Mieter hineingenommen, der z. B. zwar wenig Umsatz, aber mal was Neues bringt und damit das Ganze interessant macht, er praktisch unter dem Werbeetat verbucht wird (Handwerkskunst aus dem Erzgebirge, Künstler aus der Region stellen aus, usw.). Hauptsache, es entsteht kein häßlicher und umsatzschädlicher Leerstand.

Das Center ist so groß, dass die Werbung bzw. die Werbebeilagen unabhängig von der örtlichen Presse verteilt werden können, zumal z. B. die Braunschweiger Zeitung mittlerweile nicht mehr jeden Haushalt erreicht (Im Wohnhaus des Verfassers nur noch gute 10 %!). Eine Werbezeitung wie z. B. „Promenade im Hauptbahnhof aktuell. Informationen aus der Promenade im Hauptbahnhof Hannover“ lässt sich ohnehin wesentlich effektiver über eigene Träger verteilen.

Das Center vertritt mit einer Stimme einen Umsatz von mindestens 120 Millionen Euro! Das ist ein neuer Machtfaktor. **Wenn die Braunschweiger Zeitung nicht ECE-genehm berichtet, dann werden keine Anzeigen mehr geschaltet (weder ECE-Braunschweig, noch ECE Wolfsburg, noch City-Point) bzw. es wird bei anderen Druckereien gedruckt.** Auf Grund der Größe und „Schlagkraft“ wird ECE immer Kunden haben. Wenn „Randbereiche“ durch die „Neue Mitte“ erodieren (siehe folgendes Kapitel), wird das ECE nur recht sein, denn das führt zwangsweise zu mehr Umsatz.

**Wird der Rat der Stadt Braunschweig oder die Industrie- und Handelskammer Braunschweig noch unabhängig von ECE entscheiden können? Was passiert, wenn das Center nicht so laufen sollte, wie von ECE gewünscht und ECE dann wieder die ursprünglich im B-Plan angesetzte Sortimentsstruktur einführt. Wer will das dann verbieten? Kann die Stadt Braunschweig dann diesen nicht beabsichtigten Mietern kündigen? Das Center ist gebaut!**

### **„Verödung“ des Bereiches Altstadtmarkt / Poststraße?**

An einem konkreten und nicht unwahrscheinlichem Szenario (oder Planfall), sollen mögliche Auswirkungen eines großen (zusätzlichen) Einkaufszentrums im Schlosspark verdeutlicht werden.

#### **Lage:**

Das Einkaufszentrum im Schlosspark mit etwa 30.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche ist gebaut und voll in Betrieb. Damit ist die Verkaufsfläche in der Braunschweiger Innenstadt um fast 20 % erweitert worden, während z. B. die Bevölkerung oder das zusätzlich verfügbare Einkommen dagegen nicht gestiegen ist. Da es noch relativ neu ist, „brummt“ hier das Geschäft, obwohl die Lage im Einzelhandel weiterhin nicht rosig ist. Karstadt-Quelle befindet sich in einer Restrukturierungsphase (siehe auch Presseberichte), bei der die Schließung „unrentabler“ Häuser (auch von der strategischen Lage her) nicht ausgeschlossen werden kann.

Seitens des „städtischen“ Gutachters, ist das Einkaufszentrum verträglich, da nirgendwo mehr als die berüchtigten 10 % vom Umsatz abgezogen werden.

### **Folgen:**

Da das Einzelhandelsgutachten auf einer veralteten linearen Betrachtungsweise basiert und nicht auf der für Systemen notwendigen systemischen Basis, konnten die Folgen nicht korrekt ermittelt werden. Davon abgesehen, dürfte jedem sofort deutlich werden, dass die „10 % Grenze“ ohnehin obsolet ist. Sie mag in Zeiten gegolten haben, in der es dem Einzelhandel sehr gut ging, er also im Wachsen begriffen war. **Jeder solle sich aber in seiner heutigen Lage einmal vorstellen, 9 % (also weniger als 10 %) weniger Einkommen, Beitragseinnahmen, Abonnenten, Mitglieder, usw. zu haben und sich die Frage stellen, ob dieses für ihn „problemlos“ ist. Nach Gutachtermeinung darf hier keiner mit „nein“ antworten, denn erst ab 10 % sind Probleme erlaubt.**

Was passiert aber nun in Braunschweig. Da mit dem Einkaufszentrum im Schlosspark die „Neue Mitte“ entstanden ist, werden die Randbereiche der heutigen Innenstadt an Bedeutung bzw. Kundenzahl verlieren. Dieses trifft insbesondere für den Bereich Altstadtmarkt / Poststraße zu.

Die Insolvenz von Störig am Kohlmarkt ist noch immer nicht verkraftet, d. h. dieser Bereich ist bereits heute nicht mehr so attraktiv. Mit einem Einkaufszentrum im Schlosspark wird auch das Karstadt-Haus in der Poststraße weiter Kunden verlieren. Angesichts der Schwierigkeiten des Karstadt-Quelle Konzerns ist es damit dann nicht mehr ausgeschlossen, dass dieses Haus geschlossen wird. Was das dann für Folgen für die anderen Geschäfte in der Poststraße oder am Altstadtmarkt haben wird, braucht an dieser Stelle nicht verdeutlicht zu werden.

Das Entscheidende bei der systemischen Betrachtungsweise ist, dass vor allem die Wirkungen und Zusammenhänge berücksichtigt werden. Wenn z. B. in der Poststraße ein „Trading down“- Prozess in Gang kommt, weil die Umsätze zurückgehen, bei der einzelne Geschäfte schließen müssen, dann werden auch die Geschäfte mit hineingerissen, die von der Prognose eigentlich nicht betroffen sein durften. Für das „Ankergeschäft“ Karstadt in der Poststraße sind die kleinteiligen Einzelhandelsgeschäfte und die Attraktivität des Kohlmarktes auch wichtig (Stichwort: Erlebnis Innenstadt). Wird dieser Bereich unattraktiv, besteht kaum noch Anlass, zum Karstadt-Haus in der Poststraße zu bummeln.

Es muss daher auch die Frage beantwortet werden, was mit dem Bereich Welfenhof-Passage / Schild / Sack passiert, wenn zusätzlich auch der Media-Markt einige Kunden verlieren sollte. Kann dann auch die Buchhandlung Graff und das Wäschefachgeschäft Langerfeldt mit hineingerissen werden (Bücher werden auch im ECE-Center angeboten)? Wer könnte dann in diese Räume wieder einziehen? Muss dann der Eigentümer dieser Immobilien Insolvenz anmelden?

**Es soll hier nicht „der Teufel an die Wand gemalt werden“. Aber es muss allen bewusst sein, dass es hier um die Zukunft der Braunschweiger Innenstadt geht und daher vorher alle Risiken und Planfälle abgewogen werden müssen. Bisher ist immer nur gesagt (oder gehofft) worden, das ist eine Chance und es wird schon gutgehen!**

**Wenn alle zu dem Schluss kommen: Jawohl, ein Wegbrechen von z. B. Altstadtmarkt / Poststraße und Schild / Sack ist für die Zukunft unserer Heimatstadt Braunschweigs kein Problem, das haben wir wissenschaftlich und mit vollem Sachverstand**

**durchgespielt und auch öffentlich diskutiert, ist das etwas anderes, als wenn dieser Planfall unter den Tisch gekehrt wird.**

## **Zusammenfassung und Fazit**

Das Projekt „ECE-Einkaufszentrum im Schlosspark in Braunschweig“ ist aus verkehrlicher und absatzwirtschaftlicher Sicht abzulehnen. Dieses gilt auch für andere Projekte gleicher verkehrlicher oder absatzwirtschaftlicher Dimension: Es ist also nicht ECE bezogen.

Dieses u. a. aus folgenden Gründen (stichwortartig):

- Die „offizielle“ verkehrliche Mikrosimulation zeigt, dass das Betriebskonzept der (Regio)Stadtbahn nicht durchführbar ist.
- Der fließende Verkehr wird durchaus noch zu bewältigen sein, auch wenn er eher zähfließender sein wird. Der ruhende Verkehr wird nicht zu bewältigen sein. Denn mit ECE-Center wird die Parkplatzausstattung in Braunschweig um über 10 % reduziert werden (bezogen auf die Verkaufsfläche).
- Die verkehrliche Mikrosimulation (offizielles Gutachten) ist mittlerweile nicht mehr gültig, da die Eingangsdaten der Mikrosimulation nicht mehr stimmen.
- Der ruhende Fahrradverkehr ist ebenfalls überhaupt nicht gelöst (oder sogar nicht lösbar).
- Der Bohlweg wird weiterhin eine trennende Achse sein. Für Fußgänger werden z. B. die Ampeln zu über 70 % der Zeit „Halt“ zeigen. Im ungünstigsten Fall benötigt ein Fußgänger fast drei Minuten von Fahrbahnrand bis Fahrbahnrand.
- Für besondere Verkehrstage, die auch insbesondere für den Einzelhandel von hoher Bedeutung sind, kann von offizieller Gutachterseite keine Aussage getroffen werden.
- Die durchschnittliche Flächenproduktivität aller ECE-Center liegt bei knapp 5.000 Euro / m<sup>2</sup>. In Braunschweig soll sie dagegen um rund 20 % niedriger bei knapp 4.000 Euro / m<sup>2</sup> liegen und damit auch unter dem heute erreichten Niveau der Innenstadt. Dieses erscheint nicht plausibel.
- Aus den Zahlen des entsprechenden Gutachters errechnet sich nach betriebswirtschaftlichen Kriterien nur ein Investitionsvolumen von rund 120 Mio. Euro und nicht von 200 Mio. Euro. Davon abgesehen sind die 200 Mio. Euro Investitionssumme weder vertraglich oder sonstwie belastbar festgelegt.
- Eine Verödung der Randbereiche der Innenstadt wie Altstadtmarkt / Poststraße oder Schild / Sack kann nicht definitiv ausgeschlossen werden. Da mit dem ECE-Einkaufszentrum eine „Neue Mitte“ geschaffen werden soll, wird sich der Besucher- und Kundenschwerpunkt dorthin verlagern und Besucher aus den westlichen Innenstadtbereichen abziehen.
- Die Rekonstruktion der Schlossfassade dient als „Trojanisches Pferd“, um den bisher geschützten Schlosspark „einzunehmen“.

**Alle reden vom Schloss, nicht vom 30.000 m<sup>2</sup> - Einkaufszentrum und den fehlenden Parkplätzen. Das Schloss bzw. die rekonstruierte Fassade ist harmlos. Darüber kann man sich allenfalls geschmacklich aufregen.**

**WAS GEFÄHRLICH WIRD, DAS IST DAS EINKAUFSZENTRUM!**

## Die Soldaten im Pferd, das Einkaufszentrum in der Schlossfassade.

### Quellennachweis

- [Bautab, 1994] Schneider, Klaus-Jürgen (Hrsg.): Bautabellen für Ingenieure mit europäischen und nationalen Vorschriften, 11. Auflage, Werner-Verlag, Düsseldorf, 1994.
- [Bergmann, Frewein, 2004] Bergmann, Ulrich und Frewein, Markus: Ermittlung der tageszeitlichen Parkraumnachfrage. Ein innovatives Verfahren mit Differenzierung der Nutzergruppen. Internationales Verkehrswesen Nr. 4 April 2004, S. 147 - 153.
- [CityPoint, 2003] City Point Aktuell, Bilder und Berichte aus dem CITY POINT Braunschweig Nr. 192. Anzeigenbeilage in der Braunschweiger Zeitung vom 23.10.2003
- [ECE/Krumrei, 2000] „Trends und Strategien des Innenstadthandels. Filialisierung und Festivalisierung als Perspektive?“ Vortrag von Meinhard Krumrei der ECE Centermanagement GmbH in: Stadt Braunschweig, Amt für Stadtentwicklung und Stadtmarketing, info-line Stadtentwicklung aktuell 1/2000, 15.04.2000: Der Wandel im Handel. Risiko oder Chance für den Handelsplatz Braunschweig?
- [GfKprisma, 2003] GfK Prisma, Hamburg: Einkaufszentrum „Schlosspark-Arkaden“, Braunschweig, Standort- und Marktanalyse - Verträglichkeitsstudie: Präsentation der Ergebnisse vor dem Handelsausschuss der IHK Braunschweig, 20.02.2003.
- [GEO-NET, 2003] GEO-NET Umweltplanung und GIS-Consulting GbR: Analyse der klimatisch-lufthygienischen Auswirkungen des geplanten Bauvorhabens ECE-Einkaufszentrum „Schlosspark-Arkaden“ in der Stadt Braunschweig. Hannover, Oktober 2003.
- [IVS, 2003] Institut für Verkehr und Stadtbauwesen (IVS): Wermuth, Manfred und Sommer, Carsten: Städtische Verkehrsplanung. Skript zur Lehrveranstaltung „Städtische Verkehrsplanung“. Stand März 2003. Download unter: [www.ivs.tu-bs.de/deutsch/lehre/Scripte/svp-vt/kapitel-uebersicht.htm](http://www.ivs.tu-bs.de/deutsch/lehre/Scripte/svp-vt/kapitel-uebersicht.htm) (Stand 24.03.2003).
- [RatBS, 2004] Stadt Braunschweig, der Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Umweltschutz 61.12-312/IN 220-B 3, Drucksache 8598/04 vom 9. März 2004. Vorlage für den Rat der Stadt Braunschweig für den 23. März 2004: Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Einkaufszentrum Schlosspark“, IN 220.
- [Sellien, 03/2004] Sellien, Roland: Stellungnahme zum geplanten ECE-Center im Schlosspark in Braunschweig. Verkehrliche Daten und Auswirkungen einschließlich der daraus folgenden städtebaulichen und absatzwirtschaftlichen Konsequenzen. Braunschweig, März 2004
- [StadtBS, 2003] Stadt Braunschweig: Machbarkeitsuntersuchung über die Entwicklung eines ECE-Einkaufszentrums Schlosspark. Anlage 2 zur Ratsvorlage für den 8. Juli 2003. Braunschweig, 23. Juni 2003.
- [WVI, 2003] WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH: Verkehrsuntersuchung zu einem geplanten ECE-Center im Schlosspark Braunschweig, Braunschweig, Februar 2003.
- [WVI, 10/2003] WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH: Verkehrsuntersuchung mit Mikrosimulation zum geplanten ECE-Center in Braunschweig. Braunschweig, Oktober 2003.