

# **Ergänzende Stellungnahme zum geplanten ECE-Center im Schlosspark in Braunschweig**

**Verkehrliche Daten (Mikrosimulation)  
und absatzwirtschaftlichen Konsequenzen**

**Roland Sellien, Dipl.-Ing.**  
38102 Braunschweig

07. Juni 2004

## **Inhalts- und Tabellenverzeichnis**

<b>Abkürzungsverzeichnis .....</b>	<b>II</b>
<b>Abbildungs- und Tabellenverzeichnis .....</b>	<b>II</b>
<b>1 Einleitung .....</b>	<b>1</b>
<b>2 Die Problematik des Standortes Schlosspark für das ECE-Center .....</b>	<b>1</b>
<b>3 Die verkehrliche Mikrosimulation .....</b>	<b>2</b>
3.1 Unterschiede: Verkehrsuntersuchung mit und ohne Mikrosimulation .....	2
3.2 Neue Aussagen und Erkenntnisse aus der Mikrosimulation .....	5
<b>4 Nicht durchführbar .....</b>	<b>9</b>
4.1 Betriebskonzept (Regio)Stadtbahn .....	9
4.2 Besondere und für den Einzelhandel wichtige Verkehrstage .....	11
<b>5 Kurzbemerkungen zu weiteren Punkten .....</b>	<b>13</b>
5.1 Ruhender Verkehr (Parkplätze) .....	13
5.2 RegioStadtBahn (RSB) / Öffentlicher Verkehr .....	14
5.3 Fahrradverkehr .....	15
5.4 Trennwirkung Bohlweg .....	16
<b>6 Absatzwirtschaftliche Konsequenzen und Fragen .....</b>	<b>19</b>
6.1 Flächenproduktivität bei rd. 5.000 Euro / m <sup>2</sup> statt rd. 4.000 Euro / m <sup>2</sup> ? .....	19
6.2 Nur 120 Mio. Euro Investitionen? Eine betriebswirtschaftliche Betrachtung .....	22
<b>7 Neue Machtstrukturen in Braunschweig mit ECE? .....</b>	<b>24</b>
7.1 Das Schloss als „Trojanisches Pferd“ .....	24
7.2 „Verödung“ des Bereiches Altstadtmarkt / Poststraße? .....	26
<b>8 Zusammenfassung und Fazit .....</b>	<b>28</b>
<b>Anstelle eines Nachwortes .....</b>	<b>29</b>
<b>Quellen und Literatur .....</b>	<b>30</b>

## Abkürzungsverzeichnis

BZ	Braunschweiger Zeitung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
qm, m <sup>2</sup>	Quadratmeter
RSB	RegioStadtBahn
TG	Tiefgarage
VKF	Verkaufsfläche
ZGB	Zweckverband Großraum Braunschweig

## Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abb. 1: Ruhender Verkehr mit und ohne ECE-Center .....	13
Abb. 2: Trennwirkung Bohlweg mit / ohne ECE .....	17
Abb. 3: Aussagenvergleich Flächenproduktivität: Gutachter und ECE .....	20
Tab. 1: Abfahrtszeiten der (Regio)Stadtbahnen.....	10
Tab. 2: Trennung: Arten und Wirkungen.....	16
Tab. 3: Wirtschaftliche Konsequenzen der reduzierten Stellplatzanzahl im ECE-Center.....	21
Tab. 4: Die Schlagkraft von Shopping-Malls sind die Probleme der Innenstadt.....	25

**Zum Titelbild:**

Heute besinnliche Ruhe und frische Luft, morgen Hektik mit bis zu 100.000 Menschen und klimatisierter Umluft?

**Fotos:**

Alle Fotos R. Sellien.

## 1 Einleitung

In Ergänzung zu meiner „Stellungnahme zum geplanten ECE-Center im Schlosspark in Braunschweig, Verkehrliche Daten und Auswirkungen“ vom 26. März 2004 ([Sellien, 03/2004]) soll hier insbesondere auf die Verkehrsuntersuchung mit Mikrosimulation zum geplanten ECE-Center in Braunschweig ([WVI, 10/2003]) eingegangen werden. Wichtige und zentrale Aussagen meiner ersten Stellungnahme werden hier nochmals aufgeführt und ggf. erweitert. Darüberhinaus werden einige weitere wichtige Aspekte und Erkenntnisse näher beleuchtet.

Diese Mikrosimulation zeigt nochmals sehr deutlich und deutlicher als die Verkehrsuntersuchung ohne Mikrosimulation [WVI, 2003], dass das ECE-Center - wie auch andere Projekte gleicher verkehrlicher Dimensionen - im Schlosspark in Braunschweig verkehrlich nicht integrierbar ist.

Es soll an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass die verkehrlichen Aspekte im Regelfall Fakten darstellen und keinen Spielraum für irgendwelche „geschmacklichen“, „ästhetischen“ oder „Wird schon gehen“ Diskussionen zulässt. So ist beispielsweise die Flächenproduktivität der Verkaufsfläche theoretisch „unbegrenzt“, während die Zahl bzw. der Umschlag der Parkplätze begrenzt ist.

## 2 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.

### 3 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.

#### 3.1 Unterschiede: Verkehrsuntersuchung mit und ohne Mikrosimulation

Im Folgenden sollen tabellarisch die unterschiedlichen Aussagen zwischen der Verkehrsuntersuchung ohne Mikrosimulation ([WVI, 2003], Februar 2003) und mit Mikrosimulation ([WVI, 10/2003], Oktober 2003) aufgeführt werden.

Eigentlich wäre diese Gegenüberstellung nicht notwendig, da sich innerhalb von acht Monaten bei gleichen Rahmenbedingungen bzw. bei seriöser und ehrlicher Planung / Vorgaben für den Verkehrsgutachter nichts geändert haben dürfte.

<b>Verkehrsuntersuchung zu einem geplanten ECE-Center im Schlosspark Braunschweig Februar 2003</b>	<b>Verkehrsuntersuchung mit Mikrosimulation zum geplanten ECE-Center in Braunschweig Oktober 2003 (Acht Monate später)</b>
[WVI, 2003, S. 1]: <i>„der geplanten Einführung der RegioStadtBahn im Jahr 2006“</i>	Mikrosimulation [WVI, 10/2003, S. 12]: <i>„Mit der geplanten Betriebsaufnahme der RegioStadtBahn voraussichtlich im Jahr 2007 ...“</i>
<p><b>Anmerkung:</b></p> <p>Nicht definitiv, es kann auch später werden. Da das von der Verbandsversammlung des ZGB beschlossene „Schrumpfkonzep“ noch die so genannte standardisierte Bewertung durchlaufen muss, kann zum jetzigen Zeitpunkt immer noch keine Aussage darüber getroffen werden, ob und in welchem Umfang die RegioStadtBahn überhaupt kommt.</p>	

<p>Abb. S. 7, Verkehrsbelastungen im Werktagsverkehr 2002, Computersimulation Beispiele: Bohlweg (entlang Hst. Rathaus): 19.700 Bohlweg - Ritterbrunnen: 15.800 - 15.700 Jasperallee (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</p>	<p>Mikrosimulation 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 allerdings identisch.</p>
<p><b>Anmerkung:</b> Wie kommen diese Abweichungen zustande? Veränderte Simulation, per Hand „korrigiert“?</p>	
<p>Kein Hinweis auf Samstag.</p>	<p>Mikrosimulation S. 10: „Am Samstag beträgt die Verkehrsnachfrage ca. 2.200 Kfz/Tag, wobei ...“</p>
<p><b>Anmerkung:</b> Warum erfolgt erst hier der Hinweis zum Samstag?</p>	
<p>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></p>	<p>Mikrosimulation S. 13: <i>„Ausbau des Autobahndreiecks BS-Süd-West“ „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></p>
<p><b>Anmerkung:</b> Beim „ungenauen“ Lesen in Kenntnis der ersten Untersuchung entsteht der Eindruck, dass der Verkehr nicht abnehmen sondern zunehmen wird. Oder steigt der Verkehr tatsächlich an, auch auf dem Bohlweg? Aber warum 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.</p>	

Abb. S. 13: Prognose Nullfall 2010 (ohne ECE)	Mikrosimulation Abb. S. 13: Prognose Nullfall 2010 (ohne ECE)
<p><b>Anmerkung:</b></p> <p>Wie in der Abb. auf S. 7 bestehen auch hier nicht erklärbare Abweichungen, obwohl sich innerhalb von acht Monaten keine Abweichungen ergeben dürften.</p>	
S. 14: Einstellplätze im Center: neu ca. 1.500 Reduzierung TG Schlosspark auf max. 500	Mikrosimulation S. 16: Einstellplätze im Center: neu ca. 1.350 Reduzierung TG Schlosspark auf max. 400
<p style="text-align: center;"><b>Anmerkung:</b></p> <p>Eine Stellplatzreduzierung ist zwar berücksichtigt worden, mittlerweile ist aber auch die nicht mehr gültig, da im Center nur noch 1.100 bis max. 1.200 Stellplätze geschaffen werden.</p> <p style="text-align: center;"><b>Die Mikrosimulation ist damit hinfällig, da mit nicht mehr gültigem Datenmaterial durchgeführt worden ist (150 - 250 Stellplätze weniger).</b></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>	Mikrosimulation 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>
<p style="text-align: center;"><b>Anmerkung:</b></p> <p>Da bei der Untersuchung im Februar 2003 noch Parkbedarf für den Bereich Schlosspark bestand, hätten hier auch 4-5 Pkw / Tag angesetzt werden 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. Aus welchem Grund oder mit welchem Ziel dieses erfolgte, ist dabei zweitrangig. Ein Umsatz von 4 - 5 Pkw / Stellplatz ist nicht unrealistisch, wie das „Karstadt-Parkhaus“ zeigt. Das Problem ist hier also nicht, dass der Wert „unrealistisch“ ist, sondern dass dieser Wert vorher hätte auch angesetzt werden müssen, da ja noch Nachfrage vorhanden war.</p>	
<p>Weiterhin muss angemerkt werden, dass sich für das ECE-Parkhaus in der Mikrosimulation ein Umschlag von <math>6.000 / 1.350 = 4,444</math> Pkw ergibt. In der TG Schlosspark werden dagegen nur <math>1.600 / 400 = 4,0</math> Pkw umgeschlagen [WVI, 10/2004, S. 20]. Warum? Ist nur „vergessen“ worden, diesen Wert auch zu verändern? Wird der Umschlag nach „gutdünken vergeben bzw. auftragsgemäß angesetzt“ oder wissenschaftlich angesetzt? Wäre auch für die TG Schlosspark der Wert von 4,444 Pkw angesetzt worden, so würde der Kfz-Zielverkehr Bereich Schlosspark nicht 1.600 Pkw sondern 1.778 Pkw betragen.</p>	
<p>Die Nichtänderung hat zwei Wirkungen, auch wenn die Erhöhung mit 178 Pkw nur minimal erscheint: Die verkehrliche Belastung des Bereiches Schlosspark bleibt „niedrig“ und die Simulation muss nicht erneut durchgeführt werden (kostet kein zusätzliches Geld).</p>	

Bei Zugrundelegung der aktuellsten Stellplatzanzahl (1.100 bis 1.200) im ECE-Center, müsste der Umschlag pro Stellplatz und Tag bereits sehr hohe 5,00 bis 5,45 betragen, um die 6.000 Pkw zu erreichen.

S. 17

„Lieferverkehr

Nach Angaben ECE ...

- ca. 50 Lkw mit mehr als 3,5 t Nutzlast  
- ca. 40 Lieferfahrzeuge mit maximal 3,5 t Nutzlast“

Mikrosimulation S. 20

„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 darüber.“

#### Anmerkung:

Was denn nun? Nutzlast oder zul. Gesamtgewicht ? Die Änderung ist wesentlich! Mit welchen Zahlen kommt ECE morgen und welche Zahlen sind korrekt?

Die neueren Zahlen ergeben eine wesentlich höhere Nutzlast und Verkehrsbelastung, da statt 50 Lkw neuerdings 70 Lkw angegeben werden. Welche Daten haben sich geändert, die eine Erhöhung der Nutzlast bedingen? Hat sich inoffiziell die Verkaufsfläche erhöht? Oder ist die Flächenproduktivität doch wesentlich höher (mehr Umsatz = mehr Ware)?

Es muss davon ausgegangen werden, dass auch die der Mikrosimulation zugrunde gelegten Zahlen mittlerweile (oder inoffiziell) hinfällig sind, so dass die Mikrosimulation auch hier auf falsche Eingangsdaten beruht.

### 3.2 Neue Aussagen und Erkenntnisse aus der Mikrosimulation

Mikrosimulation 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 verlagern werden.**“ (Im Original nicht fett markiert.)

Diese Aussage stand zwar auch in der Verkehrsuntersuchung ohne Mikrosimulation, aber der fett markierte Zusatz war nicht enthalten. Es stellt sich nun die Frage, warum dieser Zusatz hier plötzlich auftaucht.

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=) 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 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?

Mikrosimulation 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.

Mikrosimulation 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: Nach § 55 (2) BOStrab, Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen, max. 75 m), die im neuen RSB-Konzept aber notwendig wird.

**Daraus folgt: Eingangsdaten der Mikrosimulation stimmen nicht mehr.**

Mikrosimulation 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)?

Mikrosimulation 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?**

*„- 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 Vorhabenbezogenen Bebauungsplan auf S. 27 gefordert bzw. begründet wird.

Mikrosimulation 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 wesentlich ÖV 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.**

Mikrosimulation 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.

Mikrosimulation 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?**

In der Gegenrichtung nimmt die Verkehrsbelastung zwar deutlich zu, aber der Bus wird sogar schneller!

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. 1.500 m) und als Fußweg von und zur Haltestelle und als 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.**

## 4 Nicht durchführbar

Zwei Aussagen aus der Mikrosimulation sollen hier wegen ihrer Deutlichkeit gesondert behandelt werden. Dieses ist zum einen das Betriebskonzept der (Regio)Stadtbahn und der Verkehr an besonderen Tagen.

### 4.1 Betriebskonzept (Regio)Stadtbahn

Mikrosimulation S. 40

#### **Fahrplan der Haltestelle Rathaus:**

**Dieser Fahrplan / dieses Betriebskonzept wird so nicht realisiert werden, da die Linien 3 und 8 im Abstand von einer Minute nach Volkmarode fahren.** Ebenso fahren innerhalb von fünf Minuten drei Stadtbahnen nach Stöckheim und Heidberg. Bei der Stadt Braunschweig bzw. bei der im Eigentum der Stadt befindlichen Braunschweiger Verkehrs AG scheint es zur Zeit also kein belastbares und durchführbares Betriebskonzept für RegioStadtBahn und Stadtbahn zu geben, sofern es überhaupt eins gibt.

**Damit ist eine weitere Eingangsgröße für die Mikrosimulation hinfällig.**

Wesentlich gravierender als solche unter der Rubrik „Anfängerfehler“ abzulegende Fahrpläne, ist die folgende Tatsache: Das dem Gutachter von der Stadt Braunschweig (bzw. das von der im Eigentum der Stadt Braunschweig befindlichen Verkehrs-AG) vorgelegte Betriebskonzept ist schlicht und einfach nicht durchführbar. Dieses kann auch jeder Laie sofort nachvollziehen.

Dazu sind die im Gutachten angegebenen getrennten „Sekundärfahrpläne“ allerdings nicht geeignet. Notwendig wäre dazu ein so genannter Bildfahrplan mit „Sperrzeiten“. Also ein bildlicher Plan, auf dem alle Fahrten als Zeit - Weg - Linie aufgeführt sind. Als Behelfskonstrukt sollen die in Tab. 1 erstellten Abfahrtspläne dienen, so wie sie von der Eisenbahn her bekannt sind.

Auf den ersten Blick sehen diese allerdings ebenfalls noch durchführbar aus, denn es fährt jede Minute maximal nur eine Bahn, wobei teilweise noch „Reserven“ vorhanden sind. Berücksichtigt ist allerdings noch nicht die „Sperrzeit“. Die Sperrzeit wäre in diesem Fall die (Ampel-)Umlaufzeit multipliziert mit der Aufnahmekapazität der Haltestelle Bohlweg / Damm. Und dieses ist genau eine Bahn pro 85 Sekunden Umlaufzeit, zwei Bahnen pro 170 Sekunden, usw..

Damit ist - wie jeder hoffentlich selbst nachvollziehen kann (siehe Tab. 1) - der Fahrplan in der Realität nicht durchführbar. Dazu müssen einzelne Bahnen konsequent gestrichen werden, womit die Leitungsfähigkeit des Öffentlichen Verkehrs massiv reduziert wird.

<b>Abfahrt Hst. Rathaus Richtung Süden</b>	<b>Abfahrt Bohlweg / Damm Richtung Norden</b>
<p><b>1) Minute 11: RSB</b> (Schöppenstedt, Helmstedt) Minute 12: <b>2) Minute 13: Linie 9 („Vorsortiergleis“)</b> Minute 14: (Linie 5, rechnerische Abfahrtszeit) <b>3) Minute 15: Linie 3</b> (Broitzem) <b>4) Minute 16: Linie 4</b> (Stöckheim) Minute 17: <b>5) Minute 18: Linie 1</b> (Heidberg) Minute 19: <b>6) Minute 20: Linie 7</b> (Weststadt) <b>7) Minute 21: Linie 8</b> (Stöckheim) <b>8) Minute 22: RSB</b> (Salzgitter)</p>	<p><b>1) Minute 12: RSB</b> (BS-Nordbahnhof (Gifhorn)) Minute 13: <b>2) Minute 14: Linie 1</b> (Siegfriedviertel) <b>3) Minute 15: RSB</b> (BS-Nordbhf. (Harvesse)) <b>4) Minute 16: Linie 3</b> (Volkmarode) <b>5) Minute 17: Linie 8</b> (Volkmarode) <b>6) Minute 18: Linie 7</b> (Rühme)</p> <p>Anmerkung: BS - Nordbahnhof ist Endpunkt im beschlossenen RSB - Schrumpfkonzept. Für die (Regio)Stadtbahnachse Bohlweg ändert sich daher nichts.</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.</p> <p><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, also <b>nur 4 Bahnen möglich.</b> 3.) Minute 12 bis 18 <b>aber 6 Bahnen geplant.</b></p> <p><b>Frage: Wie soll dass funktionieren? Das ist kein seriöses und belastbares Betriebskonzept!</b></p> <p><b>Konsequenz: Das geht nicht!</b></p>
<p><b>Abfahrt Hst. Bohlweg / Damm:</b></p>	
<p><b>1) Minute 15: Linie 5</b> (Weststadt) <b>2) Minute 16: Linie 3</b> (Broitzem) <b>3) Minute 17: Linie 4</b> (Stöckheim) Minute 18 <b>4) Minute 19: Linie 1</b> (Heidberg) Minute 20 <b>5) Minute 21: Linie 7</b> (Weststadt) <b>6) Minute 22: Linie 8</b> (Stöckheim) <b>7) Minute 23: RSB</b> (Salzgitter)</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></p> <p><b>Konsequenz: Das geht nicht!</b></p>	

Tab. 1: Abfahrtszeiten der (Regio)Stadtbahnen

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 sind in diesem Zusammenhang die Aussagen wert, dass der Stadtbahn- und RegioStadtBahn-Verkehr abwickelbar ist und auch ohne Vorsortiergleis die Verkehrsabwicklung möglich ist?

**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 wahrscheinlich keine Fördermittel bereitstellen.**

#### **4.2 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.

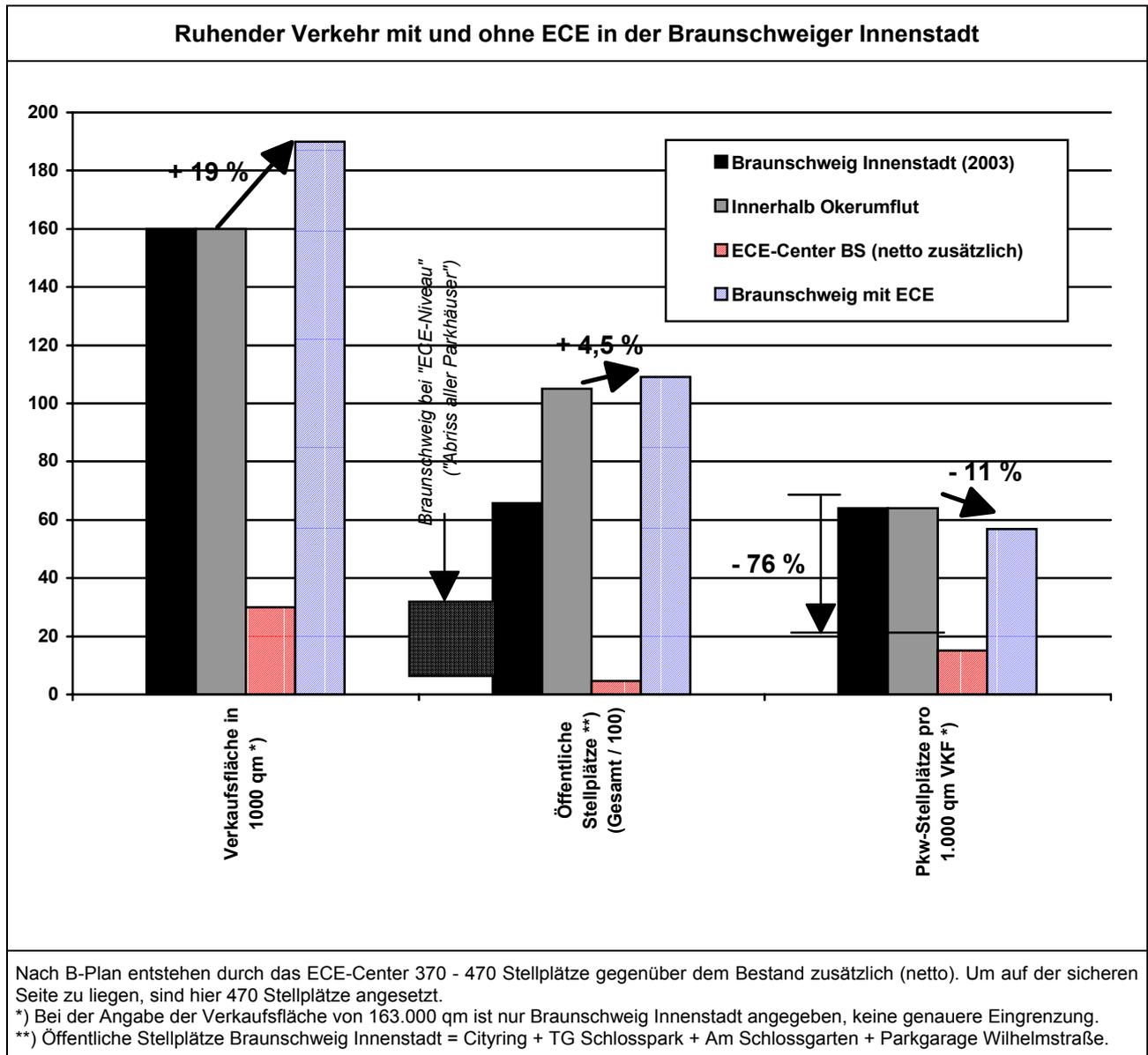
In welchen Zeitungen (Magdeburger Volksstimme, Goslarsche Zeitung,...) soll über die Parkgebühren informiert werden? Wer bezahlt diese Informationen? Werden die Parkgebühren an diesen Tagen „abschreckend“ erhöht? (Wozu sonst die Informationen?) Warum erfolgt kein Hinweis, dass möglichst der ÖV genutzt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

## 5 Kurzbemerkungen zu weiteren Punkten

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

### 5.1 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 Vollaustattung 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.**

## **5.2 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 „Schrumpfkonzzept“ 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..

### 5.3 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.**

## 5.4 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).

Trennung und Hindernisse	
Arten	Wirkungen
- 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 (Abb. 2). Insofern kann jeder sie aus seiner Sicht beurteilen. Mit ECE-Center wird eine weiterer Fußgängerüberweg in Höhe der zweiten Stadtbahn in Abb. 2 hinzukommen. Entlang der Stadtbahnstrecke sollen noch Aufstellflächen für Fußgänger und eine oder mehrere Baumreihen entstehen.

### Trennwirkung Bohlweg mit und ohne ECE

Der Bohlweg wird, wenn von den gefälltten Bäumen und einigen „kosmetischen Operationen“ abgesehen wird, genauso wie heute von der Verkehrsbelastung aussehen. Auch ein Rasengleis oder kleinere „Aufstellflächen“ werden an dieser Trennwirkung nichts ändern.

#### **Abb. 2: 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 Quersungsmöglichkeiten (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.**

## 6 Absatzwirtschaftliche Konsequenzen und Fragen

### 6.1 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 ( $118 \text{ Mio.} / 30.000 =$ ) **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. 3). 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.

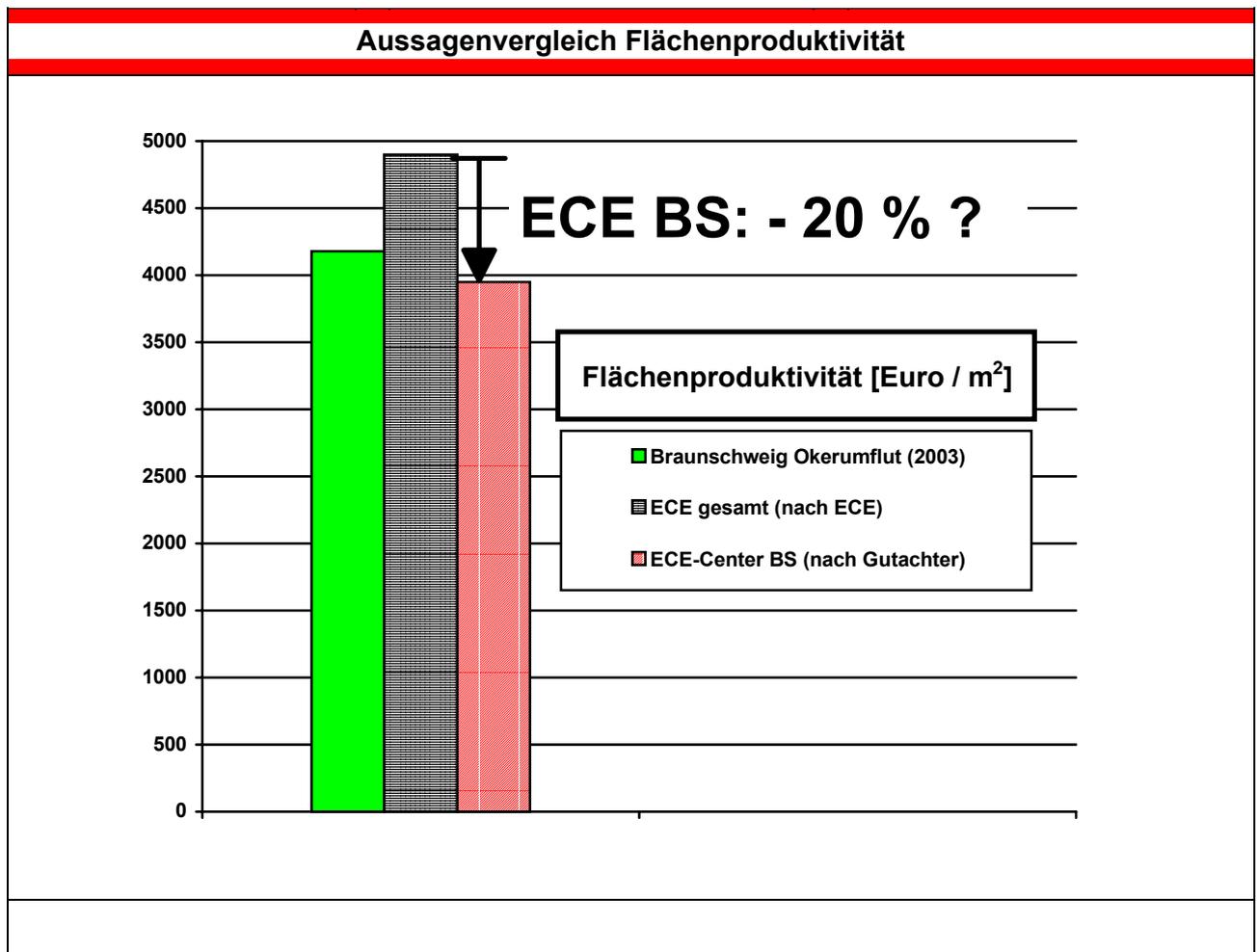


Abb. 3: Aussagenvergleich Flächenproduktivität: Gutachter und ECE

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 folgenschwere 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 x 2,5 =) 20 m<sup>2</sup> (nach [BauTab, 1994, S. 12.32]) angesetzt, so ergibt dieses eine Fläche von 3.000 m<sup>2</sup> 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 m <sup>2</sup>
Flächenproduktivität Parkgarage	max. 138 Euro / m <sup>2</sup> (siehe [Sellien, 03/2004, Tab. A-3])
Neue Nutzung der umgewandelten Stellplatzfläche	unbekannt, Annahme: <b>Verkaufsfläche mit 3.950 Euro/m<sup>2</sup></b>
<b>Zusätzlicher Umsatz:</b> Neuer Umsatz (als Verkaufsfläche) der 3.000 m <sup>2</sup> - Alter (als Stellplatz)	<b>(11,85 Mio. - 0,41 Mio. =) + 11,44 Mio. Euro</b> (+ 9,88 % vom prognostizierten Bruttoumsatz) (in geplante 30.000 m <sup>2</sup> eingerechnet: 4.345 Euro / m <sup>2</sup> )

**Tab. 3: 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?

## **6.2 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 Innenstadtdfläche. 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?**

## 7 Neue Machtstrukturen in Braunschweig mit ECE?

### 7.1 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. 4. Die farblich hervorgehobenen Schwächen der Innenstadt bestehen in einer Shopping-Mall nicht.

Die Schlagkraft von Shopping-Malls entsteht aus den Problemen der Innenstädte
<b>Aktuelle Probleme der städtischen Standorte</b> nach [ECE/Krumrei, 2000]
1) fehlende Flächen für größere Ladeneinheiten
2) diverse Grundeigentümer
3) kein abgestimmter Mieter- und Mietenmix
4) unterschiedliche Öffnungszeiten
5) fehlender Handlungsspielraum für City-Management
6) mangelnder Platz für fließenden und ruhenden Verkehr
7) Konkurrenzstandort „Grüne Wiese“
<i>Gut erkannt, aber was bedeutet dieses?</i>

**Tab. 4: 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!**

## 7.2 „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 verkräftet, 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.**

## 8 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 EINKAUFZENTRUM!**

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

## Anstelle eines Nachwortes

*„Wie wichtig die Planung auch sein mag für eine Stadt mit den Entscheidungen über die großen Verkehrslinien, die öffentlichen Bauten, die großen Durchsichten, die Hauptstraßen, über die Anlage von Parks und ruhigen grünen Plätzen - sie darf sich trotzdem nicht hinwegsetzen über das ursprüngliche, spontane Wachstum einer Stadt im Zeitmaß des Lebens ihrer Bewohner, deren Gewohnheiten und Bedürfnisse.*

*[...] Die mittelalterlichen Städte Italiens und Deutschlands, die Trulli-Dörfer in Apulien, das alte Paris mit seinen verschiedenen breiten, verwinkelten Straßen und den immer neuen Perspektiven, wenn man um die Ecke biegt - das sind lebendige Quellen der Freude und der Überraschung, der Anregung und Befriedigung, die nie versiegen.“*

*Yehudi Menuhin*

*„Variationen. Betrachtungen zu Musik und Zeit“*

*Kapitel 18 Architektur heute.*

## Quellen und Literatur

- [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.