

Verkehrsproblematik Südseite BAM

Ausgangsproblematik

Die prognostizierten Verkehrszahlen (Investor-Angaben) machen es so gut wie sicher, dass erheblich Staus in der Bleiche / Ecke Trierer Straße und weiter südlich in der Trierer Straße in Bad Münstereifel entstehen werden, wenn kein angepasstes **Verkehrskonzept eingesetzt wird**.

Die jetzigen Pläne der Stadt, einfach auf den bestehenden Parkflächen nach oben zu bauen werden das Staupotential vergrößern. Hauptursache für die Entstehung von Staus wird das große Volumen an anfahrenden Verkehrsteilnehmern sein, die sich dann auf der Suche nach einem Parkplatz entweder in die geplanten Parkhäusern in der Bleiche oder in der Alten Zimmerei begeben. Wartezeiten werden durch das Verkehrsaufkommen entstehen, vor allem **direkt vor den Parkhäusern**, weil Verkehrsteilnehmer versuchen werden, ins Parkhaus - oder in die Parkfläche – einzubiegen bzw. weiter vorne ein Ticket zu ziehen.

Die Staubildung wird noch kritischer, falls Autos entweder eine stehende Warteschlange bilden (in der Hoffnung, dass Autos wieder aus dem Parkplatz / Parkhaus herausfahren), oder aber beim vollen Parkplatz/Parkhaus herumkreisen bzw. versuchen zu wenden. Bedingt durch die Staubildung könnten sich Verkehrsteilnehmer veranlasst sehen, noch weiter oben in der Nöthener Straße ein Wendemanöver zu versuchen. Dies wäre eine erhebliche Unfallgefahr.

Die entstehende Konzentration von Abgasen stellt eine gesundheitliche Belastung für Fußgänger, Kinder der benachbarten Kindertagesstätte und Altenheimbewohner / Mitarbeiter im Seniorenheim da. Abgesehen von der Erhöhung der Emissionen (Feinstaub, NOx) an den Staustellen, werden **Fußgänger** in Konflikt mit anfahrenden Autofahrern geraten. Vor allem Fußgänger, die auf dem Parkplatz bzw. im Parkhaus in der Bleiche geparkt haben, werden versuchen die Straße zum Fashion Center zu überqueren.

Zu der gerade geschilderten Stau-Problematik wird es nachmittags beim **Schulschluss** noch mehr Konflikt- und Unfallpotential, wo Scharen von Schulkindern aus den drei anliegenden Schulen den Heimweg antreten wollen. Sie werden auch versuchen, die Straße zum Orchheimer Tor zu überqueren, um in die Innenstadt zu gelangen.

Ein sogenannter „Hot Spot“ wird vor dem Orchheimer Tor entstehen.

Lösungsansätze

Ziel: Verkehrssicherheit / Verhinderung vom Hot Spot

Anstatt die bestehenden Parkflächen auszubauen bzw. Parkhäusern an der Bleiche und an der Alten Zimmerei zu bauen, heißt die **Lösung verbesserter Verkehrsfluss durch Verlagerung/Konzentration von Parkmöglichkeiten ca. 300 Meter weiter südlich vom Stadttor, ergänzt durch ein „Park + Ride Elektro-Schuttle“ System. Das Konzept besteht aus drei zusammenhängenden Teilen:**

1. Partielle Schließung der Parkflächen Bleiche / Alte Zimmerei und deren Renaturierung

Obwohl die partielle Schließung der Parkfläche in der Bleiche / Alte Zimmerei zuerst als Zumutung erscheint, liegen die Vorteile in Zusammenhang mit dem hier vorgeschlagenen Konzept auf der Hand. Der Sinn in der ersten Linie hat einfach mit dem Verkehrsfluss zu tun: durch den Wegfall der beiden

Parkflächen in der Bleiche / Alte Zimmerei vermindert man die Staubildung vor dem Orchheimer Tor.

Zweiter Vorteil: Teile der bereits existierenden Parkflächen (in der Bleiche, Alte Zimmerei) könnten renaturalisiert werden, mit einer beschränkten Absetz- bzw. Abholmöglichkeit für Besucher zum Seniorenheim und zum Kindergarten. Die bestehenden Parkflächen könnten teilweise begrünt werden. Die Besucherzufahrt zum Kindergarten und Seniorenheim wird dadurch sichergestellt – mit wenigen Ausnahmen darf man dort dann nicht mehr Langzeit parken (Anlieger frei).

Ortsbewohner auf den Weg zur Sparkasse können weiterhin ganz in der Nähe am Klosterplatz und beschränkt am Aldi-Parkplatz ausreichend parken. Man braucht diese letztgenannten Parkflächen nur während der Wochentage zu besuchen, um festzustellen, dass dort Plätze immer frei sind.

Durch die Renaturierung der bestehenden Parkflächen wird ein **Entree zum „Gesamterlebnis Outlet Bad Münstereifel“** geschaffen. Mit ein wenig Fantasie könnte das Einkaufserlebnis für Besucher schon vor dem Fashion Center beginnen. Das Ambiente um das Fashion Center herum könnte dadurch erheblich an Attraktivität gewinnen – ohne dass Besucher zu weit laufen müssen (siehe unten). Durch die Beteiligung der Investoren haben diese auch eine Möglichkeit, „Gestaltung Umwelt und Natur“ als Teile des Corporate Image / Verantwortung anzugeben.

2. Konzentration von Parkplätzen im Goldenen Tal / Verkehrsberuhigung

Die verlorenen bzw. fehlenden Parkplätze können leicht durch den Bau eines (größeren) Parkhauses jenseits des Verkehrskreises **im Goldenen Tal** überkompensiert werden (**Konzentration von Parkplätzen ca. 300 Meter weiter außerhalb des Stadttors**). Hier können fast alle fehlenden Parkplätze weg vom potentiellen Hot Spot Orchheimer Tor verlagert werden.

Zweiter sehr wichtiger Vorteil: Durch den Bau von einem einzigen Parkhaus im Goldenen Tal wird die allgemeine Zufahrt **von** allen Seiten erheblich verbessert, **vor allem auch für Autos aus Richtung B51**.

Bei den bestehenden Plänen wird der Besucherverkehr nämlich aus der B51 in die Trierer Strasse geleitet, um dort zu parken. Dieser Vorgang allein wird zu großen Problemen in der Trierer Strasse führen (siehe oben). Durch die hier geschilderte Alternative wird auch diese Problematik großenteils entfallen.

Fazit: Durch diesen Lösungsansatz landet der Verkehr aus Richtung Nöthen im Goldenen Tal, ohne die Möglichkeit der Staubildung direkt vor dem Orchheimer Tor entstehen zu lassen bzw. dort zu wenden. Die zur Verfügung stehende Fläche im Goldenen Tal (z.T. bereits als Parkfläche ausgewiesen) ist mehr als ausreichend, um weit über 800 Parkplätze zur Verfügung zu stellen (siehe auch Pläne von Herrn Hachenberg, Diplom-Architekt).

Mehr Verkehrssicherheit durch Ampelanlage

Eine Fußgängerampel an der Ecke in der Bleiche / Trierer Strasse muss die Verkehrsführung bei Bedarf kontrollieren, **damit Fußgänger / Schulkinder / Senioren dort sicher die Strasse überqueren** können. Die Polizei, die morgens den Übergang für Schulkinder Ecke Trierer Straße kontrolliert, könnte eingespart werden (Kostenfaktor). Durch die Erweiterung der 30er-Zone um einige Meter aufwärts in der Nöthener Straße könnte eine Verkehrsberuhigung schon vor der Kreuzung erreicht werden. Obwohl jenseits der Stadtbewehrung, gehört diese Kreuzung quasi zur Innenstadt. Die Sicherheit der Fußgänger - auch vor Emissionen – muss daher an dieser Stelle Priorität haben.

3. Park + Ride

Ein Kernfaktor als Ergänzung des Konzepts lautet Park + Ride. Um den Weg vom Parkhaus im Goldenen Tal zum Fashion Center für Besucher attraktiver und zeitlich kürzer zu machen, soll ein **kleiner Elektro-Schuttlebus** (umweltfreundlich und kostengünstig) Fußgänger vom Parkhaus zum Fashion Center / Orchheimer Tor und zurück befördern.

Der Shuttlebus kann **direkt vorm Fashion Center halten**, und durch eine Wendemöglichkeit am vorderen Einfahrtsbereich der (jetzigen) Parkfläche vor dem Kindergarten drehen. Der Shuttlebus kann dann entweder weniger Meter weiter warten (je nach Uhrzeit), um Besucher wieder zum Parkhaus zurückzubefördern, oder aber direkt zum Parkhaus / Parkfläche Goldenen Tal zurückfahren, um weitere Shopper abzuholen. Der Shuttlebetrieb müsste auch nur zu den Stoßzeit erfolgen (Kostendämpfung). Die zu befahrende Strecke ist nicht mehr als ca. 300 Meter Gehweg in einer Richtung. Dies wäre eine ideale Strecke für ein kleines **Elektrofahrzeug**.

Kostenfaktor Shuttle-Service

Die Kosten des Shuttle-Service könnten z.B. durch mehrere Maßnahmen kostenneutral gestaltet werden. Durch das Outlet Projekt werden **die Investoren und Outlet-Firmen** erheblich von Bad Münstereifel als Standort profitieren, denn die Stadt bietet jetzt schon Charme durch die intakten mittelalterlichen Gebäude und das vorhandene Gastronomieangebot an. Es ist nur gerecht (aber auch im Sinne der Investoren), wenn sie sich an Park + Ride System beteiligen. Daher sollte der Shuttle-Service als Privat-Service angeboten werden (Public-Private-Partnership). Abgesehen von der Notwendigkeit **ein Parkhaus weniger zu bauen**, könnten **die Kosten des Shuttle-Service durch diverse Nebeneinnahmen** gering bzw. kostenneutral gehalten werden:

- Durch Parkgebühren aus den Parkhäusern im Goldenen Tal und Alte Feuerwache.
- Evtl. zusätzlicher „Schuttle-Card“ (im Shuttlebus erhältlich / Versandwerbung / Gutscheine der beteiligten Outlet? – Rundfahrt im Sommer?), die dann im Fashion Center oder in der Innenstadt bei einigen Läden als Gutschein beim Einkauf von Waren im Wert von über € xx benutzt werden kann. Dies ist ein Anreiz für Besucher etwas zu kaufen. Wenn ein „Schuttle-Card“ z.B. lediglich € 0,50 kostet, wird dies von Besuchern angenommen (denk an das System in vielen Autobahnraststädten für die Toilettenbenutzung). Ausserdem ist der Shuttle-Service optional – Besucher können auch die ca. 300 Meter vom Goldenen Tal zum Orchheimer Tor leicht zu Fuß zurücklegen. Dabei kommen sie in den Genuß der renaturierten Parkfläche vor dem Seniorenheim mit Cafe.
- Werbeeinnahmen am Shuttlebus
- Werbeeinnahmen im Shuttlebus (Video etc)
- Werbeeinnahmen durch Werbeplakate in den stillgelegten Parkflächen in der Bleiche / Alte Zimmerei
- Fahrzeiten nur an einigen Tagen in der Woche und nur zu den Stoßzeiten
- Teilzeitbeschäftigung (pensionierte Fahrer?)
- Bau und Wartung von einem Parkhaus entfällt gänzlich (kostet erheblich mehr als Elektro-Bus)

Zusammenfassung

Das hier vorgestellte 3-teilige Park + Ride Konzept bietet **erhebliche Vorteile** für Stadt und Investoren:

Vorteil: Verkehrssicherheit / Verhinderung von einem Hot Spot vor dem Orcheimer Tor

Durch diesen Ansatz wird der Verkehr ohne anzuhalten durch die Trierer Strasse zum Parkplatz im Goldenen Tal geleitet. In Verbindung mit einer Verkehrsberuhigung (30er-Zone, Fußgängerampel) wird ein gefährlicher Hot Spot am Orcheimer Tor verhindert.

Vorteil: Imagepflege

„Umweltfreundliches Shopping in Bad Münstereifel“ könnte ein Schlagwort und zukunftsweisend für die Stadt sein. Bad Münstereifel stellt sich mit zukunftsorientierten Städten wie Kassel, Detmold und Münster gleich, um nur wenige Beispiele zu nennen. Denkbar wäre auch eine Erweiterung im Sommer zu **Park + Bike** (Leihräder von lokalen Firmen – siehe Kasseler Model). Ein **umweltfreundliches Image** liegt auch sehr im Interesse der Pächterfirmen im Outlet (*an diese Stelle verweise ich auf die Konzern-Webseiten von Nike, Tommy Hilfiger und Marc O’Polo. Alle betonen ausdrücklich die Wichtigkeit der Nachhaltigkeit und des Umweltschutzes, und sehen dies als Teil ihrer sozialen Verantwortung als Unternehmen*).

Vorteil: Ersparnisse von Baukosten

Der Investor kann ein Großteil der existierenden Baupläne für das Parkhaus Alt Zimmerei wiederverwenden (geringe Änderungen, Kostenfaktor). Die Investoren müssen **nur ein Parkhaus** bauen (Kostenfaktor). Mit dem Wegfall von einem Parkhaus könnte ein Elektro-Bus leicht finanziert werden.

Vorteil: Renaturierung der Parkflächen in der Bleiche / am Seniorenheim

Die Parkflächen vor dem Altersheim und Kindergarten können mit ganz wenigen Mitteln z.B. als Ruheplätze mit Informationsangaben über Stadt und Fashion Center (Werbung) renaturiert werden. Durch die hier geschilderte Alternative werden zwei Flächen die zur Innenstadt gehören wieder zurückgewonnen. **Die Südstadt gewinnt erheblich an Attraktivität.** Die Möglichkeiten diese Plätze neu zu gestalten sind vielfältig und könnten durchaus zum Vorteil der Investoren sein. Hier wären z.B. auch Möglichkeiten für Infotafeln, Hinweisschilder oder gar Werbung. Werbeeinnahmen könnten den Park + Ride teilweise finanzieren. **Stichwort „Ambiente“.** Durch die Parkflächen Klosterplatz und Aldi sind ohnehin ausreichend Plätze für Behördengänge, Zugang zur Sparkasse etc. der Ortsbewohner vorhanden.

Anhang zu Park+Ride

10 Jahre Elektrobuse mit IPT® Charge (31.05.2012) Berührungsloses Laden von Elektrofahrzeugen



„...Vor allem für den städtischen Nahverkehr ist der Elektrobuss das Verkehrsmittel der Zukunft, da er durch seine niedrigen Gesamtkosten den Erdgas-, den Hybrid- und den reinen Dieselmussen über die Laufzeit betrachtet wirtschaftlich überlegen ist. Der elektrische Antriebsstrang kann vor allem durch seine **ausgezeichnete Energiebilanz** überzeugen: Ein ganz aktueller Vergleich in den USA zeigt: Die ausgewählten Elektrobusse benötigen etwa 9.000 Dollar pro Jahr an Energiekosten, während ein vergleichbarer Dieselmussen 50.000 Dollar pro Jahr für Treibstoff verschlingt.“

*Entnommen aus dem Website von:
Conductix-Wampfler GmbH*

Siehe auch Elektrobusbetrieb in Berlin, Rom im Web.