Mobilitätskonzept

Umweltverbundtrasse Karl-Marx-Straße in der Fontanestadt Neuruppin

Präsentation beim Ausschuss für Bau und Wirtschaftsförderung

30. Januar 2020

FONTANESTADT NEURUPPIN

EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung
www.efre.brandenburg.de

stadtraum

FUGMANN JANOTTA PARTNER
Landschaftsarchitekten und Landschaftsplaner bdla

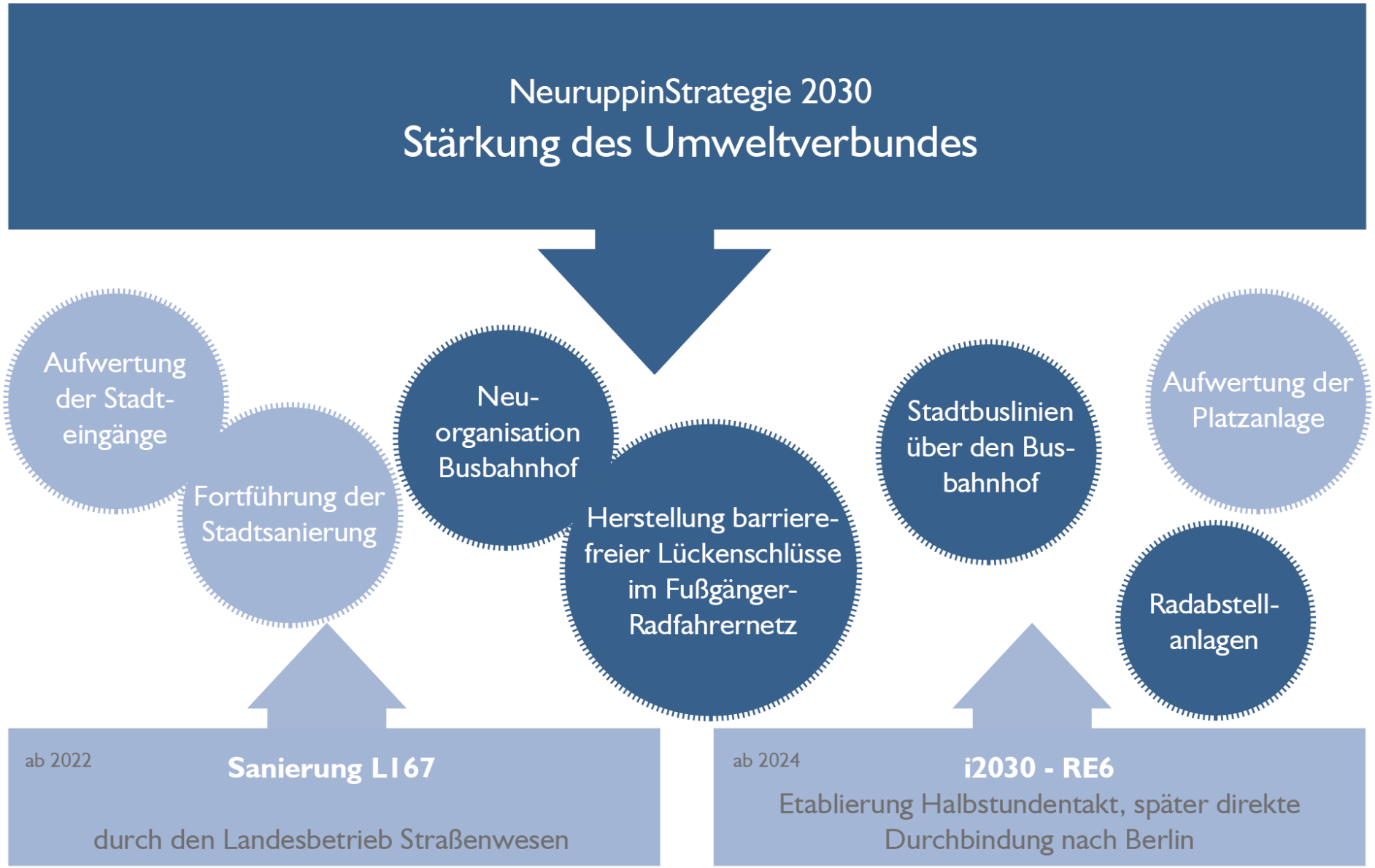
Gliederung

1. Anlass und Zielstellung
2. Beteiligung und Defizitanalyse
3. Handlungsempfehlungen

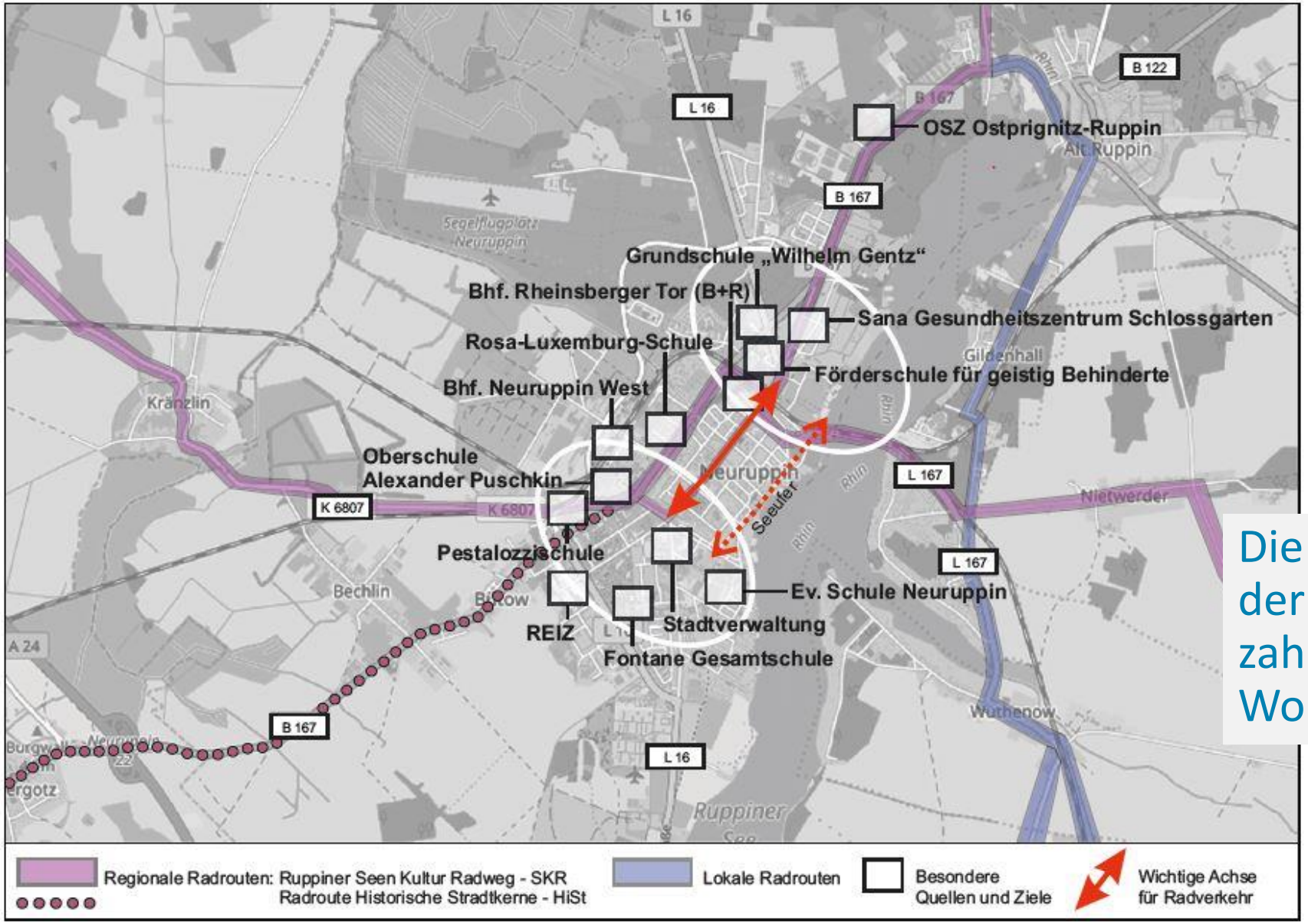
Gliederung

1. Anlass und Zielstellung
2. Beteiligung und Defizitanalyse
3. Handlungsempfehlungen

Anlass und Zielstellung



Anlass und Zielstellung



Die Hauptachse der Stadt verbindet zahlreiche Ziele und große Wohngebiete

Anlass und Zielstellung

Die historische Hauptachse erschließt zahlreiche wichtige innerstädtische Ziele.

Gliederung

1. Anlass und Zielstellung
2. Beteiligung und Defizitanalyse
3. Handlungsempfehlungen

Beteiligung und Defizitanalyse

Das Mobilitätskonzept wurde umfassend abgestimmt.

Projektbegleitend insbesondere mit

- Personennahverkehrsgesellschaft ORP GmbH
- Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg

Sowie nach Erarbeitung der Entwurfsfassung der Studie zusätzlich u. a. mit

- Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)
- Behindertenbeauftragte des Landkreises und der Fontanestadt
- Landkreis u.a. mit Untere Denkmalbehörde, allgemeine Verkehrsangelegenheiten

Beteiligung und Defizitanalyse

Beteiligung und Defizitanalyse

Beteiligung und Defizitanalyse

stadtraum

Beteiligung und Defizitanalyse

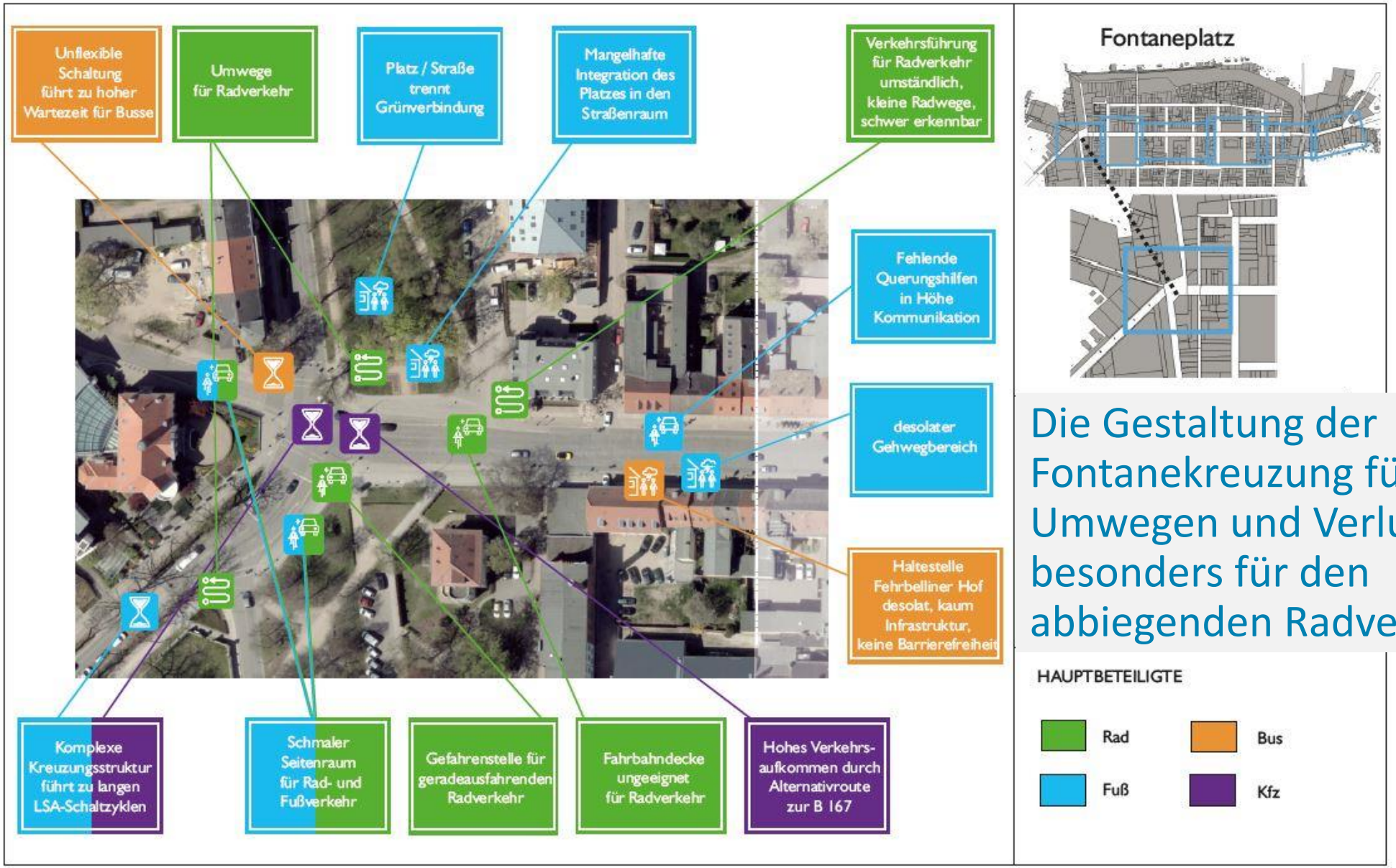
Beteiligung und Defizitanalyse

stadtraum

Beteiligung und Defizitanalyse

Beteiligung und Defizitanalyse

Beteiligung und Defizitanalyse



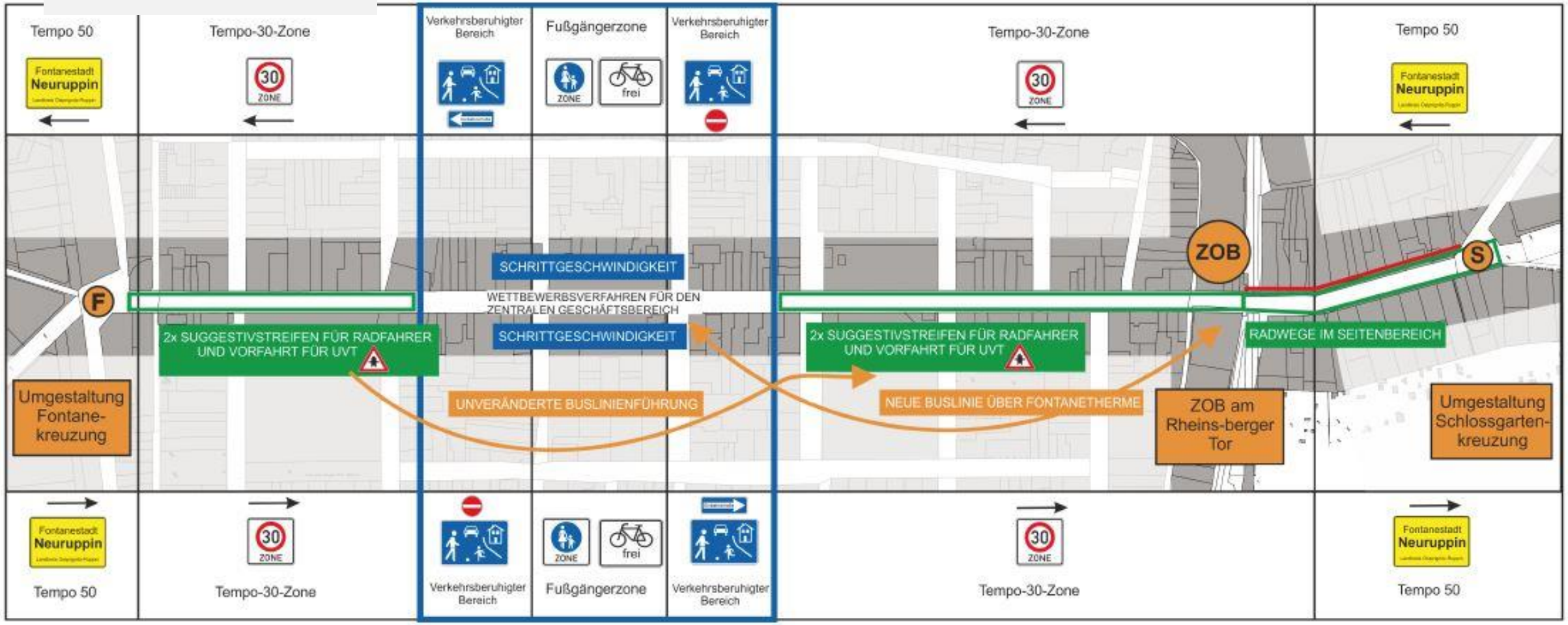
Die Gestaltung der Fontanekreuzung führt zu Umwegen und Verlustzeiten, besonders für den abbiegenden Radverkehr.

Gliederung

1. Anlass und Zielstellung
2. Beteiligung und Defizitanalyse
3. Handlungsempfehlungen

Handlungsempfehlungen

Strukturübersicht



Handlungsempfehlungen

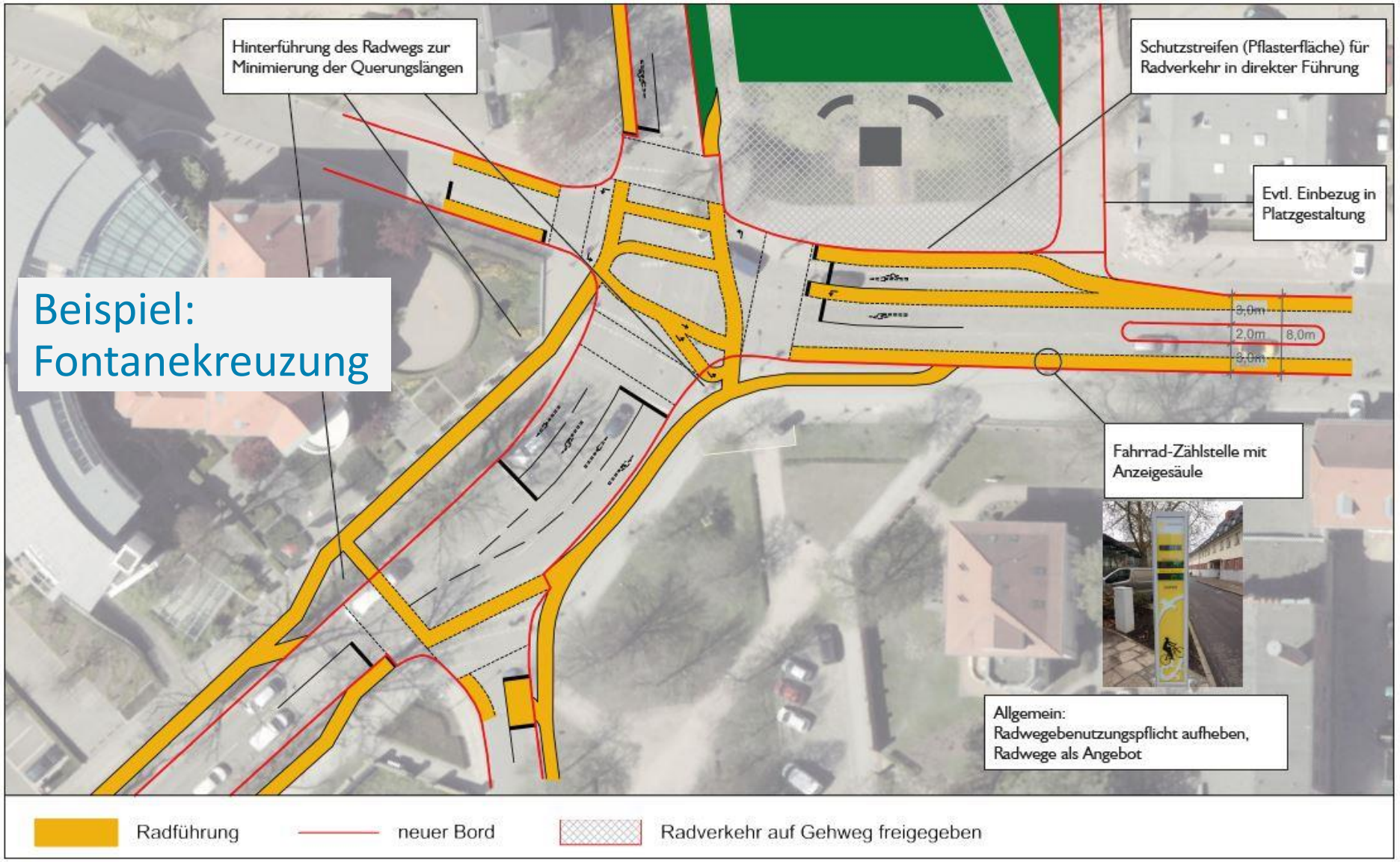
stadtraum

Beispielhafte Visualisierung

Führung des Radverkehrs auf „Suggestivstreifen“:

- in Tempo-30-Zone
- sichtbar und deutlich
- Sicherheitsabstände
- keine Konflikte mit Fußverkehr
- denkmalgerecht
- Fahrradbügel entlang der Strecke

Handlungsempfehlungen



Beispiel: Fontanekreuzung

Klare und direkte Wege für den Radverkehr.

Handlungsempfehlungen

Stadtverkehr Neuruppin:

Umfahrung Schulplatz

Führung großer Busse durch die Geschäftsstraßen problematisch:

- Platz Bus/Pkw
- Haltestelle
- Maßstäblichkeit Denkmalbereich

Handlungsempfehlungen

stadtraum

Neuorganisation des Busbahnhofs – Bestand rund um den Kirchplatz

Das bedeutet:

- Nutzung des gestalterisch wertvollen und identitätsstiftenden Bereichs
- Busse halten nicht nur zum Ein-/Aussteigen, sondern auch zur Überbrückung zwischen Ankunft/Abfahrt
- Einige Busse, auch Leerfahrten, umfahren den Platz zum Erreichen ihrer Warteposition
- Der Bf. Rheinsberger Tor muss in jedem Fall dennoch angefahren werden
- Folge: „Betriebliche Stadtrundfahrten“, weitere Aufstellbereiche in der Straße des Friedens

Handlungsempfehlungen

stadtraum

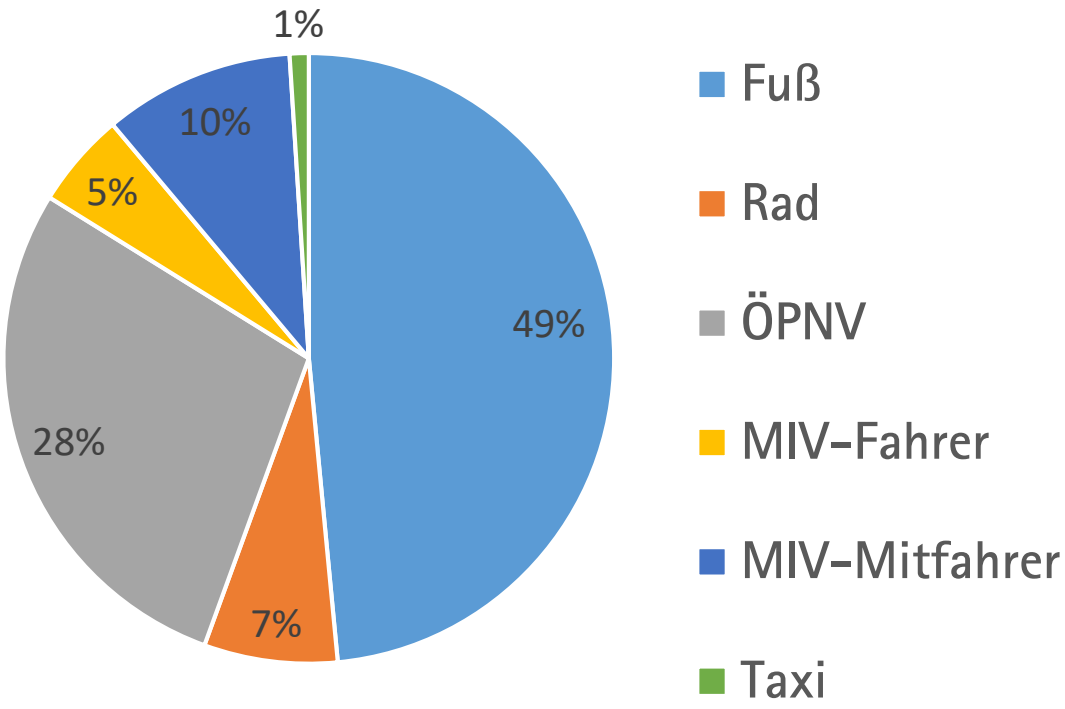
Neuorganisation des Busbahnhofs – Konzept: am Bf. Rheinsberger Tor, denn:

- Heute schon wichtigster Unterwegsbahnhof am RE 6
- Zukunftsfähige Reserven: 30 % Wachstum allein bis 2030 prognostiziert
- Wachsende Bedeutung als Umsteigeknotenpunkt für das Ruppiner Land

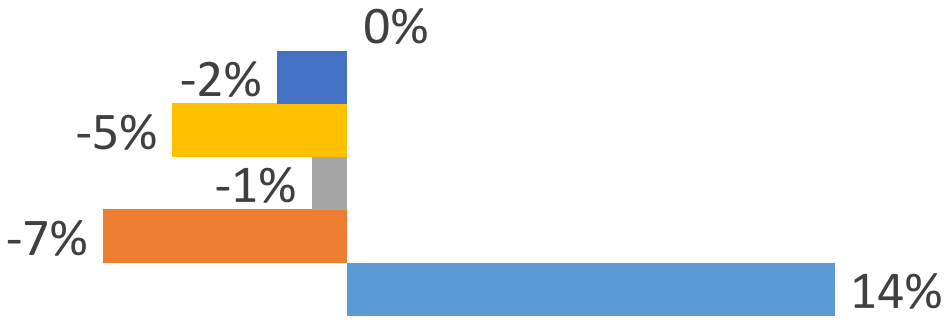
- Optimale Kombination von Fahrrad, Bahn und Bus
- Einbinden weiterer Dienstleistungen möglich (Tourismusbahnhof)
- Verkehrsanlagen auf dem Platz, außerhalb des Straßenraums
- Parkplätze können an die Ernst-Toller-Straße verlagert werden

Handlungsempfehlungen

Vorlauf zum RE6 am Rheinsberger Tor 2019

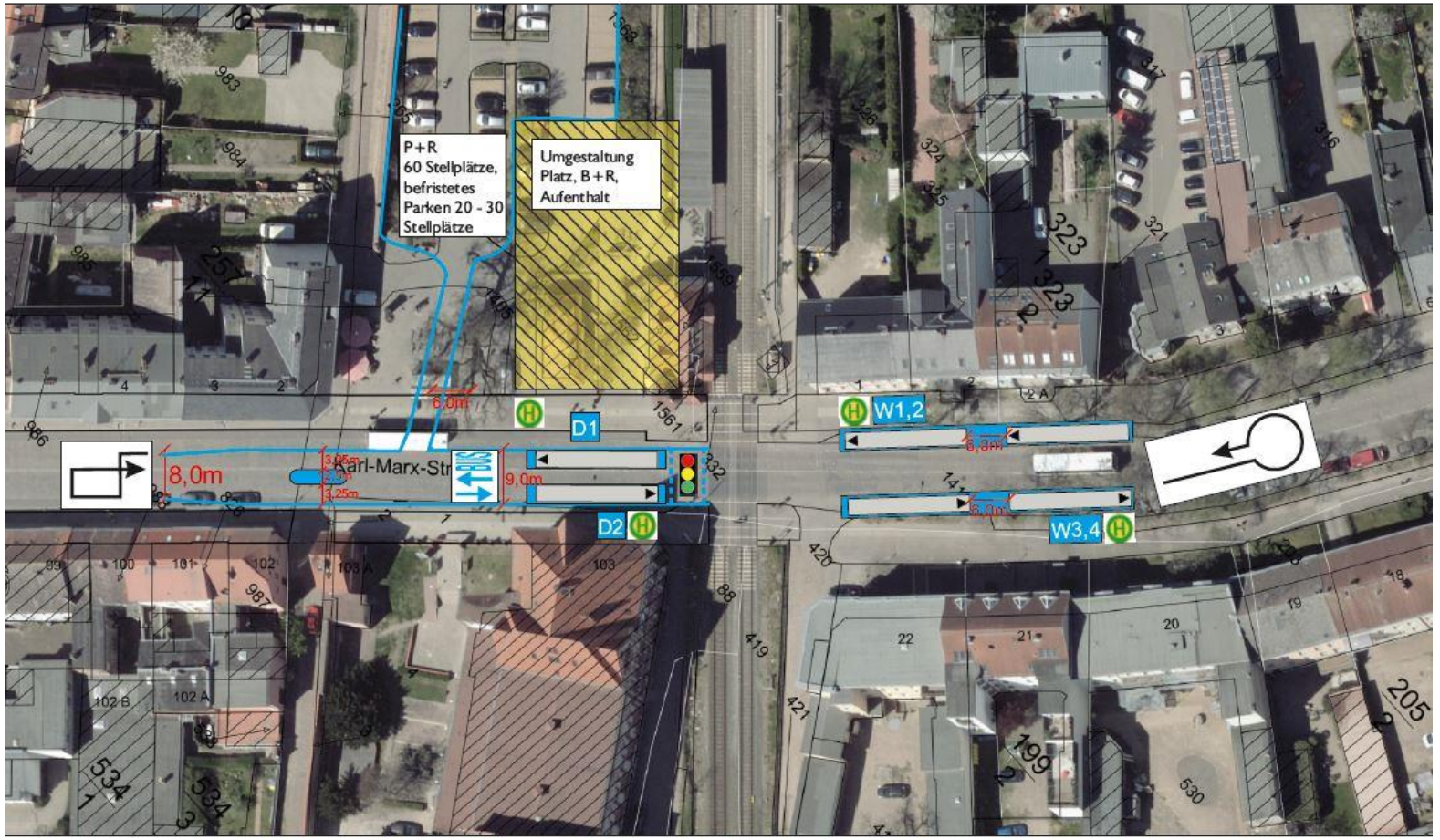


Tendenz



821 Befragte am 18.11.2019

Handlungsempfehlungen

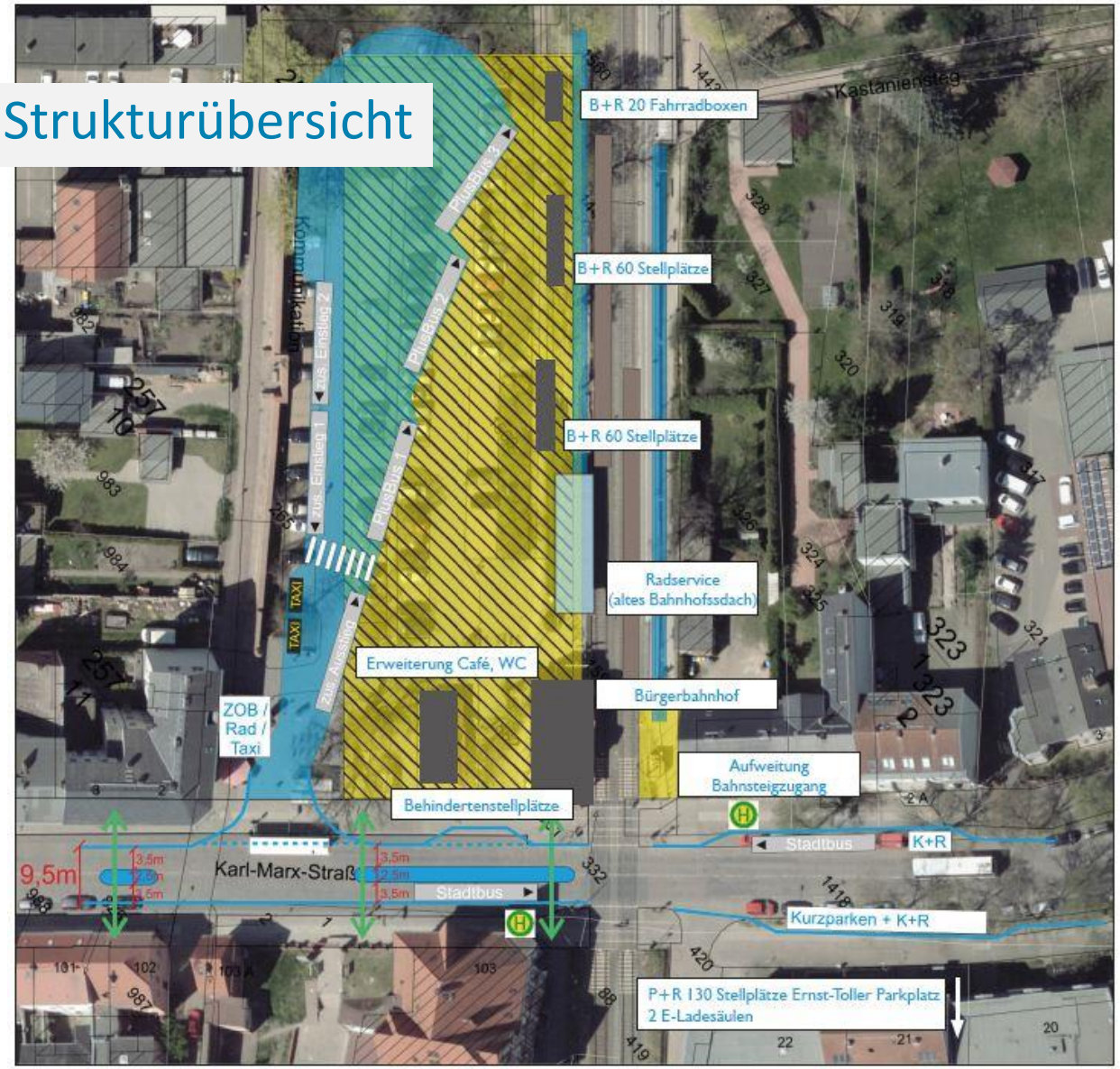


Nachteile Straßenaufstellung

- Konflikte zwischen allen Verkehrsteilnehmenden
- Von Landesbetrieb Verkehrswesen ausgeschlossen (Verkehrssicherheit)
- Unnötige Wendefahrten i.d. Altstadt
- Wartende weiterhin auf dem Gehweg

Handlungsempfehlungen

stadtraum



Nach Prüfung verschiedener Varianten:

- Regionalbusse halten auf dem Platz
- PlusBusse vis-à-vis dem Zug Richtung Hennigsdorf/Berlin
- Wenden und Warten im hinteren Platzbereich
- Stadtbushaltestellen verbleiben an der Karl-Marx-Straße
- großzügige Fläche für Abwicklung Fahrradparken, Wartebereiche/Café u. a. m.
- Eingang zur Stadt, Qualitätsmerkmal: Realisierungswettbewerb empfohlen

Handlungsempfehlungen

Prinzip-Visualisierung

Handlungsempfehlungen

Starker Ausbau der Abstellanlagen am Bf. Rheinsberger Tor:

- ca. 120 gute Abstellplätze
- zusätzlich gesicherte Abstellplätze (z. B. Boxen)
- Schließfächer
- Service, evtl. Verleih: Ausbau des Tourismusbahnhofs

Handlungsempfehlungen

Bahnhof Rheinsberger Tor
Am 02.04.2019 (EVE 2012)
67/120 Stellplätze

3 Zählungen (seit 2018)
Max. Belegung: 74 Stellplätze

Ernst-Toller-Straße (ETS)
Am 02.04.2019 (EVE 2012)
37/144 Stellplätze

4 Zählungen (seit 2018)
Max. Belegung: 61 Stellplätze

Handlungsempfehlungen

Bahnhof Neuruppin West
Am 02.04.2019 (EVE 2012)
68/127 Stellplätze

2 Zählungen (seit 2018)
Max. Belegung: 68 Stellplätze

Fazit Stellplätze

- Verbesserung für 80% der Nutzenden, die zur Bahn mit Bus, Rad oder zu Fuß kommen
- P+R- Stellplatzanlagen derzeit ungefähr nur zur Hälfte ausgelastet
- Bau P+R- Stellplatzanlage in der Ernst-Toller-Straße
- Entlastung der Altstadt vom P+R- Verkehr (von Osten zur ETS und von Norden und Süden zur Haltestelle West)
- Sicherung von 20 und Schaffung von 20 weiteren Stellplätzen in der zentralen Altstadt (Schinkelstraße – Kirchplatzseite)

Fazit zum Mobilitätskonzept

- Zukünftig Fuß und Rad und Bus mindestens gleichberechtigt beim Ausbau der Straße berücksichtigen
- Stärkung des Haltepunkts Rheinsberger Tor als bedeutendste Haltestelle im Ruppiner Land
- Barrierefreier Ausbau und Sanierung des öffentlichen Raums
- Sichere Radverkehrsführung und Radabstellanlagen
- Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz in der Fontanestadt Neuruppin

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

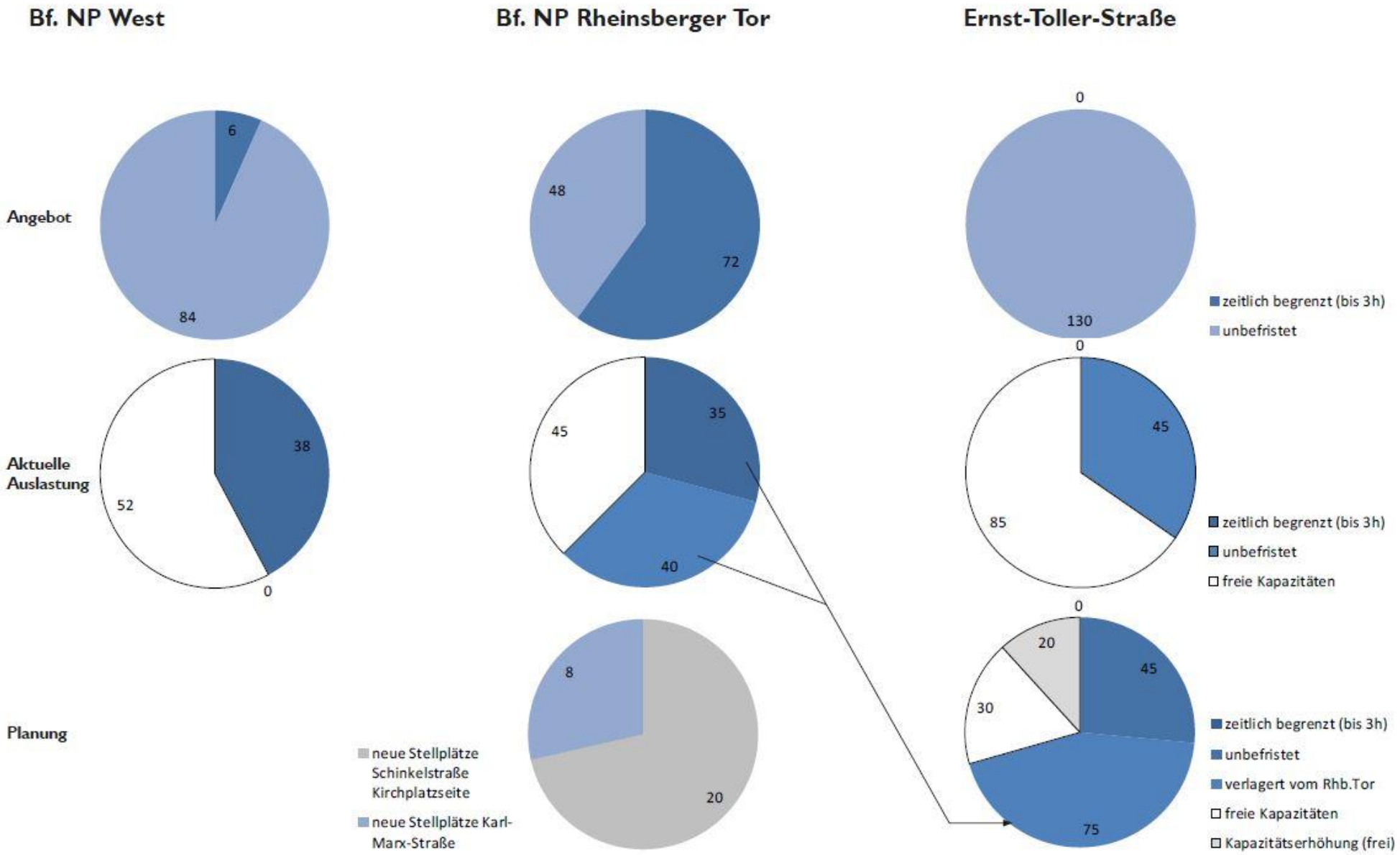
FONTANESTADT NEURUPPIN

EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung
www.efre.brandenburg.de

stadtraum

FUGMANN JANOTTA PARTNER
Landschaftsarchitekten und Landschaftsplaner bdla

Handlungsempfehlungen



Handlungsempfehlungen-
Beispiele für ZOB in Brandenburg

stadtraum

Falkensee (Kreis Havelland)

Quelle: Brandenburgviewer, 2019

Grundform:
Insel mit Ringfahrbahn. Haltepositionen rings um die Insel. Zum Erreichen der Insel Überqueren der Fahrbahn notwendig.

Lage zum Bahnhof:
Unmittelbar am Bahnsteig Richtung Wittenberge, dafür etwas weiterer Weg zum Bahnsteig Richtung Berlin (durch einen Tunnel).

Zahl der Haltepositionen:
Vier Haltepositionen an der Insel, an denen unabhängig an-/abgefahren werden kann. Zwei Pausenaufstellungen außen an der Ringfahrbahn.

Wenden:
Durch Umfahrung der Insel.

Eberswalde (Kreis Barnim, Kreisstadt)

Quelle: Brandenburgviewer, 2019

Grundform:
Eingefasste Fahrbahnfläche. Haltepositionen an den Rändern angeordnet. Kein Überqueren der Platzfläche erforderlich.

Lage zum Bahnhof:
Die Gehwege an den Platzrändern führen auf das Empfangsgebäude zu. Fast alle Bahnsteige werden von dort aus über einen Tunnel erreicht.

Zahl der Haltepositionen:
Sechs Haltepositionen am Platz, an denen unabhängig an-/abgefahren werden kann. Zusätzlich ein abgesetztes Haltestellenpaar an der Bundesstraße. Zehn Pausenaufstellungen auf einem abgesetzten Platz.

Wenden:
Auf der Platzfläche, unmittelbar vor dem Bahnhof.

Prenzlau (Kreis Uckermark, Kreisstadt)

Quelle: Brandenburgviewer, 2019

Grundform:
Bussteige zwischen Fahrbahnen. Ausnutzung der Platzverhältnisse durch unterschiedliche Längen und Winkel. Zum Erreichen der Bussteige ist das Überqueren der Fahrbahn(en) notwendig.

Lage zum Bahnhof:
Seitlich neben dem Empfangsgebäude. Der Bahnsteig Richtung Berlin wird direkt erreicht, der andere Bahnsteig (Richtung Greifswald) ohne Umweg durch einen Tunnel.

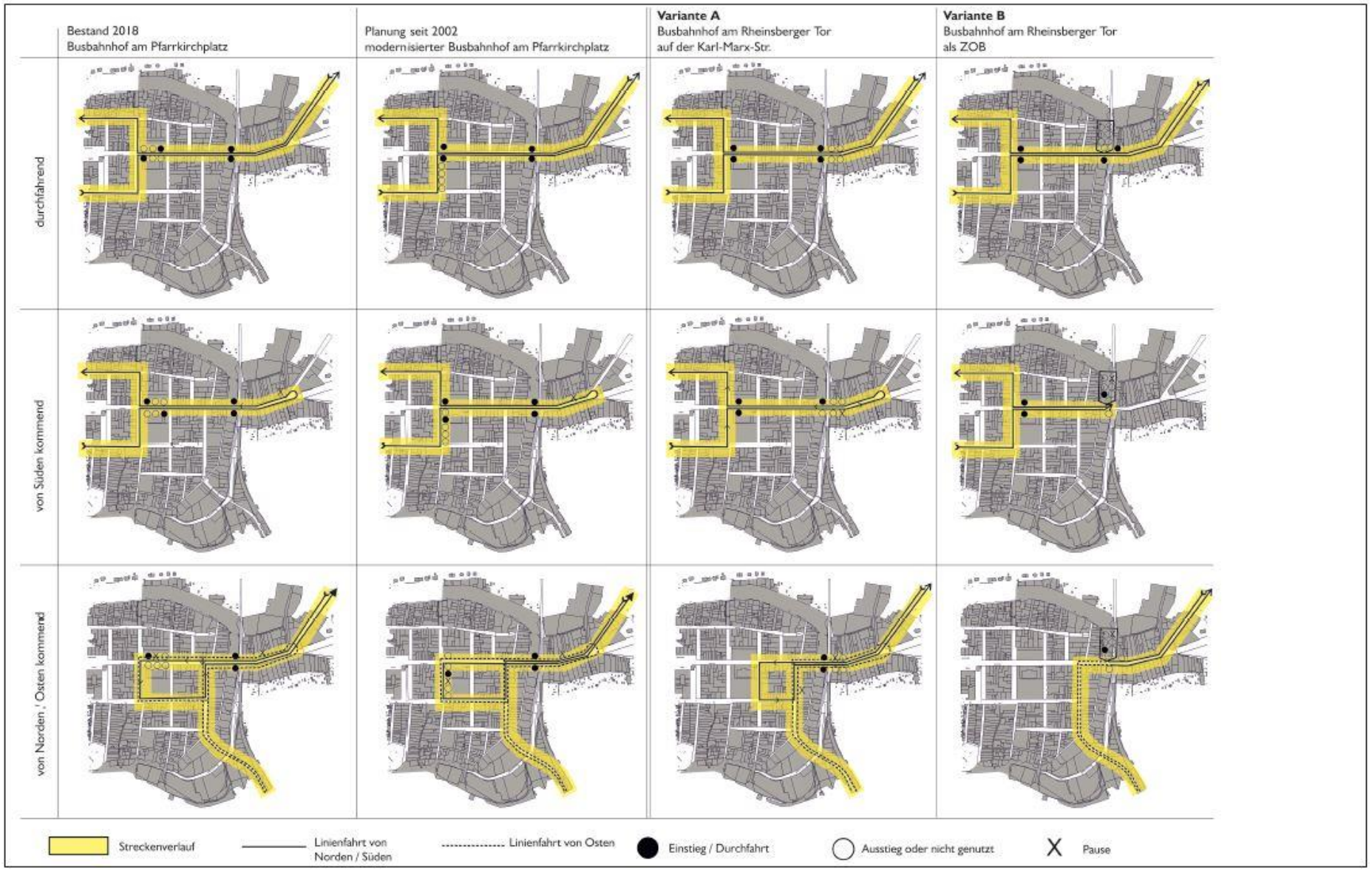
Zahl der Haltepositionen:
Acht Haltepositionen an den Bussteigen, davon drei abhängige Haltepositionen (nur Ein- oder Ausfahrt unabhängig möglich). Keine separaten Pausenaufstellungen, der Bus verbleibt während der Pause am Bussteig.

Wenden:
Durch Nutzung der Straße über getrennte Ein- und Ausfahrt.

Kyritz-Nord (Kreis Ostprignitz-Ruppin)

Quelle: Brandenburgviewer, 2019

Grundform:
Insel mit Ringfahrbahn, weitere außenliegende Haltepositionen optional.

Der Verknüpfungspunkt zur Bahn ist noch nicht fertiggestellt, daher noch keine Aussagen im Detail möglich.

Handlungsempfehlungen