



MACH MIT!

RHEINSBERGER TOR

NEUGESTALTUNG BAHNHOFSVORPLATZ

HÄUFIGE FRAGEN ZUM PROJEKT

Was sagt die Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH als kreiseigene Busgesellschaft zur Planung?	2
Warum nicht die Bahnhaltestelle Neuruppin West als neuen zentralen Busbahnhof ausbauen?.....	2
Warum können die Busse nicht weiterhin in der Karl-Marx-Straße oder zusätzlich in der Straße des Friedens stehen, dass die Parkplätze erhalten bleiben können?.....	2
Wie wird mit den wegfallenden Parkplätzen auf dem Bahnhofsvorplatz umgegangen?	2
Wie wird der angrenzende Straßenraum gestaltet?	3
Wird die Altstadt nicht mehr belastet durch die Autos, die zukünftig über die Steinstraße zum Park+Ride in der Ernst-Toller-Straße fahren?.....	3
Braucht der Einzelhandel die Parkplätze nicht? .	3
Wie werden die zukünftigen Bewohner*innen des Seetorviertels für die Ernst-Toller-Straße wirken?	3
Ist der Platz zu klein für die Busse?	3
Ist der Umweg für die Fahrgäste auf dem Platz zu lang?.....	3
5 gute Gründe für das Rheinsberger Tor!.....	4
Warum fährt die Stadtlinie nicht auf den Bahnhofsvorplatz?	4
Bringt die Maßnahme etwas gegen den Klimawandel?	4

Warum nicht den alten Busbahnhof in der Schinkelstraße reaktiveren?

In der Praxis hat sich bereits in den letzten Jahren der Bedeutungsverlust des Standortes abgezeichnet. Viele Rahmenbedingungen haben sich in der Zwischenzeit geändert. Schon heute ist der Halt Rheinsberger Tor der wichtigste Unterwegsbahnhof des RE 6. Auf die Haltestelle sind die wichtigen PlusBus-Linien des Landkreises ausgerichtet. In der Zukunft wird er weiter an Bedeutung wachsen, da durch den Halbstundentakt und den ansteigenden Pendler*innenzahlen die Nutzung steigt. Der Standort in der Schinkelstraße hält drei wesentliche Nachteile bereit. Als zentraler Umsteigeort ist er schlecht geeignet, da ein Umstieg zur Bahn nicht möglich ist. Zudem ist der Kirchplatz als zentraler Ort der denkmalgeschützten Altstadt ungeeignet. Es wäre unangebracht eine so große verkehrstechnische Anlage unter zu bringen. Der Flächenbedarf des Busbahnhofs geht hier im direkten Umfeld des Einzelhandels zu Lasten von Stellplätzen, die für Kundschaft und Touristen so bereitstehen. Die Erreichbarkeit mit dem Bus bleibt trotzdem durch den Halt an der Pfarrkirche bestehen. Um den öffentlichen Personennahverkehr weiter zu fördern ist es wichtig den Bahnhofsvorplatz angemessen auszubauen. Der Platz wird gerechter für die Nutzer*innen hergestellt, den bereits jetzt nutzen 85 % der Pendler*innen ihre Füße (49%), den Bus (28%), das Fahrrad (7%) oder ein Taxi (1%) um zur Bahn zu kommen.

Was sagt die Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH als kreiseigene Busgesellschaft zur Planung?

Die Busgesellschaft Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH wurde bereits im laufenden Planverfahren frühzeitig in die Lösungsfindung eingebunden. Gemeinsam mit dem Landkreis, als Aufgabenträger der Nahverkehrsplanung, hat die ORP mbH der Lösung zugestimmt und trägt diese Entscheidung mit.

Warum nicht die Bahnhaltestelle Neuruppin West als neuen zentralen Busbahnhof ausbauen?

Die Bahnhaltestelle Neuruppin West ist nur bedingt als zentraler Umsteigeort geeignet. Im Vergleich zur Haltestelle Rheinsberger Tor ergeben sich einige Nachteile. Die Stadtstruktur hat sich von Norden (Alt Ruppín) bis Süden (Treskow) bandartig

entwickelt, dieser Struktur folgen die täglichen Wege und die Stadtlinie 770 - eine Anbindung an Neuruppin West wäre umständlich und mit Umwegen und Zeitverlust verbunden. Die Anbindung der Stadtlinie ist insbesondere für die Bus-zu-Bus Umsteiger*innen notwendig. Da das Rheinsberger Tor einen Knotenpunkt darstellt, an dem die Züge beider Fahrtrichtungen sich begegnen, sodass die Anschlüsse insbesondere im regionalen Busnetz darauf abgestimmt werden können (Anschlussknotenpunkt) ist ein großer Vorteil gegenüber dem Westbahnhof. Damit hat er ideale Voraussetzungen für kurze Umsteigezeiten und gebündelte Verbindungen. Daher sind auch die drei PlusBus-Linien zum Rheinsberger Tor ausgerichtet.

Warum können die Busse nicht weiterhin in der Karl-Marx-Straße oder zusätzlich in der Straße des Friedens stehen, dass die Parkplätze erhalten bleiben können?

Die Variante wurde im Mobilitätskonzept geprüft. Es wären je Fahrtrichtung drei Busbuchten notwendig. Auf den Gehwegen wären damit erhebliche Konflikte zwischen (eilenden) Umsteigern, Wartenden und dem vom ÖPNV unabhängig auftretenden Fußgängerverkehr unvermeidlich. Die Hälfte der vom/zum Bus umsteigenden Fahrgäste muss die Landesstraße überqueren. Da Umsteiger aber generell (trotz ausreichend bemessener Umsteigezeit) schnell den Abfahrtsort des Anschlussverkehrsmittels erreichen wollen, lassen sich gefährliche Situationen nicht vermeiden, nicht zuletzt im Schülerverkehr. Aus diesen sicherheitsbedenklichen Gründen lehnt der Straßenbaulasterträger Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg diese Variante ab. Zudem wäre für den Wetterschutz insbesondere auf der Stadtgartenseite kaum Platz. Der Radverkehr muss daher mit dem Kfz-Verkehr zusammen zwischen den Bussen geführt werden, was mit der gewünschten Attraktivitätssteigerung in Konflikt steht. Die Busse benötigen für ihre ggf. notwendige Wartezeit an einem anderen Ort in der Stadt Platz, der eigentlich für private Kfz genutzt werden könnte.

Wie wird mit den wegfallenden Parkplätzen auf dem Bahnhofsvorplatz umgegangen?

Derzeit gibt es 120 Stellplätze am Rheinsberger Tor. In der Planung des Mobilitätskonzeptes wurden mehrere Varianten für eine zentrale

Haltestelle (u.a. im Straßenbereich) geprüft. Mit der notwendigen Straßensanierung ist ein längerer Halt auf der Landesstraße nicht möglich, da die Verkehrssicherheit nicht gewährleistet werden kann. Der Platz wird daher zukünftig nur noch den Bussen, Taxen, Fahrräder und Fußgänger zur Verfügung stehen. Den Autofahrern werden in der Karl-Marx-Straße Kiss+Ride Angebote zum Bringen und Abholen ihrer Lieben durch die Sanierung der Straße geschaffen. Auch Barrierefreie Parkplätze werden in direkter Umgebung geschaffen. Als Ausgleich wird die Ernst-Toller-Straße saniert. Ihre unsanierten und teilweise „wild“ Parkplätze werden der Funktion als Park+Ride Parkplatz angemessen in Wert gesetzt. Durch die Sanierung soll deren Zahl auch um weitere 30 auf ca. 150 Parkplätze erhöht werden. Die Parkplatzauslastung der Tollerstraße (außerhalb der jetzigen Baustellenphasen) wurde in mehreren Zählungen erfasst, wobei die maximale Belegung bei 50 % lag. Damit bleibt eine rechnerische Reserve von 25 Stellplätzen erhalten. Es ist jedoch von Verlagerungsprozessen zur Haltestelle West, wie auch zu Rad und Bus auszugehen.

Wie wird der angrenzende Straßenraum gestaltet?

Die Karl-Marx-Straße soll durch den Landesbetrieb Straßenwesen (LS) ab 2022 saniert werden. Derzeit liegt der Fontanestadt die Vorentwurfplanung vor. Grundsätzlich sind wesentliche Ausführungen vorabgestimmt. Dazu zählen zwei Querungsiseln die mit einer Aufpflasterung miteinander verbunden sind. In dieser Höhe sollen die Stadtbuslinien halten. Aufgrund der Fahrbahnbreite sowie des Radfahrstreifens können die Busse kurz am Bussteig halten ohne dabei die Fahrbahn für Autos oder Fahrräder zu versperren. In der näheren Umgebung sollen barrierefreie und Kiss+Ride Stellplätze geschaffen werden. Im nächsten Schritt wird der LS die Entwurfsplanung zur weiteren Abstimmung veröffentlichen.

Wird die Altstadt nicht mehr belastet durch die Autos, die zukünftig über die Steinstraße zum Park+Ride in der Ernst-Toller-Straße fahren?

Das Gegenteil soll erreicht werden. Der Verkehr aus dem Osten über den Seedamm kommend wird vor der Altstadt direkt in die Ernst-Toller-Straße gelenkt. Pendler*innen die aus dem restlichen Stadtgebiet kommen, sollen zukünftig den Haltepunkt West nutzen. Dieser ist mit dem Auto deutlich besser über die Umgehungsstraße zu

erreichen und entlastet damit die Wohngebiete. In mehreren Zählungen wurden hier maximale Auslastung von 53% bei 59 freien Stellplätzen ermittelt. Außerdem soll mit der Maßnahme auch der Umstieg auf die Stadtline oder das Fahrrad gefördert werden.

Braucht der Einzelhandel die Parkplätze nicht?

Durch die Neuordnung des Rheinsberger Tors können die Parkplätze in der Schinkelstraße langfristig für den zentralen Einkaufsbereich und die nördliche Altstadt gesichert werden. Zusätzlich entstehen für längere Aufenthalte wie zum Beispiel Stadtfeste in der Ernst-Toller-Straße neue Stellplätze. Auch durch die Sanierung der Karl-Marx-Straße entstehen Stellplätze für die direkte anliegende Erdgeschosszone.

Wie werden die zukünftigen Bewohner*innen des Seetorviertels für die Ernst-Toller-Straße wirken?

Im Seetorviertel entstehen nach und nach über 200 Wohnungen. Die Bauprojekte müssen den Stellplatznachweis auf ihrem eigenen Grundstück führen. So entstehen in den Tiefgaragen über 300 neue Stellplätze. Damit stehen die Parkplätze den Pendler*innen und Stadtbesuchern zur Verfügung.

Ist der Platz zu klein für die Busse?

Zwischen der alten Stadtmauer und den Bahngleisen, die Anfang des 20. Jahrhundert verlegt wurden, ist in der Tat nicht sehr viel Platz. Die Vorfahren haben zu dieser Zeit noch nicht an die Anforderungen eines heutigen Bahnhofsvorplatz gedacht. Im Mobilitätskonzept wurde die Fläche anhand der Schleppkurven der Busse untersucht und haben genügenden Wendebereich für die Busse ergeben. Im Übrigen ist der Platz zwischen Gleis und Stadtmauer 40 Meter breit. Im Vergleich dazu haben die Kreisverkehre in der Heinrich-Rau-Straße alle einen Durchmesser von 35 Metern, der Kreisverkehr am Ende der Präsidentenstraße zur Umgehungsstraße hat sogar nur einen Durchmesser von 28 Metern.

Ist der Umweg für die Fahrgäste auf dem Platz zu lang?

Die Umsteige zwischen Bus und Bahn aber auch Bus zu Bus werden auf dem Platz gebündelt. Der Weg vom PlusBus zur Bahn nach Berlin ist sehr vis á vis sehr attraktiv. Dies ist die im Früh-Berufsverkehr die deutlich stärker nachgefragte

Umsteigebeziehung. Der morgendliche Arbeitsweg wird zumeist als zeitlich sensibler empfunden, sodass auf diese Umsteigebeziehung ein besonderes Augenmerk zu legen ist. Das Umsteigen in der Gegenrichtung lässt sich nur weniger günstig gestalten, jedoch erspart die Anordnung auf dem Bahnhofsvorplatz das Überqueren der Karl-Marx-Straße. Vorbehaltlich der Vertretbarkeit des Aufwandes, wird eine Fußgängerüberquerung über die Bahngleise in Höhe der Wallanlagen geprüft und soll langfristig als Option für die Zukunft abgesichert werden.

Warum fährt die Stadtlinie nicht auf den Bahnhofsvorplatz?

Die Stadtbuslinie 770 soll nicht mit ihrem relativ dichten Takt jedes Mal eine „Platzrunde drehen“. Dies wäre ein erheblicher betrieblicher Mehraufwand, könnte zu Konflikten zwischen zu- und abfließenden Bussen an der Zufahrt führen und würde vor allem für die Fahrgäste, zu einem Zeitverlust und subjektiv empfundenen Attraktivitätsverlust führen. Für die Stadtbuslinie soll daher eine Halteposition je Richtung in der Karl-Marx-Straße vorgehalten werden. Dies bedingt eine sichere Querung, die zusätzlich den Nutzer*innen des Parkplatzes an der Ernst-Toller-Straße dient. Hierfür soll eine langgestreckte Mittelinsel auf der Karl-Marx-Straße in einer komfortablen Breite von ca. 2 Metern hergestellt werden.

Bringt die Maßnahme etwas gegen den Klimawandel?

Derzeit ist die Situation insbesondere von den ÖPNV sowie den Radverkehr als nicht zufriedenstellend zu bezeichnen. Der Wartebereich ist zu klein, es gibt keinen ausreichenden Wetterschutz. Die Radabstellanlagen genügen weder dem aktuellen Standard, noch sind sie in ausreichender Zahl vorhanden. Durch die Maßnahme und Qualitätssteigerung sollen die umweltfreundlichen Verkehre Bus, Bahn und das Rad gestärkt werden. Mit der Stärkung ist von nachhaltigen Effekten für das Klima zu erwarten. Die Quantifizierung solcher Effekte ist schwierig abzuschätzen. Im Mobilitätskonzept wurde durch den Ausbau ein positiver Effekt von mindestens 64 Tonnen CO₂ pro Jahr ermittelt.

5 gute Gründe für das Rheinsberger Tor!

1. Er ist der perfekte Ort im Ruppiner Land Umsteige zwischen Bus und Bahn sowie zwischen Bus und Bus zu verbinden, weil er als Anschlussknoten zur 30 Minute Taktfahrplan definiert ist. Das heißt zu jeder halben Stunde (X:30) begegnen sich beide Züge. So haben die Fahrgäste zur gleichen Zeit die Möglichkeit nach Berlin oder Wittenberge zu fahren.

2. Die PlusBus-Linien nach Fehrbellin, Kyritz und Rheinsberg können so auf diesen Ort ausgerichtet werden. Der Anschluss nach Berlin oder Hamburg über Wittenberge ist ebenso gesichert, wie die Rückfahrt zur nächstgelegenen PlusBus-Haltestelle.

3. Die etablierte Stadtlinie mit ihrem 20 Minuten Takt liegt direkt am Rheinsberger Tor. Die Neuruppiner*innen können hier in die Regionalbusse oder in die Züge steigen.

4. Die Lage der Haltestelle direkt an der Einkaufsstraße der Altstadt ist sowohl für Touristen, als auch für Gäste aus dem Umland für einen Stadtbummel oder andere Erledigungen im Mittelzentrum sehr gut geeignet. Durch die Sanierung der Karl-Marx-Straße wird insbesondere die Erdgeschosszone profitieren.

5. Mit der Maßnahme soll die Altstadt vom Verkehr entlastet werden. Am Kirchplatz müssen keine Busse mehr stehen bleiben, das Fahren mit dem Rad und den Bussen wird gefördert. Vor der Altstadt entsteht ein neuer Parkplatz für Stadtbesucher und Pendler*innen. In der Schinkelstraße werden langfristig Stellplätze für alltägliche Erledigungen sowie die Anwohner*innen gesichert.