

Baubeschreibung

Veranlassung

Die Stadtverordnetenversammlung der Fontanestadt Neuruppin hat im Jahr 2015 die „Neuruppin Strategie 2030“ beschlossen. Zentrales Vorhaben dieser Strategie ist die „Stärkung des Umweltverbundes“. Zur Untersetzung der Strategie hat die Stadt im Jahr 2019 ein Mobilitätskonzept erarbeiten lassen.

Ein wesentlicher Schwerpunkt des Konzeptes ist die Neugestaltung des Busbahnhofes, der im engen Zusammenhang mit der Umgestaltung der Karl-Marx-Straße steht, deren Ausbau – als überörtliche Trassenführung – durch den Landesbetrieb für Straßenwesen in den Jahren 2028 – 2030 vorgesehen ist.

Mit der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes „Rheinsberger Tor“ soll eine funktionelle Neuordnung zur Verbesserung und Aufwertung des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) erfolgen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass nach gegenwärtigen Schätzungen von einer Zunahme des Personenverkehrs von 30 % auszugehen ist. Mit der räumlich dichteten Verknüpfung von „Gummi“ und „Schiene“ bietet sich die Möglichkeit der Optimierung der Verkehrsorganisation durch kürzere Wege und abgestimmtere Taktzeiten.

Neben der Verbesserung des ÖPNV ist mit Erneuerung des Platzraumes einschließlich des Straßenabschnitts in diesem Bereich eine gestalterische Aufwertung des Freiraumes vorgesehen. Unter Einbeziehung der Bebauung – wobei das Bahnhofsgebäude unter Denkmalschutz steht – bildet dieser Stadtraum auch das Eingangstor zur vollständig als Denkmalbereich ausgewiesenen Altstadt von Neuruppin. Daher ist der Platz touristischer Auftakt und Repräsentant für die Fontanestadt sowie für die Tourismusregion Ruppiner Seenland.

Da der Bereich eine hohe Bedeutung für den Stadttourismus, aber auch für die gesamte Tourismusregion Ruppiner Seenland hat, wird der gestalterischen Aufwertung des Freiraumes als „Empfangsbereich“ und mit dem Anspruch, ein deutliches Zeichen des „Willkommenseins“ zu setzen, eine hohe Bedeutung beigemessen.

In dem Zusammenhang wird die Aufenthaltsqualität der Freifläche signifikant erhöht. Dazu zählt die anspruchsvolle Gestaltung des Platzbereiches und eine Ausstattung mit Interieur (Bänke, Leuchten, Papierkörbe u. a.), die zweckmäßig, pflegearm und gleichzeitig niveauvoll sind. Die Flächen für das anliegende Gaststättengewerbe sind ebenfalls in der Gestaltung berücksichtigt worden.

Zudem ist ein Angebot an ausreichender örtlicher und touristischer Information berücksichtigt worden (Litfaßsäule, Werbeflächen für Kulturangebote u. ä.), dass sich gestalterisch und funktional in die Platzgestaltung einordnet.

Gestaltungsgrundsätze

Die gesamte neugestaltete Platzfläche ist durch ein lockeres Raster sehr hoch aufgeasteter Bäume überstellt. Fußgänger, Radfahrer, Reisende wie auch Busse und Taxen bewegen sich unter dem von schmalen Säulen getragenen, lichten Blätterdach.

Für Spaziergänger wird der Platz als Ergänzung einer Abfolge räumlicher Highlights entlang der Wallanlagen gesehen. Für Touristen bietet der Platz einen Empfang mit Urlaubs-Charakter in einer stark durchgrünten Atmosphäre.

Die Geometrien und gezielten Setzungen lenken sanft zu den Informationsangeboten und in Richtung Stadt bzw. zur Kommunikation als attraktive Verbindung zur Therme am See.

Für Pendler werden kurze, direkte Verbindungen vom Bahnsteig zum ZOB möglich. Fahrradstellplätze sind strategisch an beiden Enden des Bahnsteigs angeordnet. Ein auskragendes Dach mit untergestellten Fahrradboxen sowie Fahrradständern ermöglicht die Kombination von Wetterschutz für Reisende mit allen geforderten Angeboten für Radfahrer. Kleinere Dächer als Ergänzung, sowie eine große zentrale Überdachung dienen als Wartebereiche. Die üppig grüne Bepflanzung in den leichten Senken nimmt Bezug auf historische Bilder des stark eingegrünter Bahnhofs. Pflanzkonzept und die abgesenkten Topographien prägen im Zusammenspiel die Identität des Ortes ohne seine Transparenz, Übersichtlichkeit und damit das Sicherheitsempfinden einzuschränken.

Die breiteste Stelle des Platzes am historischen Pavillon wird durch freie Sitzgelegenheiten, Trinkbrunnen und einer Litfaßsäule zum zentralen Treff- und Gelenkpunkt.

Durch die einheitliche Gestaltung innerhalb der Themen Belag, Einbauten, technische Infrastruktur, bauliche Anlagen, Farbgebung, Materialien und Bepflanzung wird ein stimmiges, harmonisches und überzeugendes Gesamtbild erzeugt.

Zusätzlich entsteht durch ein Leitsystem für Sehbehinderte in den Belagsflächen, durch die Vermeidung von Aufkantungungen und durch die Verwendung von strukturierten und visuell gut wahrnehmbaren Belagsflächen ein barrierefreier Nutzungsraum.

Städtebauliche Situation

Stadträumlich wird der Bahnhofsvorplatz klar den Wallanlagen zugeordnet. Deren identitätsstiftender, dichter Baumbestand, das grüne Blätterdach und die ikonische Topographie (Hergottsgarten) werden zitiert und weitergeführt. In einem ersten Schritt erfolgt dies bis zur Karl-Marx-Straße, perspektivisch auch darüber hinweg, mit diversen Freianlagen, entlang der historischen Stadtmauer, bis zum Ruppiner See.

Die Lage, an der Schnittstelle zwischen Wallanlagen und Eingangstor zum historischen Stadtkern und die sich überlagernden Funktionen des Freiraumes werden genutzt, um eine eigene Identität zu schaffen. Das lineare Erschließungssystem der Wallanlagen wird, um die vielfältigen, sich tlw. kreuzenden Wegebeziehungen zu berücksichtigen, zu einer platzartigen Situation aufgelockert. Der Platz wird zu einem grünen Stadt-Eingang, der dem repräsentativen Charakter des Ortes gerecht wird.

Materialien

Dem Entwurfsverständnis folgend orientieren sich die Materialien an den bestehenden Wallanlagen und der rötlichen Stadtmauer. Ein warmes Natursteinpflaster in ungerichteten Verband respektiert die unterschiedlichen Bewegungsrichtungen und verleiht dem Platz Niveau und Großzügigkeit. Abseits der Bewegungsachsen wird auf eine Befestigung verzichtet und die wassergebundene Wegedecke aus den Wallanlagen aufgegriffen. Die Befestigung der befahrbaren Bereiche ist mit Blick auf die Scherkräfte in Ort beton, mit Zuschlägen zur Angleichung an die Tonalität des Pflasters, vorgesehen.

Für die Überdachungen werden schlichte Geometrien verwandt. Stahlpfeiler und umlaufende Stahlbänder an den Dächern vermitteln Leichtigkeit und nehmen durch die leichte Spiegelung die Farben der Umgebung auf.

Einbauten/Ausstattung

Es wird ein schlichtes, von natürlichen Materialien gekennzeichnetes Mobiliar verwendet. Die Sitzgelegenheiten erhalten eine Holzklattung. Die entsprechenden Metallteile kommen weitgehend ohne Farbgebung aus.

Entwässerung

Die Gehwege und die Dachflächen, sowie der Wendekreis werden größtenteils über die Grünflächen entwässert. Die Geologie lässt bei starken Regenereignissen eine (schadlose) Standzeit des angestauten Wassers von 1-2 Tagen zu. Der Zufahrtsbereich der Busschleife hingegen wird mittels Linienentwässerung an die Grundleitungen angeschlossen. Somit wird kaum Regenwasser ins Leitungssystem eingeleitet, sondern in Mulden der Grünflächen versickert oder gezielt den Baumstandorten zugeführt.

Allgemeines

Das östlich des Ruppiner Sees gelegene Baugrundstück hat eine Fläche von ca. 7.390 m². Das Baugrundstück besteht aus mehreren Flurstücken (1, 306, 307, 308, 332, 1405 [Erbbaupacht], 1448, 1563; teilweise: 265, 297, 298, 309, 326 [privat], 420, 1418, 1442, 1426, 1443, 1445, 1447, 1550, 1560. Dabei befinden sich nicht alle in städtischem Besitz. Neben der Fahrbahn in Landesbesitz und einzelnen privaten Flächen gehören einige den Konzernen der Deutschen Bahn. Teilflächen im Bereich der ehemaligen Bahnsteigüberdachung werden der Stadt Neuruppin übertragen.

Die Haupteinschließung erfolgt von der westlich angrenzenden Karl-Marx-Straße/ L167, die die wichtigste nordost-/südwestlich verlaufende Haupttrasse der Innenstadt ist. Südlich wird das Grundstück durch die ehemalige Stadtmauer und die Straße Kommunikation, westlich durch die Wallanlagen begrenzt, nördlich verlaufen auf ganzer Länge die Gleise und der Bahnsteig des Bahnhofes "Rheinsberger Tor".

Das auf dem Gelände befindliche denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude wird erhalten.

Mit der Verlagerung der momentanen Pkw-Stellplätze (P+R außerhalb des Plangebietes) nimmt das Areal fünf Haltestellen für den aktiven Busverkehr sowie eine Haltestelle als Wartemöglichkeit für Busse innerhalb einer zentralen Busschleife auf. Zusätzlich werden zwei Kurzzeitparkplätze für PKW (zwei Taxistände) eingerichtet.

Für die Wartebereiche für Bus und Bahn sind Überdachungen als Witterungsschutz vorgesehen sowohl an den Bushaltestellen als auch am Bahnsteig. Ein großes zentrales Wartedach wird zentral auf dem Platz errichtet.

Des Weiteren werden 128 überdachte Fahrradabstellplätze (doppelstöckig) geschaffen sowie 20 überdachte Radboxen (doppelstöckig), 10 Boxen davon mit Ladefunktion. Zusätzlich werden zahlreiche weitere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an Fahrradbügeln auf der Fläche geschaffen.

Auf dem Platz wird eine öffentliche und barrierefreie WC-Anlage mit drei Kabinen angeordnet, die aus vorgefertigten Stahlbetonteilen mit einer vorgehängten Glasfassade besteht.

Daneben werden zahlreiche Sitzgelegenheiten (Einzelbänke mit Rückenlehne, Lange Bänke ohne Rückenlehne, geschwungene Bankkombinationen mit/ ohne Rückenlehne, Sitzhocker ohne Rückenlehne, alle Sitzauflagen aus Holz) bereitgestellt wie auch eine große Anzahl von Abfallbehältern.

Das große Infrastrukturdach (Aufnahme von doppelstöckigen Fahrradstellplätzen, Radboxen, WC-Anlage und Mülleinhausung) und die anderen Wartedächer werden als feuerverzinkte Stahlkonstruktionen ausgeführt, deren Wänden aus HPL-Platten und Lochblechen vorgehängt werden.

Die notwendige Beleuchtung der Platzfläche erfolgt mittels Einbaus eines modernen Beleuchtungssystems aus Mastaufsatzleuchten und Lichtbändern an den Wartehäusern.

Der vorhandene Baumbestand auf der Fläche wird Großteils erhalten. Zusätzlich werden zahlreiche heimische und standortgerechte Laubbäume mit einer hohen Klimaresistenz gepflanzt. Somit werden die angrenzenden Wallanlagen mit ihrem dichten Baumbestand durch Baumpflanzungen auf die Platzfläche verlängert.

Neben den bestehenden Bäumen und den neuen Baumpflanzungen werden artenreiche Wiesen- und Staudenpflanzungen angelegt.

Auf die Platzfläche wird ein öffentlicher Trinkwasserbrunnen integriert, der frei zugänglich ist.

Ebenso wird ein touristisches Leitsystem (analoge Beschilderung/ digitale Infosäule) und eine digitale Fahrgastanzeige der DB auf der Platzfläche integriert.

Die Pflasterflächen bestehen aus einem Pflastergemisch aus gebrauchtem und zu lieferndem Pflaster aus Naturstein. Der Belag der Busschleife wird als stahlarmierter Ort beton vor Ort eingebaut. Im Bereich Anschluss Wallanlagen wird eine wassergebundene Wegedecke verwendet.