



# Öffis vor! Unser Plan für Pankow

*ÖPNV-Zielkonzept des KV Pankow*

*– Ausschnitt Buch*



## Ziel-Umsetzung in nächster Legislatur bis 2026

- Nur geringe Infrastrukturausbauen erforderlich
- Wir setzen uns auf Senatsebene dafür ein, dass eine Maßnahmen-Umsetzung innerhalb der nächsten 5 Jahre erfolgt

### Beispiele:

- Zusätzliche oder geänderte Buslinien
- Mehr und längere Züge im Regionalverkehr
- Taktverdichtungen u. Ausweitung von Betriebszeiten bei S-Bahn, U-Bahn, Tram und Bus
- Zusätzliche Haltestellen bei Bus- oder Tramlinien
- Ergänzende On-Demand-Angebote
- Weiterer Ausbau Barrierefreiheit

## Ziel-Umsetzung nach 2026, Anstoßen innerhalb der nächsten Legislatur

- Größere Infrastrukturausbauen und/oder Neubeschaffung von Schienenfahrzeugen erforderlich
- Wir setzen uns dafür ein, dass die Maßnahmen-Umsetzung innerhalb der nächsten 5 Jahre angestoßen wird (Planung, Finanzierung, Beschluss im Senat)

### Beispiele:

- Lückenschlüsse bei Tram, U-, S-Bahn
- Neubau von Regionalbahnhöfen
- Zusätzliche Bahnhöfe bei S- und U-Bahn
- Taktverdichtungen, die einen Streckenausbau erfordern

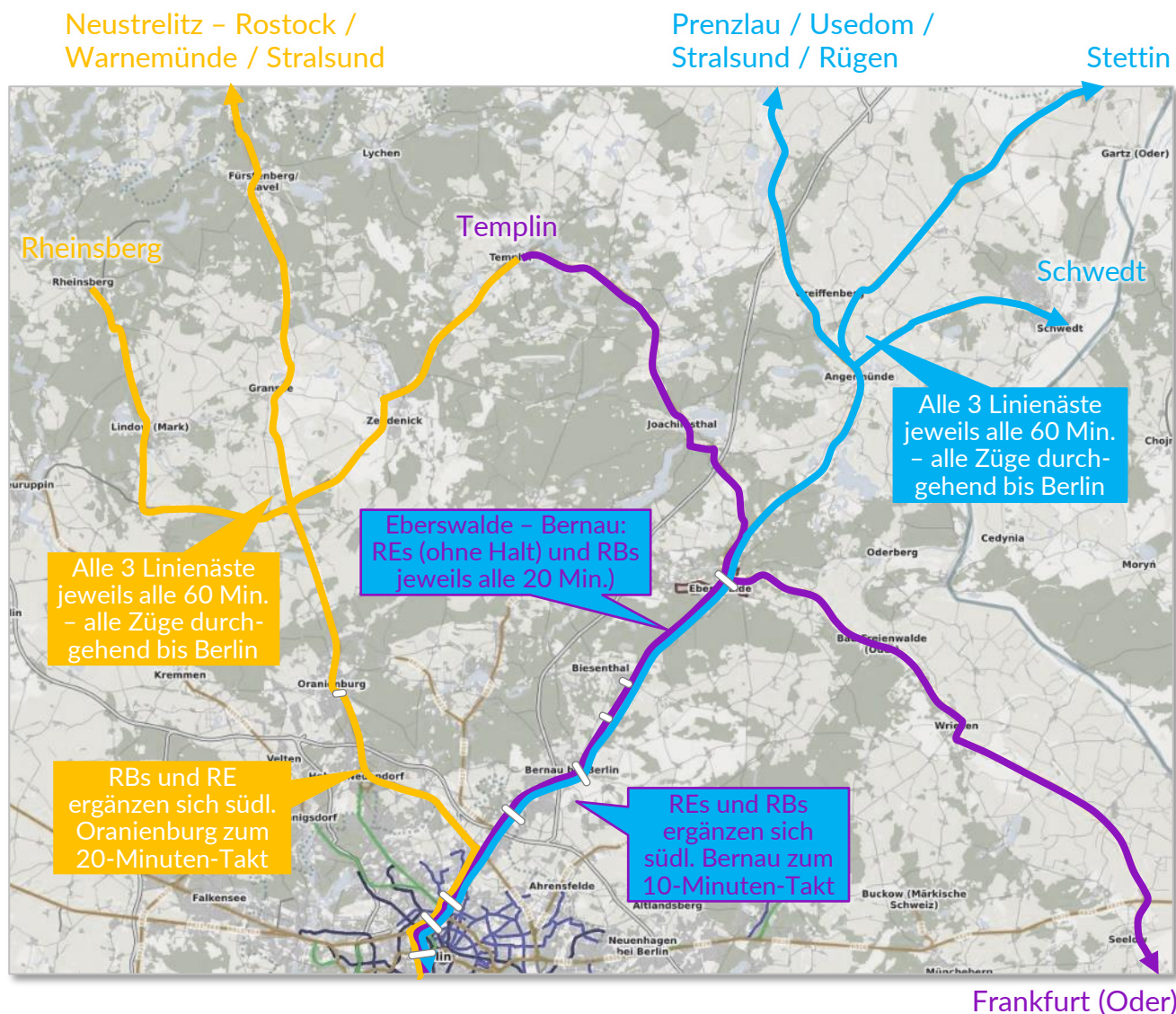
# Deutliche Entlastung vom Autoverkehr ist nur durch Ausbau des Regionalverkehrs und enge Verknüpfung mit sonstigen ÖPNV möglich

## Regionalverkehrs-Achsen und neue Regionalbahnhöfe im Bezirk Pankow



- Die neuen Regionalverkehrshalte verkürzen die ÖPNV-Reisezeiten von und nach Brandenburg massiv
- Durch den Ausbau der neuen Regionalverkehrsstationen zu regionalen ÖPNV-Knoten profitieren auch die Nachbarbezirke und das Brandenburger Umland
- Buch: Verknüpfung mit drei neuen ExpressBus-Linien und zusätzlichen Buslinien ins Umland (siehe Teil Bus), sowie einer verlängerten S75 (siehe Teil S-Bahn)
- Karower Kreuz: Verknüpfung Regionalverkehr Oranienburg - Ostkreuz mit S2
- Pankow: Verknüpfung mit einer verlängerten U-Bahn Linie U9, der neuen S15, zahlreichen bestehenden und neuen Bus- und Tramlinien (siehe Teile S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus)

# Regionalverkehr der Zukunft: Von allen Bahn-Achsen in Brandenburg direkt in die Berliner City und dichte Takte im „Speckgürtel“



## Ausbau Regionalverkehr: Durchbindung aller Regionalzüge aus Brandenburg bis Berlin City

- Gleichmäßige Vertaktung auf gemeinsamen Abschnitten – so dass der Regionalverkehr durch den dichten Takt auch zu einer verlässlichen, schnelleren Alternative zur S-Bahn für Fahrten aus dem „Speckgürtel“ und innerhalb Berlins wird
- Angebotene Kapazität muss so bemessen sein, dass für längere Strecken Sitzplätze verfügbar sind und jederzeit alle Fahrgäste mitgenommen werden können (auch an „Schön-Wetter-Wochenenden“)
- Einsatz von Akku-Elektro-Triebwagen für die nicht elektrifizierten Linienäste, so dass keine Strecken-Elektrifizierung erforderlich ist

### Legende

- Regional-Express (RE 3 Achse inkl. RB 61, RB 62, RB/RE 66)
- Regional-Bahn (derzeit RB24, RB 60, RB 63)
- Regional-Express (RE 5-Achse inkl. RB 12, RB 54)



## Weitere Maßnahmen Regionalverkehr



- Ausbau und Neueinrichtung von Bus-Zubringern zu den Zügen (oder bei geringer Bevölkerungsdichte tarifintegrierte On-Demand-Services), die im gleichen Takt wie die Regionalzüge verkehren – mit kurzen Übergangzeiten zw. Zug und Bus und Anschluss-Garantie
- Einsatz von Zügen mit Elektro-Akkus oder Wasserstoff-Antrieb statt Dieseltriebzügen auf nicht elektrifizierten Strecken mit folgenden Zielen
  - Positive Klimawirkung, keine Schadstoffemissionen, weniger Lärm
  - Bessere Beschleunigung: Ermöglicht entweder zusätzliche Halte oder kürzere Fahrzeiten
- Förderung des Fahrrades als Zubringer zum Zug: Ausreichend sichere Fahrrad-Abstellplätze an allen Bahnhöfen (Details siehe Folgeseite!)
- Erheblich mehr Platz für Fahrräder in allen Regionalzügen, insb. für den Freizeitverkehr, ggf. differenziert nach Sommer und Wintersaison
- Aufnahme regelmäßiger umsteigefreier (I)RE-Direktverbindungen von Berlin nach Rügen und Usedom
- Eröffnung des Südost-Zugangs am Bf. Gesundbrunnen\*
- Verwendung von 100% erneuerbare Energien für den Bahnstrom

\* Ausgang besteht, ist aber verschlossen (Ursache unklar); Öffnung des Zugangs verbessert signifikant die Erreichbarkeit des Bahnhofs Gesundbrunnen aus dem westlichen Prenzlauer Berg (Skizze siehe im Teil S-Bahn)

# Auch durch attraktive Fahrrad-Abstellinfrastruktur an den Bahnhöfen fördern wir den Umstieg vom Auto auf den ÖPNV

## 7 wichtige Faktoren von Fahrradstationen...

### Schneller Zugang

Abstellen und Abholen des Fahrrads dauert unter 5 Min.

### Praktische Verwahrung

Platzsparend und witterungsfest

### Diebstahl-schutz

Sichere und verlässliche Abstellmöglichkeit

### Service-Dienstleistungen

Luft- und Reparatur-Services und andere Services

### Bikesharing-Optionen

Normale und elektrische Fahrräder, sowie (E-)Lastenräder

### Attraktives und nützliches Design

Ansprechend, modern und intuitiv verständlich

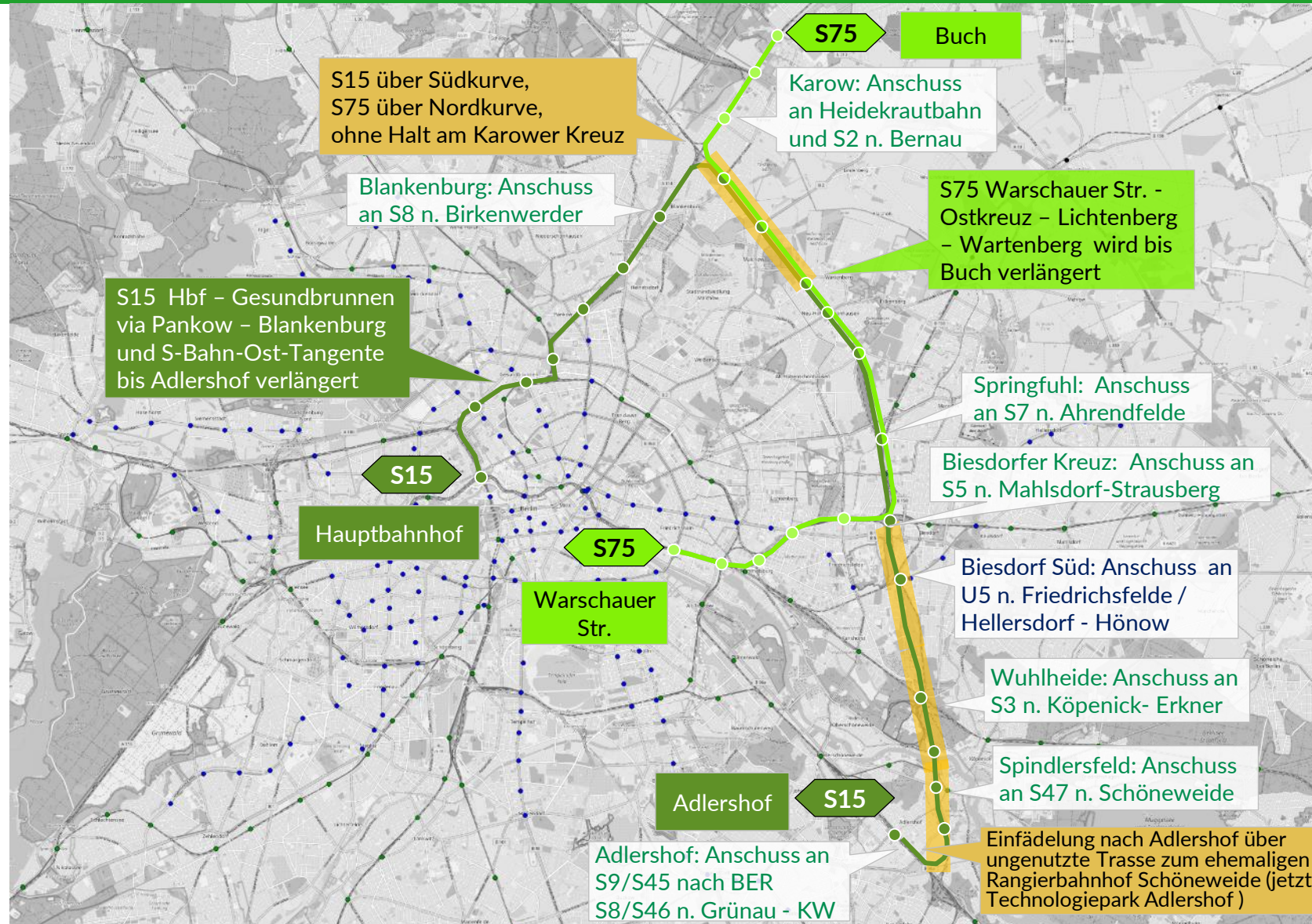
**Ausreichend Kapazität: Freie Plätze zu jeder Tageszeit**

## ...werden in anderen Städten bereits umgesetzt



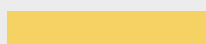

**Unser Ziel: Das soll an allen S- und Regionalbahnhöfen außerhalb des S-Bahn-Rings zum Standard werden!**

# Die S-Bahn-Ost-Tangente wird über 2 Linien ins Netz eingebunden – und entfaltet erst damit den Großteil ihrer Wirkung

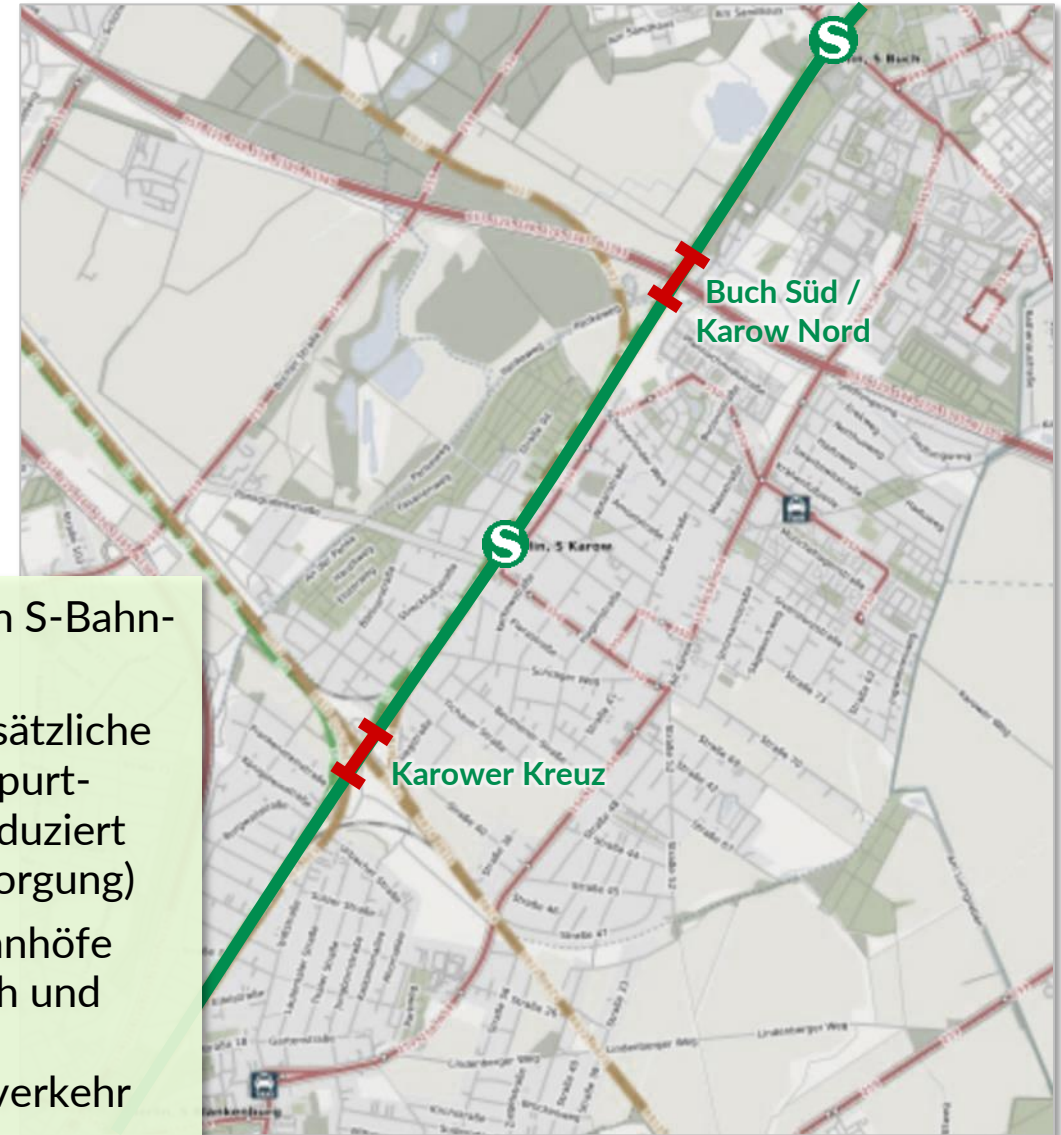


- Betrieb der S-Bahn-Tangente mit 2 S-Bahn-Linien: S15+S75
- Verkürzung zahlreicher ÖPNV-Verbindungen im Berliner Osten – verbunden mit einer massiven Reisezeit-Ersparnis
- Einbindung in das bestehende Liniennetz über 2 Kurven am Karower Kreuz, dadurch
  - Schaffung zahlreicher neuer Direktverbindungen (jeder zusätzliche Umstieg kostet dem ÖPNV Fahrgäste!)
  - Entlastung der stark ausgelasteten Linie S2

## Legende

-  Neubaustrecke
-  Haltestelle

# S2: Vier neue Haltestellen binden zahlreiche zur bestehende und zukünftige Wohnviertel optimal an den ÖPNV an



- Einzugsbereich der zusätzlichen S-Bahn-Stationen siehe Folgeseite!
- Fahrzeitverlängerung durch zusätzliche Halte kann durch den Einsatz spurtstärkerer S-Bahn-Fahrzeuge reduziert werden (Anpassung Stromversorgung)
- Für die nachfragestärksten Bahnhöfe (Gesundbrunnen, Pankow, Buch und Bernau) besteht schnelles Alternativangebot im Regionalverkehr





## Weitere Maßnahmen S-Bahn

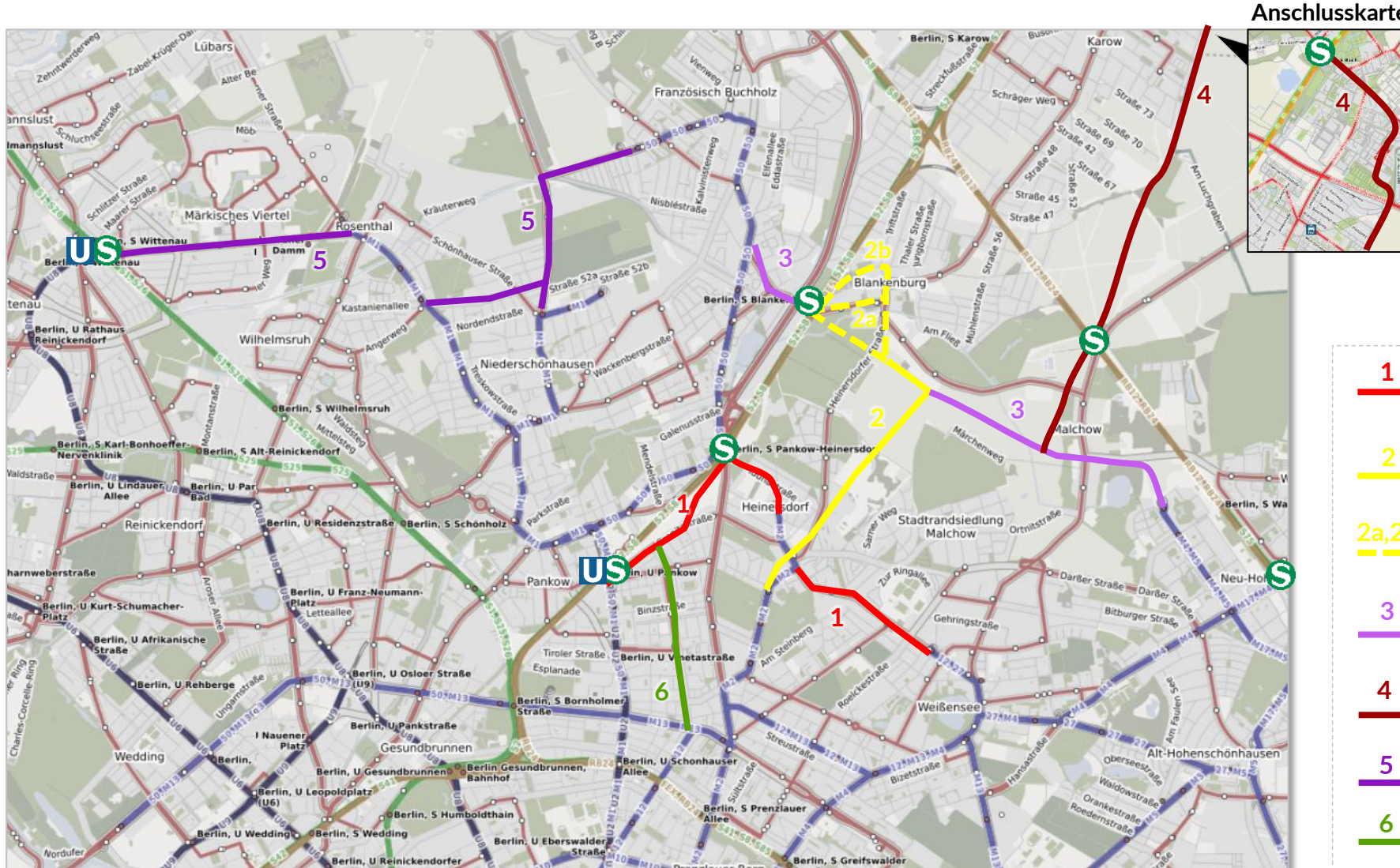


- Schrittweise Taktverdichtung auf 5-Min.-Takt auf allen Strecken in Berlin u. 10-Min.-Takt in Brandenburg – kurzfristig Taktverdichtung nach Buch \* / \*\*
- Verkürzung der Fahrzeiten durch Einsatz spurtstärkerer Fahrzeuge
- Einsatz längerer Zügeinheiten (8- statt 6-Wagenzüge) in den Verkehrsspitzen
- Flexiblere Anpassung der Fahrzeuglänge an den tatsächlichen Bedarf:
  - Längere Züge auch an Tagen bzw. zu Tageszeiten, wenn aus besonderen Gründen eine Verkehrsspitze vorliegt (z.B. Sperrung/SEV auf parallelen Strecken, Nachfragespitzen im Freizeitverkehr bei Schönwetter an Wochenenden oder Feiertagen, Großveranstaltungen, etc.)
  - Verkürzung der Fahrzeuglänge zu Zeiten geringerer Nachfrage, insbesondere abends und nachts zur Senkung Energieverbrauch, Reduzierung Kosten und Vandalismus, Erhöhung subjektiver Sicherheit
- Zuverlässigkeits-Offensive, u.a. mit Ad-Hoc-Einsatz von Reservezügen bei Zugausfällen oder Verspätungen
- S-Bahn-Nachtersatz-Busse: Schaffung von Nachtbus-Linien parallel zu S-Bahn-Linien in Betriebspause Mo-Fr 1:30 – 4:00 Uhr analog zur U-Bahn
- Fahrrad als Zubringer zur S-Bahn: Ausreichend Fahrrad-Abstellplätze an allen Bahnhöfen (Details siehe Teil Regionalverkehr)

\* Da Buch weiter wächst und die S2 in der HVZ bereits sehr voll ist, ist zumindest in der HVZ auch kurzfristig eine Taktverdichtung erforderlich, entweder durch Verlängerung der S85 ab Pankow bis Buch oder durch die Verlängerung der ab Dez. 2021 geplanten Pendel-S-Bahn Hbf – Gesundbrunnen bis Buch; zu einem späteren Zeitpunkt Einführung 5-Minuten-Takt auf der S2 bis Buch

\*\* Ausnahme: Schwach ausgelastete S8 zwischen Blankenburg und Hohen Neuendorf/Birkenwerder weiterhin alle 20 Minuten, so lange das Gewerbegebiet Buchholz Nord noch nicht erbaut ist

# 6 gezielte Tram-Netzlückenschlüsse bilden die Basis für wichtige neue Querverbindungen und Anbindung von Neubaugebieten

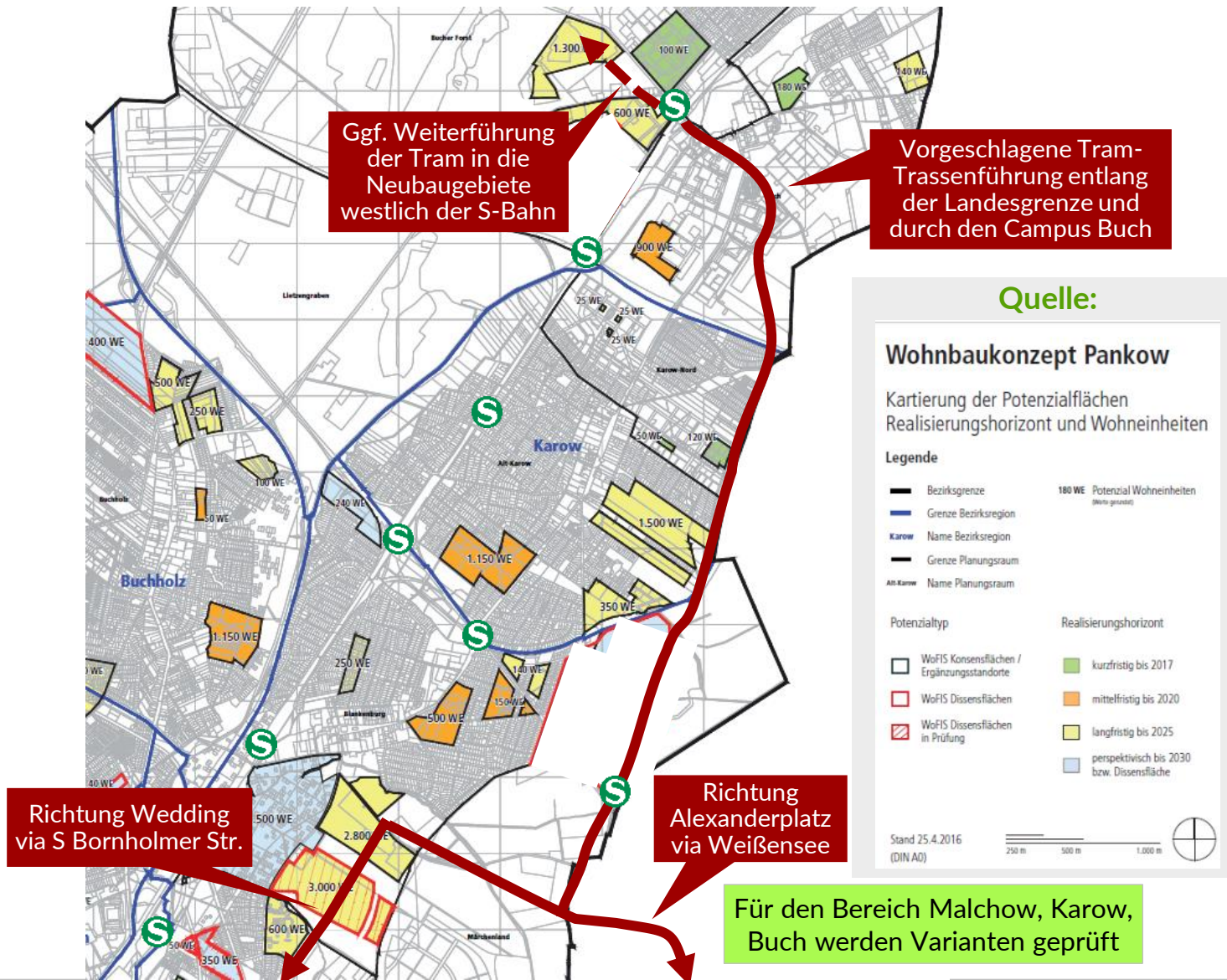


Hinweis: In dieser Unterlage geht es nur um die Diskussion sinnvoller Tram-Achsen. Exakte Trassierung ist später im Detail zu prüfen.

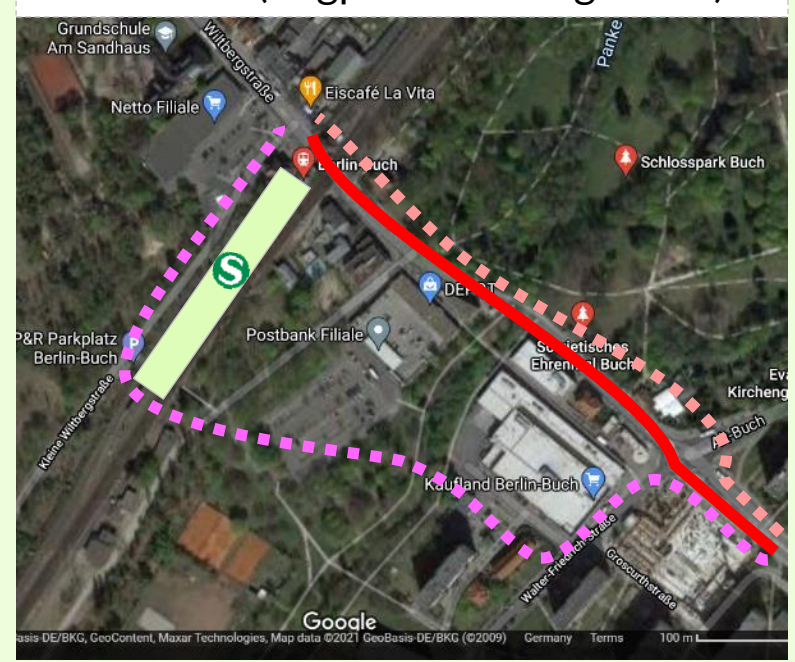
Für den Bereich Malchow, Karow, Buch werden Varianten geprüft

\* Straßenbahn hier unabhängig von U8-Verlängerung ins Märkische Viertel sinnvoll, da fast vollständig unterschiedliche Verkehrsbeziehungen abgedeckt werden

# Die Straßenbahn-Strecke nach Buch bindet – ergänzt durch neue S-Bahnhöfe – alle großen Neubauvorhaben im Nordosten an

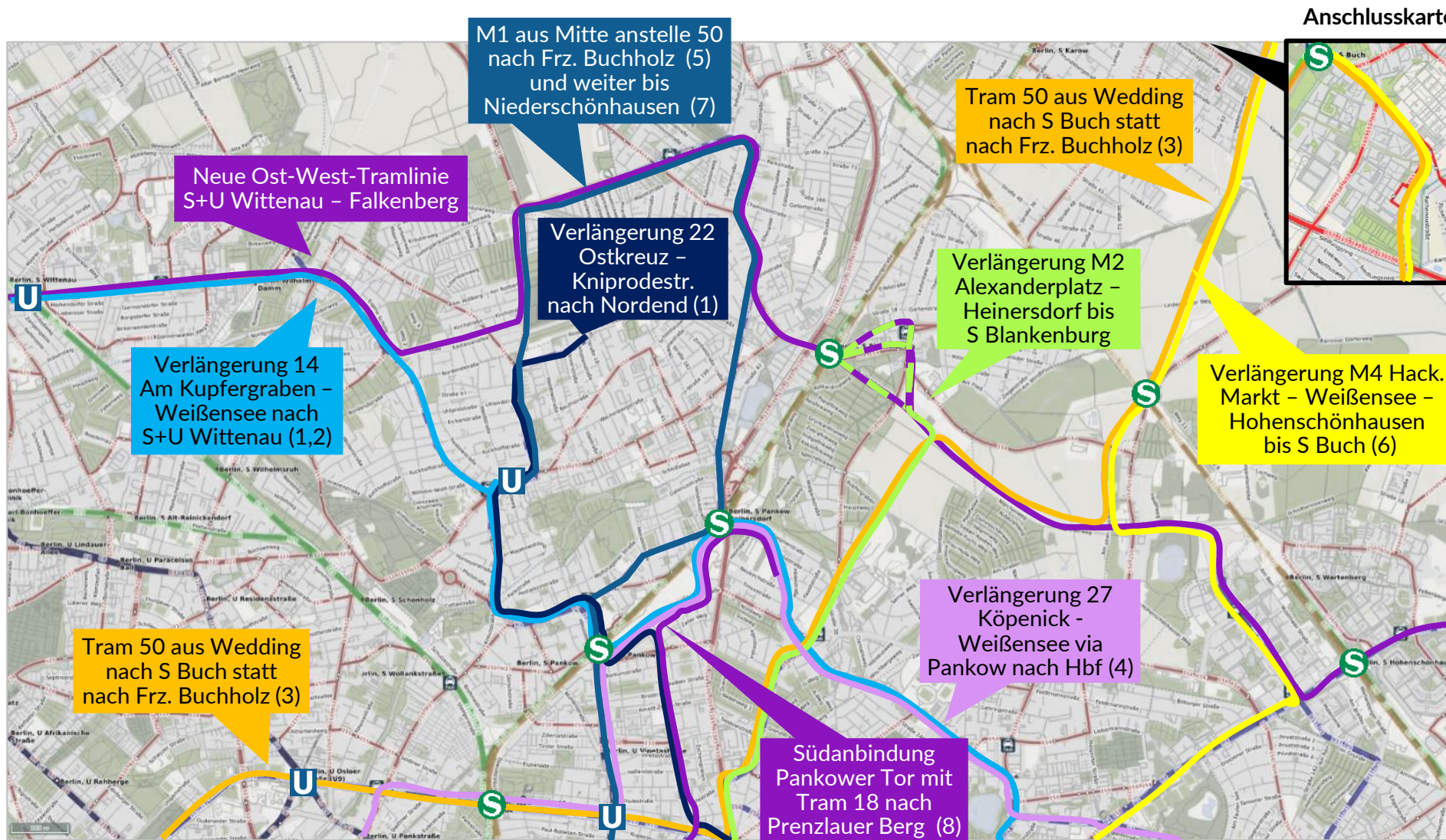


## Mögliche Tramtrassierungen im Bucher Ortskern (Engpass Wiltbergstraße)



- **Vorzugsvariante:** Auf der Wiltbergstr. als ÖPNV/Fahrrad-Straße; Autoverkehr über neue Straße und Bahnbrücke; Straßenführung analog der Tramtrassen-Alternative 2
- - - **Alternative 1:** Am Rande des Schlossparks auf Rasengleis nach Wiener Vorbild
- . . . **Alternative 2:** „Hinter den Geschäften“

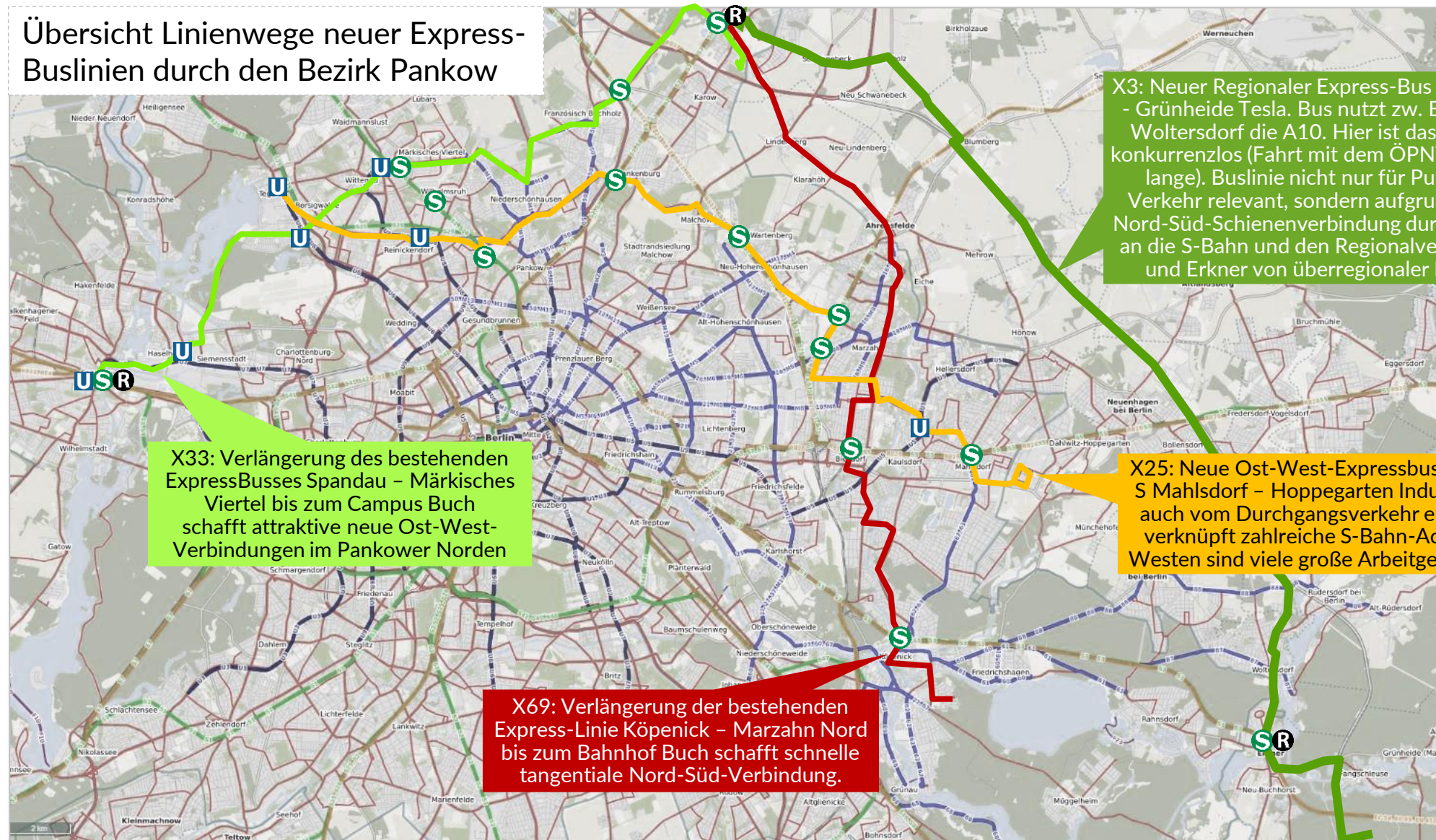
# Mögliches Straßenbahn-Zielnetz im Pankower Norden – neue Querverbindungen als Alternative zur TVN



- (1) Nördlich U+S-Pankow als Ersatz der M1, siehe (4)
- (2) 14 statt 12 aufgrund geändertem Linienweg im Pankower Süden
- (3) Zur optimalen Anbindung der großen Neubaugebiete im Norden an den Westen; Taktverdichtung und ggf. Umbenennung in M3
- (4) Taktverdichtung und ggf. Umbenennung in M7; zum Hbf via Bornholmer Str. und Europa-City
- (5) Wegen unterstellter Verlängerung der U2 bis Niederschönhausen ist Frz. Buchholz das sinnvollere Ziel der M1 (u.a. wg. Anbindung Frz. Buchholz an Ringbahn u. Prenzlauer Berg)
- (6) Ggf. Weiterführung ab S-Buch in Neubaugebiet Am Sandberg
- (7) Nutzung Lückenschluss Frz. Buchholz – Rosenthal für Tram-Nord-Tangente und zur Herstellung Tramanschluss aus Frz. Buchholz an U2 in Niederschönhausen (s. Teil U-Bahn)
- (8) Via Stahlheimer Str., U Eberswalder Str., Hackescher Markt, Alexanderplatz weiter nach Hellersdorf; Verlängerung Tram 18 ab Springfuhl via Alex bis zur Stahlheimer Str./Wisbyer Str (zur Interims-Endstelle Am Steinberg) bereits kurzfristig sinnvoll (Linienwegskizze s. Teil Prenzlauer Berg)

# Sehr zeitnah sollten vier Express-Buslinien durch Pankow eingerichtet werden, um bestehende Lücken im Schienennetz zu schließen

## Übersicht Linienwege neuer Express-Buslinien durch den Bezirk Pankow



**X33:** Verlängerung des bestehenden ExpressBusses Spandau – Märkisches Viertel bis zum Campus Buch schafft attraktive neue Ost-West-Verbindungen im Pankower Norden

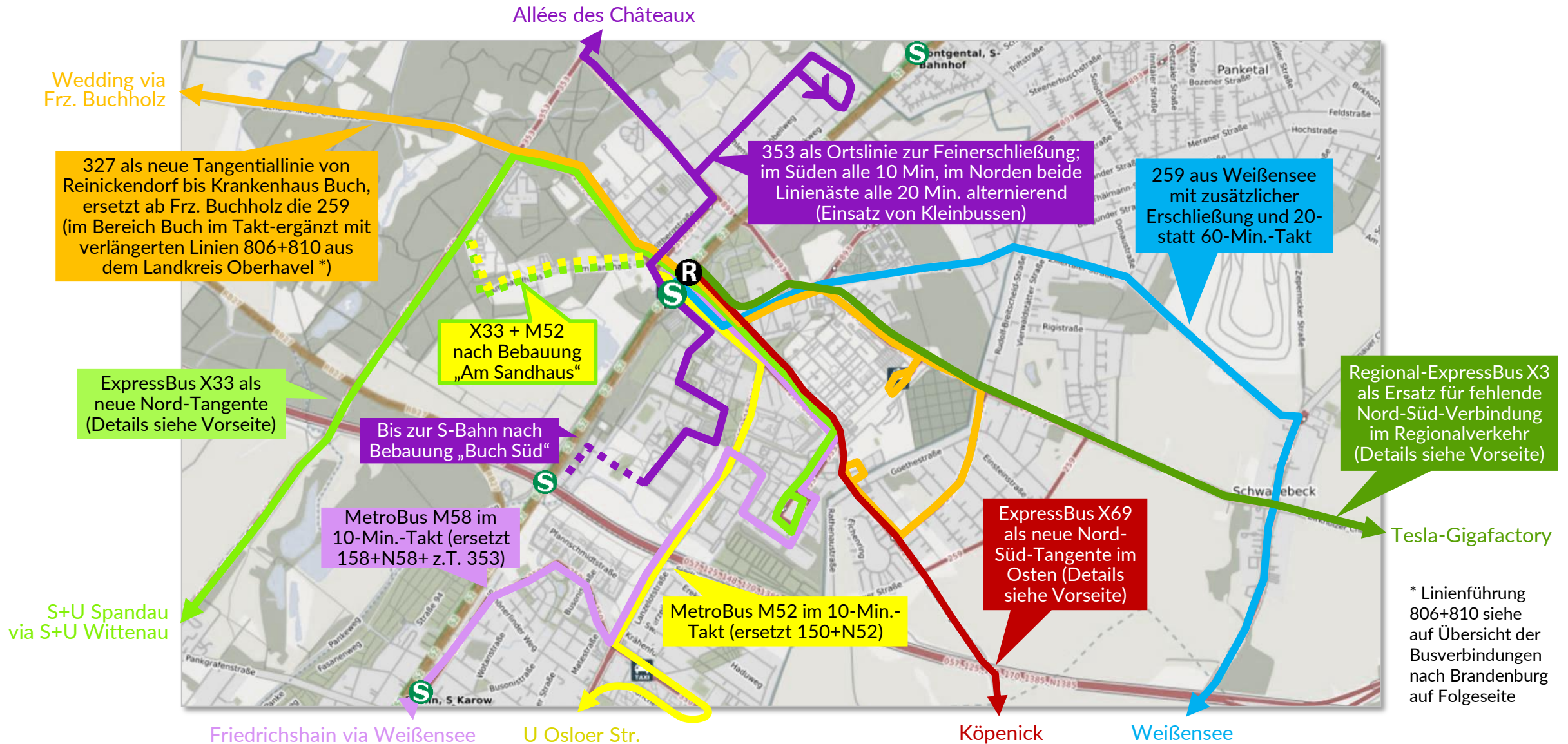
**X3:** Neuer Regionaler Express-Bus Buch – Erkner – Grünheide Tesla. Bus nutzt zw. Blumberg und Woltersdorf die A10. Hier ist das Auto bisher konkurrenzlos (Fahrt mit dem ÖPNV dauert 3x so lange). Buslinie nicht nur für Punkt-Punkt-Verkehr relevant, sondern aufgrund fehlender Nord-Süd-Schienenverbindung durch Anschlüsse an die S-Bahn und den Regionalverkehr in Buch und Erkner von überregionaler Bedeutung

**X25:** Neue Ost-West-Expressbus-Verbindung Alt Tegel – S Mahlsdorf – Hoppegarten Industriegebiet, die Pankow auch vom Durchgangsverkehr entlasten kann. Die Linie verknüpft zahlreiche S-Bahn-Achsen, im Osten und im Westen sind viele große Arbeitgeber direkt angebunden \*

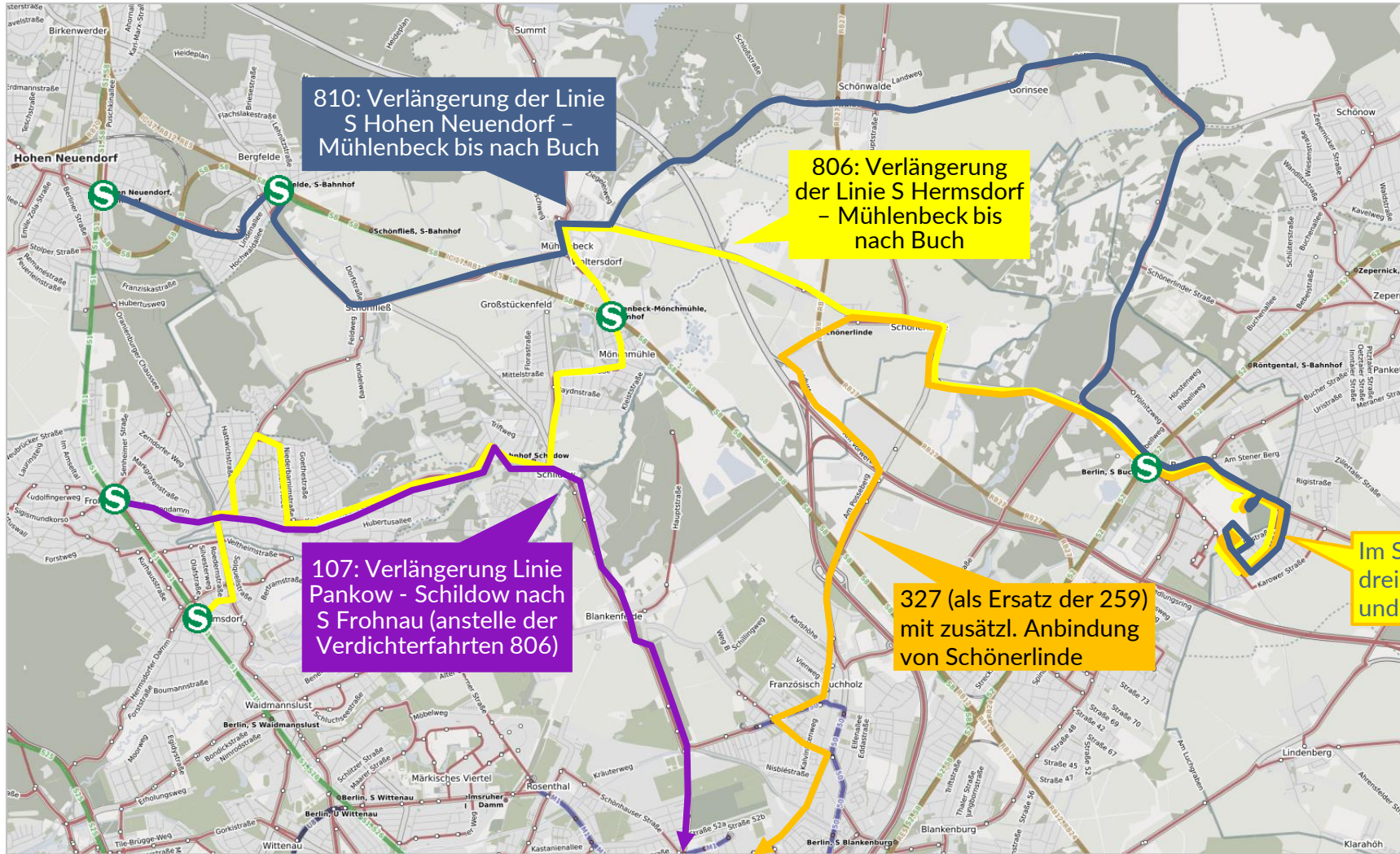
**X69:** Verlängerung der bestehenden Express-Linie Köpenick – Marzahn Nord bis zum Bahnhof Buch schafft schnelle tangentielle Nord-Süd-Verbindung.

\* Linie fährt zw. Schönholz und Tegel z.T. parallel zur S-Bahn, übernimmt dort allerdings die Erschließung der Gewerbegebiete, die die S-Bahn aufgrund zu langer Fußwege nicht leistet (zugleich Einsparung Berufsverkehrslinie 322 in Teilabschnitten möglich)

# Verbesserung der Busverbindungen in Buch



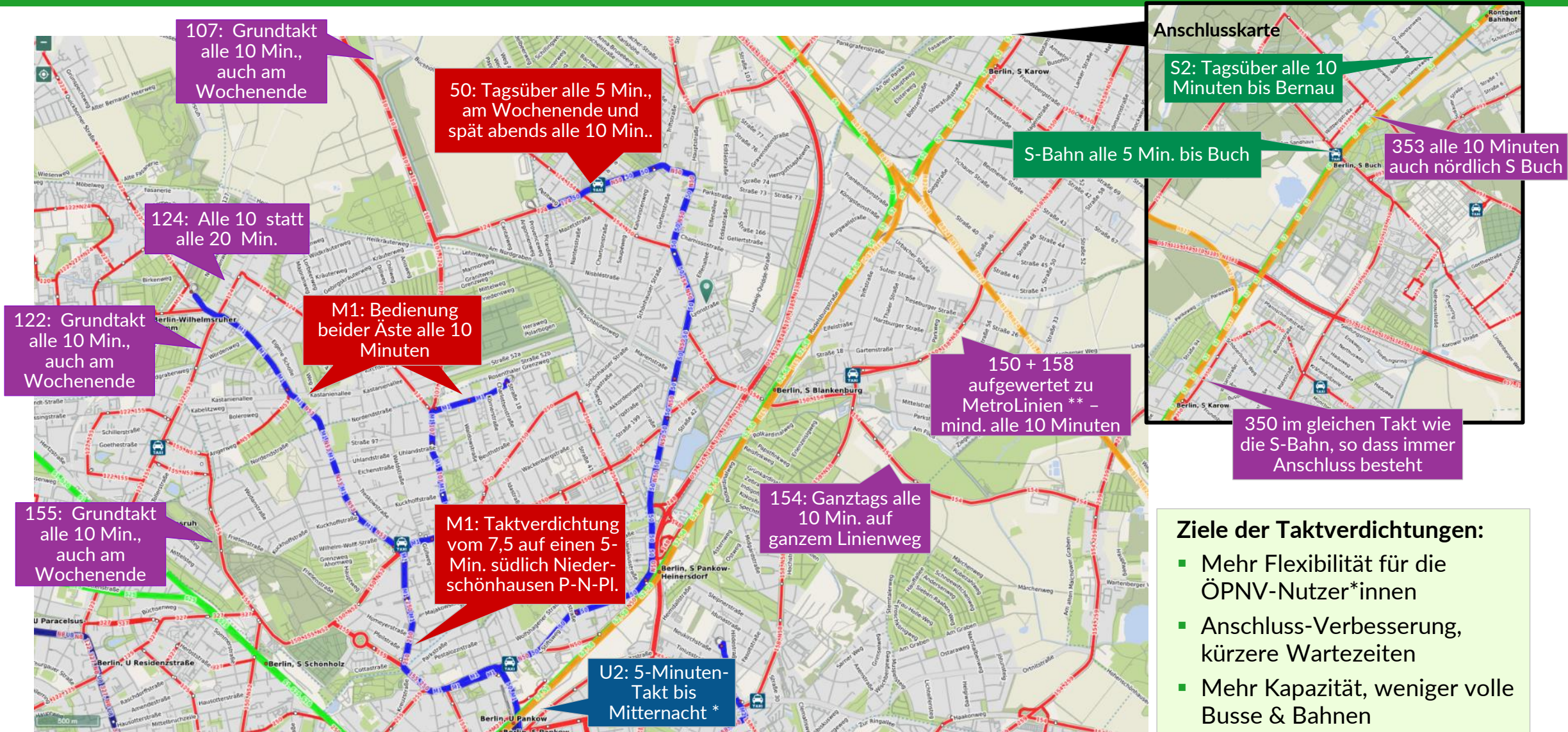
# Auch die Verbesserung der Busverbindungen nach Brandenburg ist wichtig, um den ÖPNV zu stärken



**Hinweis:** Dieses sind nur einzelne Beispiele – es gibt weitere wichtige Verbesserungen im Busangebot zwischen dem brandenburgischen Umland und dem Bezirk Pankow, z.B. aus der Gemeinde Panketal

Im Stadtgebiet Buch Taktergänzung der drei Linien zum 10-Min.-Takt in der HVZ und 20-Min.-Takt zu anderen Zeiten

# Sinnvolle Taktverdichtungen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV im Pankower Norden

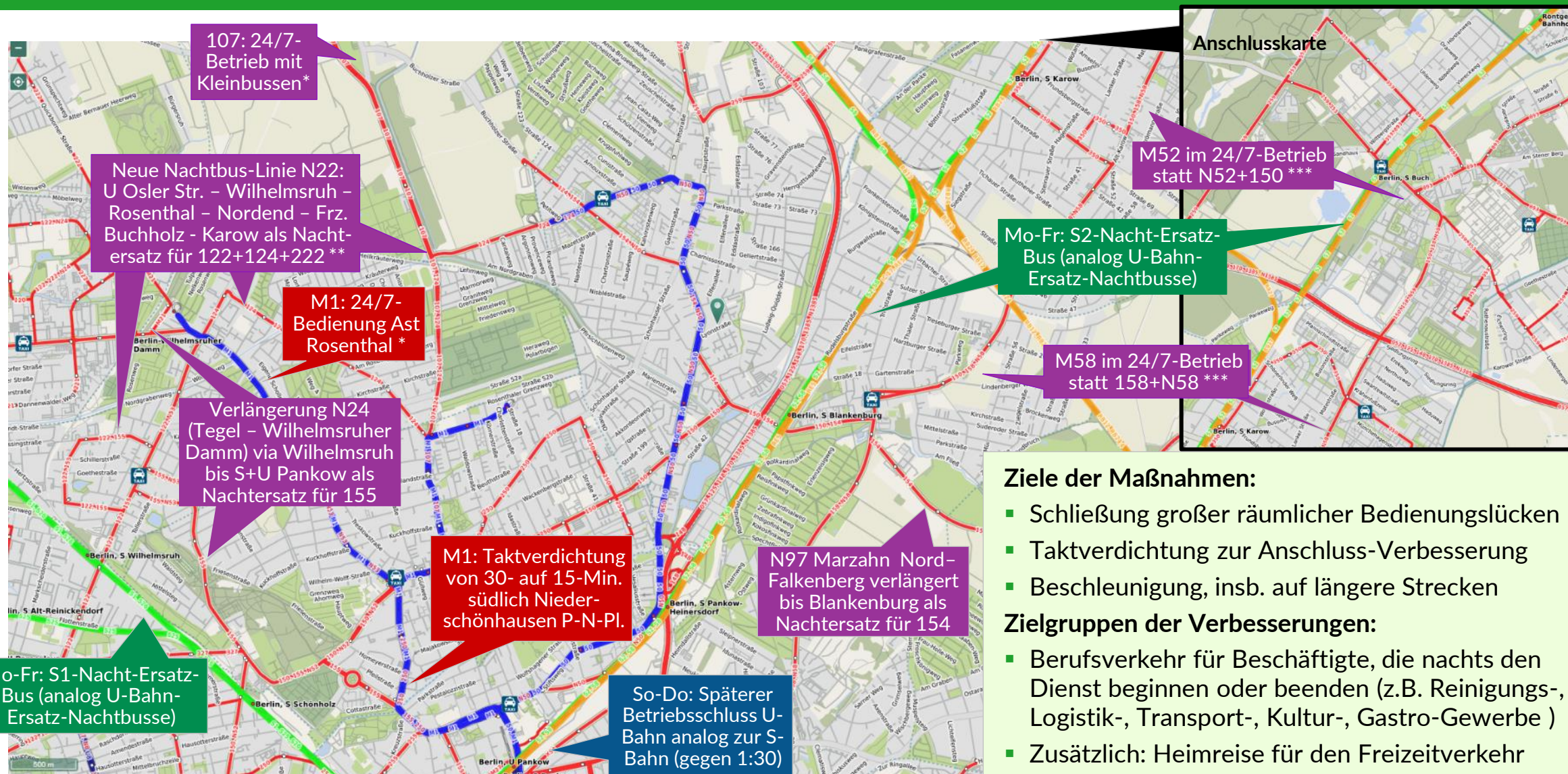


- Ziele der Taktverdichtungen:**
- Mehr Flexibilität für die ÖPNV-Nutzer\*innen
  - Anschluss-Verbesserung, kürzere Wartezeiten
  - Mehr Kapazität, weniger volle Busse & Bahnen

\* Ab 21/22 Uhr mit kürzeren Zügen (4 statt 8 Wagen) \*\* Details zu den Linienverläufen siehe im Teil 2 „Liniennetz-Ausbau Bus“



# Pankower Norden: Erweiterung des Nachtverkehrs – Bessere Erschließung und Anschlüsse, schneller und direkter



## Ziele der Maßnahmen:

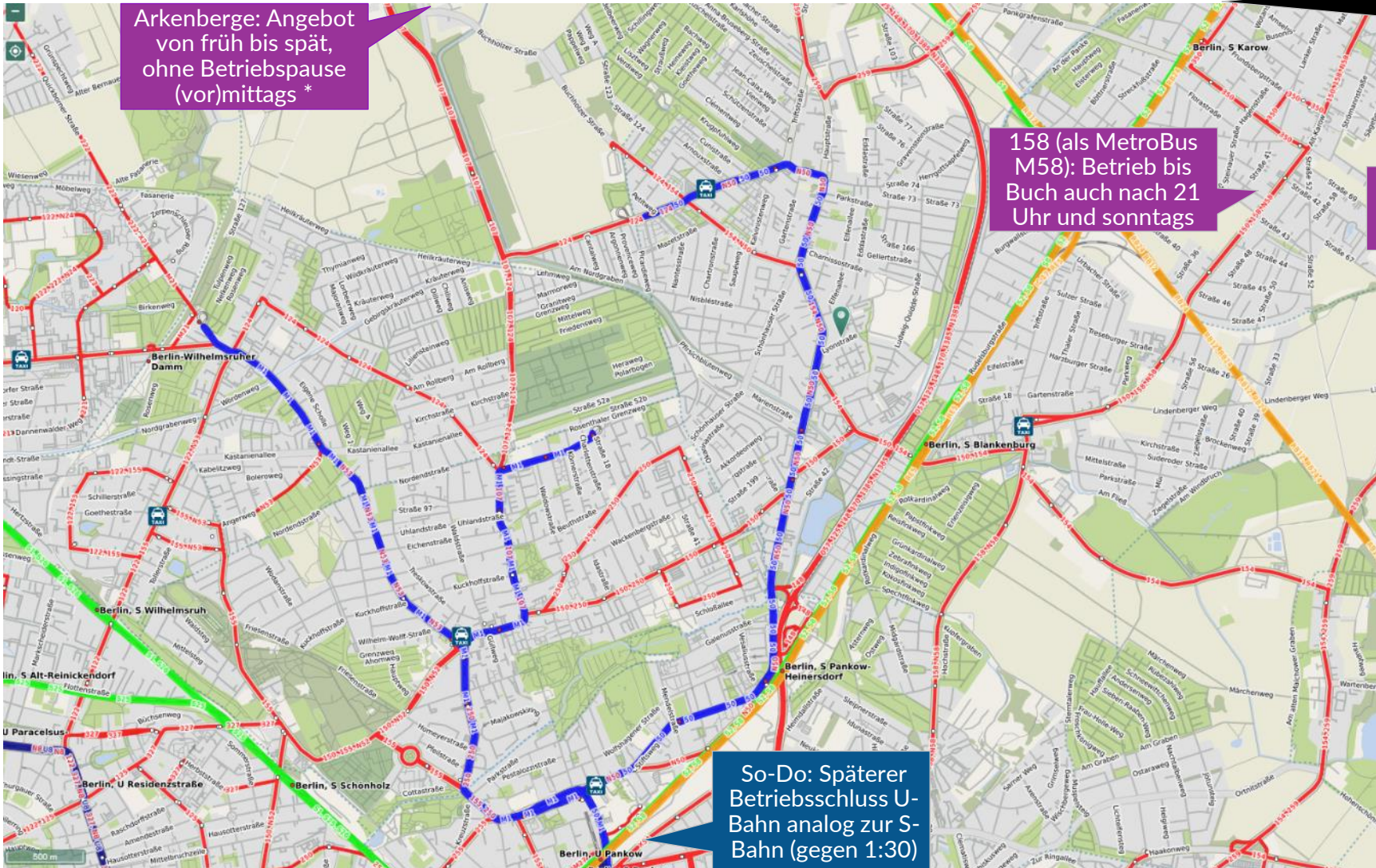
- Schließung großer räumlicher Bedienungslücken
- Taktverdichtung zur Anschluss-Verbesserung
- Beschleunigung, insb. auf längere Strecken

## Zielgruppen der Verbesserungen:

- Berufsverkehr für Beschäftigte, die nachts den Dienst beginnen oder beenden (z.B. Reinigungs-, Logistik-, Transport-, Kultur-, Gastro-Gewerbe)
- Zusätzlich: Heimreise für den Freizeitverkehr

\* Statt N53 \*\* Wenn fahrplan-mäßig passend, als Durchbindung der in Osler Str. endenden N8-Verstärker aus Kreuzberg – Alexanderplatz \*\*\* Details zu den Linienverläufen siehe im Teil 2 „Liniennetz-Ausbau Bus“

# Ausweitung der Betriebszeiten im Pankower Norden



\* Durch neue Linie 207 statt 107 Einzelfahrten, Details zu den Linienverläufen siehe im Teil 2 „Liniennetz-Ausbau Bus“

# Für den Freizeitverkehr spielt neben dem Ausbau des Regional- und S-Bahn-Verkehrs auch der Bus eine wichtige Rolle

## Übersicht Abschnitte mit neuer Busanbindung und zusätzlichen Bushaltestellen mit Relevanz für den Freizeit-/Ausflugsverkehr



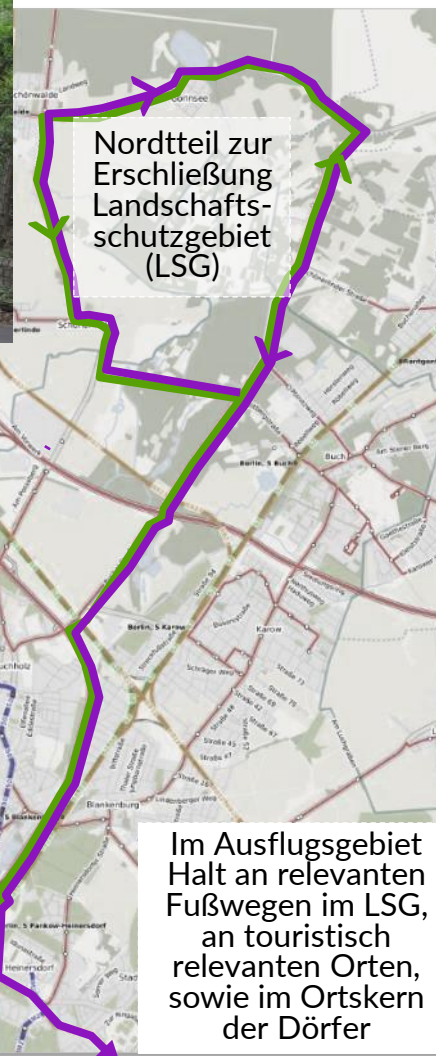
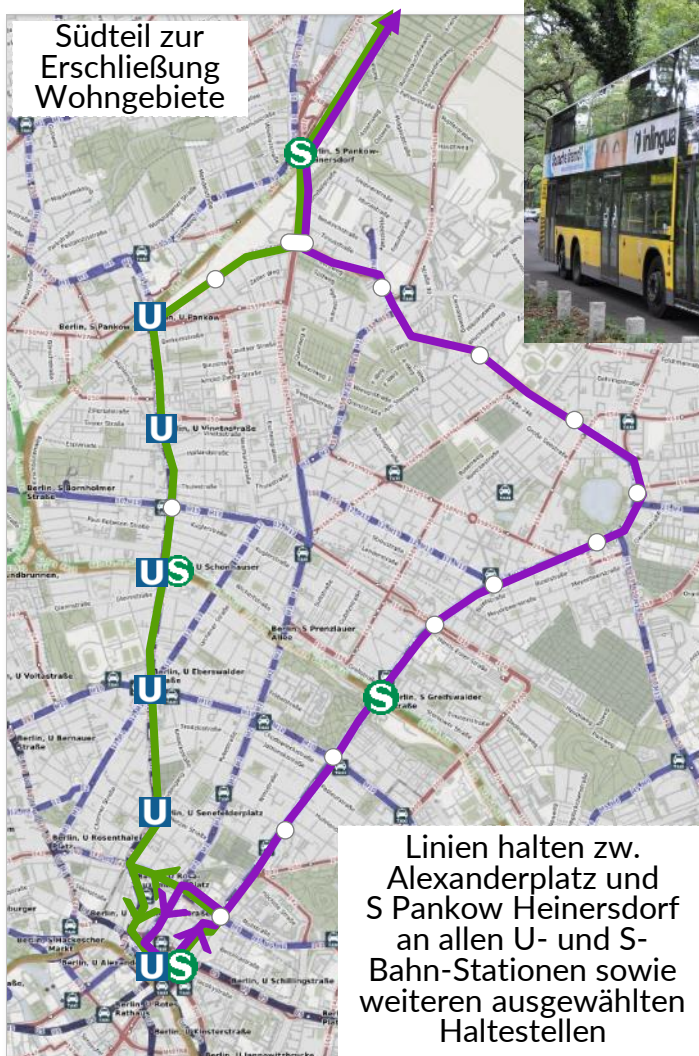
### Legende

- Streckenabschnitt neu durch eine Buslinie bedient
- - - Streckenabschnitt häufiger bedient
- H Neue Haltestelle mit Relevanz für den Ausflugsverkehr

\* Führung der Linie 327 bis zur heutigen Endstelle Arkenberge anstelle von Linie 207 wäre eine wirtschaftlichere Lösung, aber dann müsste die Kleingartenanlage Arkenberge auf ca. 280m Länge durchfahren und die Straße in der KGA ausgebaut werden

# Zusätzlich binden 2 Ausflugslinien am Wochenende die Landschaftsschutzgebiete im Norden Pankows direkt aus dem Pankower Süden an

Ring via Schönower Heide → siehe Bild rechts



S+U Alexanderplatz via Schönhauser Allee

S+U Alexanderplatz via Weißensee

## Hintergrund der Ausflugslinien

- Naherholungsgebiete Karower Teiche und Bucher Forst bisher mit dem ÖPNV sehr schlecht erreichbar
- Hohes Ausflügler-Aufkommen, derzeit nahezu ausschließlich mit dem Auto (oft überfüllte offizielle und wilde Parkplätze)
- ÖPNV soll allen Pankower\*innen eine Anreisemöglichkeit und Alternative zur Anfahrt mit dem Auto bieten

## Angebot „Raus-ins-Grüne-Express“

- 2 Linien, die den Süden von Pankow erschließen zum „Einsammeln der Ausflügler“
- Ring im Naherholungsgebiet, ermöglicht unterschiedliche Start- und Endpunkte von Wanderungen aus/in allen Himmelsrichtungen
- Linien fahren nur an Samstagen, Sonn- und Feiertagen (im Winter jeweils alle 60-Minuten-Takt, im Sommerhalbjahr alle 30 Minuten)
- Einsatz von Doppeldeckerbussen mit vielen Sitzplätzen
- Aktive Vermarktung als Ausflugslinie

# Zusätzliche Einzelmaßnahmen helfen, um die Attraktivität des Busses als Alternative zum Auto zu verbessern

**BUS**

## Weitere Maßnahmen Bus



- Beschleunigung
  - Mehr und besser funktionierende Vorrangschaltungen an LSAs
  - Einführung zusätzlicher Bussonderfahrspuren (Ggf. gemeinsam mit Tram)
  - Bauliche Trennung von Busspuren analog Pop-Up-Radwegen, so dass keine Fremdfahrzeuge mehr auf Busspuren halten oder parken
  - Trennung von Radwegen und Busspuren
  - Einführung von Bus-Schleusen
  - Bus-Kaps statt Bus-Buchten an den Haltestellen
- Taktverdichtungen → siehe gesonderte Darstellung weiter hinten (Teil 3)
- Verlegung von Haltestellen
  - zur besseren Erreichbarkeit in die Nähe von Kreuzungen / Zuwegungen
  - grundsätzlich hinter Kreuzungen, insbesondere bei Abfahrten mehrerer Linien („Murphys Law: Man steht fast immer an der falschen Haltestelle“)\*
  - zur Verbesserung von Umsteige-Beziehungen: Kürzere Fußwege
- Neue Haltestellen, auch auf Bestandslinien, zur Verbesserung der Erschließung dort, wo derzeit große Haltestellenabstände vorliegen – nicht nur für die Anwohner, sondern auch Berücksichtigung als Ziel für den Freizeitverkehr (Spaziergänger/Ausflugsverkehr) → siehe Folgeseiten!
- Realzeit-Abfahrtsinformation an allen Haltestellen

\* Wenn die Haltestellen vor der Kreuzung liegen und Busse aus verschiedenen Richtungen kommen, muss sich der Kunde entscheiden, an welcher Haltestelle er wartet. Ihm stehen damit weniger Verbindungen zur Verfügung. Sieht er dann an der anderen Haltestelle vorher einen Bus abfahren, ärgert das die Nutzer\*innen und es führt zum Teil zu wesentlich späterer Ankunft am Ziel ist, z.B. wenn dadurch Anschlüsse verpasst werden.

**BÜNDNIS 90  
DIE GRÜNEN**



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

Team ÖPNV-Strategie Pankow

**Ansprechpartner\*innen:**

[silke.gaenger@gruene-pankow.de](mailto:silke.gaenger@gruene-pankow.de)

[juliagero@web.de](mailto:juliagero@web.de)

[janikfeuerhahn@gmx.de](mailto:janikfeuerhahn@gmx.de)

[tg@torbengreve.com](mailto:tg@torbengreve.com)