



Öffis vor! Unser Plan für Pankow

ÖPNV-Zielkonzept des KV Pankow

– Ausschnitt Karow



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

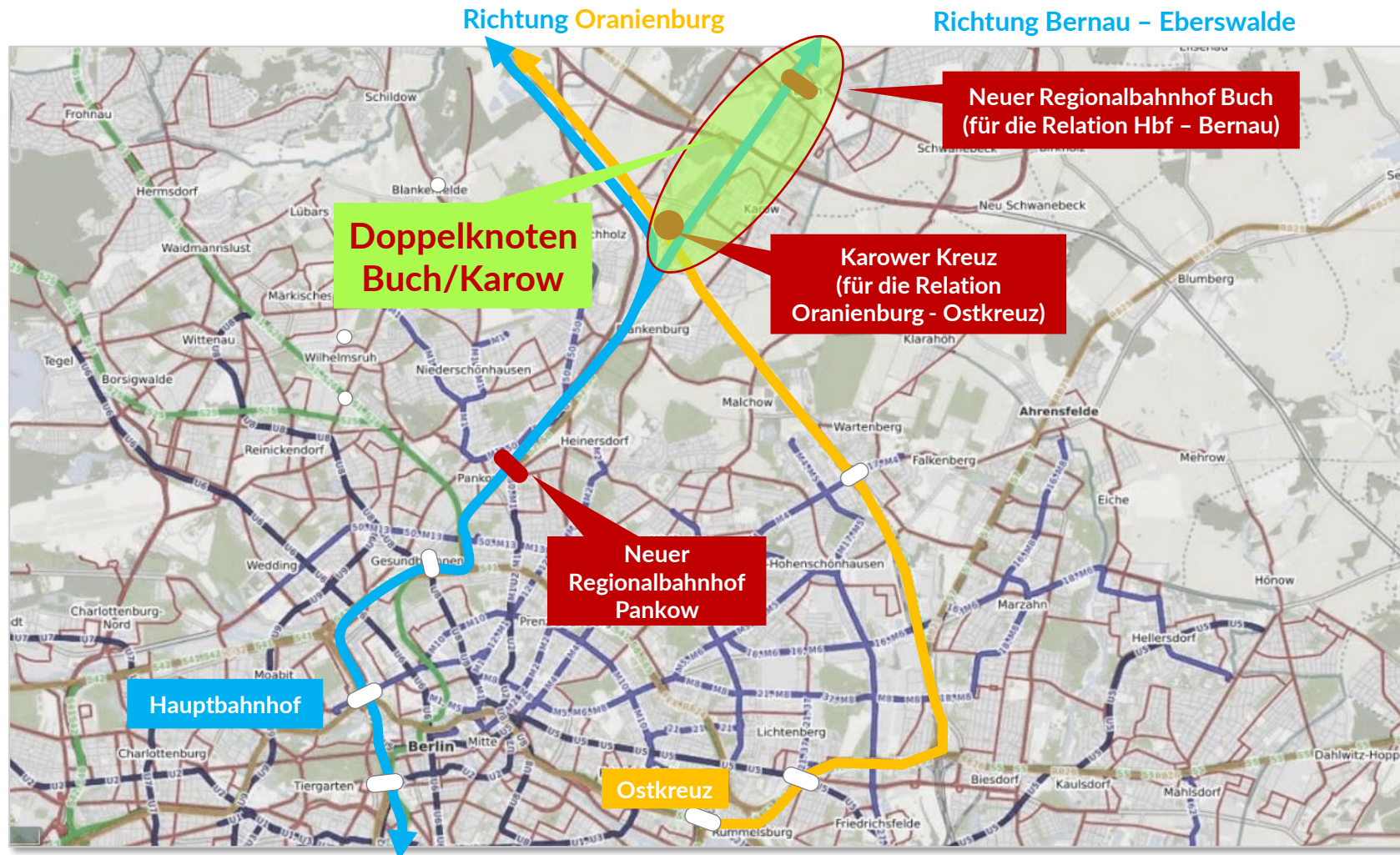
- Größere Infrastrukturausbauen und/oder Neubeschaffung von Schienenfahrzeugen erforderlich
- Wir setzen uns dafür ein, dass die Maßnahmen-Umsetzung innerhalb der nächsten 5 Jahre angestoßen wird (Planung, Finanzierung, Beschluss im Senat)

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

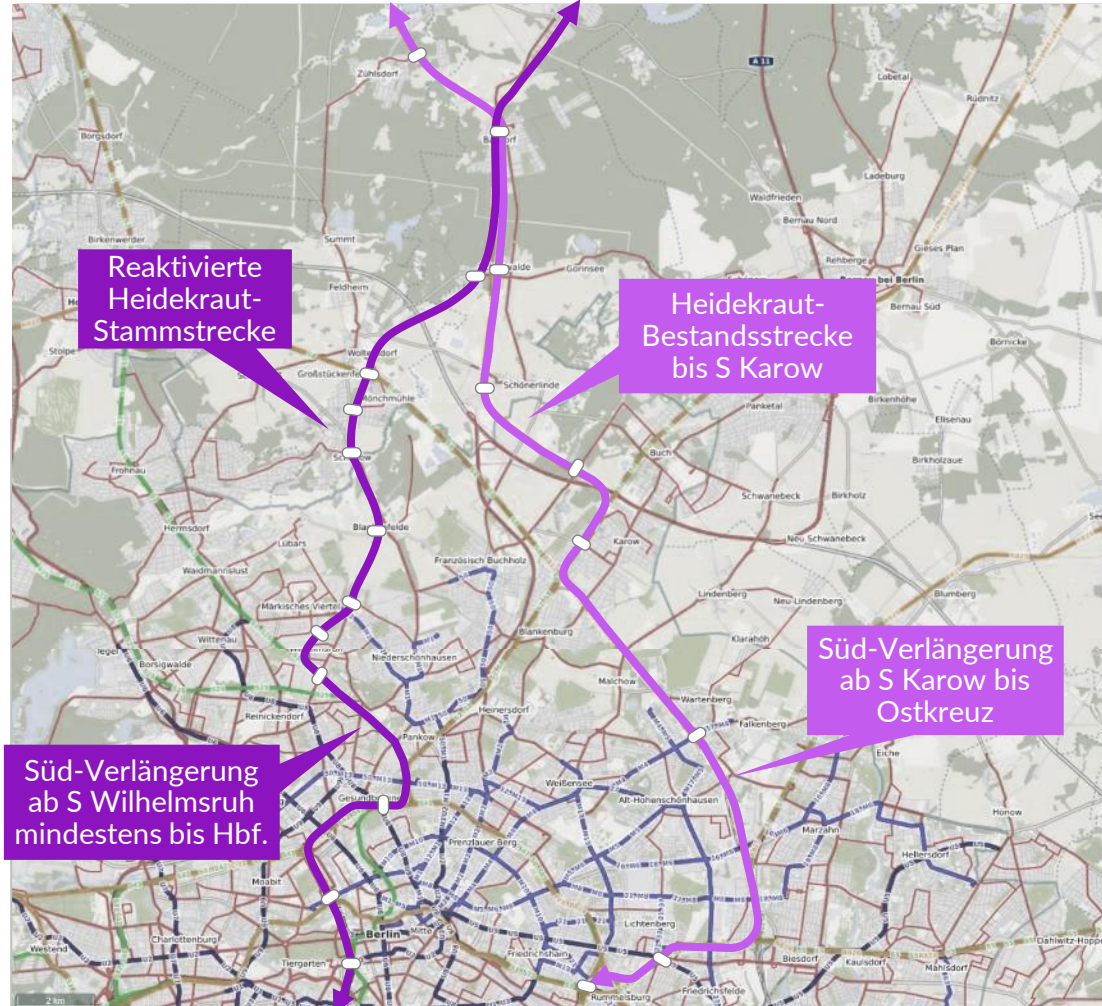


- Die neuen Regionalverkehrshalte verkürzen die ÖPNV-Reisezeiten von und nach Brandenburg massiv
- Durch den Ausbau der neuen Regionalverkehrsstationen zu regionalen ÖPNV-Knoten profitieren auch die Nachbarbezirke und das Brandenburger Umland
- Buch: Verknüpfung mit drei neuen ExpressBus-Linien und zusätzlichen 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)

Ausbau und Verlängerung der Heidekrautbahn: Taktverdichtung und optimale Verknüpfung mit dem Berliner ÖPNV

Wensickendorf/Liebenwalde/
ggf. Oranienburg

Wandlitz / Klosterfelde / Groß
Schönebeck Schorfheide



Süd-Verlängerung
ab S Wilhelmsruh
mindestens bis Hbf.

Süd-Verlängerung
ab S Karow bis
Ostkreuz

Ggf. weiter nach Süden
(z.B. Potsdam via Stammbahn)

Maßnahmen Heidekrautbahn zur Attraktivitätssteigerung im LK Barnim und für schnelle Verbindungen innerhalb Berlins:

- Reaktivierung der Stammstrecke Basdorf - Wilhelmsruh (Baubeginn 2021, Eröffnung Dez. 2023 geplant)
- Verlängerung beider Äste nach Süden
 - Ab S Wilhelmsruh über Gesundbrunnen zum Hbf und weiter nach Süden (z.B. auf Potsdamer Stammbahn)
 - Ab S Karow über Hohenschönhausen, Lichtenberg bis zum ÖPNV-Knoten Ostkreuz
- Bedienung beider Streckenäste mindestens alle 30 Minuten, perspektivisch Taktverdichtung auf einen 20-Min.-Takt
- Einrichtung einer zusätzl. Station im Bereich des geplanten Gewerbegebiets Buchholz Nord (Skizze im Bereich S-Bahn!)
- Einsatz von Wasserstoff- oder Akku-Elektro-Triebwagen, so dass Tunnel-Abschnitte in Berlin befahren werden können, und gleichzeitig keine neuen Strecken-Elektrifizierungen erforderlich sind





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

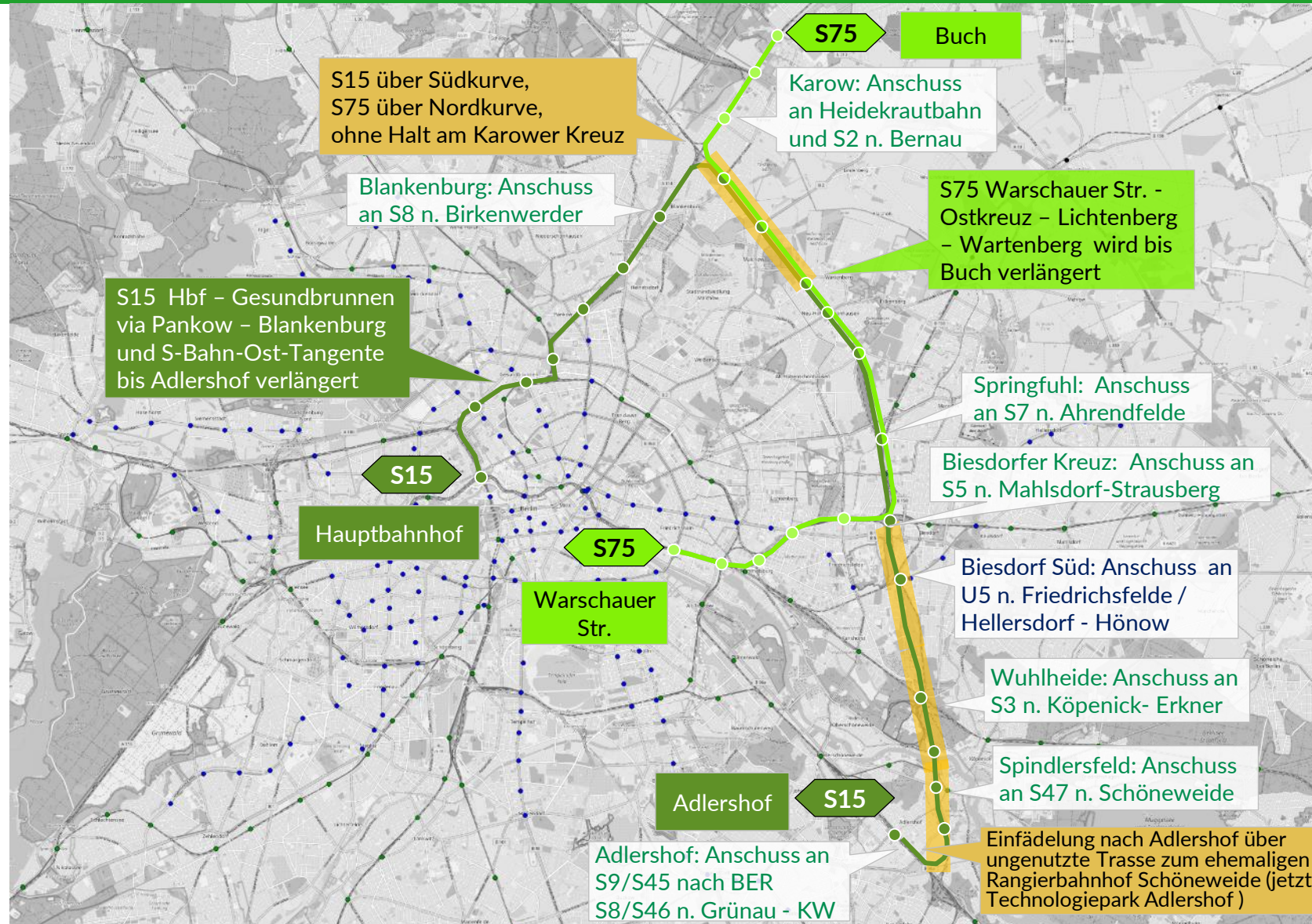
Ausreichend Kapazität: Freie Plätze zu jeder Tageszeit

...werden in anderen Städten bereits umgesetzt



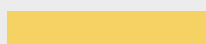



Unser Ziel: Das soll an allen S- und Regionalbahnhöfen außerhalb des S-Bahn-Rings zum Standard werden!

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



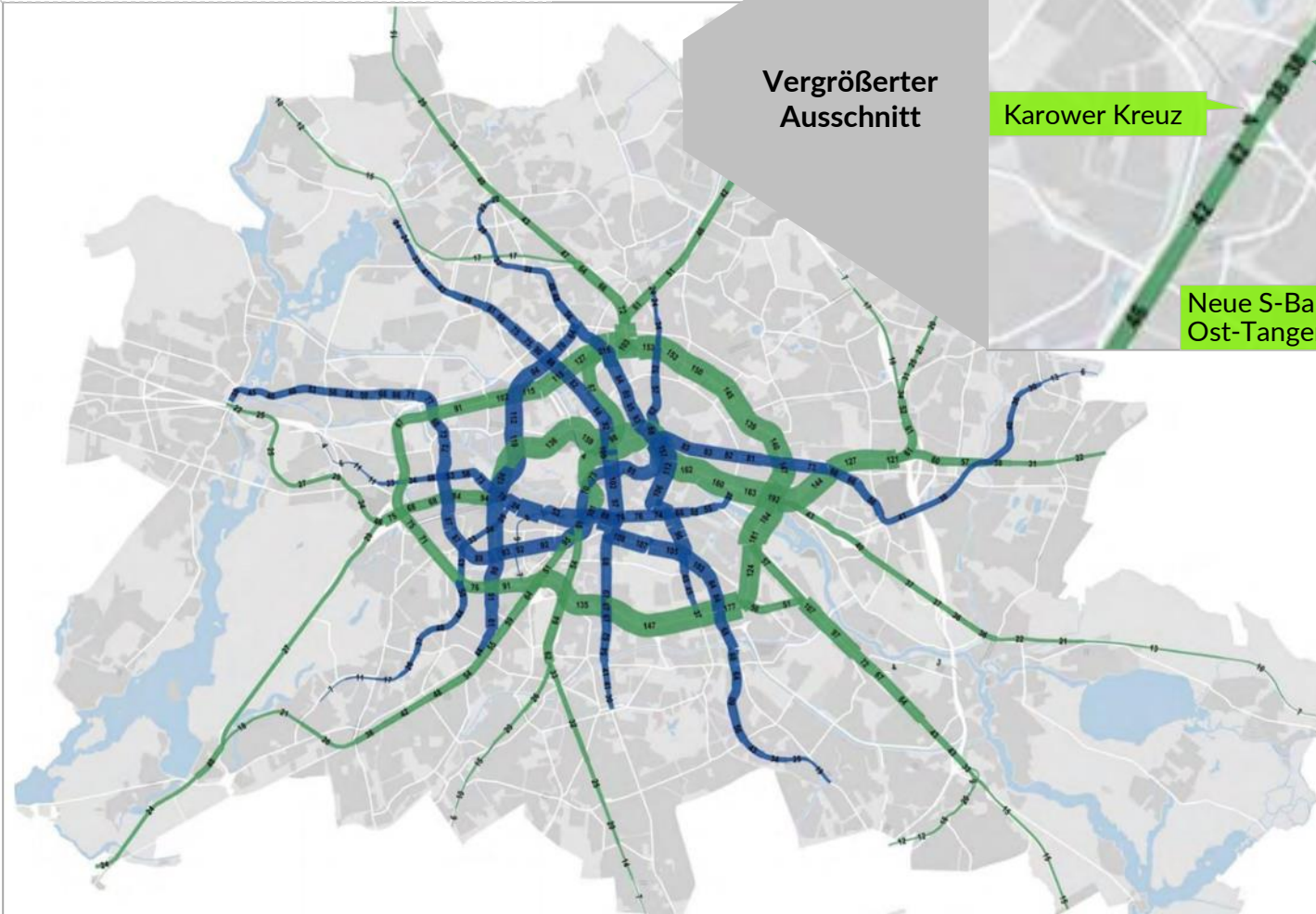
- Betrieb der S-Bahn-Tangente mit 2 S-Bahn-Linien: S15+S75
- Verkürzung zahlreicher ÖPNV-Verbindungen im Berliner Osten – verbunden mit einer massiven Reisezeit-Ersparnis
- Einbindung in das bestehende Liniennetz über 2 Kurven am Karower Kreuz, dadurch
 - Schaffung zahlreicher neuer Direktverbindungen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

Legende

-  Neubaustrecke
-    Haltestelle

Die Weiterführung der S-Bahn-Ost-Tangente nach Karow und Buch und in die City – statt nach Norden – ist entscheidend für den Erfolg.

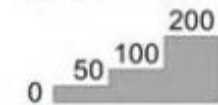
Übersicht ÖPNV-Nachfrage im S- und U-Bahnnetz (2016)



- Eine Weiterführung der S-Bahn-Tangente Richtung Hohen-Neuendorf (S8-Achse) ist aufgrund der sehr geringen Nachfrage dort nicht zielführend
- Stattdessen besteht Umsteige-Möglichkeit zur S8 in Blankenburg am gleichen Bahnsteig

ÖPNV-Nachfrage nach Verkehrssystem

Querschnittswerte Werktag (x1000)



■ U-Bahn
■ S-Bahn

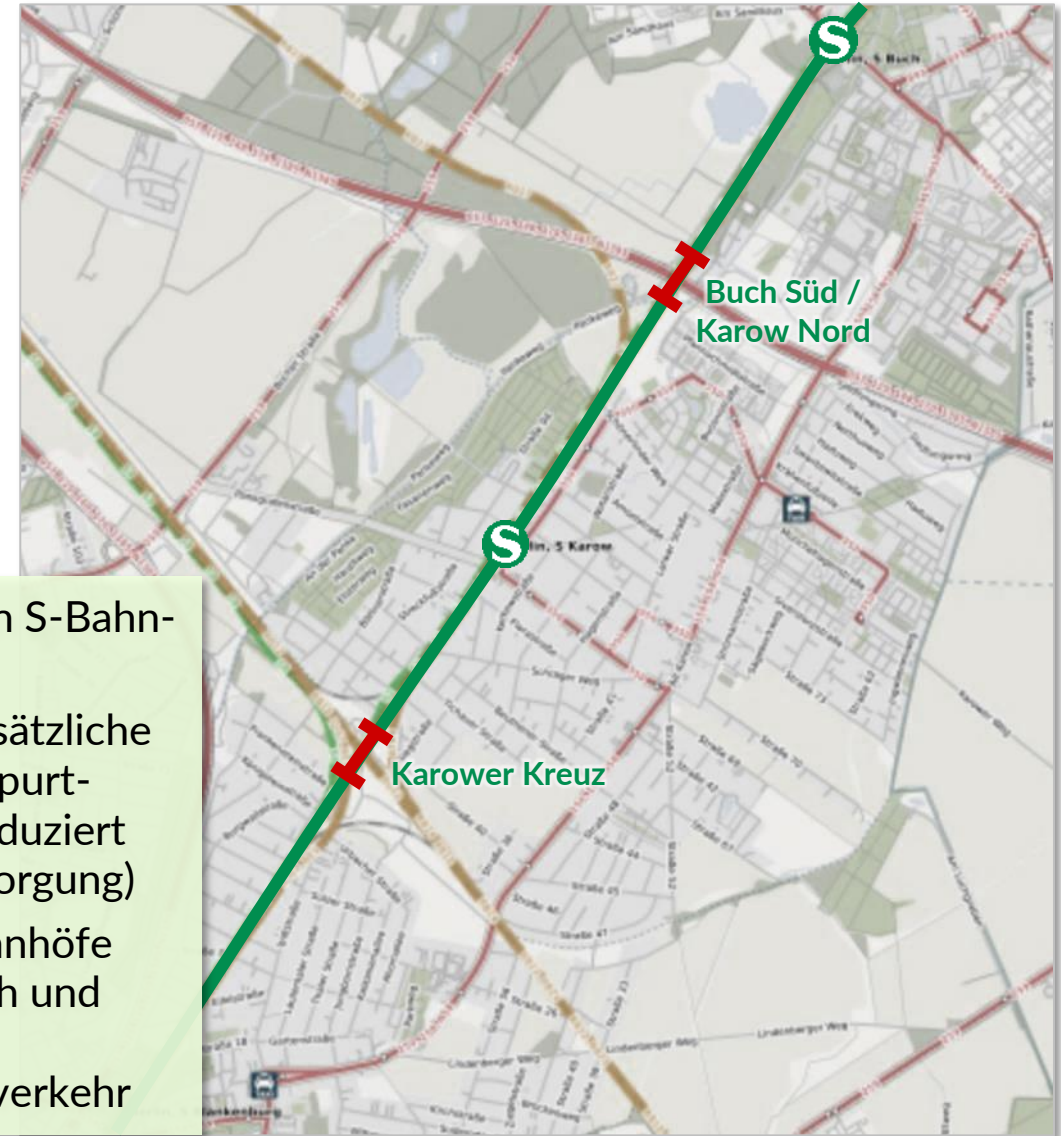


Datengrundlage: VBB Erhebung 2016



Quelle: SenUVK/CNB,
Nahverkehrsplan
2019 - 2023

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

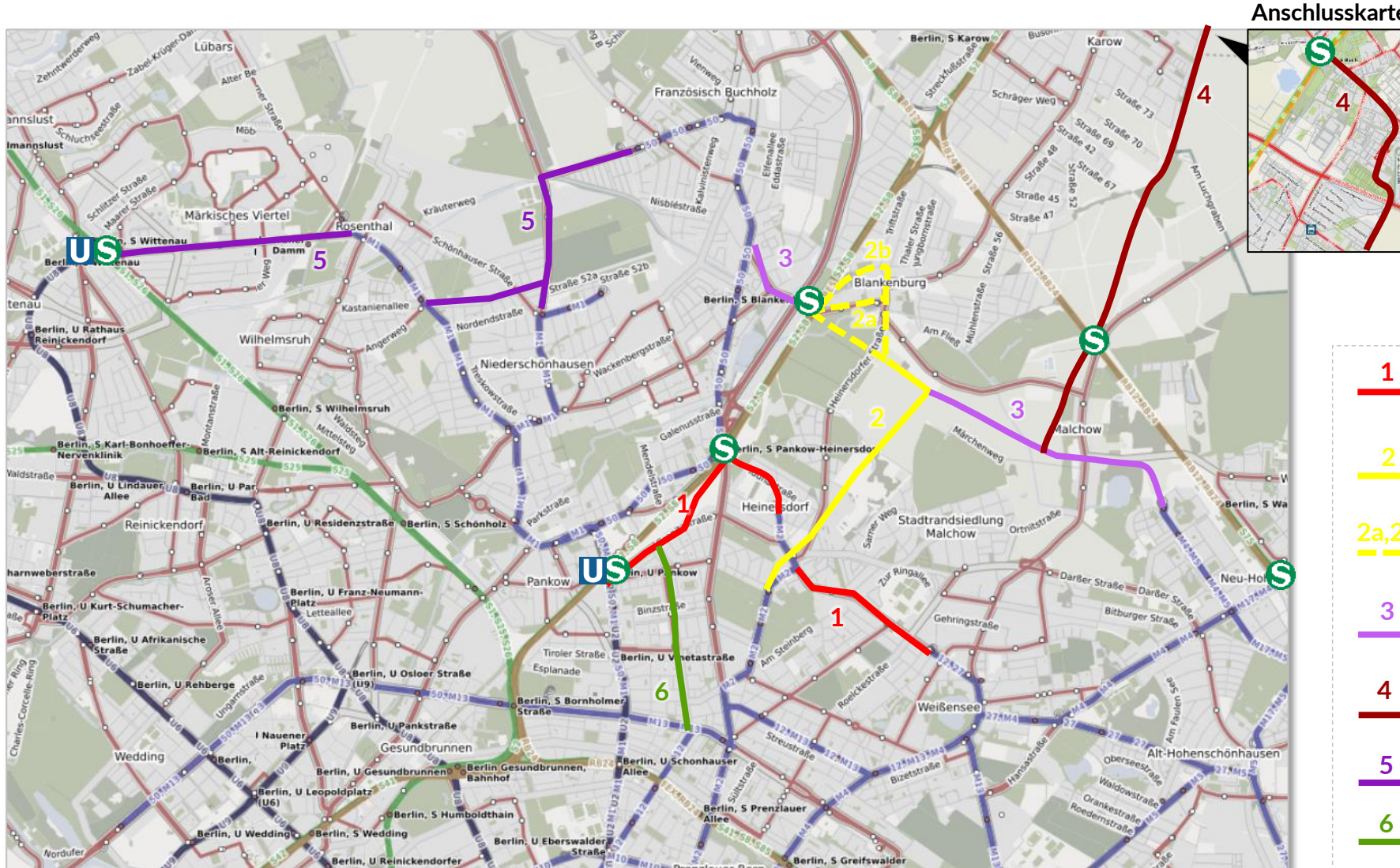


- Schrittweise Taktverdichtung auf 5-Min.-Takt auf allen Strecken in Berlin und 10-Min.-Takt in Brandenburg – kurzfristig Taktverdichtung nach Buch *
- Verkürzung der Fahrzeiten durch Einsatz spurtstärkerer Fahrzeuge **
- Einsatz längerer Zügeinheiten (8- statt 6-Wagenzüge) in den Verkehrsspitzen
- Flexiblere 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

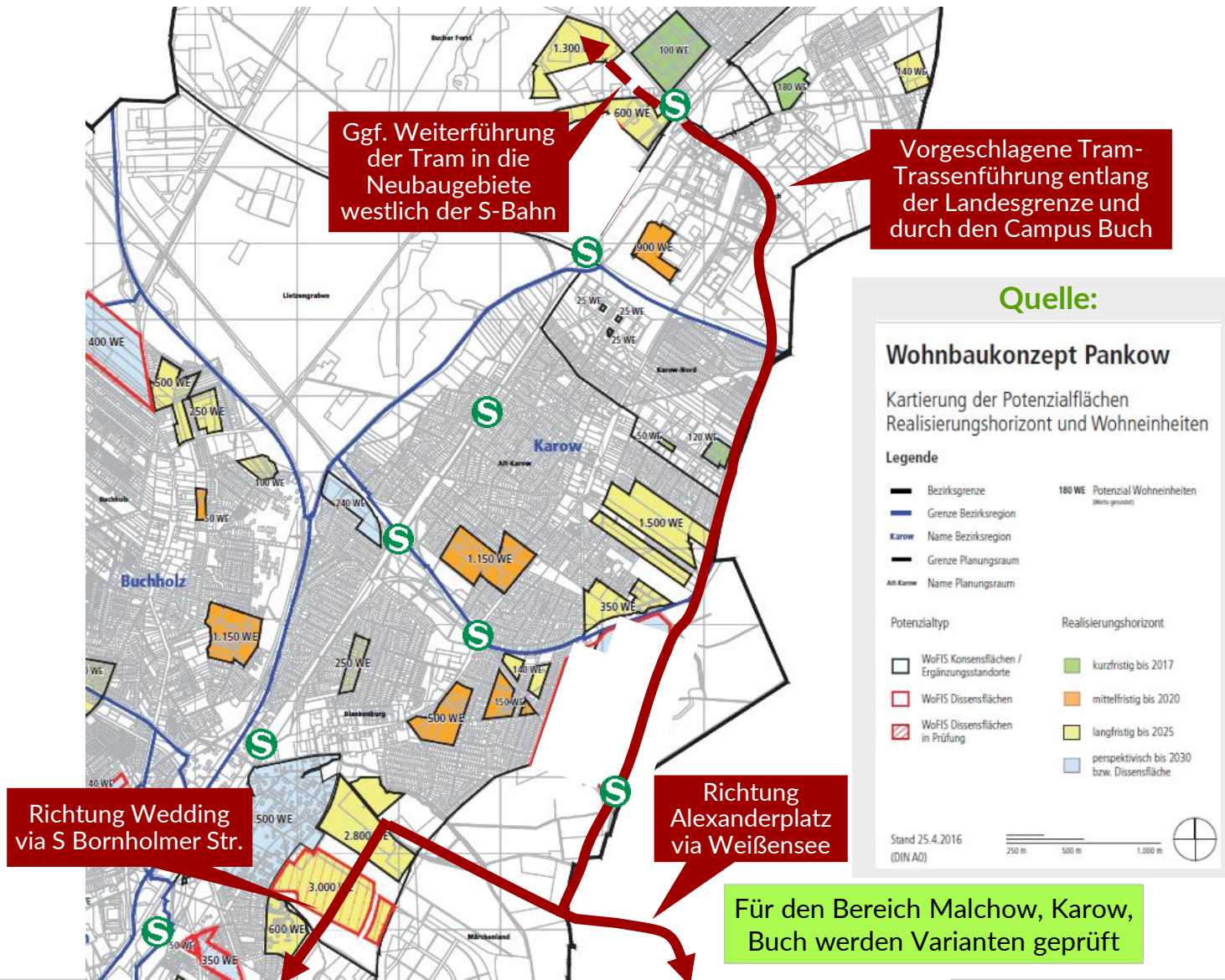


Hinweis: In dieser Unterlage geht es nur um die Diskussion sinnvoller Tram-Achsen. Exakte Trassierung ist später im Detail zu prüfen.
Für den Bereich Malchow, Karow, Buch werden Varianten geprüft

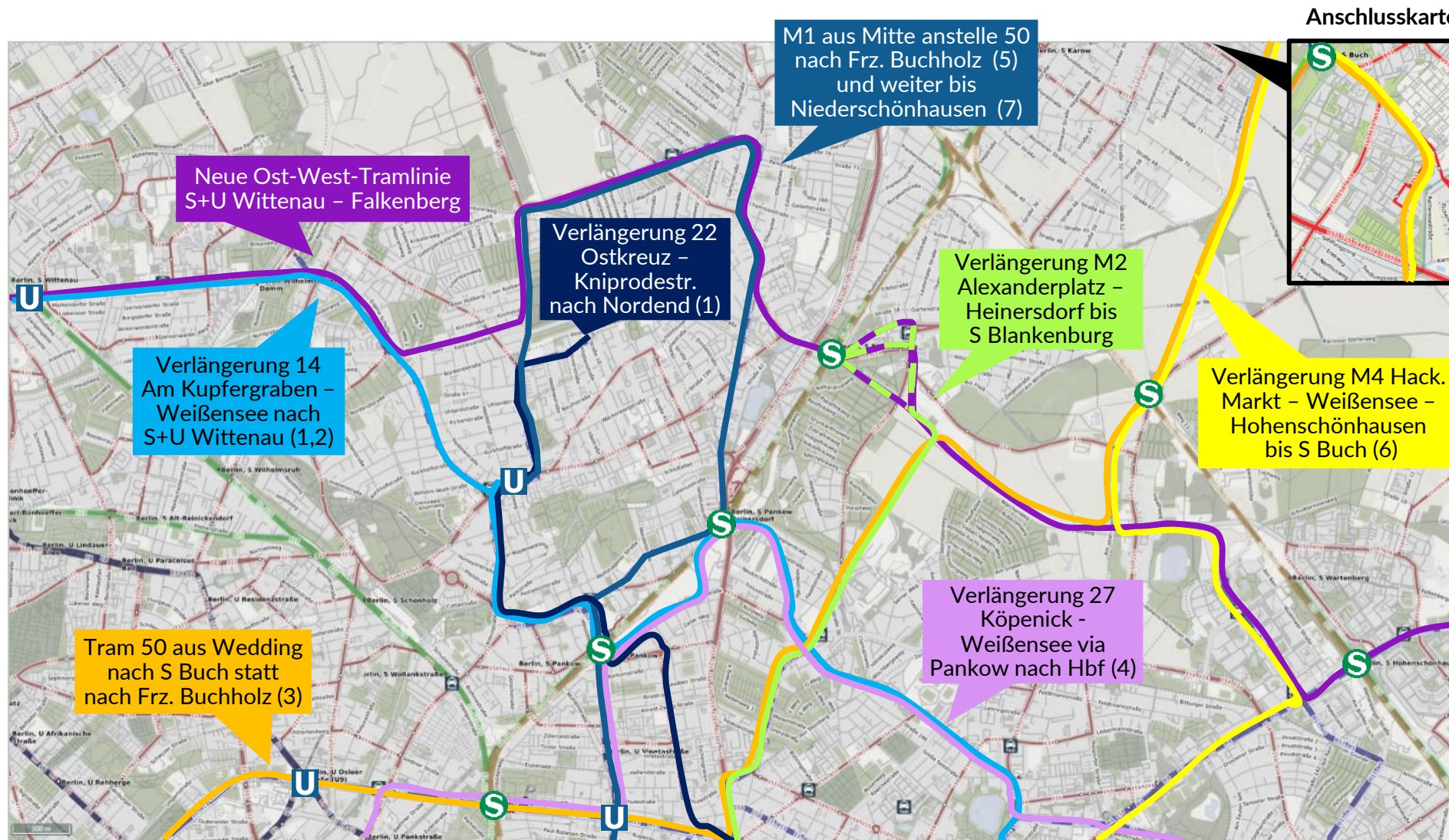
- 1** S Pankow – Weißensee, Pasedagplatz (bereits in Planung)
- 2** Heinersdorf – S Blankenburg (bereits in Planung)
- 2a,2b** Alternative Linienführungen durch Alt-Blankenburg zur Umfahrung Gartenanlage
- 3** Neu-Hohenschönhausen – Blankenburger Süden – Frz. Buchholz
- 4** Malchow – Karow – S Buch
- 5** Frz. Buchholz – Nordend Rosenthal – S+U Wittenau*
- 6** Pankow Neumannstraße

* 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



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 (siehe Präsentation Süd)
- (3) Zur optimalen Anbindung der großen Neubaugebiete an den Westteil der Stadt; 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 (s. Teil U-Bahn) 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 Neubaugebiete Nordwesten von Buch
- (7) Nutzung Lückenschluss Frz. Buchholz – Rosenthal für Tram-Nord-Tangente zur Herstellung Tramanschluss aus Frz. Buchholz an U2 in Niederschönhausen (s. Teil U-Bahn)

Verbesserungen der Busverbindungen in Karow, Blankenburg und Frz. Buchholz (1/2)

Arkenberge Buch / Arkenberger See Campus Buch S Buch S Buch

Tegelort via
S+U Alt-Tegel

222: Verlängerung ab Lübars bis Karow als neue Ost-West-Verbindung zw. den nördlichen Pankower Stadtteilen und von/in den nördl. Bezirk Reinickendorf

350 verlängert zur besseren Erschließung; Abschnitt S Karow – Alt Karow entfällt (Ersatz durch M58); 222 verdichtet 350-Angebot, so dass in Karow Anschluss von jeder S-Bahn besteht

S+U Spandau

X33: Verlängerung des ExpressBusses Spandau – Märkisches Viertel bis Buch via Nordend und Frz. Buchholz als schnelle Nord-Tangente

Zusätzlich: 2 neue Kleinbuslinien zur Anbindung unerschlossenen Gebiete (siehe Folgeseite!)

MetroBus M52 im 10-Min.-Takt (ersetzt 150+N52)

MetroBus M58 im 10-Min.-Takt (statt bisher 158+N58+353), als Nord-Süd-Tangente im Süden verlängert bis Friedrichshain

327 ab S Schönholz bis Krankenhaus Buch verlängert, ersetzt ab Frz. Buchholz die Buslinie 259 Linienast zum Arkenberger See für den Freizeitverkehr

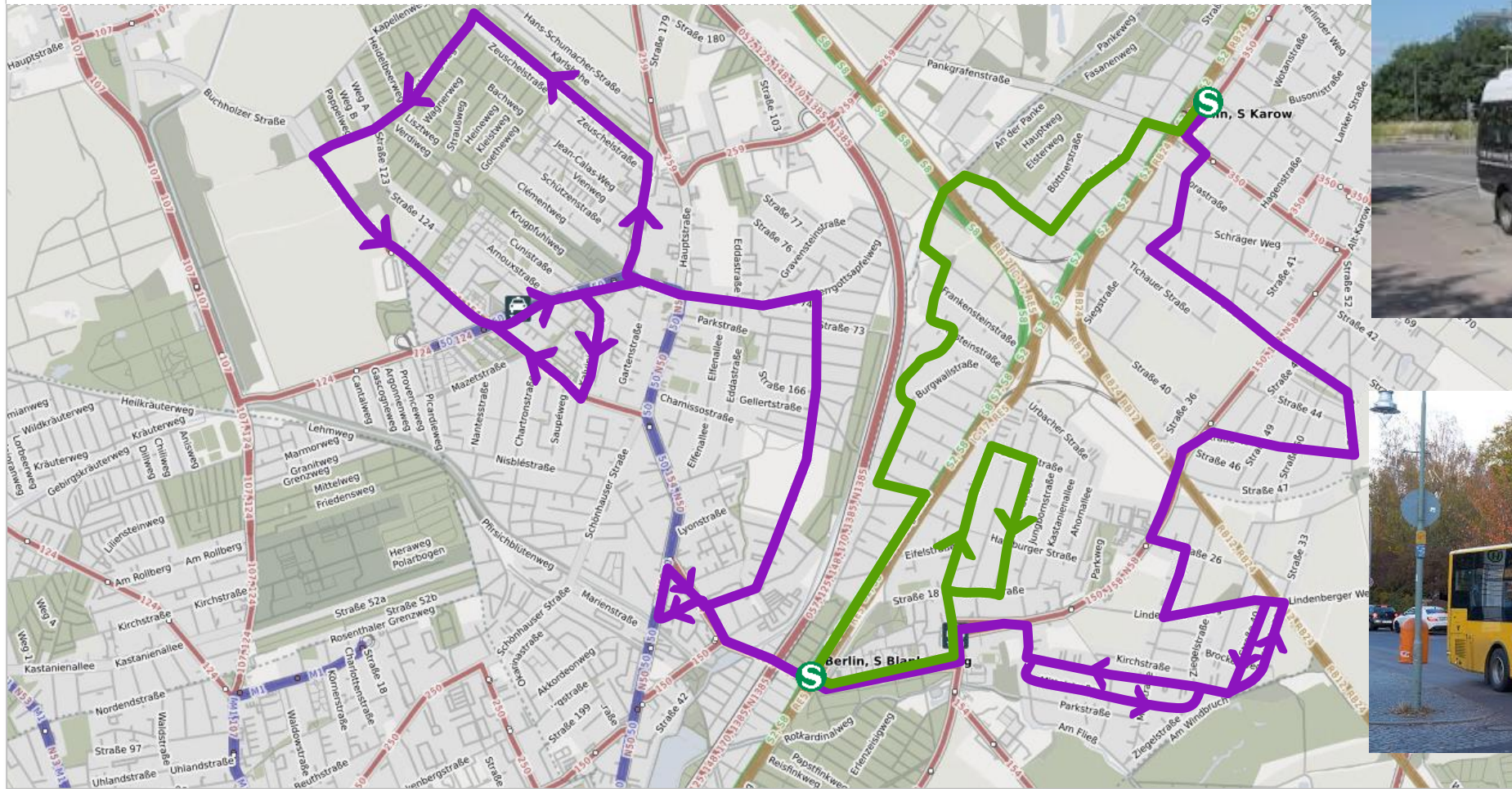
207: Neue Buslinie Frz. Buchholz – S+U Pankow zur Schließung von Erschließungs- und Verbindungslücken

Wedding,
U Leopoldplatz Wedding,
U Osloer Str.

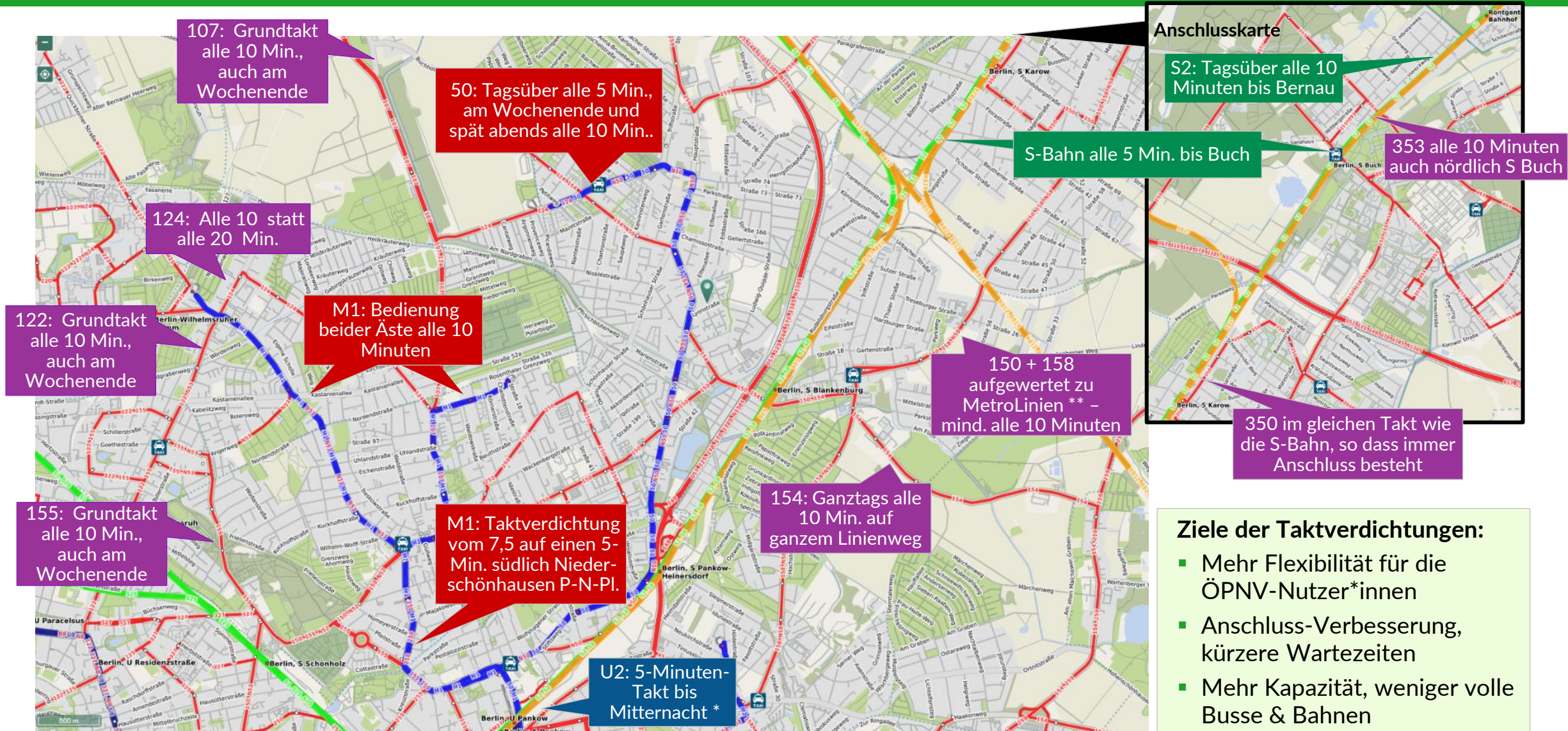
Friedrichshain
über Weißensee

Verbesserungen der Busverbindungen in Karow, Blankenburg und Frz. Buchholz (2/2)

Zusätzlich sorgen 2 neue Kleinbuslinien für die Anbindung (fast) aller unerschlossenen Gebiete in Karow, Blankenburg und Frz. Buchholz



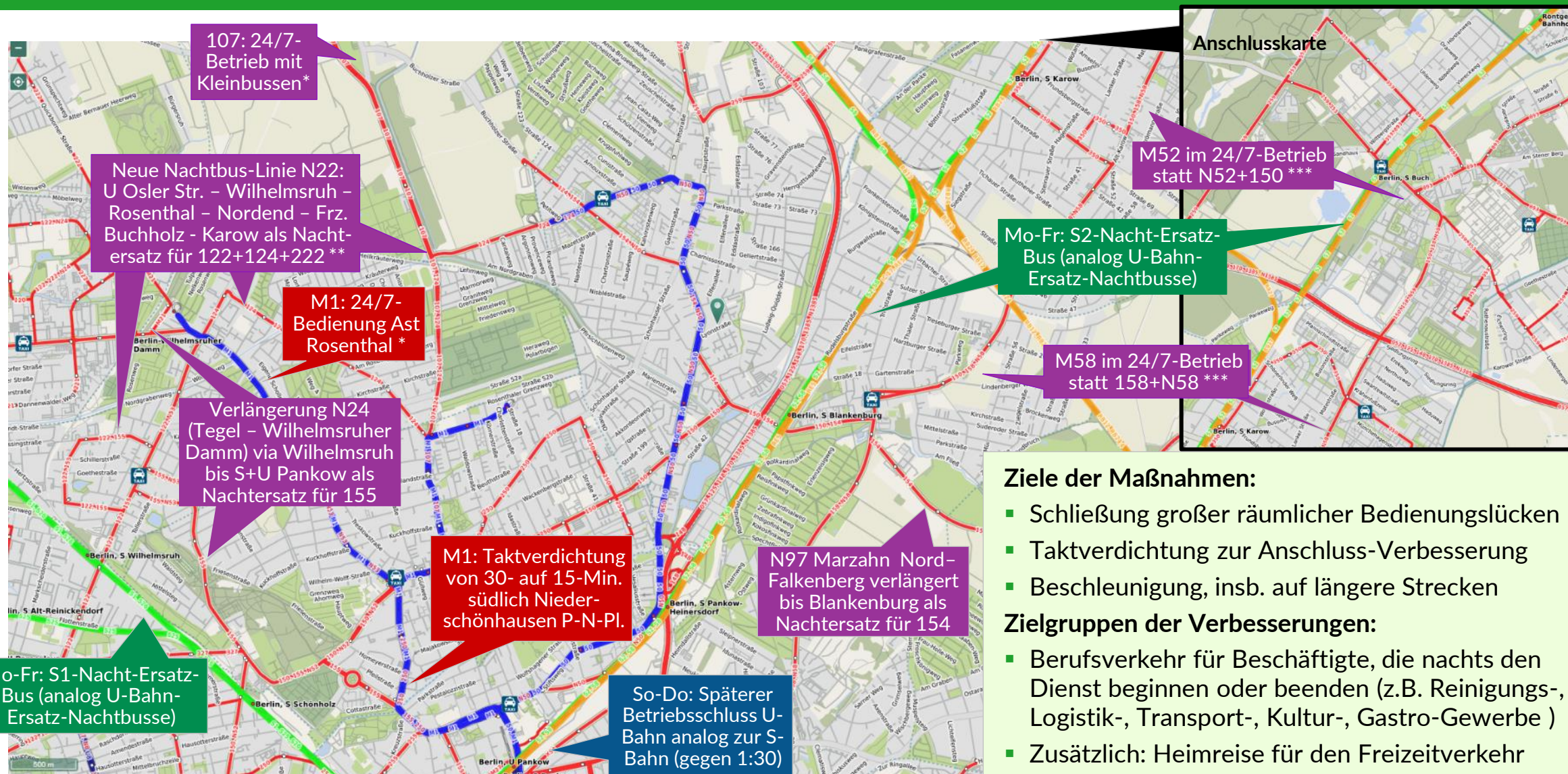
Sinnvolle Taktverdichtungen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV im Pankower Norden



- 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:

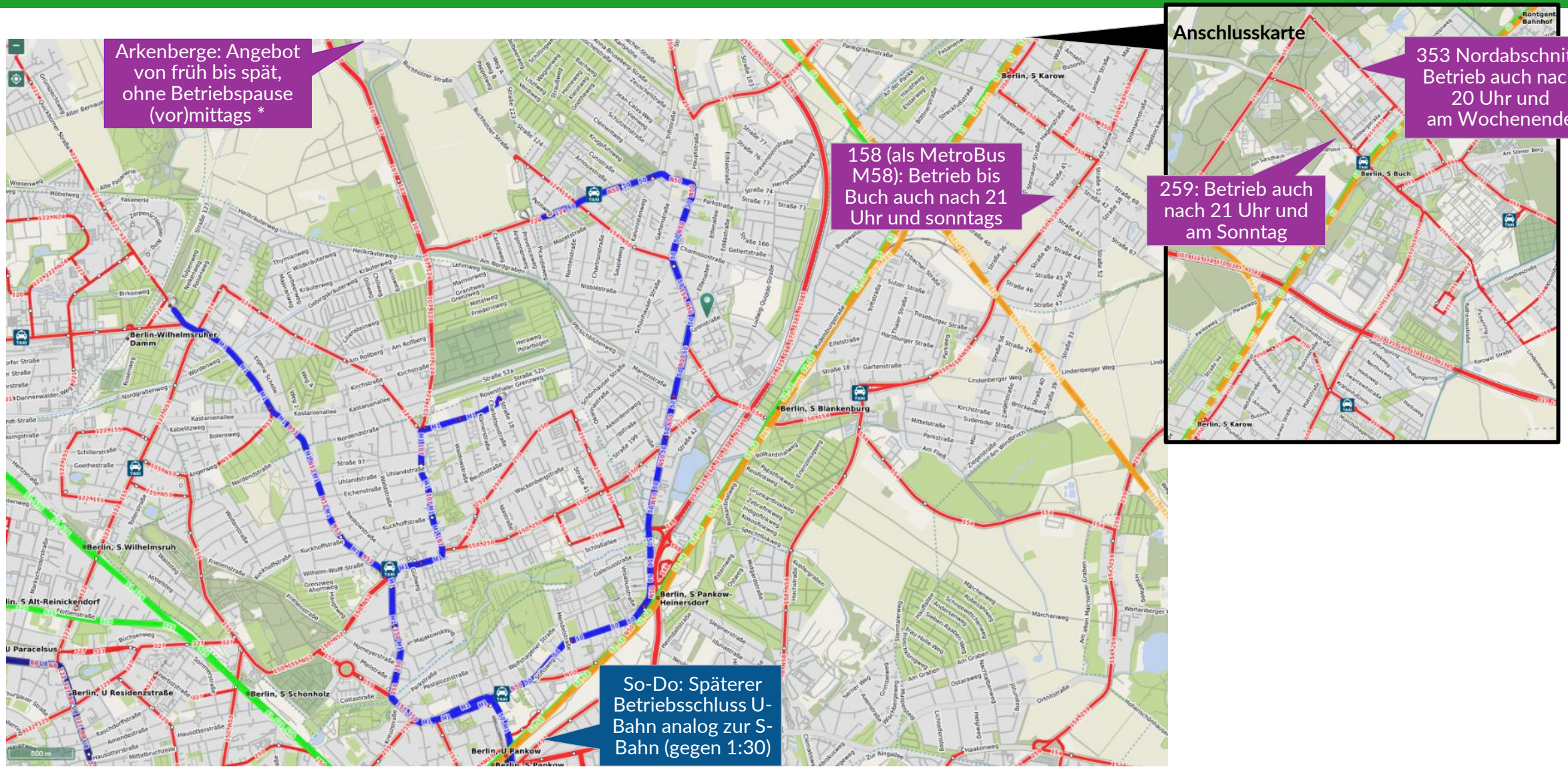
- Schließung großer räumlicher Bedienungslücken
- Taktverdichtung zur Anschluss-Verbesserung
- Beschleunigung, insb. auf längere Strecken

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 Linienvläufen siehe auf interaktiver Karte „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



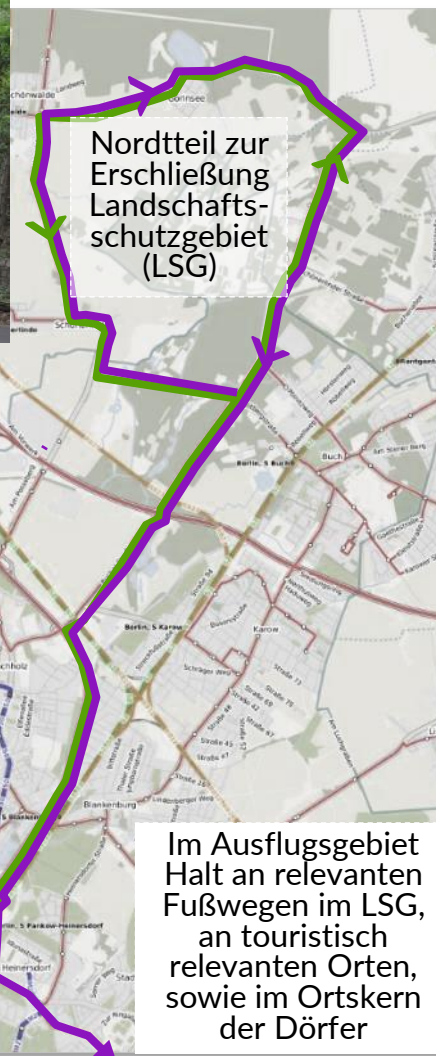
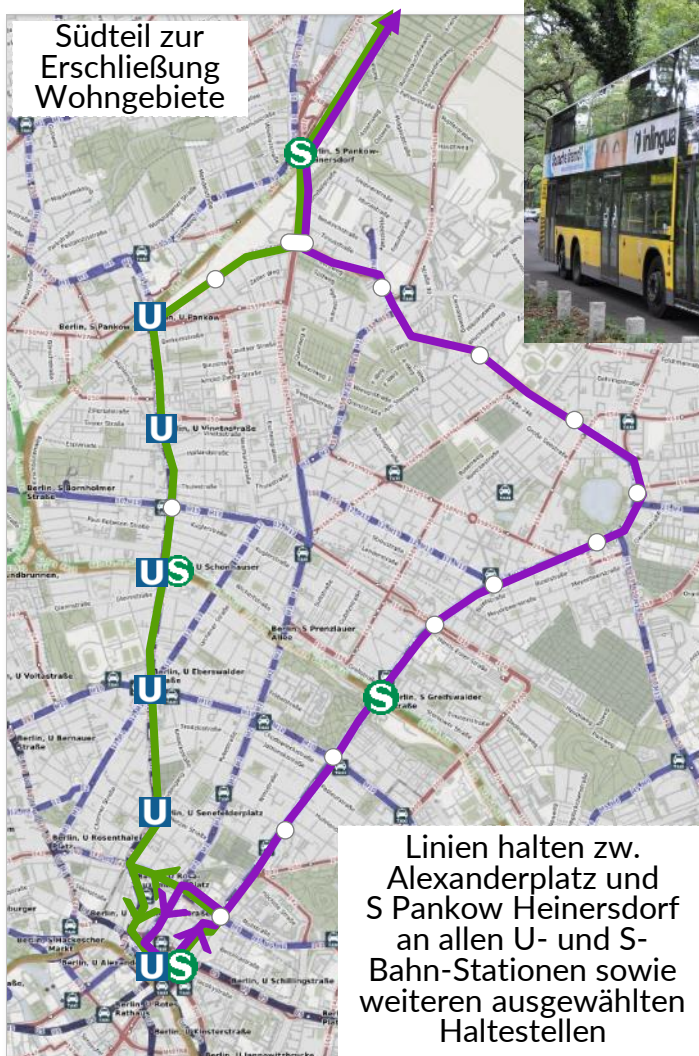
Legende

- Streckenabschnitt neu durch eine Buslinie bedient
- - - Streckenabschnitt häufiger bedient
- Ⓜ 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 Landschafts- schutzgebiete im Norden Pankows direkt aus dem Pankower Süden an

Ring via Schönower Heide → siehe Bild rechts



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 Anreise-Möglichkeit 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 / „Grüne Welle“
 - 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 an Ampelkreuzungen mit häufigen Rückstaus
 - Bus-Kaps statt Bus-Buchten an den Haltestellen
- 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

juliagero@web.de

janikfeuerhahn@gmx.de

tg@torbengreve.com