



# Öffis vor! Unser Plan für Pankow

*ÖPNV-Zielkonzept des KV Pankow*

*– Ausschnitt Heinersdorf*



## 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

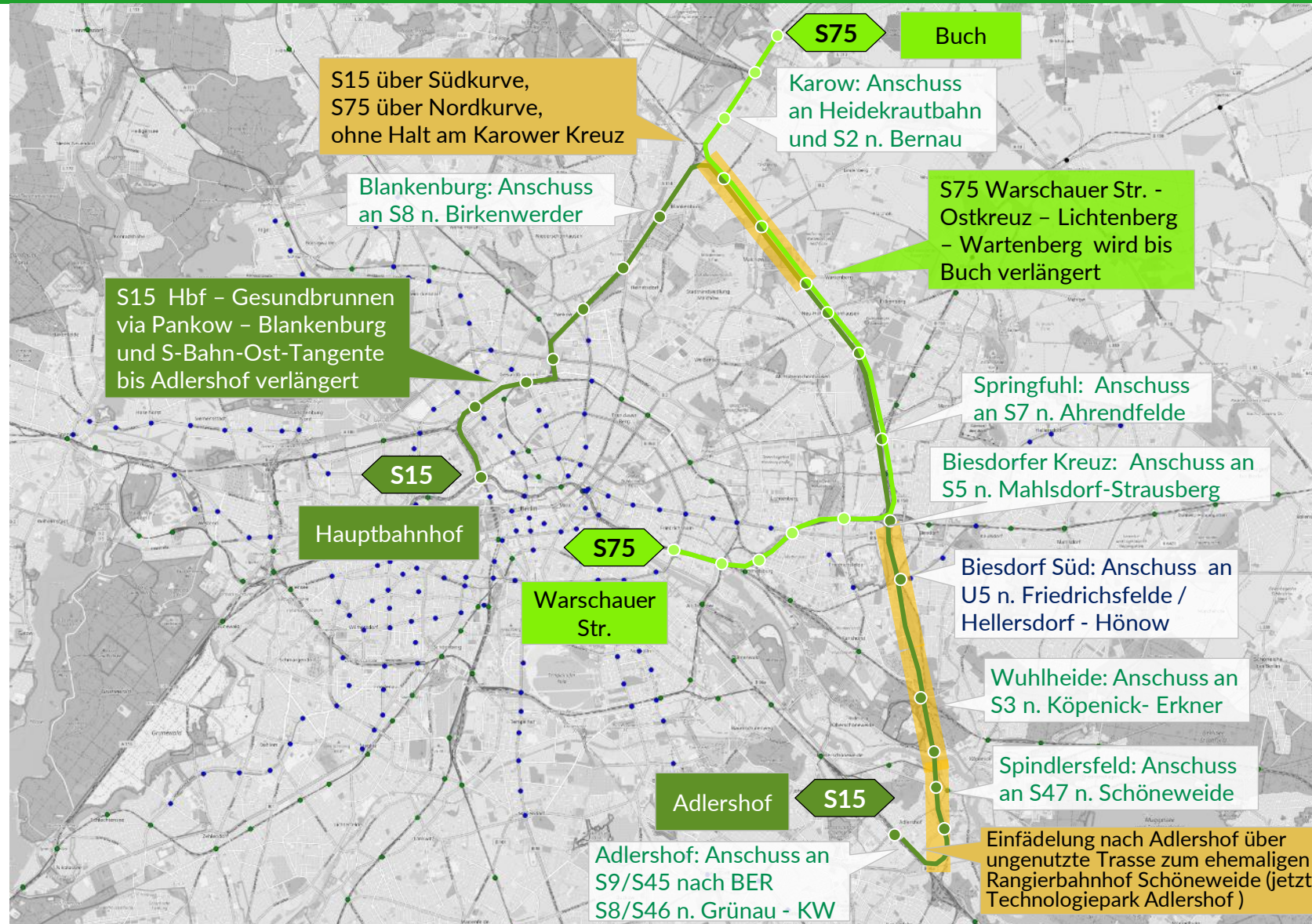
- Größere Infrastrukturausbauen und/oder Neubeschaffung von Schienenfahrzeugen erforderlich
- Wir setzen uns dafür ein, dass die Maßnahmen-Umsetzung innerhalb der nächsten 5 Jahre angestoßen wird (Planung, Finanzierung, Beschluss im Senat)

### Beispiele:

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

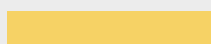



# Die S-Bahn-Ost-Tangente wird über 2 Linien ins Netz eingebunden – und entfaltet erst damit den Großteil ihrer Wirkung



- 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

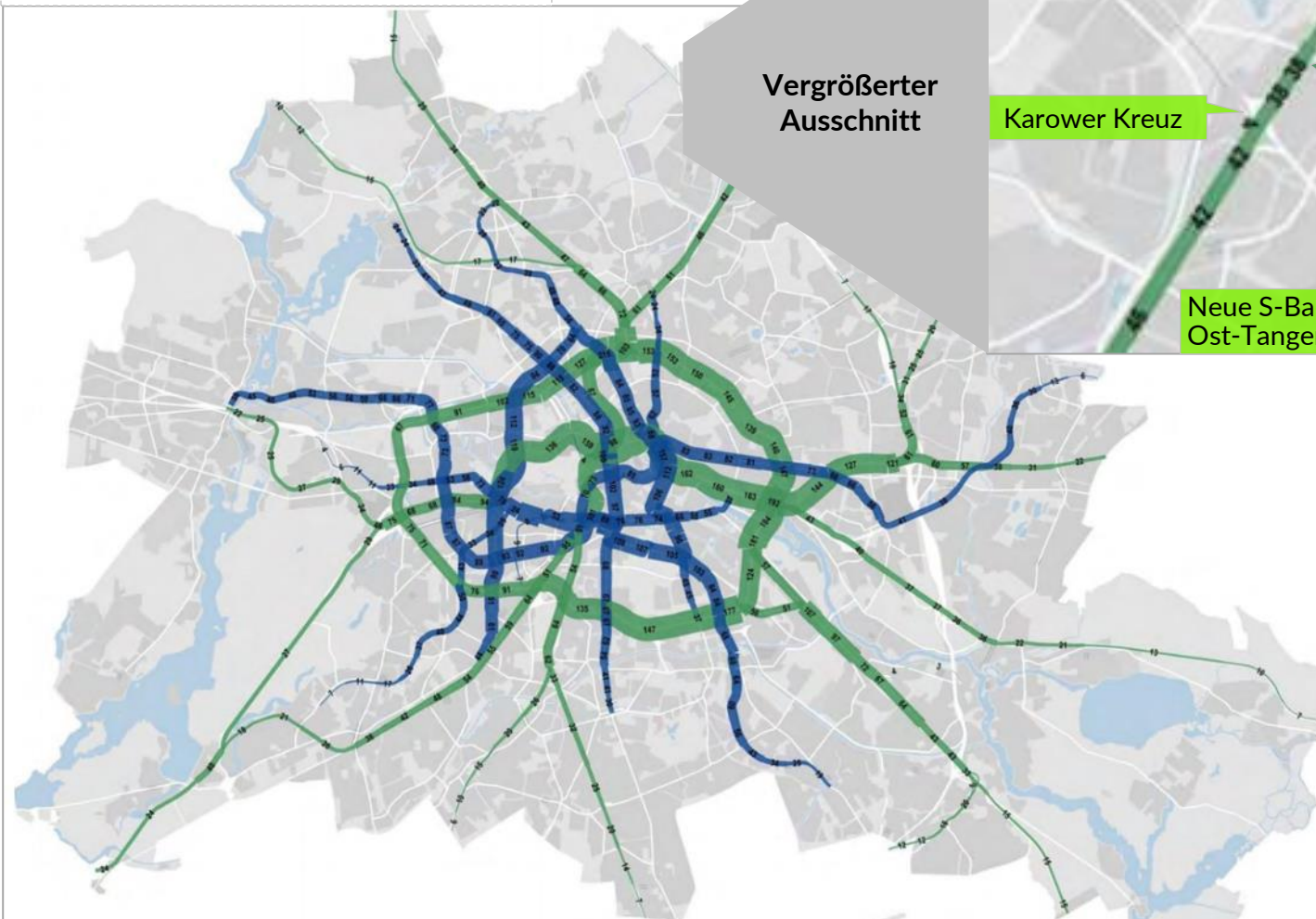
## Legende

-  Neubaustrecke
-  Haltestelle



# Die Weiterführung der S-Bahn-Ost-Tangente nach Buch sowie über Pankow in die City – statt auf die S8-Achse – ist erfolgsentscheidend

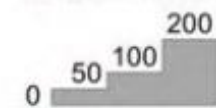
Übersicht ÖPNV-Nachfrage  
im S- und U-Bahnnetz (2016)



- 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



## 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



# 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**

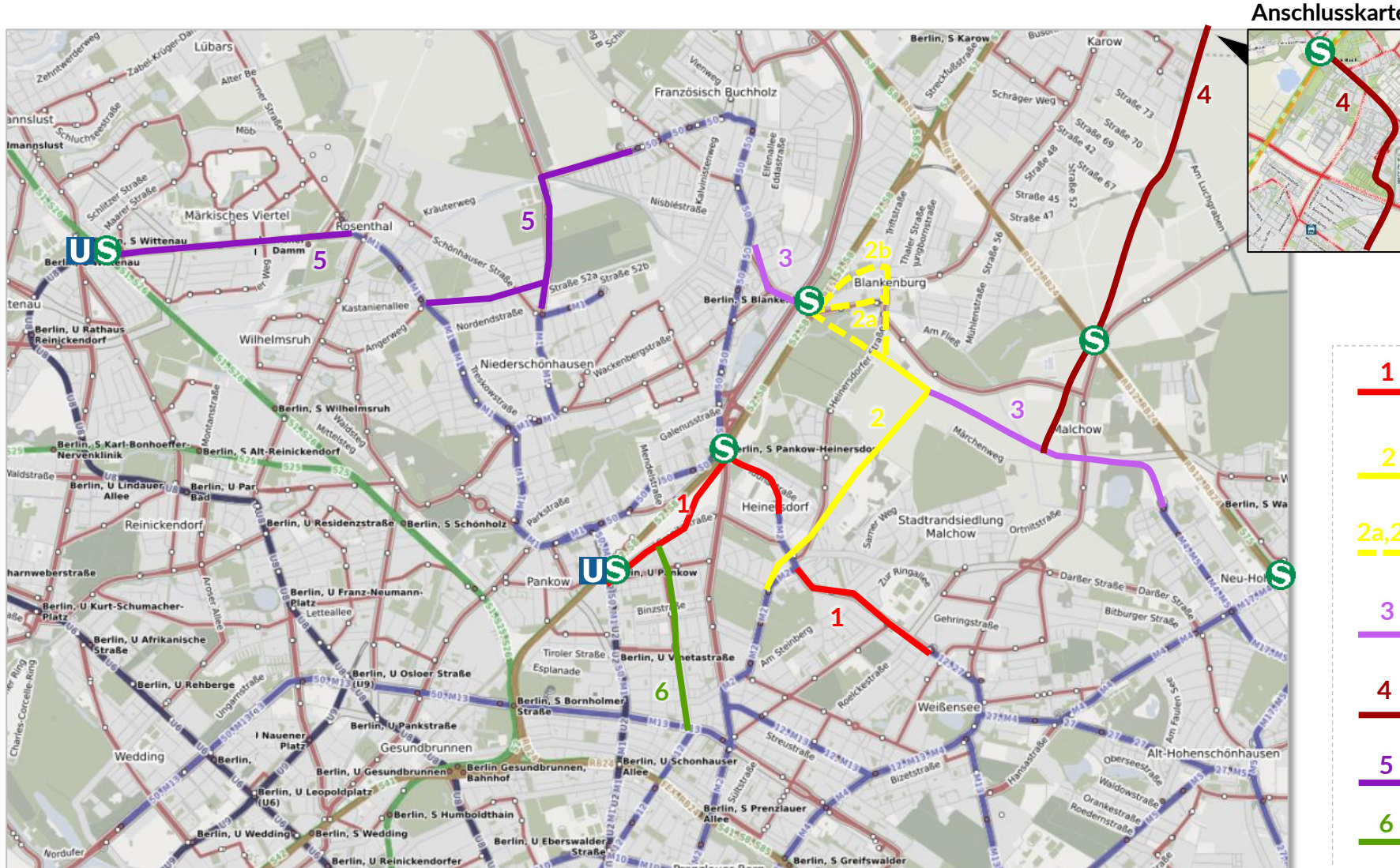
## ...werden in anderen Städten bereits umgesetzt



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



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



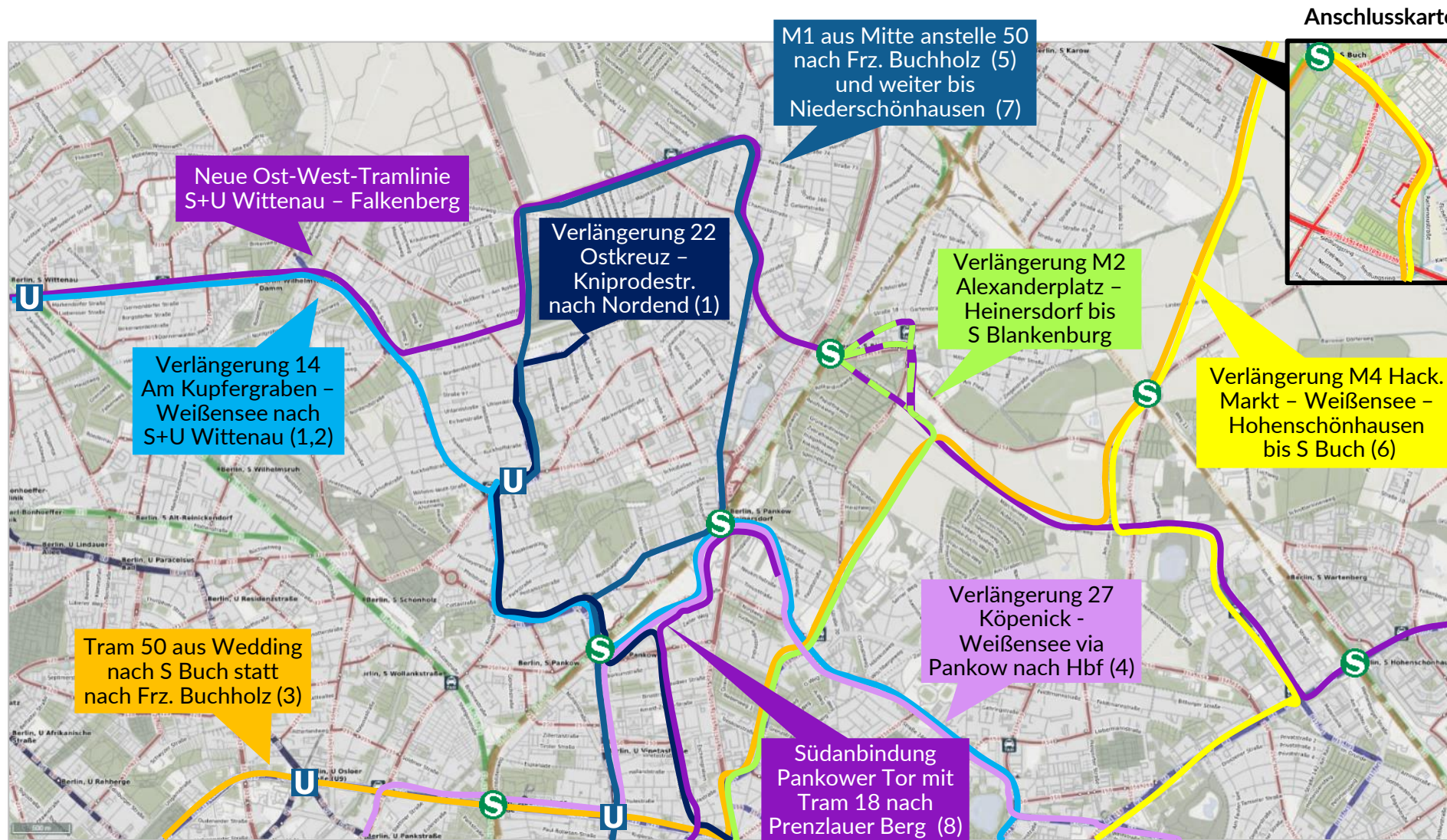
Hinweis: In dieser Unterlage geht es nur um die Diskussion sinnvoller Tram-Achsen. Exakte Trassierung ist später im Detail zu prüfen.

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



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

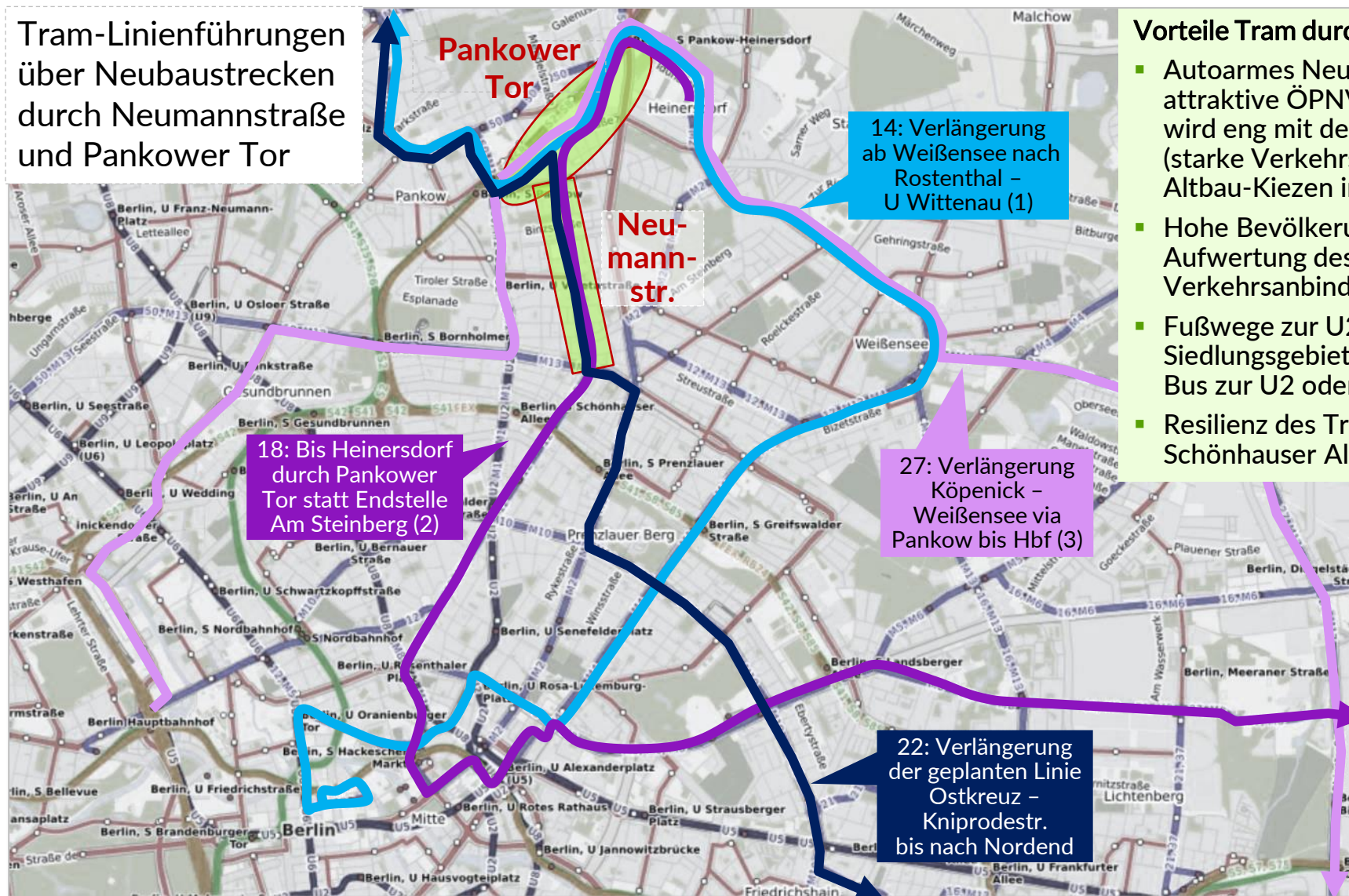


- (1) Nördlich U+S-Pankow als Ersatz der M1, siehe (4)
- (2) 14 statt 12 aufgrund geändertem Linienweg im Pankower Süden
- (3) Zur optimalen Anbindung der großen Neubaugebiete im Norden an den Westen; Taktverdichtung und ggf. Umbenennung in M3
- (4) Taktverdichtung und ggf. Umbenennung in M7; zum Hbf 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)



# Die Tram durch die Neumannstraße ermöglicht es, das Neubaugebiet Pankower Tor in alle Richtungen optimal anzubinden

Tram-Linienführungen über Neubaustrecken durch Neumannstraße und Pankower Tor



Pankower Tor

Neumannstr.

14: Verlängerung ab Weißensee nach Rostenthal – U Wittenau (1)

18: Bis Heinersdorf durch Pankower Tor statt Endstelle Am Steinberg (2)

27: Verlängerung Köpenick – Weißensee via Pankow bis Hbf (3)

22: Verlängerung der geplanten Linie Ostkreuz – Kniprodestr. bis nach Nordend

## Vorteile Tram durch die Neumannstraße

- Autoarmes Neubaugebiet Pankower Tor erhält attraktive ÖPNV-Verbindungen in alle Richtungen und wird eng mit den südl. Pankower Kiezen verknüpft (starke Verkehrsbeziehungen, weil Bewohner aus den Altbau-Kiezen in das Pankower Tor umziehen werden)
- Hohe Bevölkerungsdichte entlang der Neumannstraße, Aufwertung des Gebietes durch verbesserte Verkehrsanbindung
- Fußwege zur U2 zum Teil sehr lang, Bewohner des Siedlungsgebietes fahren zum Teil umständlich mit dem Bus zur U2 oder Tram M2
- Resilienz des Tramsystems: Bei Sperrungen in der Schönhauser Allee steht Ausweichtrasse zur Verfügung

- (1) 14 statt 12 wg. geänderter Linienwege in Weißensee (siehe 2 Seiten zuvor)
- (2) Verlängerung 18 aus Hellersdorf bis Hackescher Markt bereits im NVP 2019 vorgesehen; weitere Verlängerung via Kastanien-/ Pappelallee bis Am Steinberg sinnvoll und ohne Infrastrukturausbau möglich (siehe 2 Seiten zuvor)
- (3) Taktverdichtung und ggf. Umbenennung in M7; zum Hbf via Bornholmer Str. und Europa-City statt n. U Turmstraße via Wollankstr., da Verbindung Pankow – U Turmstraße durch U9-Verlängerung abgedeckt ist (siehe Teil U-Bahn)



## Tram

### Weitere Maßnahmen Tram

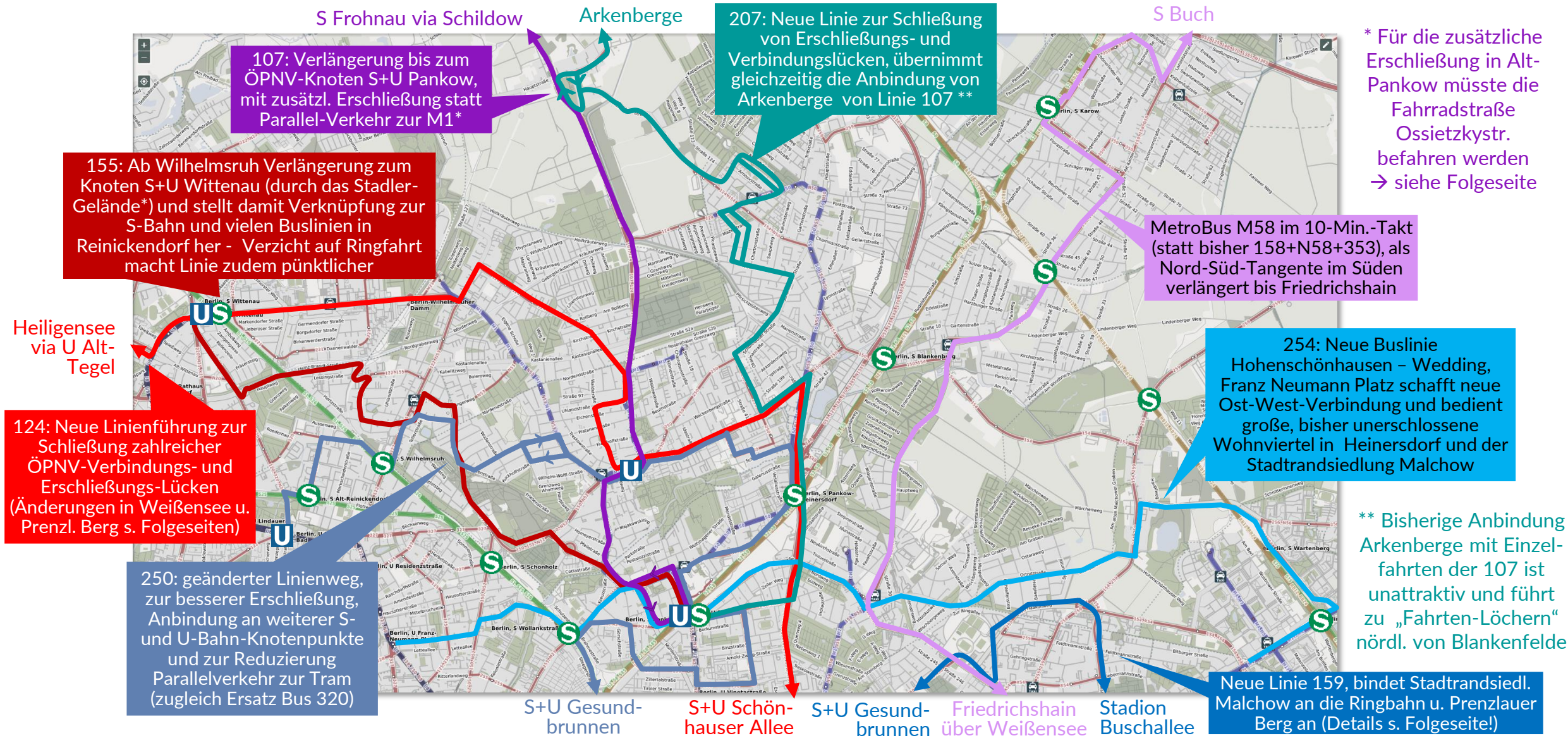


- Beschleunigung
  - Mehr und besser funktionierende Vorrangschaltungen an LSAs
  - Längere Abmarkierungen vor Kreuzungen
  - Ggf. komplette Fahrspuren in Trampuren umwandeln (als Rasenspur, wenn keine Co-Nutzung durch Busse)
- Taktverdichtungen → siehe gesonderte Darstellung weiter hinten (Teil 3)
- Anbindung Großwohnsiedlung Michelangelostraße mit der Tram durch Linienast von der Greifswalder Straße und/oder von der Danziger Straße
- Barrierefreier Ausbau aller Haltestellen; Ziel: 100% Barrierefreiheit bis 2025
- 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
- Realzeit-Abfahrtsinformation an allen Haltestellen (inklusive aktiver Verweis auf alternative Fahrtmöglichkeiten bei Verspätungen und Ausfällen)

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



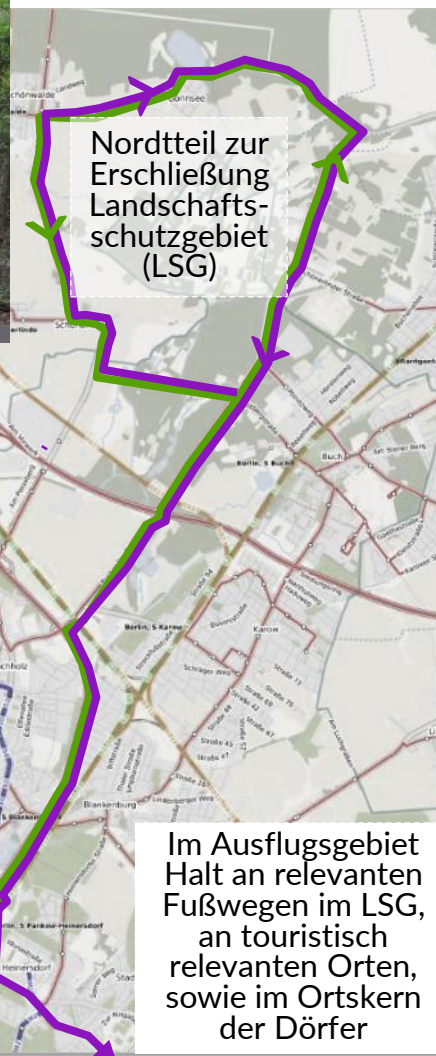
# Verbesserungen der Busverbindungen im Bereich Alt-Pankow, Heinersdorf und Stadtrandsiedlung Malchow





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

Ring via Schönower Heide → siehe Bild rechts



## Hintergrund der Ausflugslinien

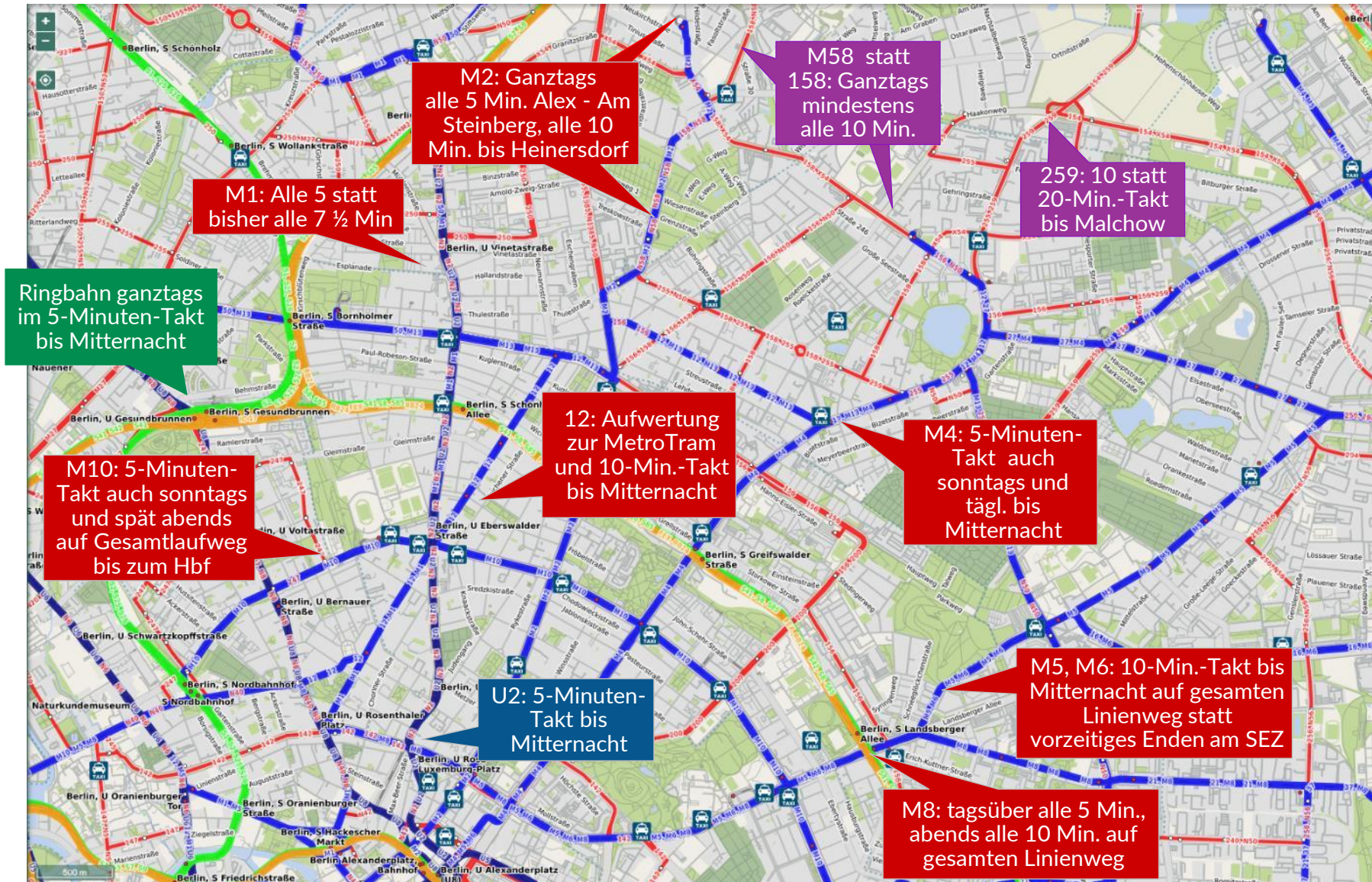
- Naherholungsgebiete Karower Teiche und Bucher Forst bisher mit dem ÖPNV sehr schlecht erreichbar
- Hohes Ausflügler-Aufkommen, derzeit nahezu ausschließlich mit dem Auto (oft überfüllte offizielle und wilde Parkplätze)
- ÖPNV soll allen Pankower\*innen eine Anreise-Möglichkeit und Alternative zur Anfahrt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

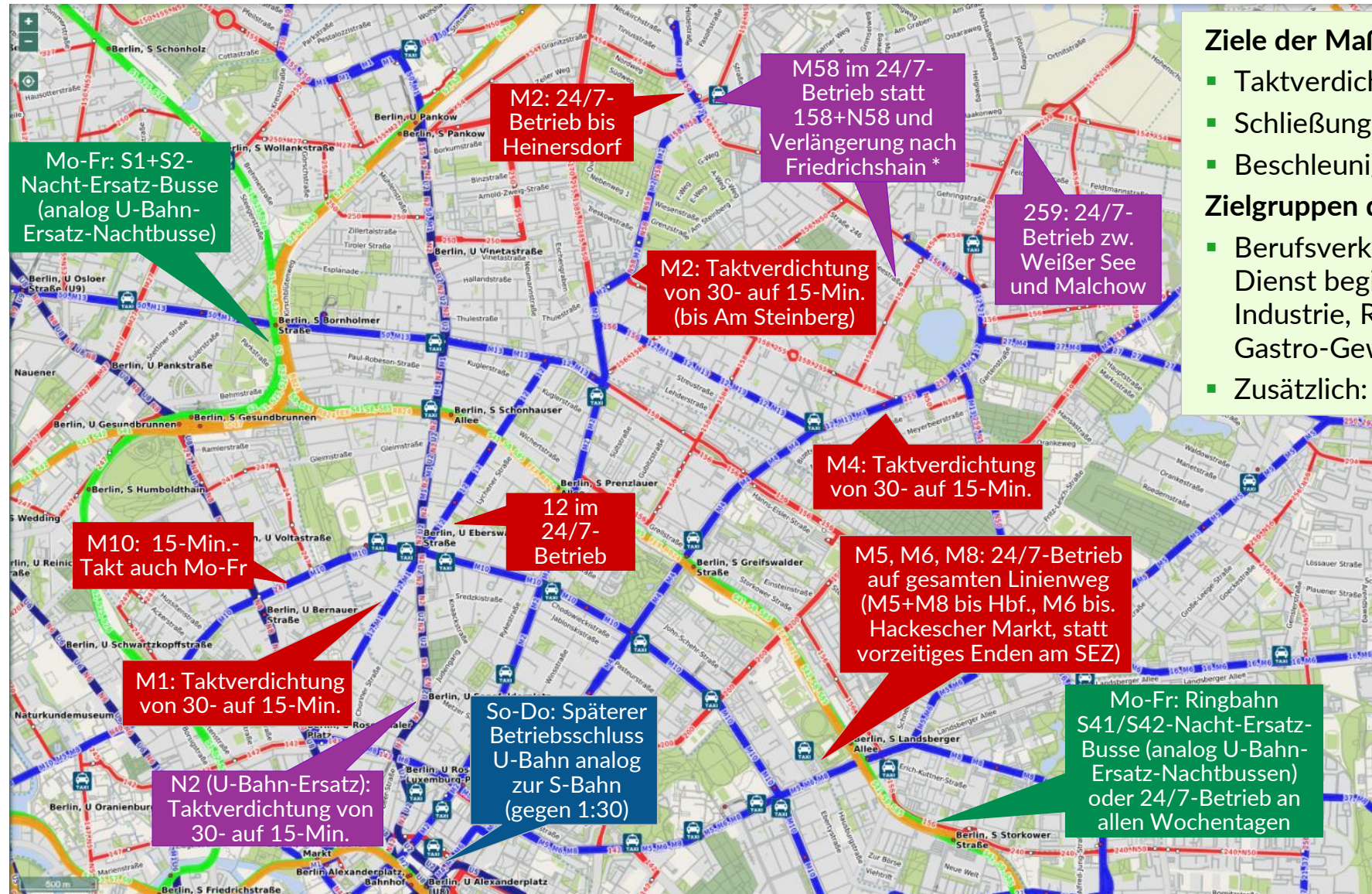


# Sinnvolle Taktverdichtungen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV im Pankower Süden





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



## Ziele der Maßnahmen:

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

## Zielgruppen der Verbesserungen:

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

\* Streckenverlauf M58 ab Weißensee via Michelangelostr. – Schlachthofviertel – S+U Warschauer Str. (Linienskizze siehe im Tagesnetz)



# 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](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)