



Öffis vor! Unser Plan für Pankow

ÖPNV-Zielkonzept des KV Pankow

– Ausschnitt Niederschönhausen



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

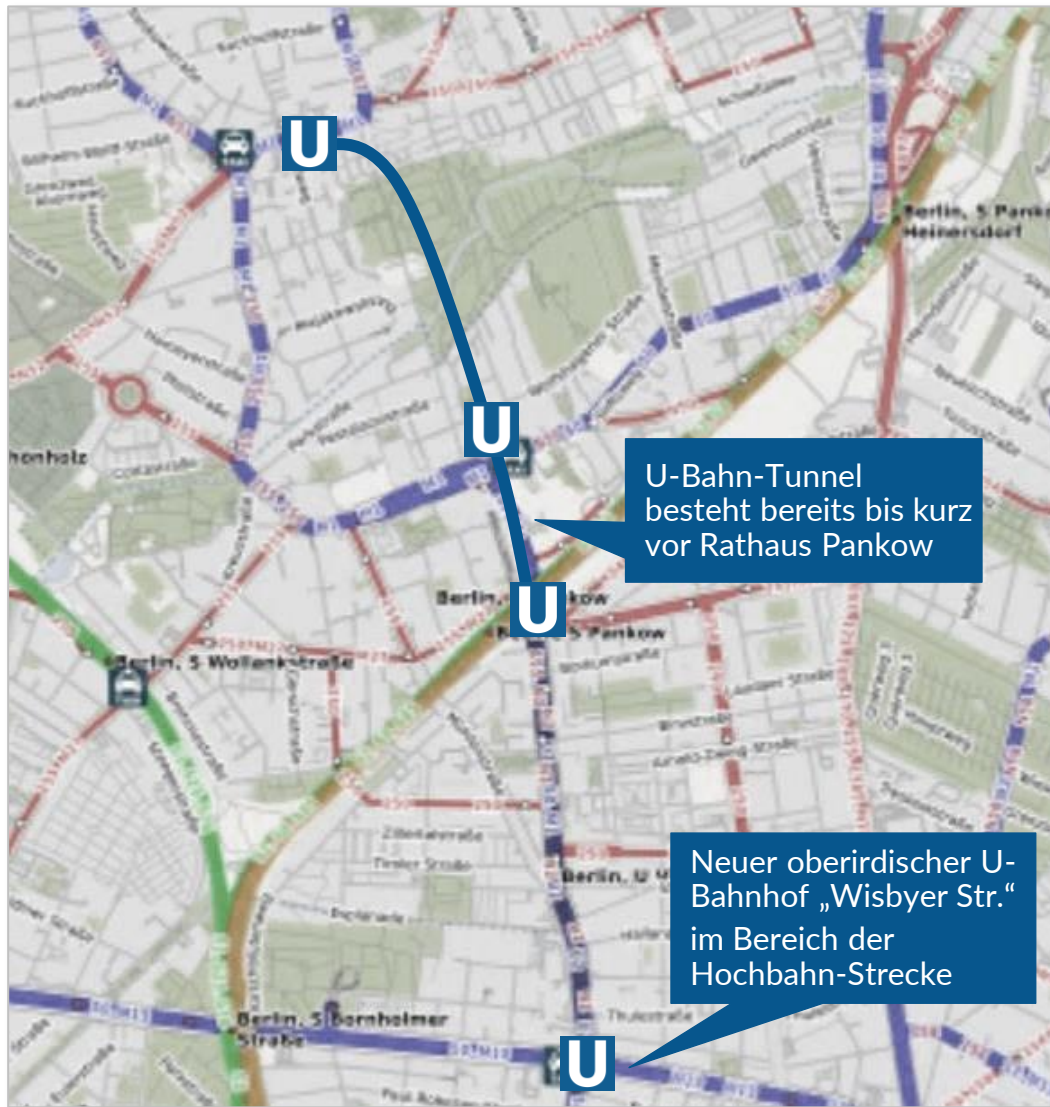
Ziel-Umsetzung nach 2026, Anstoßen innerhalb der nächsten Legislatur

- 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

U2-Verlängerung bis Niederschönhausen und neuer Haltepunkt an der Wisbyer/Bornholmer Str. zur Verknüpfung mit Ost-West-Tramlinien



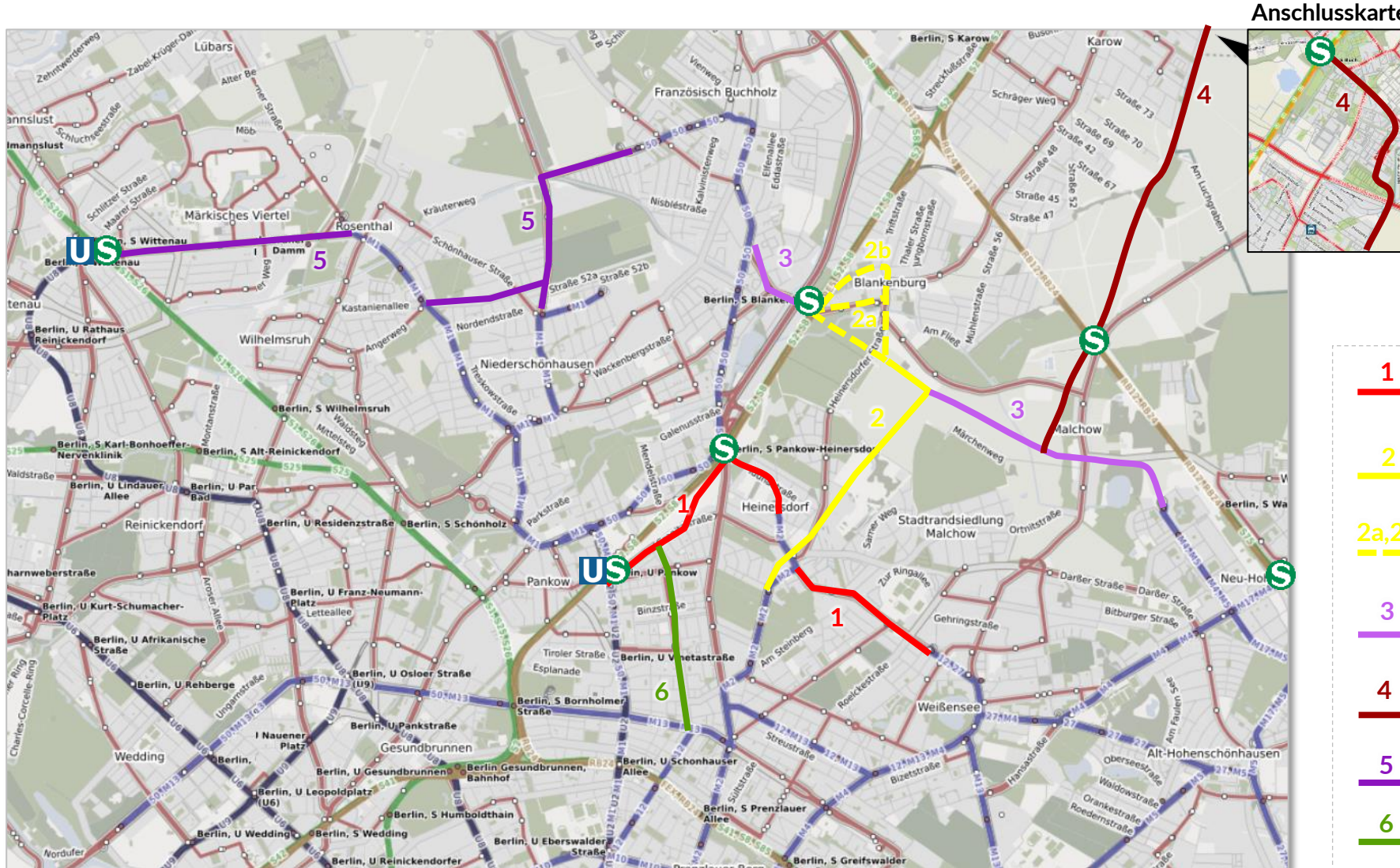
Vorteile U2-Verlängerung bis Niederschönhausen

- Anschluss Niederschönhausen an das U-Bahn-Netz (8.500 Einwohner im 300m-Umkreis, 14.500 Einwohner im 600m-Min.-Umkreis)
- Etablierung eines ÖPNV-Knotens in Niederschönhausen mit zahlreichen Buslinien zur Feinerschließung des Pankower Norden mit Anschluss an das U-Bahn-Netz
- Alternative sind Doppelumstiege oder zusätzlicher Parallelverkehr zur Tram M1 über staugeplagte Straßen
- Aufgrund Schlosspark keine direktere oberirdische Führung des ÖPNV möglich
- Deutliche Verkürzung der ÖPNV-Reisezeiten ab Niederschönhausen: 3 Minuten mit U2 bis S+U Pankow statt 12 Minuten mit M1
- Durch Verlagerungen vom Auto zum ÖPNV: Entlastung der stark belasteten Straßen und Kreuzungen (Grabbeallee, Schönholzer Str. und Breite Str.)

Vorteile neuer U-Bahnhof Wisbyer Str.

- Zwischenhalt auf überdurchschnittlich langem Abschnitt zw. S+U (derzeit 1,2 km ohne Halt in dicht besiedeltem Gebiet – mittlerer Haltestellen-Abstand im Berliner U-Netz 790 m) ermöglicht direkte Verknüpfung zwischen Ost-West-Tramlinien und Nord-Süd-U-Bahn
- Deutliche Verkürzung der Reisezeiten auf zahlreichen Relationen durch direkte Umsteigemöglichkeit
- Verkürzung der Fußwege: Anschluss 9.300 Einwohner (300m-Umkreis)

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

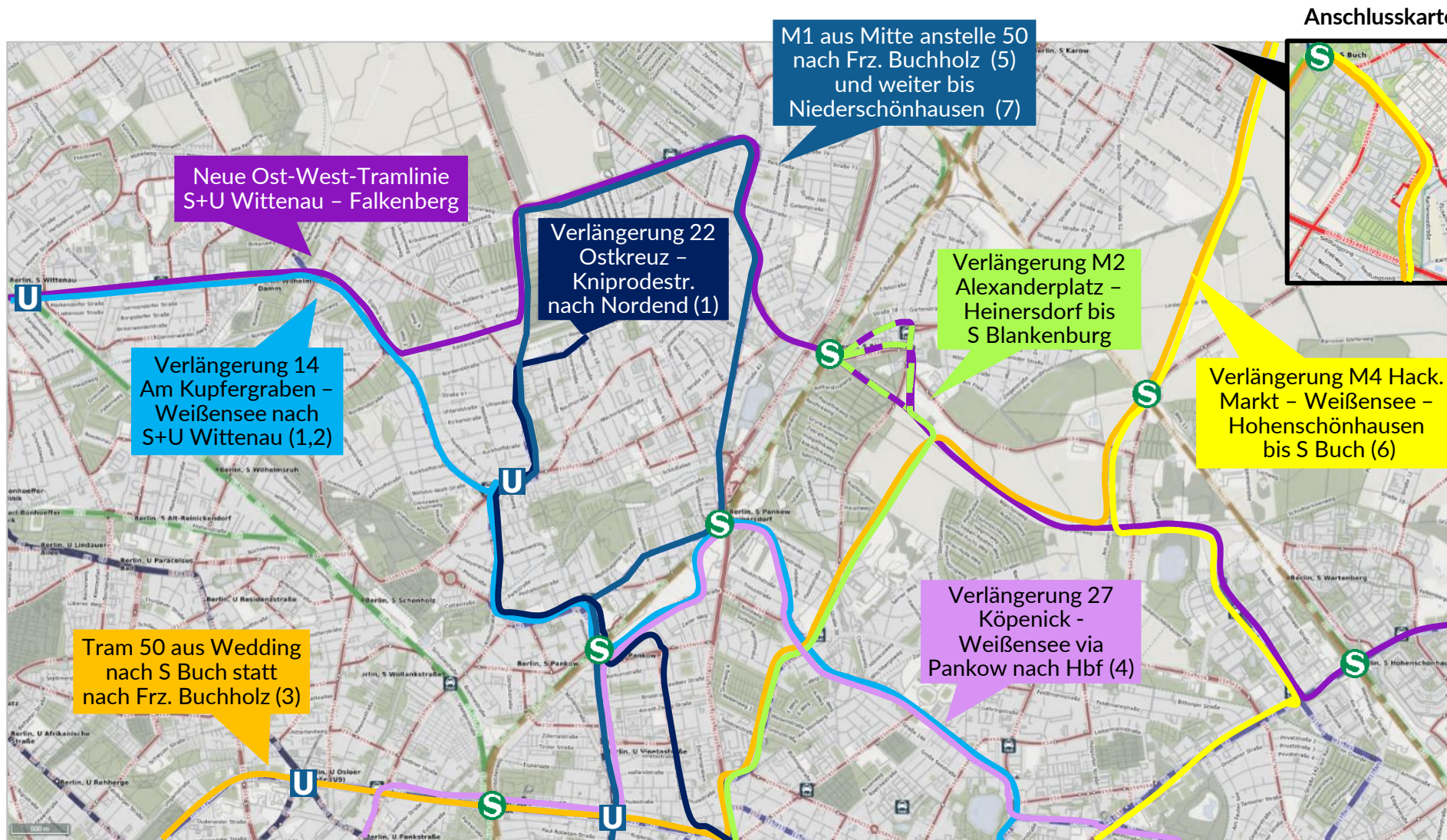


Hinweis: In dieser Unterlage geht es nur um die Diskussion sinnvoller Tram-Achsen. Exakte Trassierung ist später im Detail zu prüfen.

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 (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)

Tram

Weitere Maßnahmen Tram



- Beschleunigung
 - Mehr und besser funktionierende Vorrangschaltungen an LSAs
 - Längere Abmarkierungen vor Kreuzungen
 - Ggf. komplette Fahrspuren in Trampspuren 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.

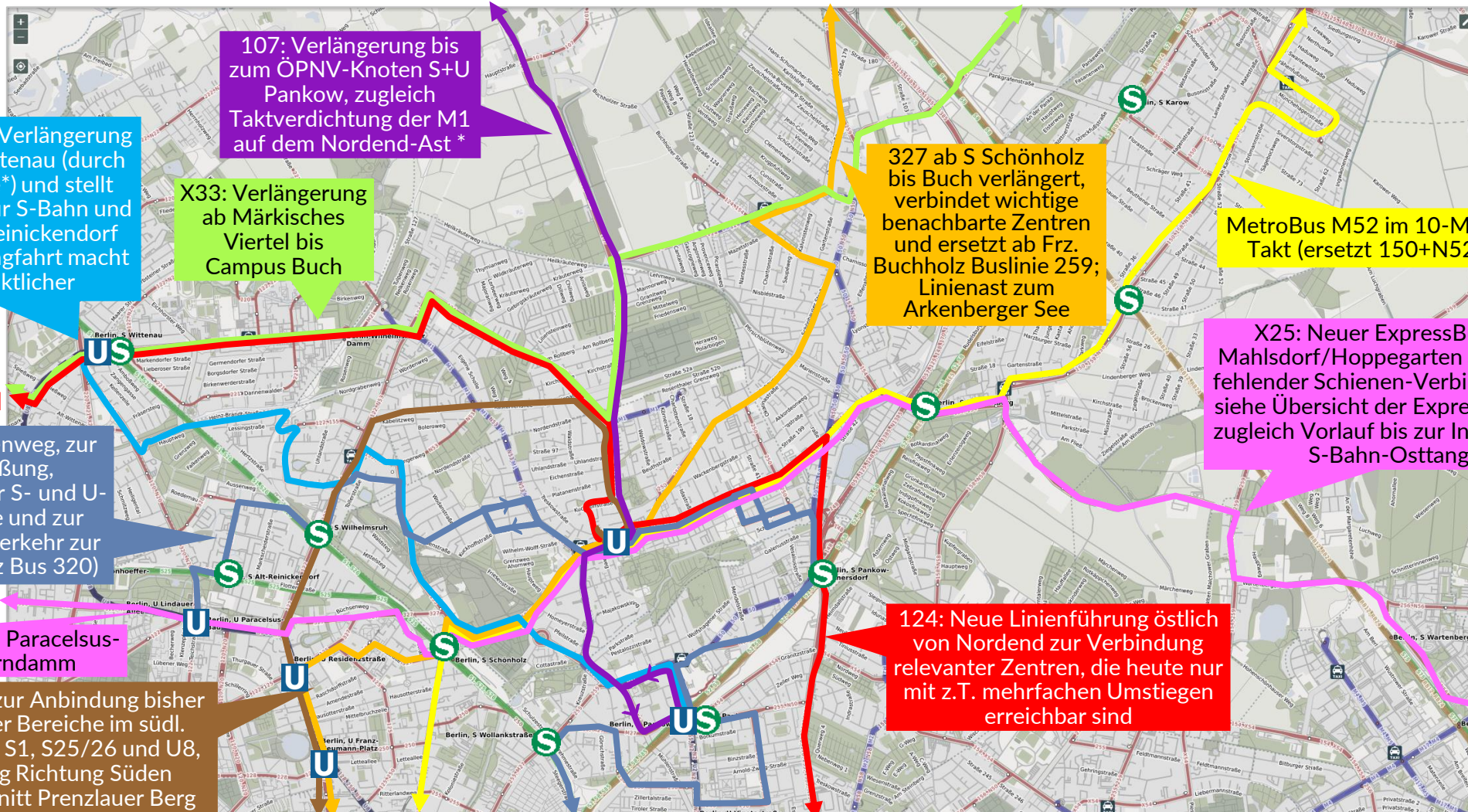
Verbesserungen der Busverbindungen in Niederschönhausen, Wilhelmsruh und Rosenthal

S Frohnau via Schildow *

Buch / Arkenberger See

Campus Buch

S Buch



155: Ab Wilhelmsruh Verlängerung zum Knoten S+U Wittenau (durch das Stadler-Gelände*) und stellt damit Verknüpfung zur S-Bahn und vielen Buslinien in Reinickendorf her - Verzicht auf Ringfahrt macht Linie zudem pünktlicher

107: Verlängerung bis zum ÖPNV-Knoten S+U Pankow, zugleich Taktverdichtung der M1 auf dem Nordend-Ast *

X33: Verlängerung ab Märkisches Viertel bis Campus Buch

327 ab S Schönholz bis Buch verlängert, verbindet wichtige benachbarte Zentren und ersetzt ab Frz. Buchholz Buslinie 259; Linienast zum Arkenberger See

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

X25: Neuer ExpressBus Tegel - Mahlsdorf/Hoppegarten auf Achse mit fehlender Schienen-Verbindung (Details siehe Übersicht der ExpressBus-Linien); zugleich Vorlauf bis zur Inbetriebnahme S-Bahn-Osttangente

S+U Spandau Tegelort via Alt Tegel

250: geänderter Linienweg, zur besserer Erschließung, Anbindung an weiterer S- und U-Bahn-Knotenpunkte und zur Reduzierung Parallelverkehr zur Tram (zugleich Ersatz Bus 320)

U Alt Tegel
X25 ersetzt 322 zw. U Paracelsusbad und S Eichborndamm

447: Neue Linie zur Anbindung bisher unerschlossener Bereiche im südl. Rosenthal an die S1, S25/26 und U8, Weiterführung Richtung Süden siehe im Ausschnitt Prenzlauer Berg

124: Neue Linienführung östlich von Nordend zur Verbindung relevanter Zentren, die heute nur mit z.T. mehrfachen Umstiegen erreichbar sind

S Mahlsdorf / Hoppegarten Gewerbegebiet

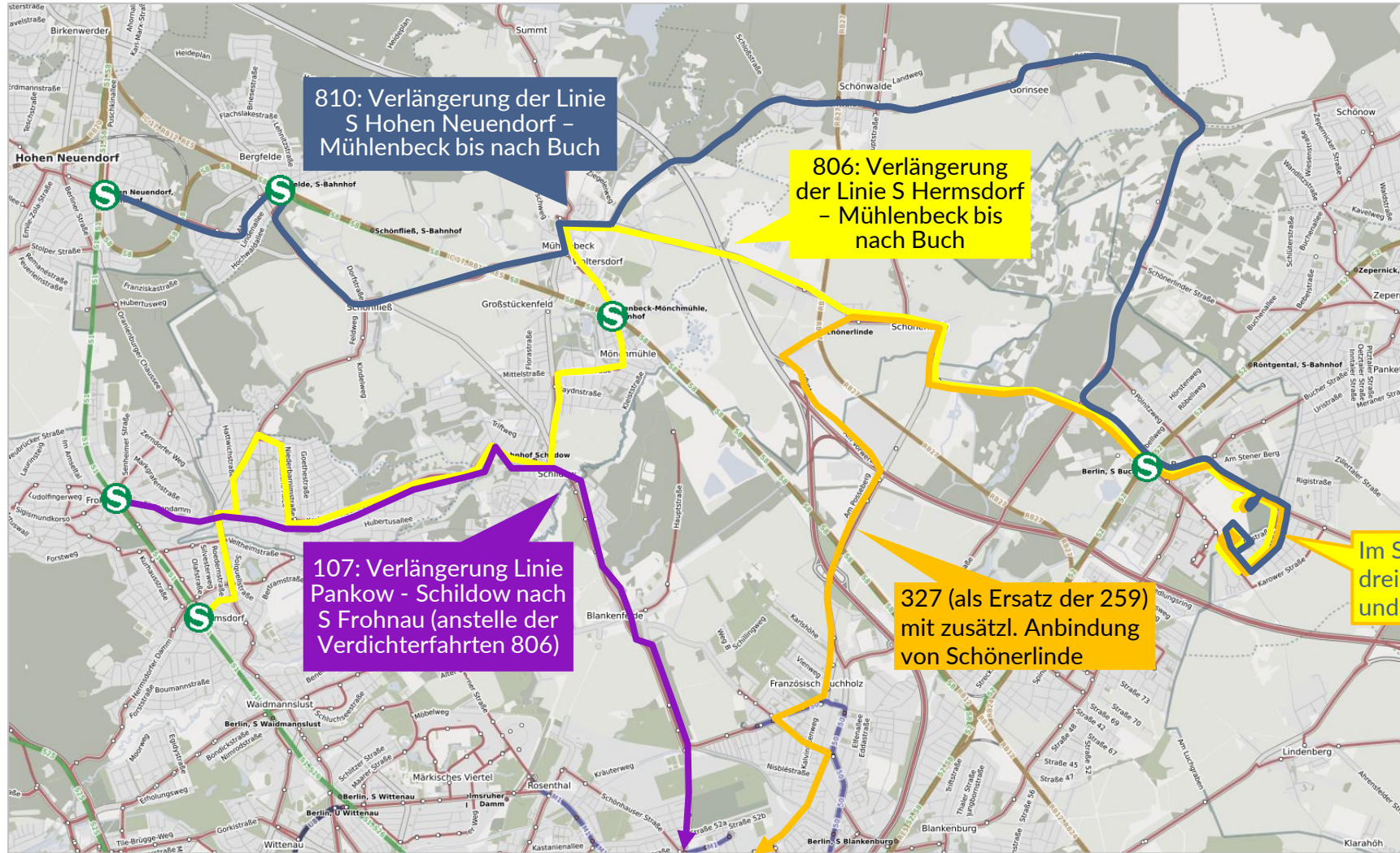
327: Wedding, U Leopoldplatz
447: U Eberswalder Str. via Hbf

Wedding, U Osloer Str.
Bahnhof Gesundbrunnen

S+U Schönhauser Allee

* Im Norden Verlängerung 107 zur verbesserten Anbindung des Brandenburger Umland - siehe 2 Seiten weiter

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



810: Verlängerung der Linie S Hohen Neuendorf - Mühlenbeck bis nach Buch

806: Verlängerung der Linie S Hermsdorf - Mühlenbeck bis nach Buch

107: Verlängerung Linie Pankow - Schildow nach S Frohnau (anstelle der Verdichterfahrten 806)

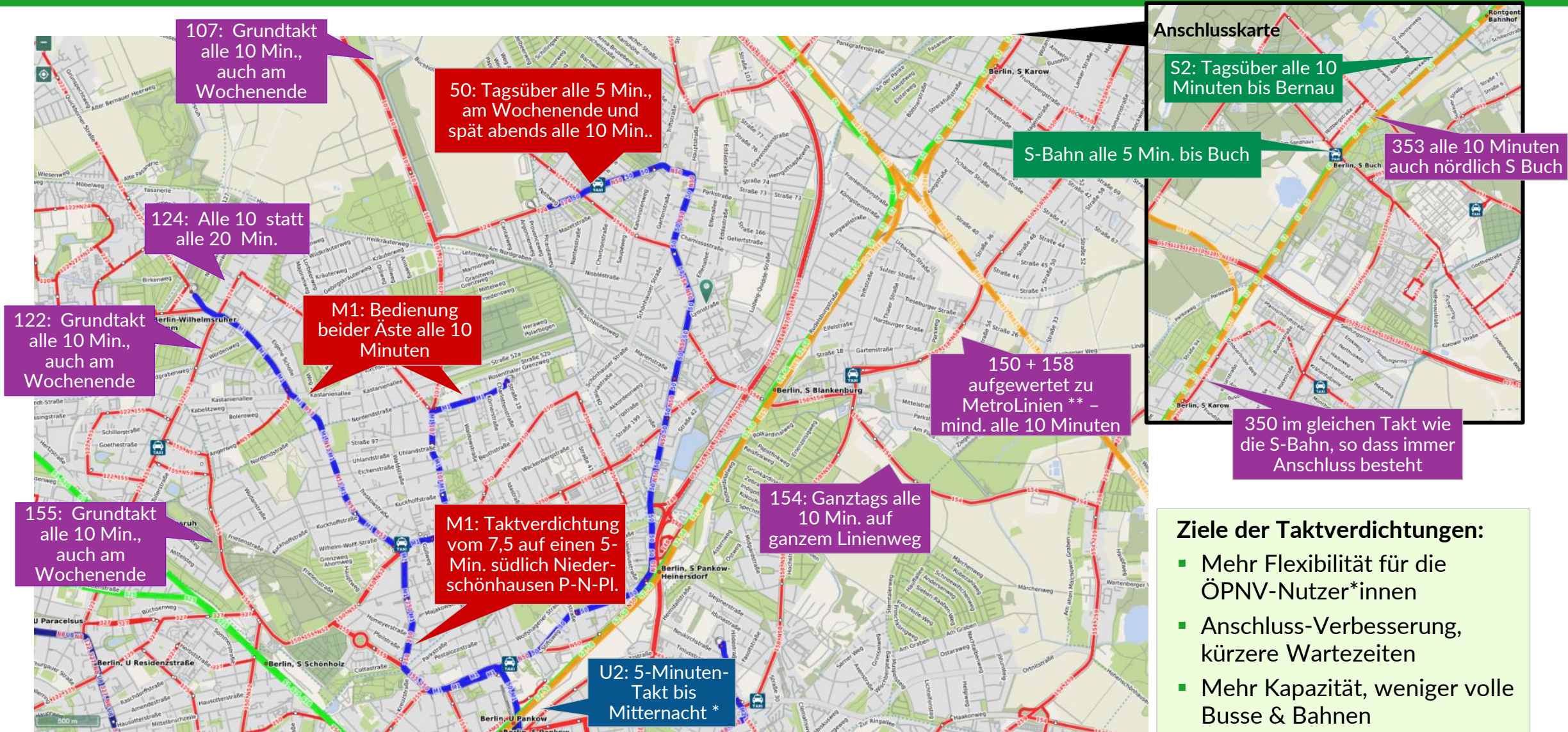
327 (als Ersatz der 259) mit zusätzl. Anbindung von Schönerlinde

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

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

S+U Pankow
Wedding, U Leopoldplatz

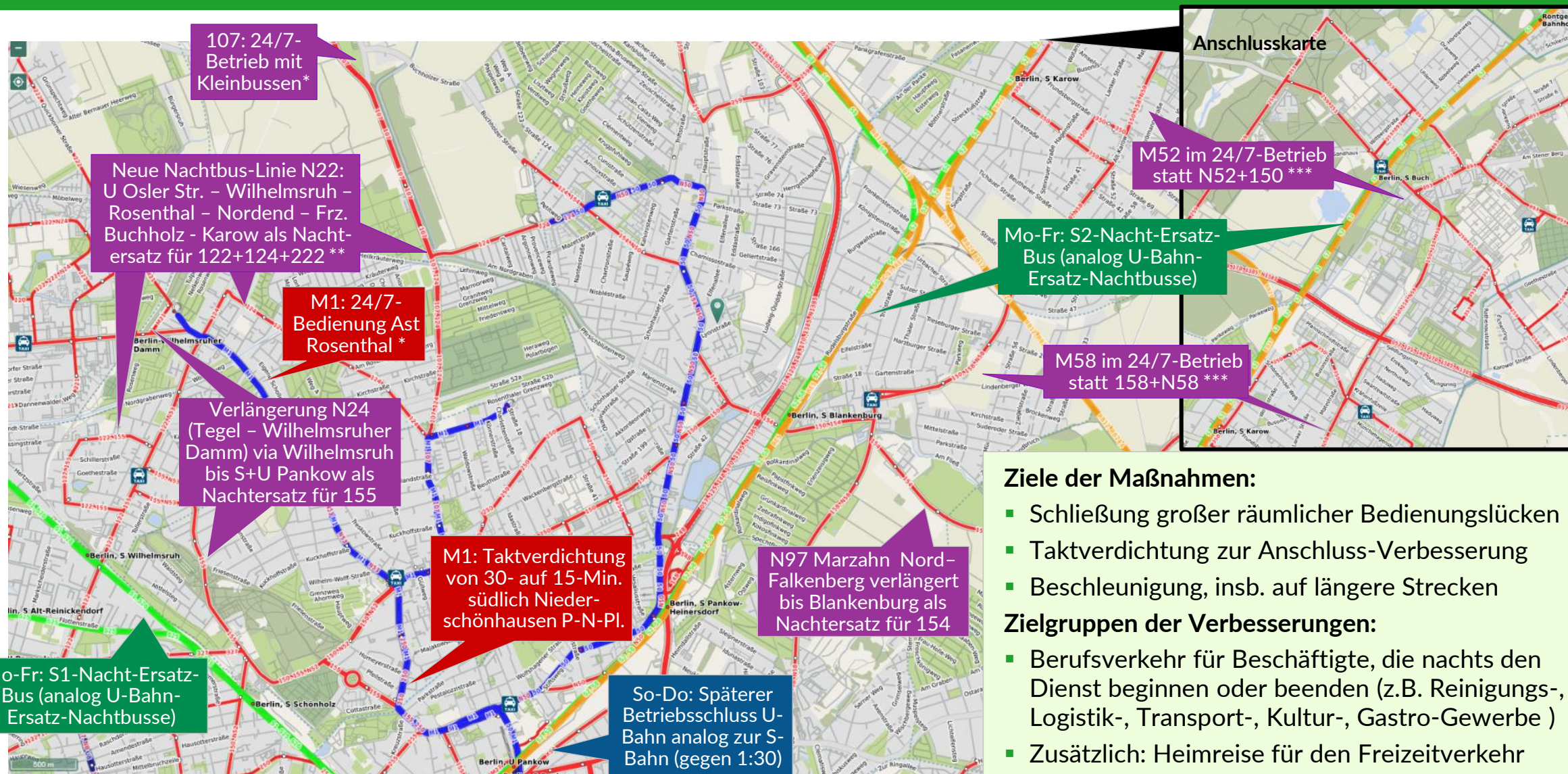
Sinnvolle Taktverdichtungen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV im Pankower Norden



- 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:

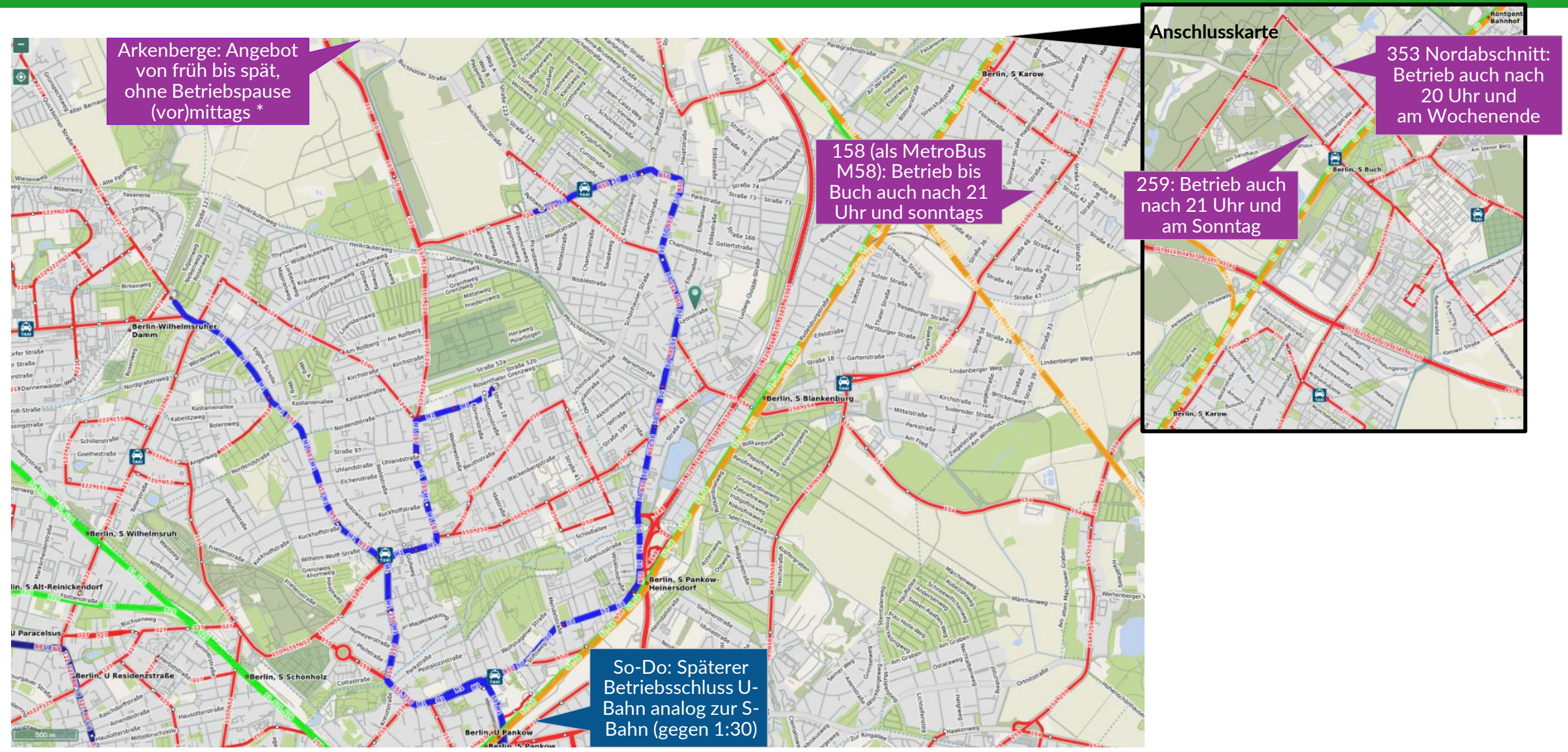
- Schließung großer räumlicher Bedienungslücken
- Taktverdichtung zur Anschluss-Verbesserung
- Beschleunigung, insb. auf längere Strecken

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 fahrplanmäßig passend, als Durchbindung der in Osler Str. endenden N8-Verstärker aus Kreuzberg – Alexanderplatz *** Details zu den Linienverläufen siehe in der interaktive Karte „Liniennetz-Ausbau Bus“

Ausweitung der Betriebszeiten im Pankower Norden



* Durch neue Linie 207 statt 107 Einzelfahrten, Details zu den Linienverläufen siehe auf interaktiver Karte „Liniennetz-Ausbau Bus“

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