

Beschluss des Kreisverbands Pankow vom 08.06.2021

Öffis vor! – Unser Plan für Pankow

ÖPNV-Konzept Pankow

Wir wollen den Öffentlichen Nahverkehr massiv ausbauen, um die Mobilitätswende umzusetzen, die Verkehrsprobleme im stark wachsenden Pankow zu lösen und die Klimaschutzziele zu erreichen. Schon die aktuelle Verkehrssituation ist durch Staus und volle Bahnen geprägt, gleichzeitig wächst Pankow stark. In Pankow sind berlinweit die meisten neuen Stadtquartiere geplant, wie etwa der Blankenburger Süden, Buch-Sandhaus, verschiedene Neubaugebiete in Karow, die Stadterweiterung an der Michelangelostraße und das Pankower Tor, als wichtiger wenn auch nicht alleiniger Baustein um die Wohnungsnot zu bewältigen. Diese müssen angebunden und eingebunden werden, und die vorhandenen Bewohner*innen sollen durch verbesserte Infrastruktur, insbesondere durch verbesserte ÖPNV Anbindung, profitieren. Auch das Pankower Herz Alt-Pankow und die nördlich anschließenden bestehenden Wohngebiete Niederschönhausen, Wilhelmshagen, Rosenthal und Französisch Buchholz werden durch die Maßnahmen, auch in Verbindung mit vorliegenden Vorschlägen wie Stadtraum 2030 erheblich an Einbindung, Erreichbarkeit und Attraktivität gewinnen.

Dazu legen wir anliegendes Konzept als integriertes Entwicklungskonzept für den ÖPNV vor. Es ist ein integrierter Ansatz aus Verkehrs- und Stadtentwicklung. An zahlreichen Stellen ist der öffentliche Verkehr in Pankow von fehlenden Verbindungen, lückenhaften Anschlüssen und zu geringer Taktzahl geprägt, die einzelnen Stadtteile sind oft schlecht oder gar nicht direkt miteinander verknüpft, wichtige Entwicklungsbereiche wie die verschiedenen Wohn- und Arbeitsorte in Buch sind unzureichend angebunden und eingebunden.

In der Folge sind zu viele Menschen in ihrer täglichen Mobilität auf ihr Auto angewiesen und Lärm und Stau prägen Pankows Straßen und belasten Anwohnerinnen und Anwohner, und es droht angesichts des wachsenden Nord-Ost-Raums noch zuzunehmen. Das wollen wir ändern. Die immer dringender werdende Klimakrise macht ebenso wie die Stadtentwicklung aufgrund der Wohnungsnot ein Handeln jetzt dringend erforderlich. Aufgrund wegweisender Veränderungen wie dem Urteil des Verfassungsgerichts zum Bundes-Klimaschutzgesetz werden künftig mehr Investitionsmittel für fossilfreie Mobilität und Schienenwegebau zur Verfügung stehen. Diese wollen wir nutzen. Unser Ziel ist eine Verdoppelung der Fahrgäste im ÖPNV bis zum Jahr 2030.

Pankows Bevölkerung ist in den letzten 10 Jahren um 15% gewachsen und wird durch viele neue Stadtentwicklungsprojekte in den nächsten Jahren noch mal um vsl. 11% wachsen, das Umland um 8,5%. Die Verkehrsinfrastruktur hält mit dem Bevölkerungswachstum und dem Pendelverkehr aus Brandenburg nicht mit. Wir wollen daher stets dafür kämpfen, dass mit dem Einzug neuer Bewohner*innen in ein neues Stadtviertel das für ihre Einbindung in den Umweltverbund erforderliche ÖPNV Angebot bereits vorhanden ist.

Busse und Bahnen werden immer voller, aber der ÖPNV-Anteil am Verkehr stagniert seit Jahren.

Der Großteil der Mobilitätskilometer in Pankow wird mit dem privaten Pkw zurückgelegt. Das liegt vor allem daran, dass das ÖPNV-Angebot für viele Fahrten in Pankow oder in die Nachbarbezirke nicht attraktiv genug ist. Zu langsam, zu häufiges Umsteigen, zu lange Fußwege oder einfach kein Angebot zu den passenden Zeiten. Das ÖPNV-Netz ist insbesondere in den nördlichen Teilen von Pankow nicht ausreichend ausgebaut. Die Folge sind Staus auf den Straßen, volle Bahnen und lange Wege.

Wenn nur ein Weg einer Reisekette nicht mit dem ÖPNV funktioniert, wird - sofern ein Pkw verfügbar ist - häufig insgesamt das Auto genutzt. Wir wollen, dass der ÖPNV für alle Wege eine attraktive Alternative anbietet.

Der Ausbau des ÖPNV ist besonders angesichts des wachsenden Umlandes und zunehmender Pendlerströme essentiell. Auch in den Außenbezirken soll der Umweltverbund aus Bus, Bahn und Fahrrad eine vollwertige Alternative zum Auto sein, damit Umsteigen leicht wird. Er soll schnell, bequem, zuverlässig, gut erreichbar und sicher sein.

Pankow und Berlin müssen klimaneutral werden. Der Autoverkehr ist verantwortlich für einen großen Teil der CO₂-Emissionen, auch in Berlin. Eine Reduzierung des Autoverkehrs und Alternativen zu weiteren umfassenden Straßenausbauten sind nur möglich durch das Angebot guter Mobilitätsalternativen, die miteinander und auch über die Berliner Stadtgrenze hinaus verzahnt sind.

Dafür brauchen wir ein umfassendes Mobilitätskonzept für Pankow und die angrenzenden Ortsteile, Bezirke und Landkreise. Dabei sehen wir den massiven Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs als einen wesentlichen und notwendigen Hebel, um die Verkehrsprobleme in Pankow und darüber hinaus zu lösen.

Städte wie Paris, Barcelona, Zürich oder Wien haben ihre Mobilitätskonzepte komplett umgestellt und stärken Alternativen zum Auto mit großer Unterstützung in der Bevölkerung. Wir nehmen uns diese Städte zum Vorbild und wollen das auch in Berlin erreichen. Für die Pankower Mobilitätswende haben wir das vorliegende Zielbild als integriertes Konzept aus Stadtentwicklung und Verkehrswende entwickelt und Prämissen für Planung und Umsetzung definiert.

Das ÖPNV-Konzept „Öffis vor! – Unser Plan für Pankow“ soll die Mobilitätswende für ganz Pankow ermöglichen, auch im Pankower Norden, der bisher sehr Auto-dominiert ist. So entlasten wir die Außenbezirke ebenso wie die Innenstadt von Stau und verbessern die Anbindung und Verbindung der einzelnen Stadt- und Ortsteile für alle Bewohner*innen und Nutzer*innen. Dieses integrierte ÖPNV Konzept stellt eine fundierte Grundlage für den weiteren Ausbau und die weitere Attraktivitätssteigerung des ÖPNV dar und ist unser Vorschlag für die praktische Umsetzung der formulierten verkehrspolitischen Ziele von Bündnis 90 / Die Grünen auf Bundes-, Landes- und Bezirksebene. Das Konzept gibt konkrete verkehrsplanerische Antworten und Vorschläge des Kreisverbandes Pankow für jeden Ortsteil, für den Bezirk und auch für die angrenzenden Bezirke und Stadtrandgemeinden, die wir in die Debatte im Bezirk und seinen Ortsteilen, in der BVV, im Senat, im Abgeordnetenhaus und in den Fachgremien

einbringen.

Die Konkretisierung und **Umsetzung** des Integrierten ÖPNV Konzepts „Öffis vor! Unser Plan für Pankow“ ist **in zwei Etappen** vorgesehen – kurzfristig in der nächsten Wahlperiode und in weiteren Schritten ab 2026. Die Planung, und konkrete Trassierung beginnt für die Maßnahmen jetzt, und sukzessive bis 2026.

- In **Umsetzung sollen bis 2026** die Taktverdichtungen, Ausweitungen der Betriebszeiten, zusätzliche und geänderte Buslinien, zusätzliches Angebot im Regionalverkehr, bei der S-Bahn und der Straßenbahn **kommen**, sofern es die bestehende **gebaute** Infrastruktur zulässt, **Ebenso in dieser Periode umsetzbar sind** ergänzende On Demand Shuttles als Zubringer zu den Bahnhöfen, Fahrradstationen an den **Bahnhöfen sowie zusätzliche Haltestellen bei Bus und Tram**.
- Innerhalb der nächsten Legislatur angestoßen und **ab 2026** sukzessive umgesetzt werden **die** Lückenschlüsse bei Tram, U- und S-Bahn, der Neubau von Regionalbahnhöfen, zusätzliche Zugänge und Bahnhöfe bei der S- und U-Bahn und weitere Taktverdichtungen, die einen Streckenausbau erfordern.

1. Der Kreisverband Pankow beschließt die im Grundsatzpapier "**Ziele und Prämissen für den Ausbau des ÖPNV in den nächsten Jahren**" (Anlage 1) festgelegten Kernziele als orientierende Handlungs- und Entscheidungsgrundlage.
2. Das von der AG ÖPNV - Strategie in Zusammenarbeit mit der AG Verkehr und der AG Neue Stadtquartiere erarbeitete und unter Beteiligung vieler weiterer zivilgesellschaftlicher Akteure und Anwohner*innen der einzelnen Stadt- und Ortsteile, sowie zahlreicher Mitglieder aus den Nachbarkreisverbänden Mitte, Reinickendorf, Lichtenberg, Barnim (BB) diskutierte und partizipativ entwickelte **Integrierte ÖPNV - Konzept "Öffis vor! - Unser Plan für Pankow"** (Anlage 2) wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Es handelt sich um ein zivilgesellschaftlich erarbeitetes, integriertes Entwicklungskonzept für den ÖPNV Ausbau im wachsenden Pankow und Umgebung. Es ist in der jetzigen Vorplanungsphase politisch handlungsleitend.

Der Kreisvorstand wird das vorgelegte Konzept und seine Maßnahmenvorschläge in die anstehenden Vertragsverhandlungen zur Bildung einer Zählgemeinschaft einbringen, die zukünftige BVV-Fraktion wird das Konzept soweit wie möglich in die BVV einbringen; der Kreisvorstand wird das Konzept dem Landesvorstand Berlin und der Spitzenkandidatin für die Wahl zum Abgeordnetenhaus übergeben, mit der Bitte die Vorschläge in die Koalitionsverhandlungen einzubringen; weiterhin wird der Kreisvorstand in anderen Kreisverbänden dafür werben ähnliche ÖPNV-Konzepte zu erstellen – der Landesvorstand soll hierfür notwendige Ressourcen zur Verfügung stellen. Auf Bundesebene und Landesebene setzen sich unsere Mandatsträger*innen für entsprechende Weichenstellungen ein.

Hintergrund und Erläuterungen

Vorgehen

Wir, die AG ÖPNV Strategie und Vertreter*innen der AGen Verkehr und AG Neue Stadtquartiere, haben mehrere Analyse-Workshops mit Anwohnenden und Expert*innen zu den verschiedenen Teilgebieten und Ortsteilen Pankows in einem Online-Beteiligungs-Verfahren durchgeführt. Wir haben dabei Probleme und Defizite, bezogen auf Erreichbarkeit von Haltestellen, Staus, Taktdichte, Lücken im Netz, usw. identifiziert und in einem zweiten Schritt Lösungsvorschläge dafür erarbeitet.

Daraus haben wir ein Konzept erarbeitet und dieses in mehreren Feedbackrunden mit Anwohner*innen und Verkehrsexpert*innen, auch aus den Kreisverbänden der Nachbarbezirke und -landkreise erörtert und in zwei Lesungen mit den Expert*innen und den AGen Verkehr und Neue Stadtquartiere sowie der AG Mobil, Stadt, Grün besprochen, analysiert und weiter verfeinert. Prämisse des Konzepts waren immer auch die Forderungen des grünen Landeswahlprogramms und des Mobilitätsgesetz.

Das Ergebnis dieses Prozesses ist das anliegende ÖPNV-Konzept samt dem „Zielbild und Prämissen des ÖPNV-Konzepts Pankow“.

Zuständigkeit

Für den Ausbau des ÖPNV ist das Land Berlin zuständig. Die Impulse und das lokale Wissen müssen aber aus den Bezirken kommen. Die Planungen der Senatsverwaltung sind in die vorgelegte ÖPNV-Strategie Pankow eingeflossen. Weitere Impulse und weitreichendere Konzepte aus dem Bezirk Pankow, Nachbarbezirken und -landkreisen wurden im vorliegenden Konzept aufgegriffen.

Die Mobilitätswende wird allein durch die Verwaltung nicht gestemmt werden. Das beginnt schon bei der zu dünnen personellen Ausstattung und den begrenzten Verwaltungskapazitäten. Die Expertise, das lokale Wissen und die Planungs-Kapazitäten auch aus der Zivilgesellschaft können und sollten daher mit einbezogen werden. Dazu leisten wir mit der Vorlage einen Beitrag.

Finanzierung

Die Finanzierung und die Planungskapazitäten des ÖPNV sind in den letzten Jahren sehr begrenzt gewesen. Die Zielvorgaben des Klimaschutzgesetzes des Bundes und des Berliner Mobilitätsgesetzes erfordern hier die Bereitstellung deutlich größerer personeller und finanzieller Ressourcen. Insbesondere an eine neue Regierung auf Bundesebene, aber auch in Berlin haben wir große Erwartungen im Hinblick auf die finanzielle Umverteilung der Verkehrsbudgets. Aus dem Urteil des Verfassungsgerichts zum Bundes-Klimaschutzgesetz und dem vorgezogenen Gesetzesziel klimaneutrales Deutschland 2045 erwarten wir wesentliche Impulse und Verbesserungen. Damit wird viel mehr möglich beim Ausbau von Bus und Bahn sein, als wir heute für möglich halten.

Anlage 1: Zielbild und Prämissen des ÖPNV-Konzepts Pankow „Öffis vor! – Unser Plan für Pankow“

1. Effizienz, ressourcenleichte und eingriffsarme Bauweise

- Wir setzen beim Ausbau der Infrastruktur auf Effizienz, ressourcenleichte und eingriffsarme Bauweise mit einem Vorzug für Recycling- und nachwachsende Baustoffe, Verkehrsmittel ohne fossile Treibstoffe und CO₂-Vermeidung.
- Wir gehen davon aus, dass die Entwicklungen im Bausektor für eine Bauweise gerade erst begonnen haben und entsprechend dekarbonisierte Produkte durch andere gesetzliche Rahmenbedingungen wie das neue Bundes-Klimaschutzgesetz, veränderte öffentliche Beschaffung und entsprechende Marktimpulse einfacher verfügbar sein werden.
- Durch den ÖPNV Ausbau haben wir passende Argumente gegen den nach wie vor uferlosen Straßenneu- und ausbau und die damit verbundene großflächige Versiegelung und Zerschneidung von Biotopen.

2. Deutlicher Ausbau des Schienen-Verkehrs - Schienenverkehr stärken

- Durchbindung aller Schienenverkehre aus Brandenburg bis ins Herz von Berlin statt (z.T. mehrfachen) Umsteigens
- Ausbau Karower Kreuz/Buch und Pankow zu regionalen ÖPNV-Knoten – dadurch erhebliche Verkürzung der ÖPNV- Fahrzeiten
- Schaffung von Ost-West-Straßenbahn-Verbindungen im Pankower Norden (statt Straßen-Nahverkehrstangente Nord TVN)
- Längere Fahrzeuge bei S-Bahn und Regionalzügen, so dass in Verkehrsspitzen ausreichend Kapazität besteht – im Berufsverkehr genauso wie im Freizeitverkehr, auch bei gutem Wetter am Wochenende

3. Attraktive und verlässliche Zubringer zu den Bahnhöfen

- Ausbau der Zubringer-Busse zu den Bahnhöfen, im gleichen Takt wie die Züge
- Ergänzende On-Demand-Shuttles vom/zum Bahnhof, dort wo Straßenverhältnisse keinen Busbetrieb zulassen oder On-Demand-Shuttles die effizientere Variante gegenüber Linienbussen darstellen, (tariflich in den ÖPNV integriert)
- Attraktive, sichere und ausreichend dimensionierte Fahrrad-Stationen an allen Bahnhöfen nach holländischem Vorbild

4. Dichtere Takte – mehr Flexibilität und kürzere Wartezeiten

- Einführung „Hauptstadt-Takt“ – mindestens alle 10 Minuten – auf allen Bus-, Straßenbahn-, U-Bahn- und S-Bahn-Linien
- Realisierung einer "Grünen Welle für Bus und Tram" auf allen Haupttrouten, z.B. durch sensorgesteuerte Signalanforderung, Vorfahrt in Tempo-30-Zonen oder Einfädelung der ÖPNV-Fahrzeuge als Pulkführer.
- Taktverdichtung S-Bahn auf einen 5-Minuten-Takt auf allen Strecken in Berlin (analog U-

Bahn)

- In dicht besiedelten Gebieten Verdichtungen bei Bus und Tram auf alle 5 Minuten oder häufiger („Hauptstadt-Takt Plus“)
- Regionalverkehr: 20 Minuten-Takt als Standard, 10-Min.-Takt auf Achse nach Bernau (mit Zwischenhalten in Pankow und Buch), so dass der Regionalverkehr auch für Fahrten innerhalb Berlins eine schnelle und verlässliche Option bietet, wie der RER in Paris.

5. Schließung von Netz-Lücken – schnellere Verbindungen, weniger Umwege und Umstiege

- Bau der S-Bahn Ost-Tangente und Integration in das bestehende S-Bahn-Netz, um auf vielen wichtigen Relationen schnelle und umsteigefreie Verbindungen und genug Kapazität anbieten zu können (dadurch reduzierte TVO möglich)
- Netz-Lückenschlüsse: U2 Verlängerung S+U-Pankow – Niederschönhausen (inkl. Schaffung eines ÖPNV-Hubs mit zahlreichen Bus-Anschlüssen in Niederschönhausen zur optimalen Anbindung des Pankower Norden)
- Lückenschluss per Schiene zwischen S+U- Pankow, U Osloer Str. und somit der City West / Wilmersdorf, um das Pankower Zentrum und den gesamten Nordostraum mit der City-West zu verbinden, um das Pankower Zentrum vom lauten Autoverkehr zu entlasten, es attraktiver zu machen und als Herz von Pankow aufzuwerten, und um den Dauerstau auf Wollankstr. und Grabbeallee zu beenden. Es werden dazu die Alternativen U9-Verlängerung oder Tram-Verbindung gleichberechtigt geprüft und die wirksamere Variante umgesetzt.
- Gezielte Tramnetz-Erweiterung mit Fokus der Anbindung von Stadtentwicklungsgebieten und Netz-Lückenschlüssen
- Zusätzliche Buslinien innerhalb von Pankow und in die Nachbarbezirke, so dass man die Nachbar-Stadtteile und -Kieze grundsätzlich auf direktem Weg (statt bisher z.T. nur mit großen Umwegen) erreichen kann

6. Bessere Erschließung – kürzere Wege

- Zusätzliche Bahnhöfe und Zugänge bei der S- und U-Bahn, zusätzliche Haltestellen auf Straßenbahn- und Buslinien
- Zusätzliche Buslinien zur Anbindung der Wohngebiete, zu und von denen bisher längere Fußwege erforderlich waren
- Angebot von On-Demand-Shuttles zum ÖPNV-Tarif vom/zum nächsten ÖPNV-Knotenpunkt, wenn sich Wohngebiete nicht sinnvoll mit Buslinien anbinden lassen

7. Attraktives Angebot rund um die Uhr – schnellerer, direkter und verlässlicher im Nachtverkehr

- Anpassung der Betriebszeit der U-Bahn an die Betriebszeit der S-Bahn: Betrieb So – Do nachts bis 1:30 Uhr
- Schaffung von Nachtbus-Ersatzlinien entlang der S-Bahn-Achsen analog U-Bahn Nachtersatzlinien in der Betriebspause
- Evaluation 24/7-Betrieb an allen Wochentagen auf der Ring-S-Bahn und Stadtbahn

8. Gutes ÖPNV-Angebot in Stadtentwicklungsgebieten – von Anfang an

- Sicherstellung attraktives ÖPNV-Angebot in allen Neubaugebieten: Gute Verknüpfung mit den umliegenden Stadtteilen, bei größeren Neubaugebieten direkte Anbindung durch schnelle und leistungsfähige Schienen-Angebote
- Frühzeitige gemeinsame Stadt- und Verkehrsplanung: bei größeren Neubau-Vorhaben frühzeitig eine attraktive ÖPNV-Anbindung sicherstellen
- Deutliche Reduzierung der Planungs- und Umsetzungszeiten von Infrastruktur-Neubau; die ÖPNV-Anbindung soll möglichst bereitstehen, wenn die ersten Nutzer*innen einziehen
- Barrierefreiheit ist flächendeckend zu gewährleisten, in den Fahrzeugen, an den Haltestellen und bei den Zuwegungen zu den Haltestellen

9. Angenehmes Ambiente, hohe Verlässlichkeit und mehr Kundenorientierung – damit sich die ÖPNV-Nutzung immer sicher anfühlt und stressfrei ist

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und objektiven wie subjektiven Sicherheit im gesamten ÖPNV-System
- Deutliche Reduktion von Verspätungen und Ausfällen

10. Die Zukunft ist unsicher

- Falls mit der Zeit Entwicklungen wie Homeoffice substanzielle Teile des Pendlervolumens überflüssig machen sollten, was bisher noch völlig offen ist, werden diese Entwicklungen ebenso wie die konkrete Bevölkerungsentwicklung in Pankow und dem Umland in die ÖPNV-Strategie einfließen. Die Strategie basiert auf den heutigen Zuständen, Planungen und Prognosen.

Anlage 2: Integriertes ÖPNV - Konzept "Öffis vor! - Unser Plan für Pankow"

Link:

<https://gruenlink.de/27dg>