



Öffis vor! Unser Plan für Pankow

ÖPNV-Zielkonzept des KV Pankow

– Ausschnitt Französisch Buchholz



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

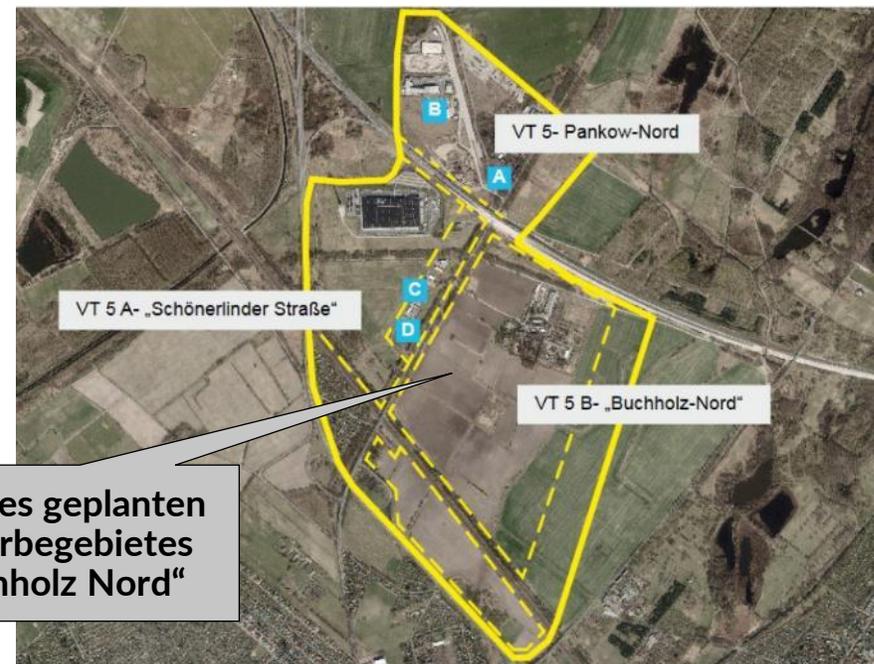
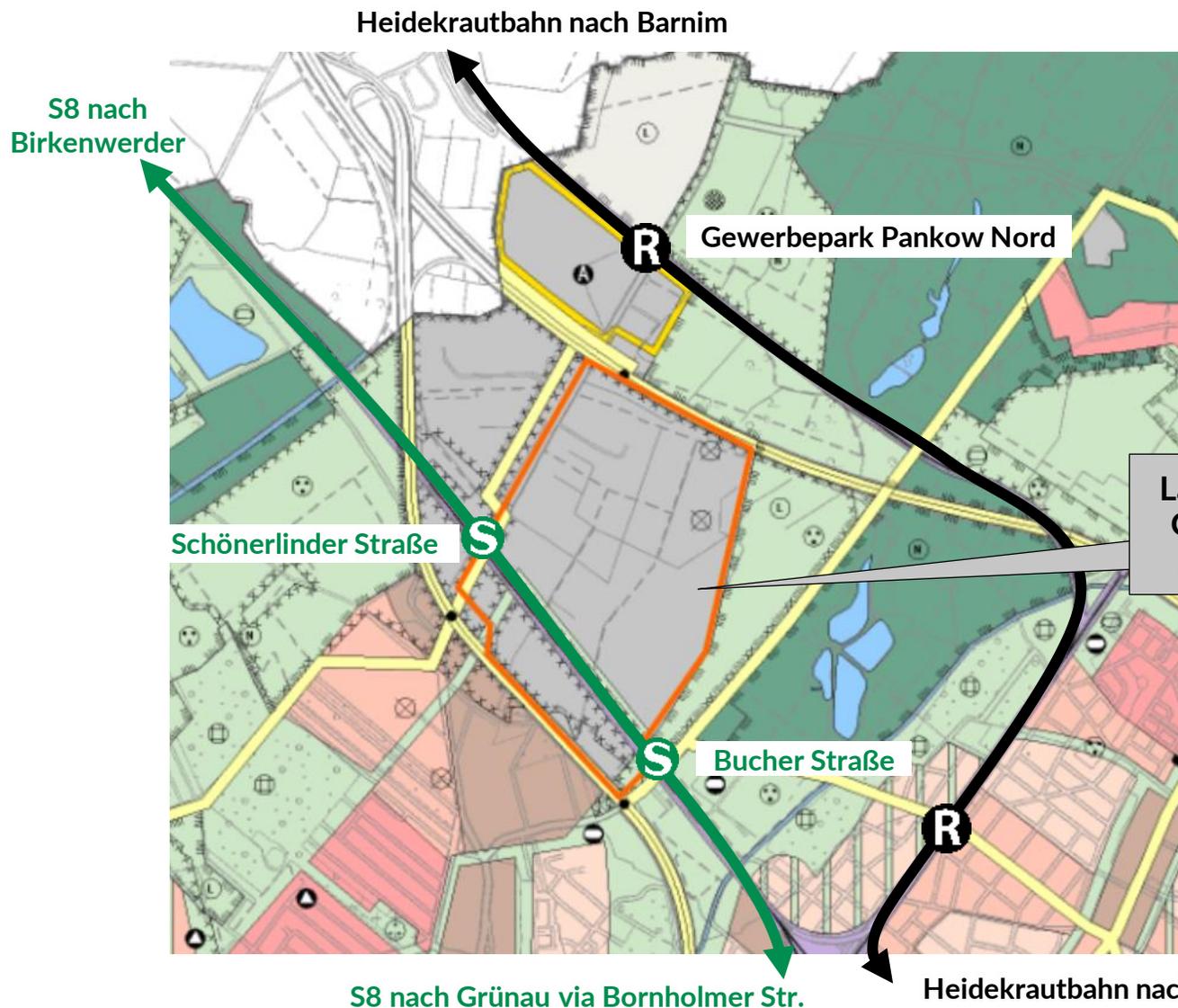
Ziel-Umsetzung nach 2026, Anstoßen innerhalb der nächsten Legislatur

- 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

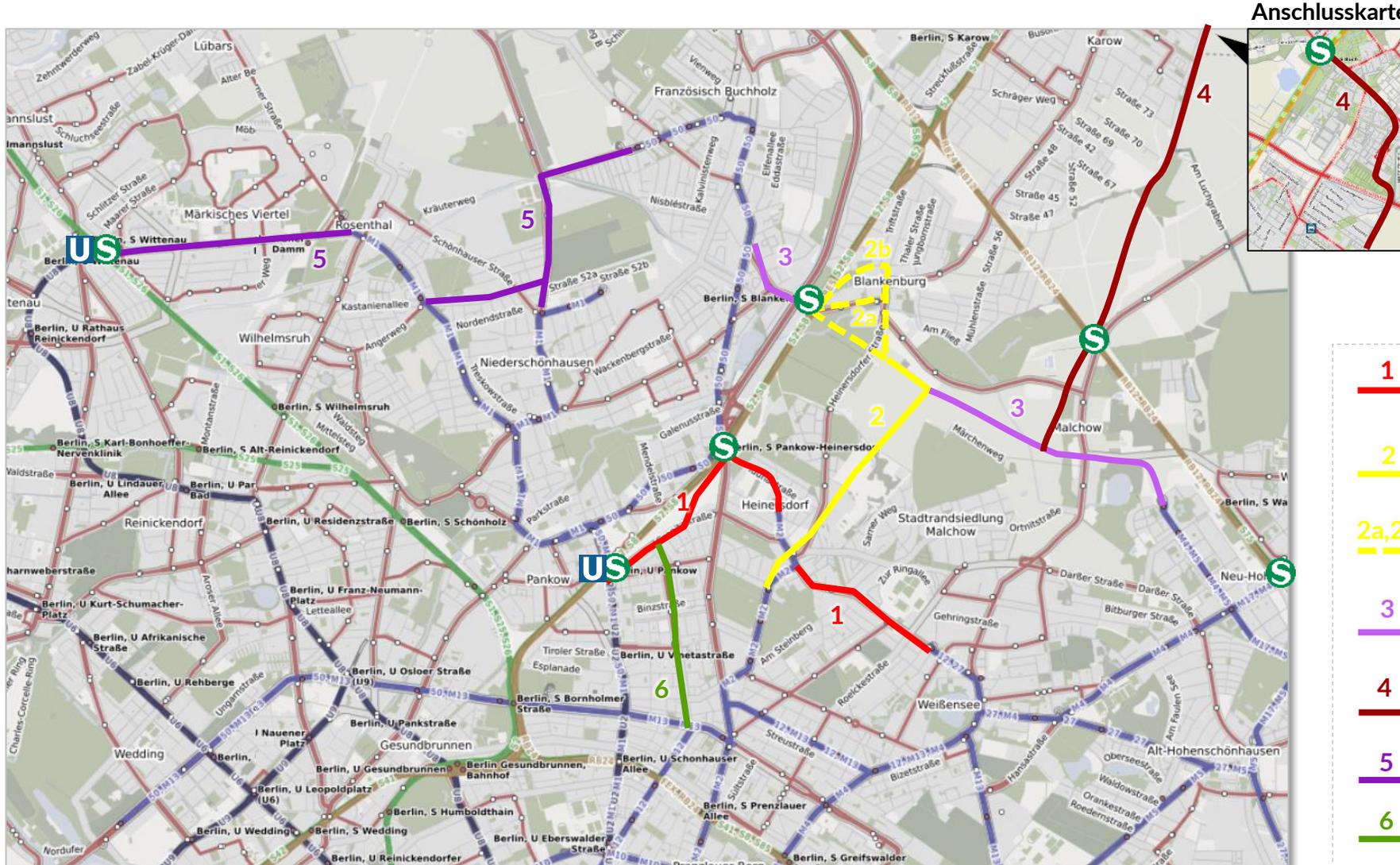
Erschließung des geplanten Gewerbegebietes „Buchholz Nord“ mit 2 zusätzlichen Bahnhöfen an der S8 und einem Halt der Heidekrautbahn



Lage des geplanten Gewerbegebietes „Buchholz Nord“

Mit Besiedlung des Gewerbegebietes zugleich Einführung eines 10-Minuten-Taktes auf der S8 zw. Grünau und Schönerlinder Straße (ggf. als S85-Ersatz)

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

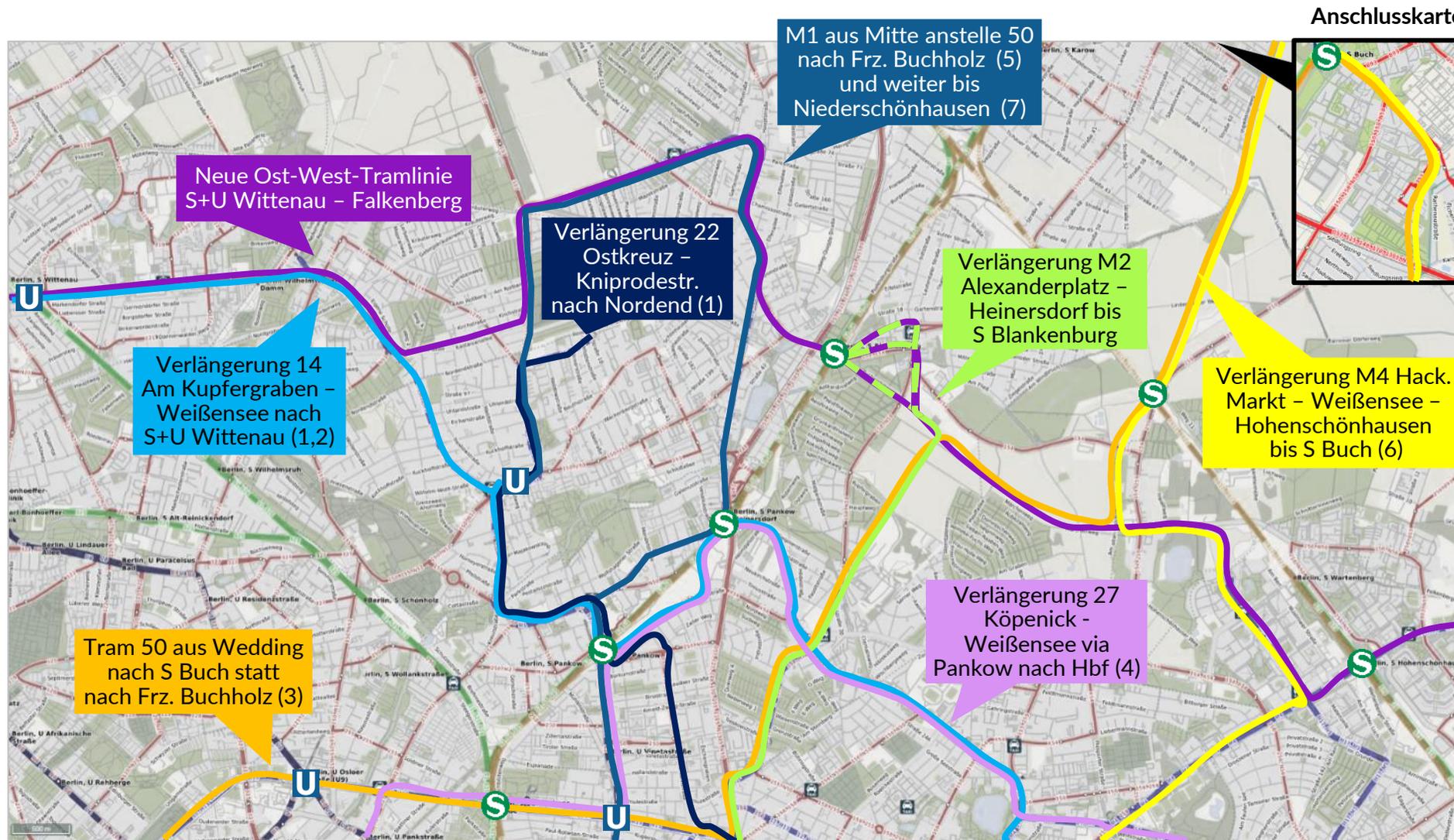


Hinweis: In dieser Unterlage geht es nur um die Diskussion sinnvoller Tram-Achsen. Exakte Trassierung ist später im Detail zu prüfen.

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

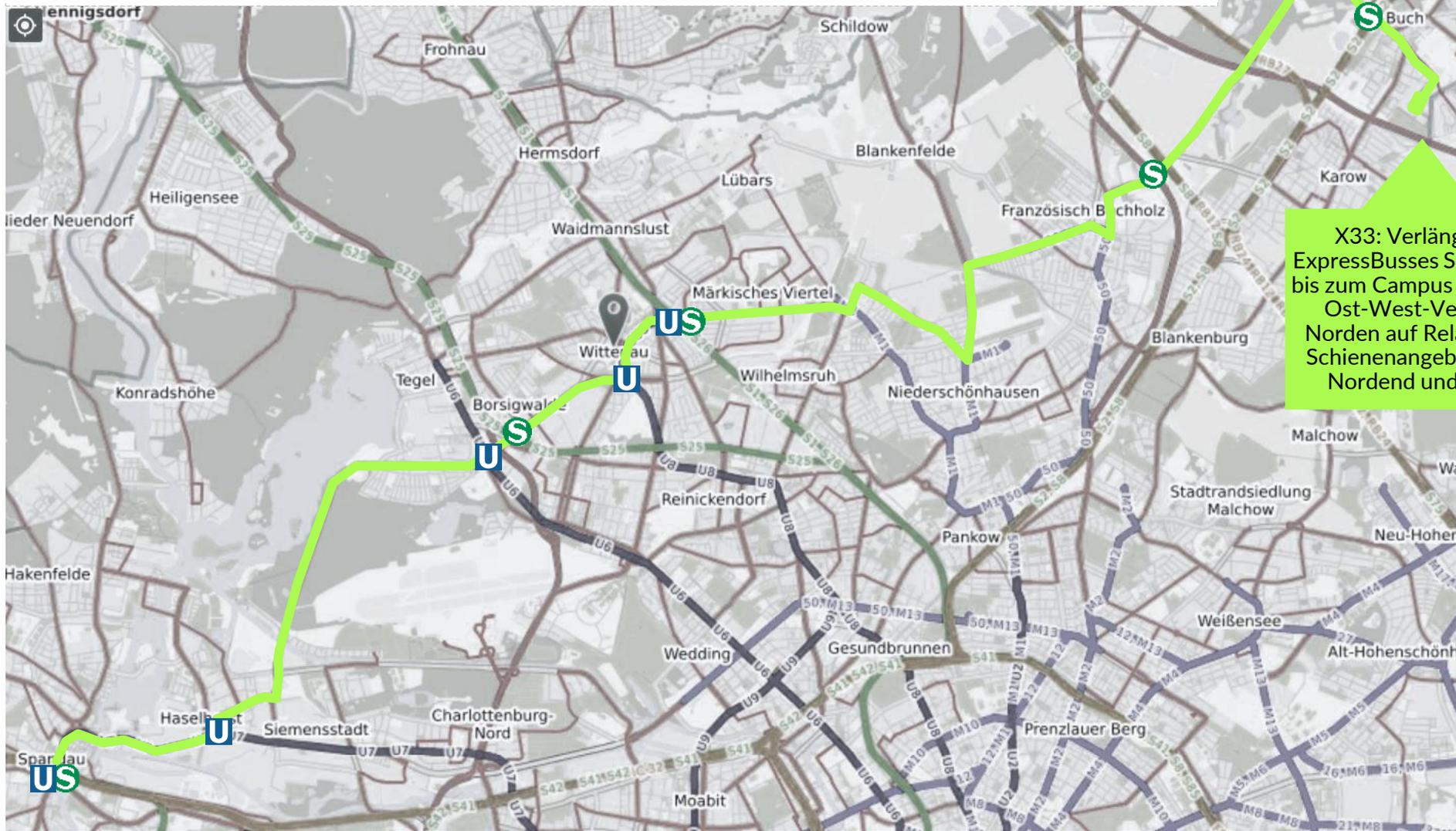


- Beschleunigung
 - Mehr und besser funktionierende Vorrangschaltungen an LSAs
 - Längere Abmarkierungen vor Kreuzungen
 - Ggf. komplette Fahrspuren in Trampspuren umwandeln (als Rasenspur, wenn keine Co-Nutzung durch Busse)
- Taktverdichtungen → siehe gesonderte Darstellung weiter hinten (Teil 3)
- 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.

Express-Bus X33 Spandau – S+U Wittenau – Campus Buch bringt schnelle Ost-West-Verbindung für Französisch Buchholz

Übersicht Gesamt-Laufweg verlängerter X33 als neue schnelle Nord-Tangente



X33: Verlängerung des bestehenden ExpressBusses Spandau – Märkisches Viertel bis zum Campus Buch schafft attraktive neue Ost-West-Verbindungen im Pankower Norden auf Relationen, auf denen es keine Schienenangebote gibt (ersetzt zudem zw. Nordend und Frz. Buchholz Linie 124)

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

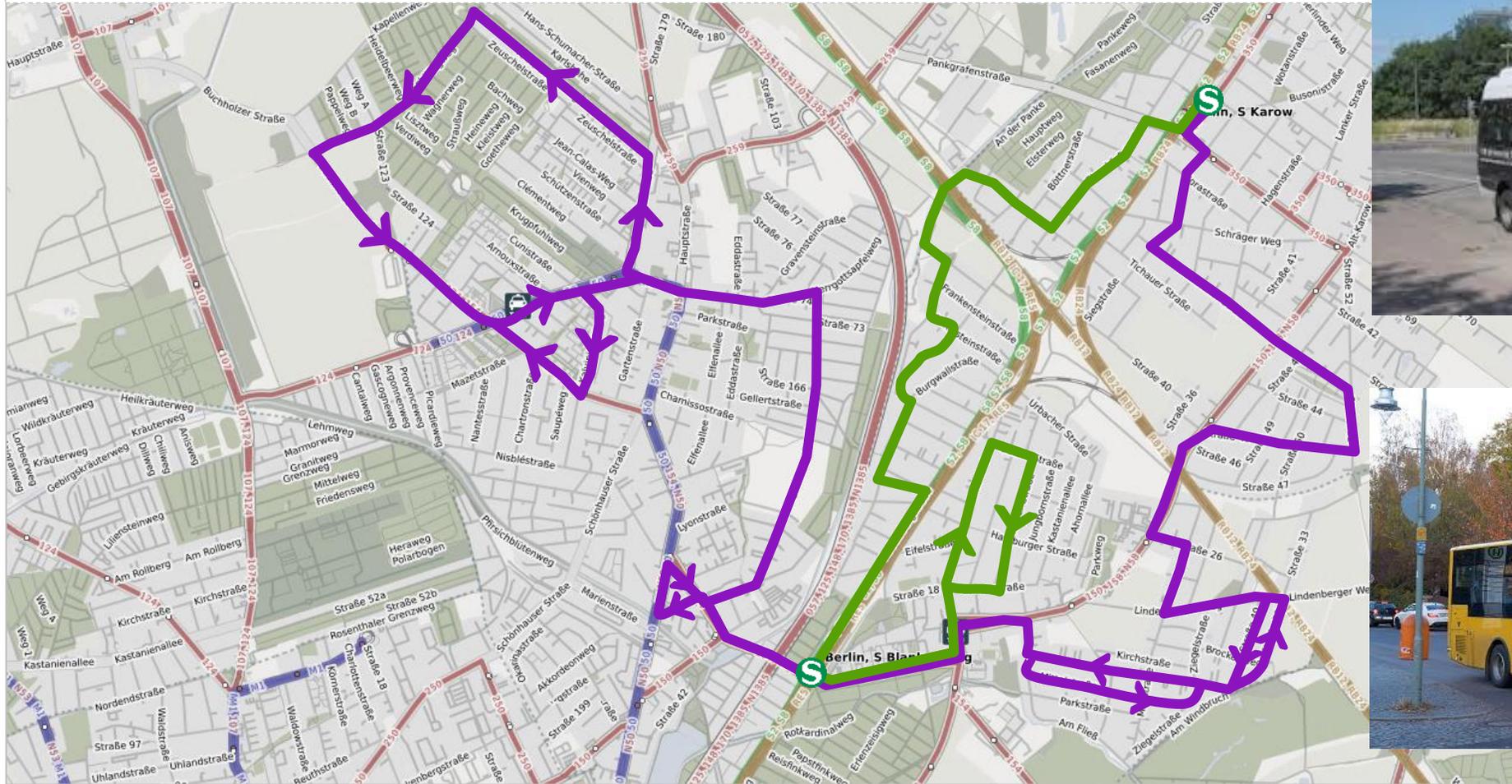
207: Neue Buslinie Frz. Buchholz – S+U Pankow zur Schließung von Erschließungs- und Verbindungslücken

Wedding,
U Leopoldplatz Wedding,
U Osloer Str.

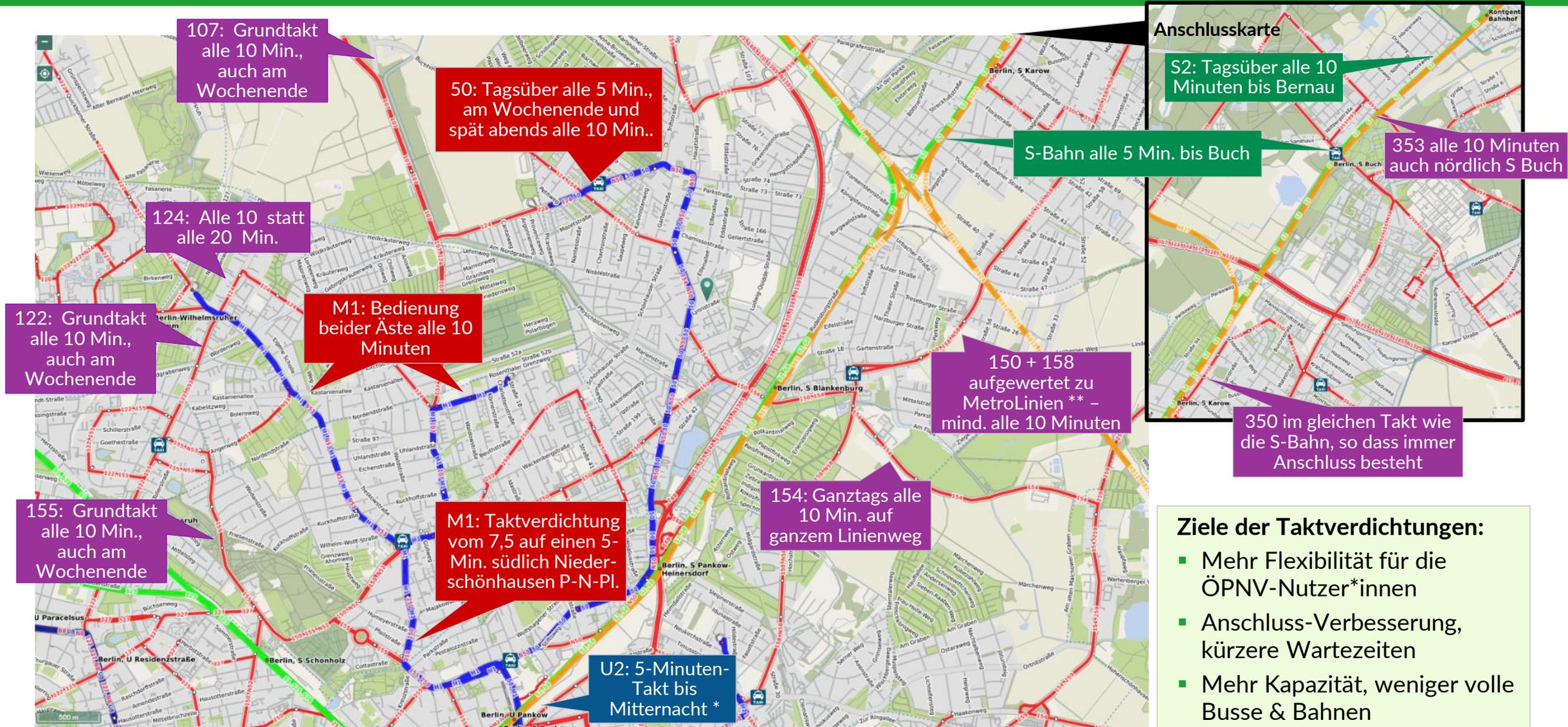
Friedrichshain
über Weißensee

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



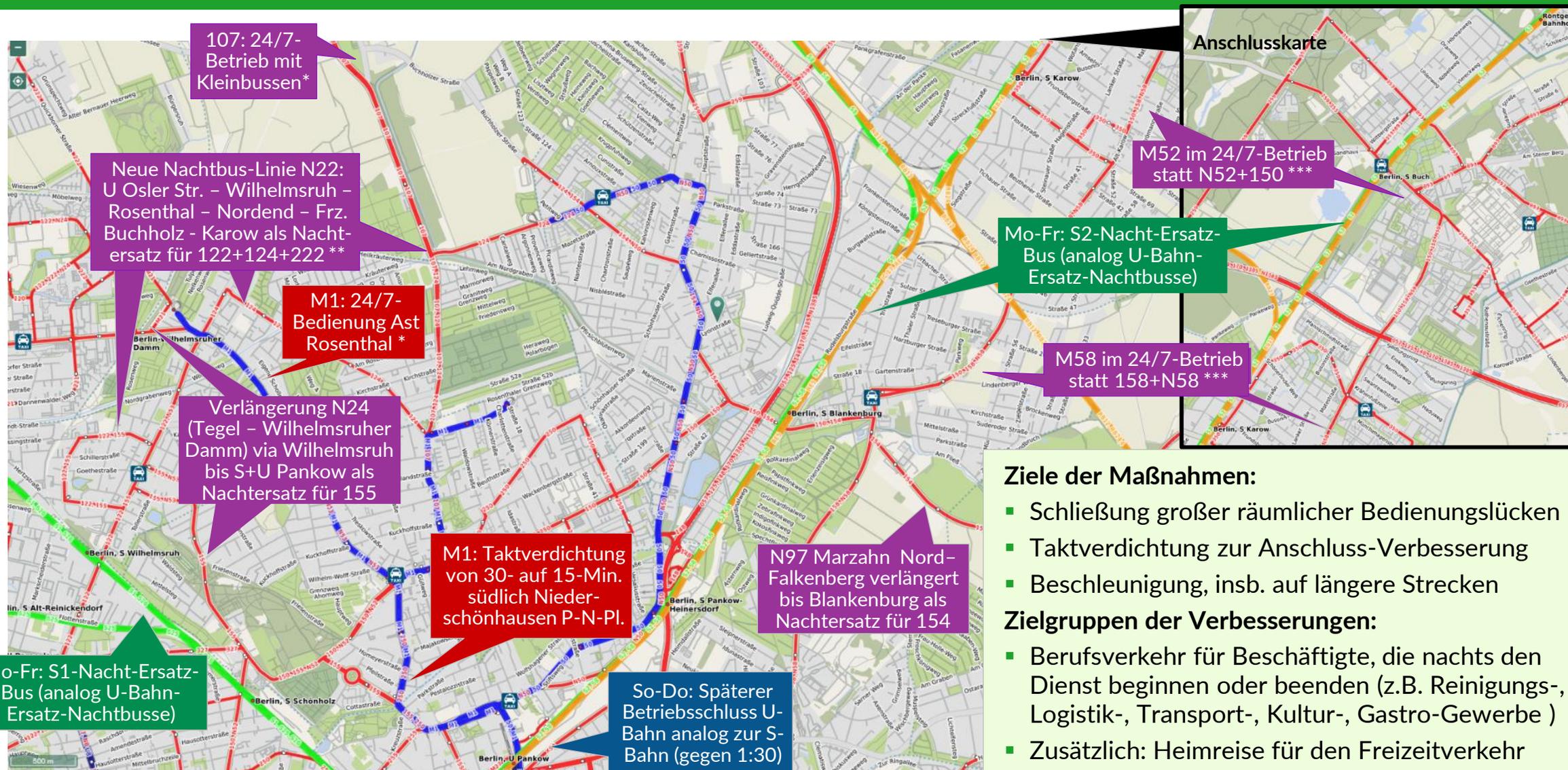
Sinnvolle Taktverdichtungen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV im Pankower Norden



- 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 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“

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



* 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

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