



Öffis vor! Unser Plan für Pankow

ÖPNV-Zielkonzept des KV Pankow

– Ausschnitt Blankenfelde



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)

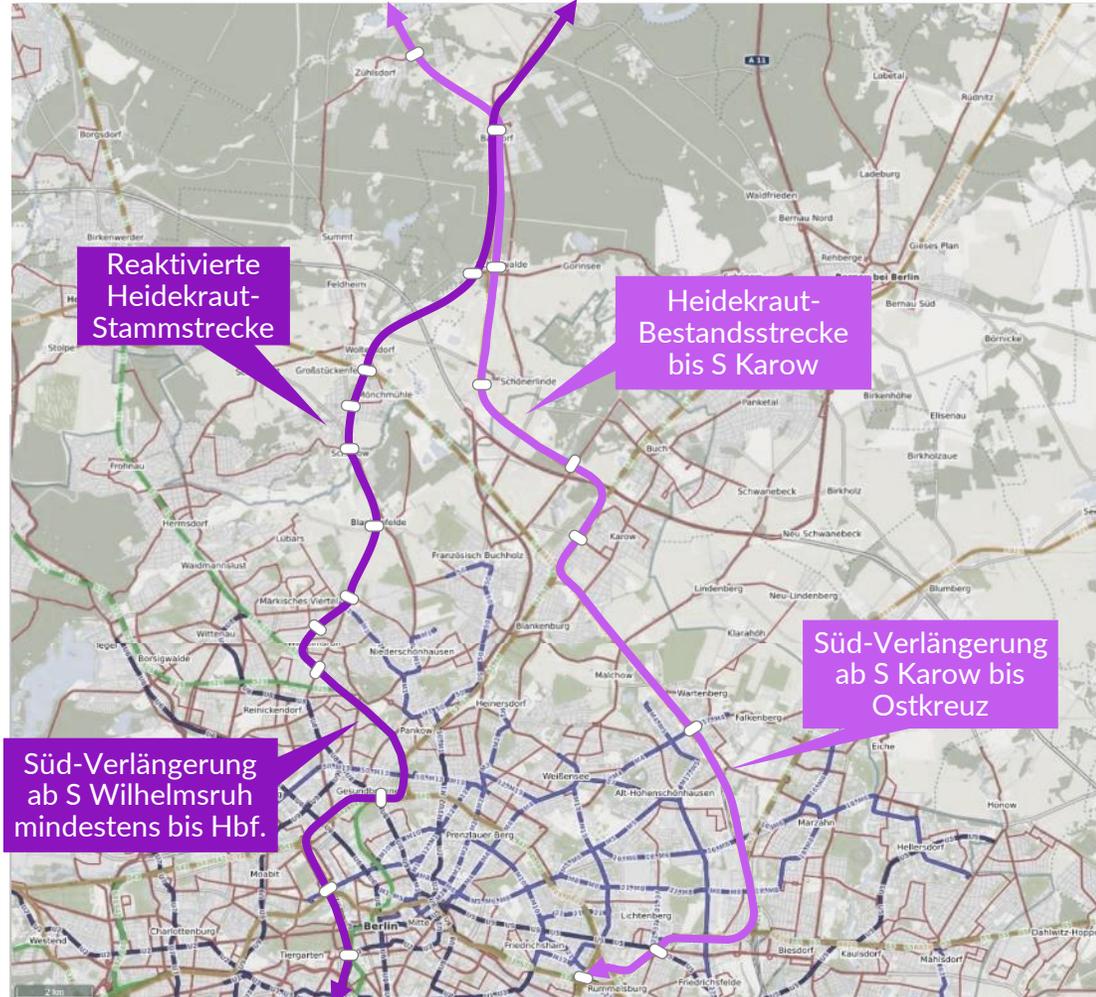
Beispiele:

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

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

Wensickendorf/Liebenwalde/
ggf. Oranienburg

Wandlitz / Klosterfelde / Groß
Schönebeck Schorfheide



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



Verbesserungen der Busverbindungen (1/3): Neue Ost-West-Verbindung mit Bus 222 Tegel – Lübars – Blankenfelde - Karow

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)

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

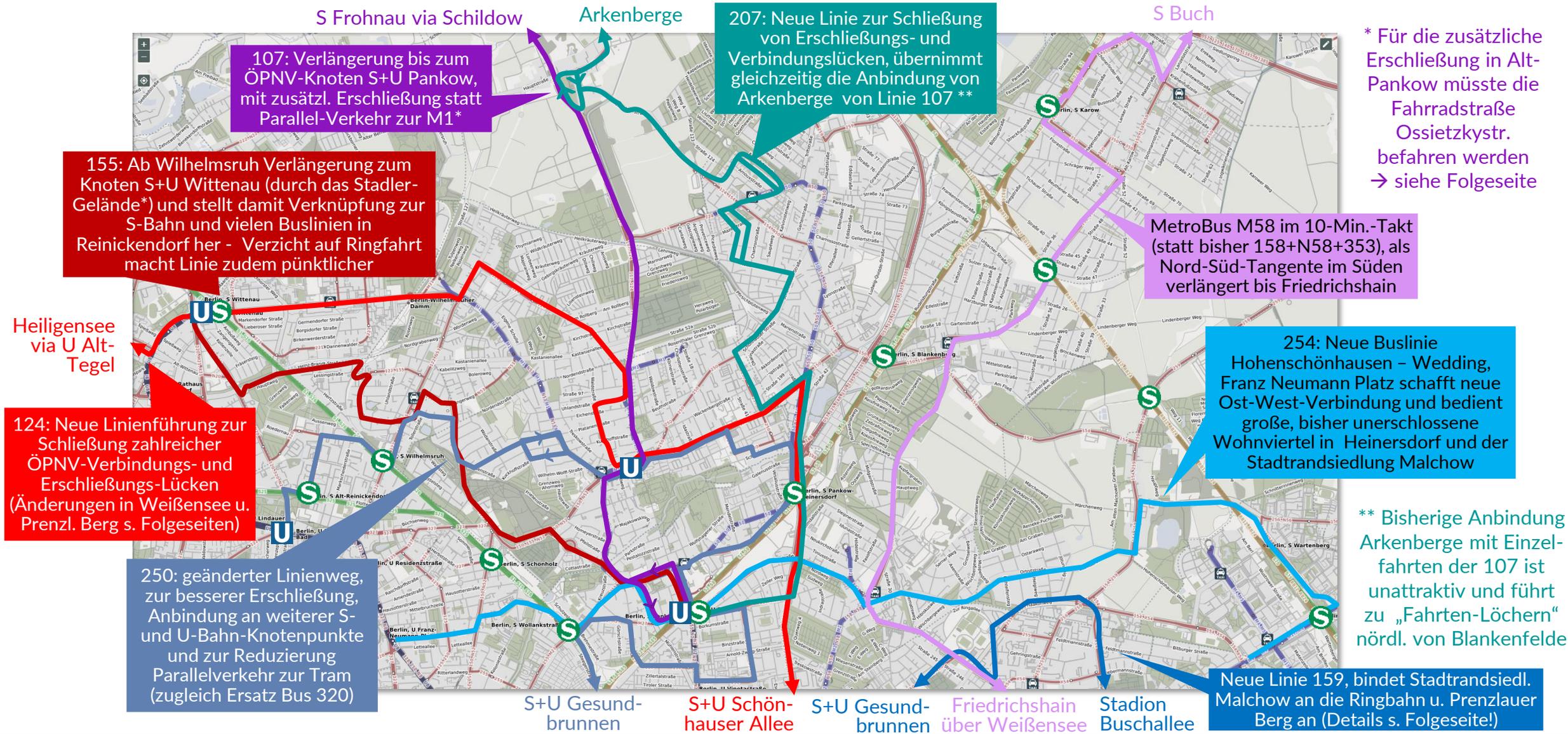
MetroBus M58 im 10-Min.-Takt (statt bisher 158+N58+353), als Nord-Süd-Tangente im Süden verlängert bis Friedrichshain

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

Wedding,
U Leopoldplatz Wedding,
U Osloer Str.

Friedrichshain
über Weißensee

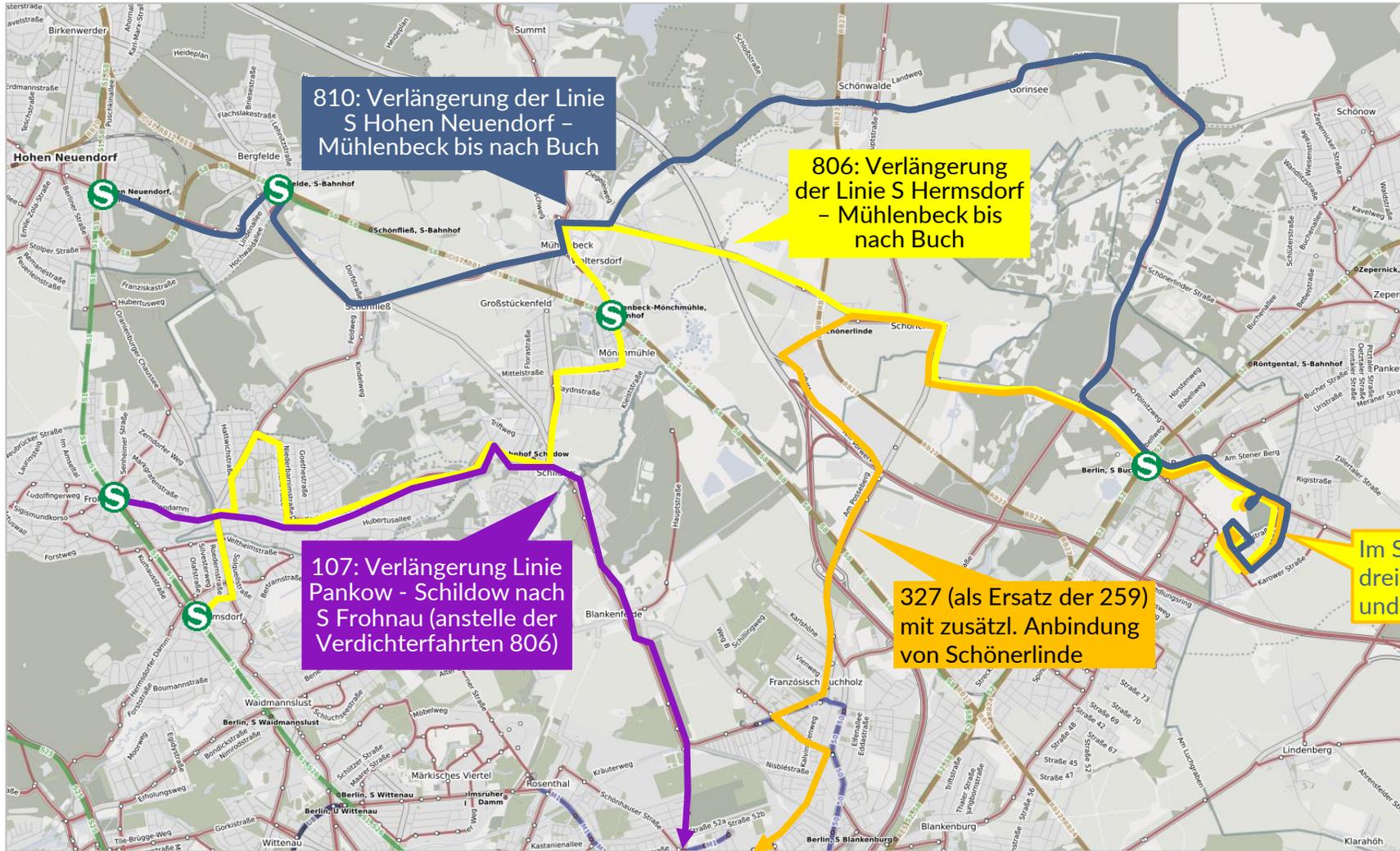
Verbesserungen der Busverbindungen (2/3): Verlängerung 107 bis Alt-Pankow und neue 207 schaffen direkte Anbindung an S- und U-Bahn



* Für die zusätzliche Erschließung in Alt-Pankow müsste die Fahrradstraße Ossietzkystr. befahren werden → siehe Folgeseite

** Bisherige Anbindung Arkenberge mit Einzel-fahrten der 107 ist unattraktiv und führt zu „Fahrten-Löchern“ nördl. von Blankenfelde

Verbesserungen der Busverbindungen (3/3): Verlängerung der 107 im Norden bis S-Bahnfrohnau

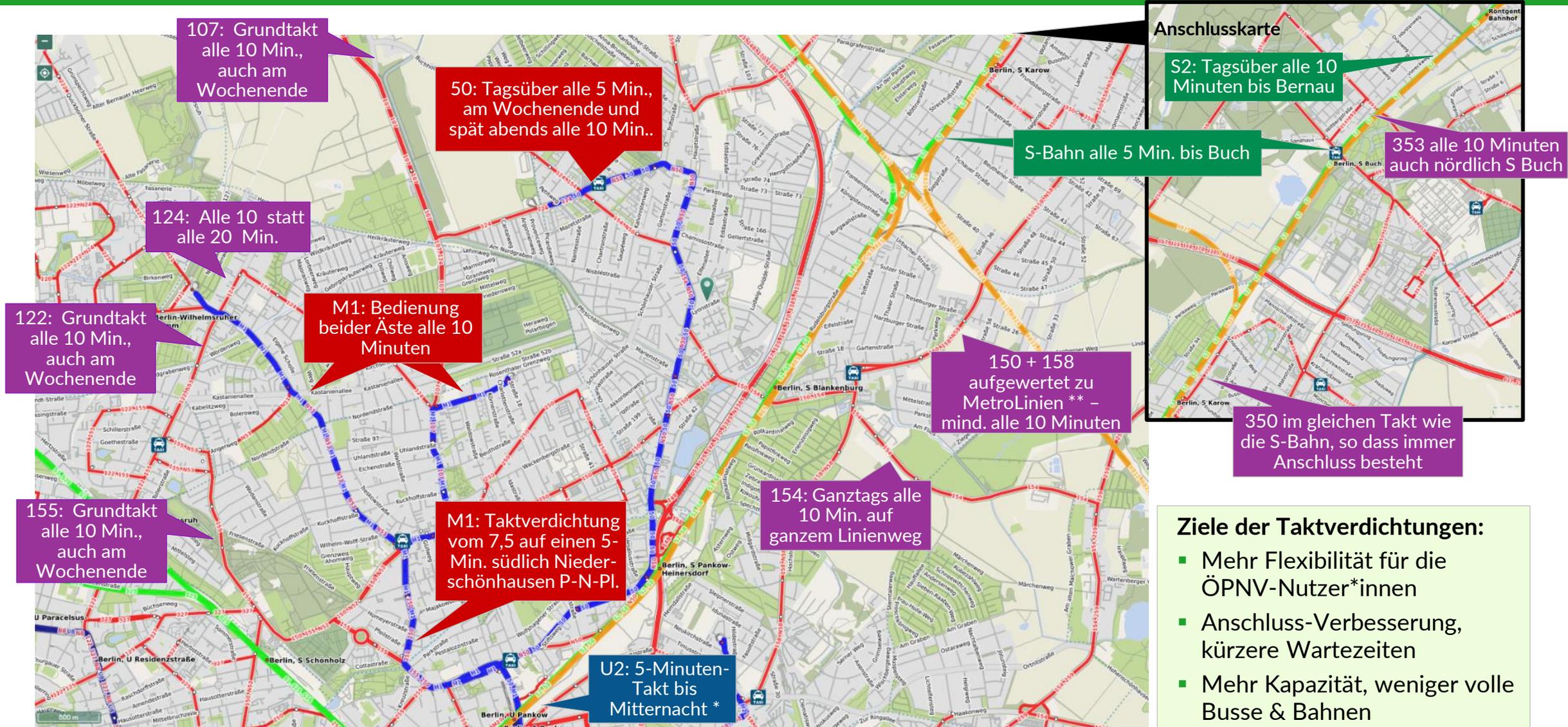


Hinweis: Dieses sind nur einzelne Beispiele – es gibt weitere wichtige Verbesserungen im Busangebot zwischen dem brandenburgischen Umland und dem Bezirk Pankow, z.B. aus der Gemeinde Panketal

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

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:

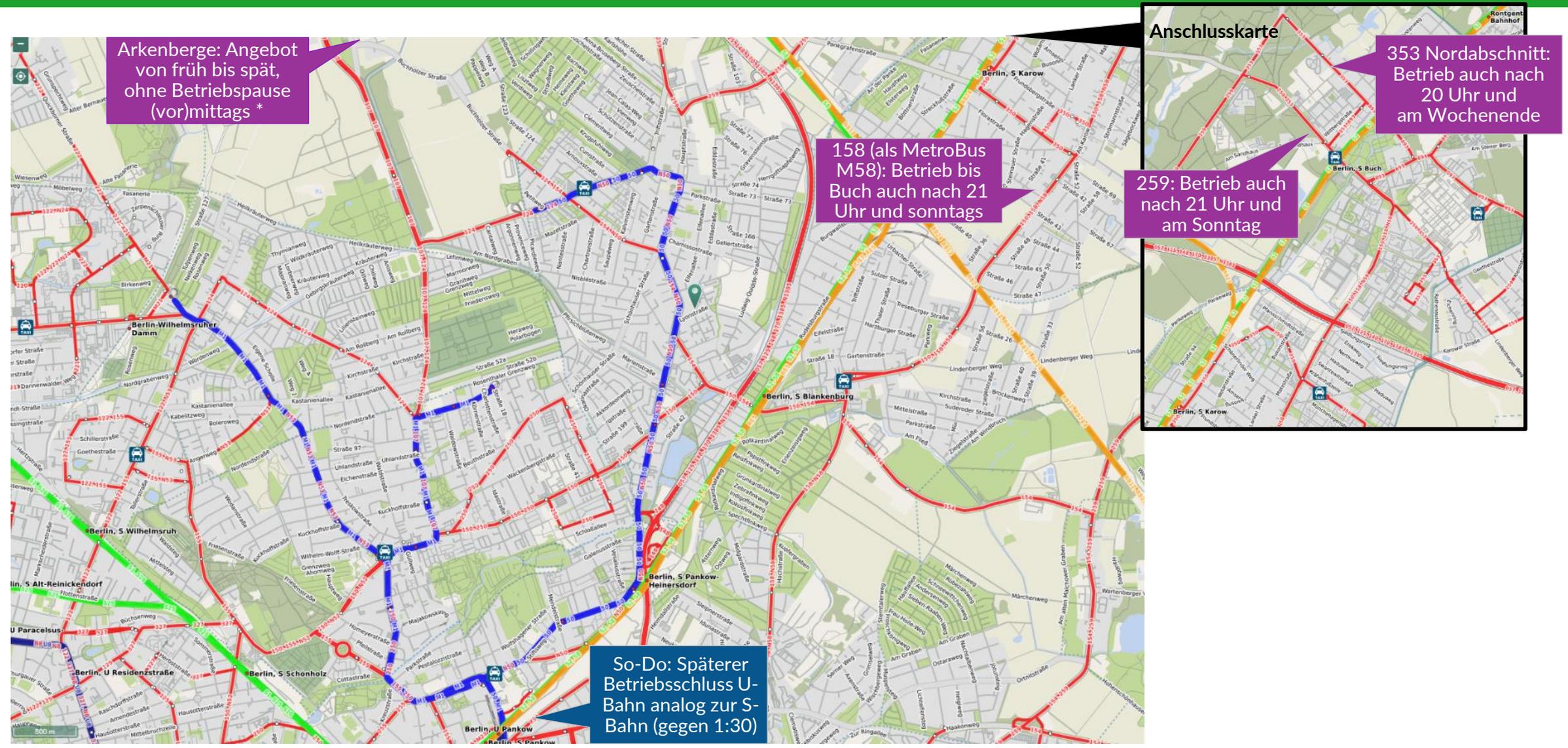
- Schließung großer räumlicher Bedienungslücken
- Taktverdichtung zur Anschluss-Verbesserung
- Beschleunigung, insb. auf längere Strecken

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“

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