



# Öffis vor! Unser Plan für Pankow

*ÖPNV-Zielkonzept des KV Pankow*

*– Ausschnitt Blankenburg*



## 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

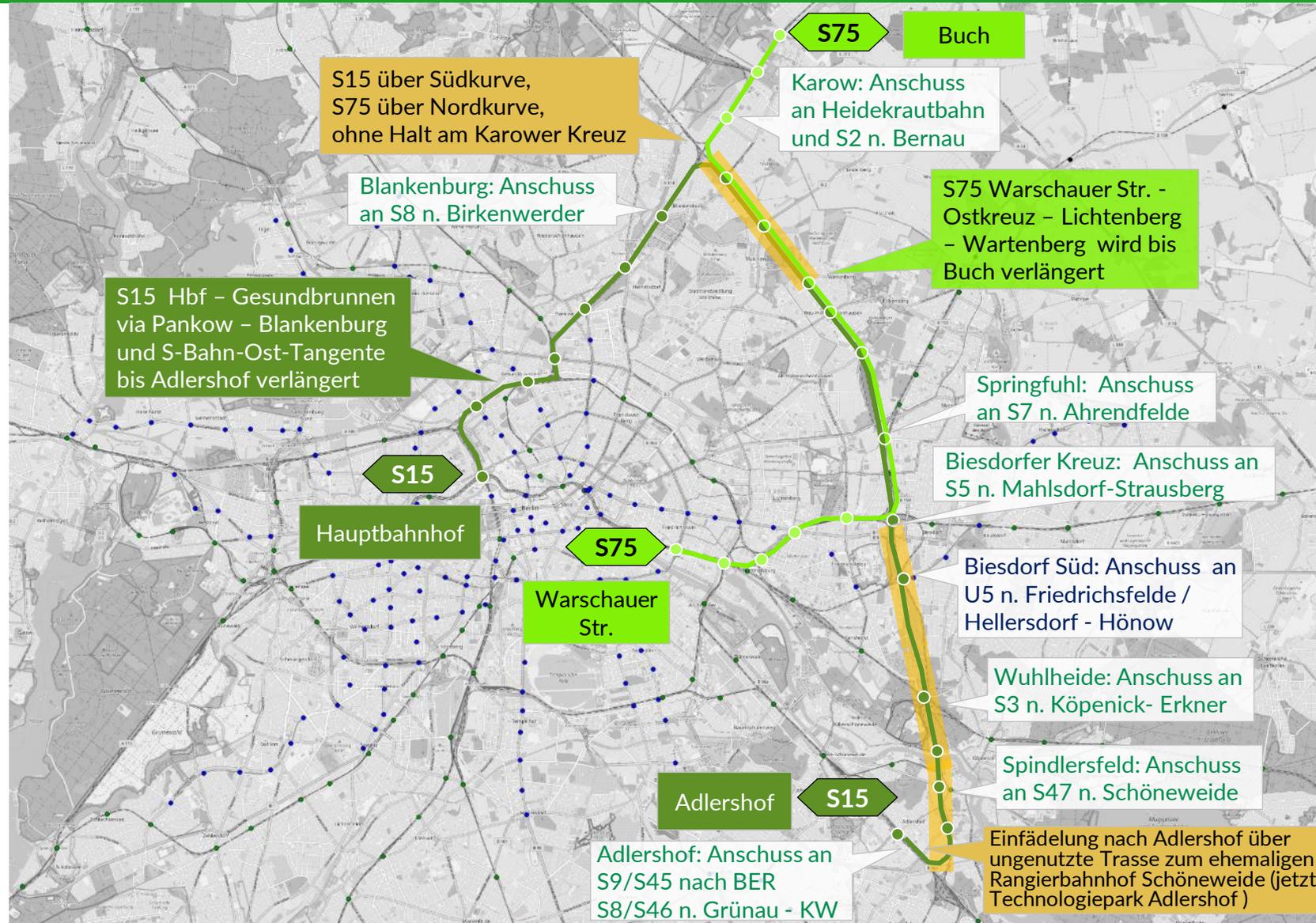
## Ziel-Umsetzung nach 2026, Anstoßen innerhalb der nächsten Legislatur

- 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



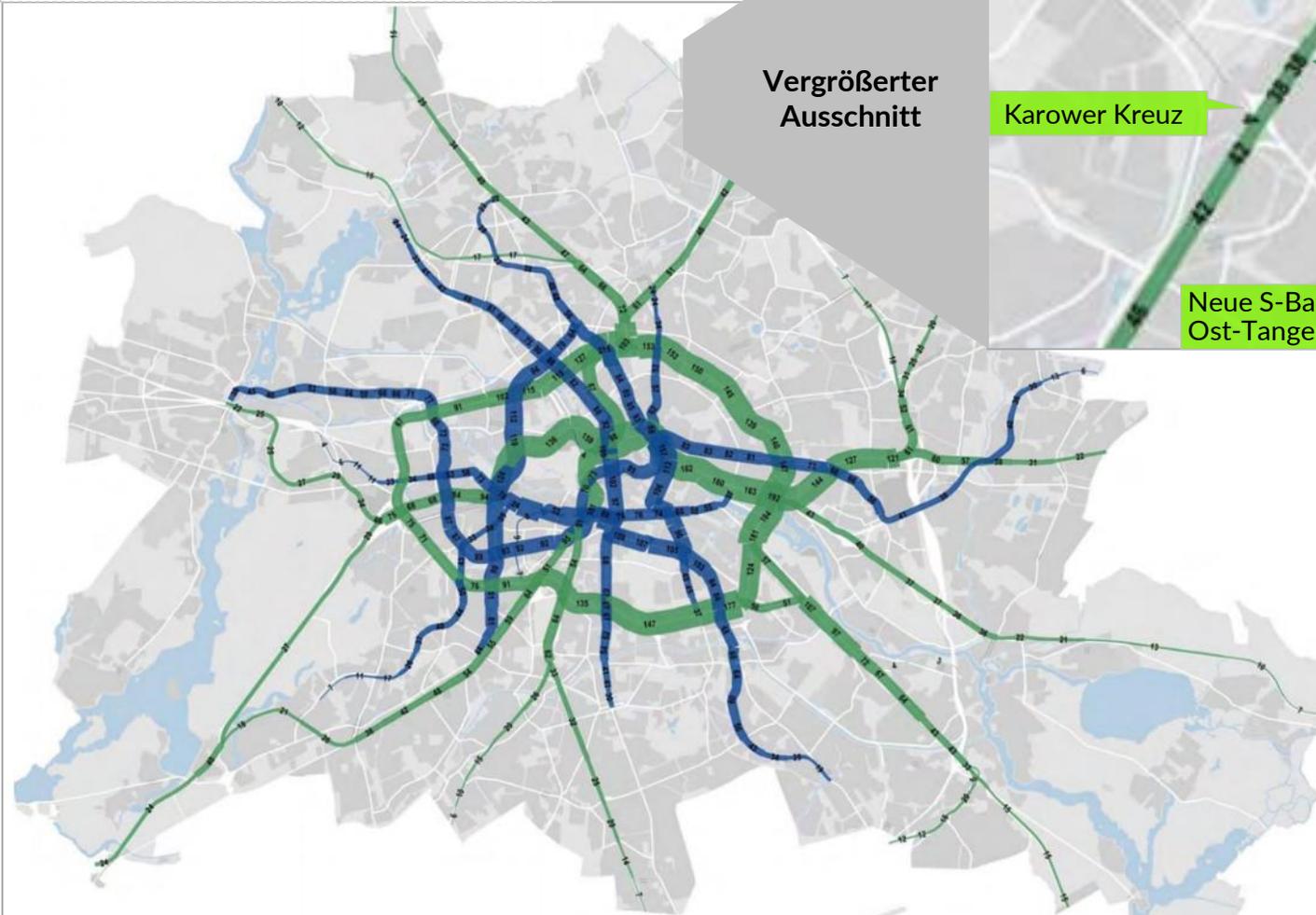
- Betrieb der S-Bahn-Tangente mit 2 S-Bahn-Linien: S15+S75
- Verkürzung zahlreicher ÖPNV-Verbindungen im Berliner Osten – verbunden mit einer massiven Reisezeit-Ersparnis
- Einbindung in das bestehende Liniennetz über 2 Kurven am Karower Kreuz, dadurch
  - Schaffung zahlreicher neuer Direktverbindungen (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 und in die City – statt nach Norden auf die S8-Achse – ist entscheidend für den Erfolg.

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



S8: 4.000 Fahrgäste / Tag

Karower Kreuz

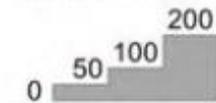
S2:  
– 38.000 Fahrgäste/  
Tag südl. Karow  
– 27.000 Fahrgäste/  
Tag südl. Buch

Neue S-Bahn-  
Ost-Tangente

- 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

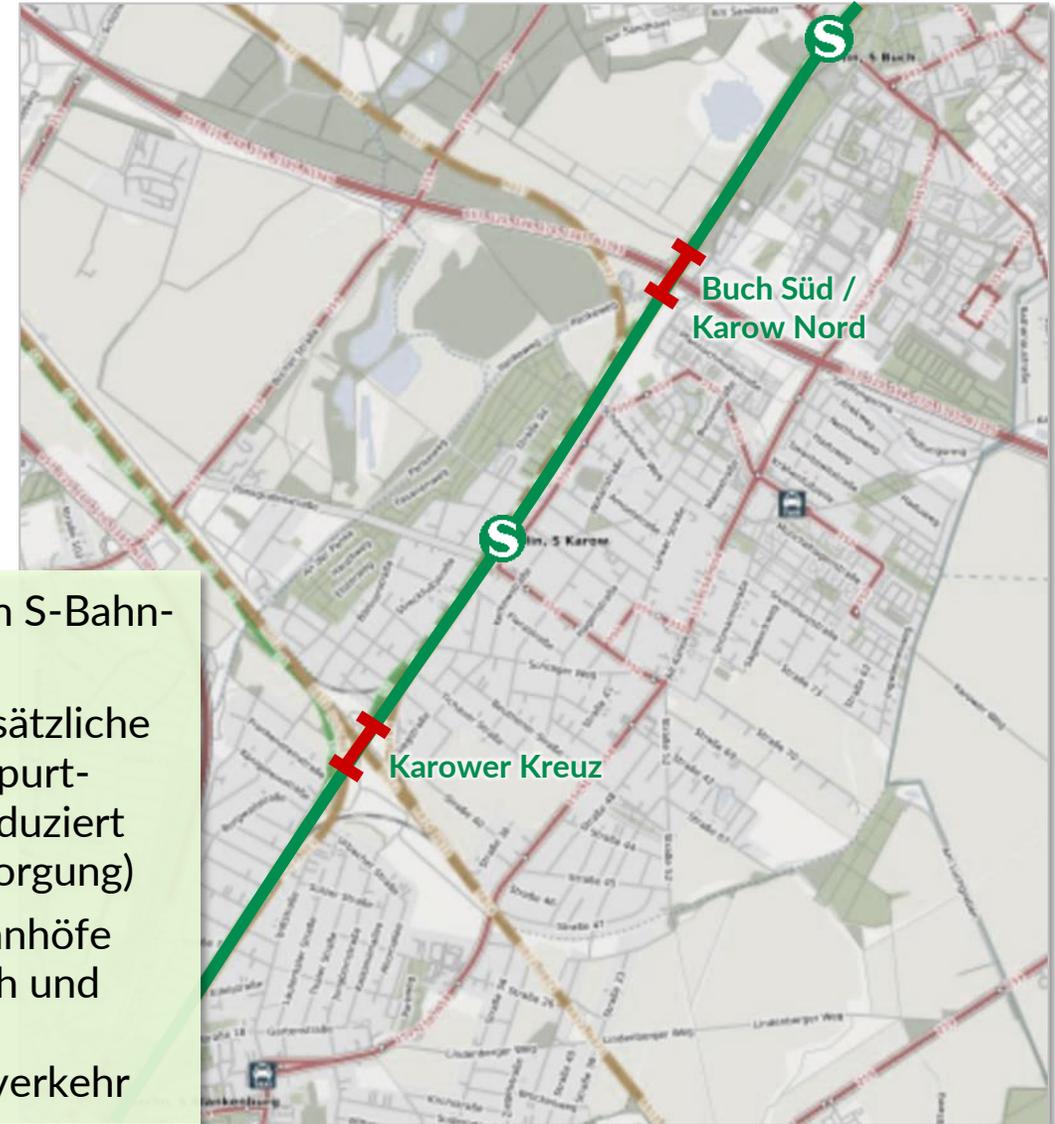


Datengrundlage: VBB Erhebung 2016



Quelle: SenUVK/CNB,  
Nahverkehrsplan  
2019 - 2023

# S2: Vier neue Haltestellen binden zahlreiche zur bestehende und zukünftige Wohnviertel optimal an den ÖPNV an

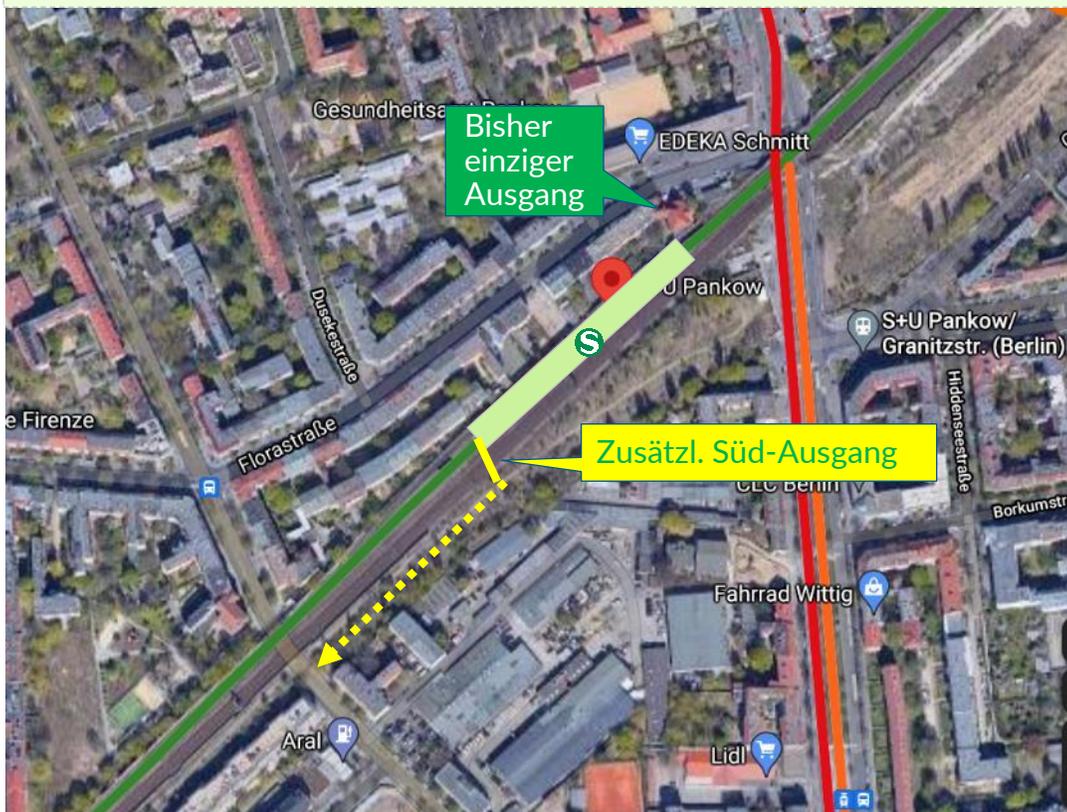


- Einzugsbereich der zusätzlichen S-Bahn-Stationen siehe Folgeseite!
- Fahrzeitverlängerung durch zusätzliche Halte kann durch den Einsatz spurtstärkerer S-Bahn-Fahrzeuge reduziert werden (Anpassung Stromversorgung)
- Für die nachfragestärksten Bahnhöfe (Gesundbrunnen, Pankow, Buch und Bernau) besteht schnelles Alternativangebot im Regionalverkehr

# An mindestens 5 S-Bahn-Stationen sind zusätzliche Zugänge sinnvoll, um Fußwege zur S-Bahn deutlich zu verkürzen (2/2)

## S-Bahnhof Pankow:

Durch einen Südausgang zum geplanten Panke-Trail (kombinierter Rad- und Fußweg) lässt sich die Mühlenstraße (B96) deutlich schneller erreichen



## S-Bahnhof Blankenburg:

Durch einen neuen Nordausgang inklusive neuer Autobahnbrücke lässt sich der Fußweg von der S-Bahn zum Gewerbepark Pankow von ca. 800m auf ca. 300 verkürzen



# Zusätzliche Einzelmaßnahmen helfen, um die Attraktivität der S-Bahn als Alternative zum Auto zu verbessern



## Weitere Maßnahmen S-Bahn



- Schrittweise Taktverdichtung auf 5-Min.-Takt auf allen Strecken in Berlin und 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 Folgeseite)

\* 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

### Diebstahlschutz

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

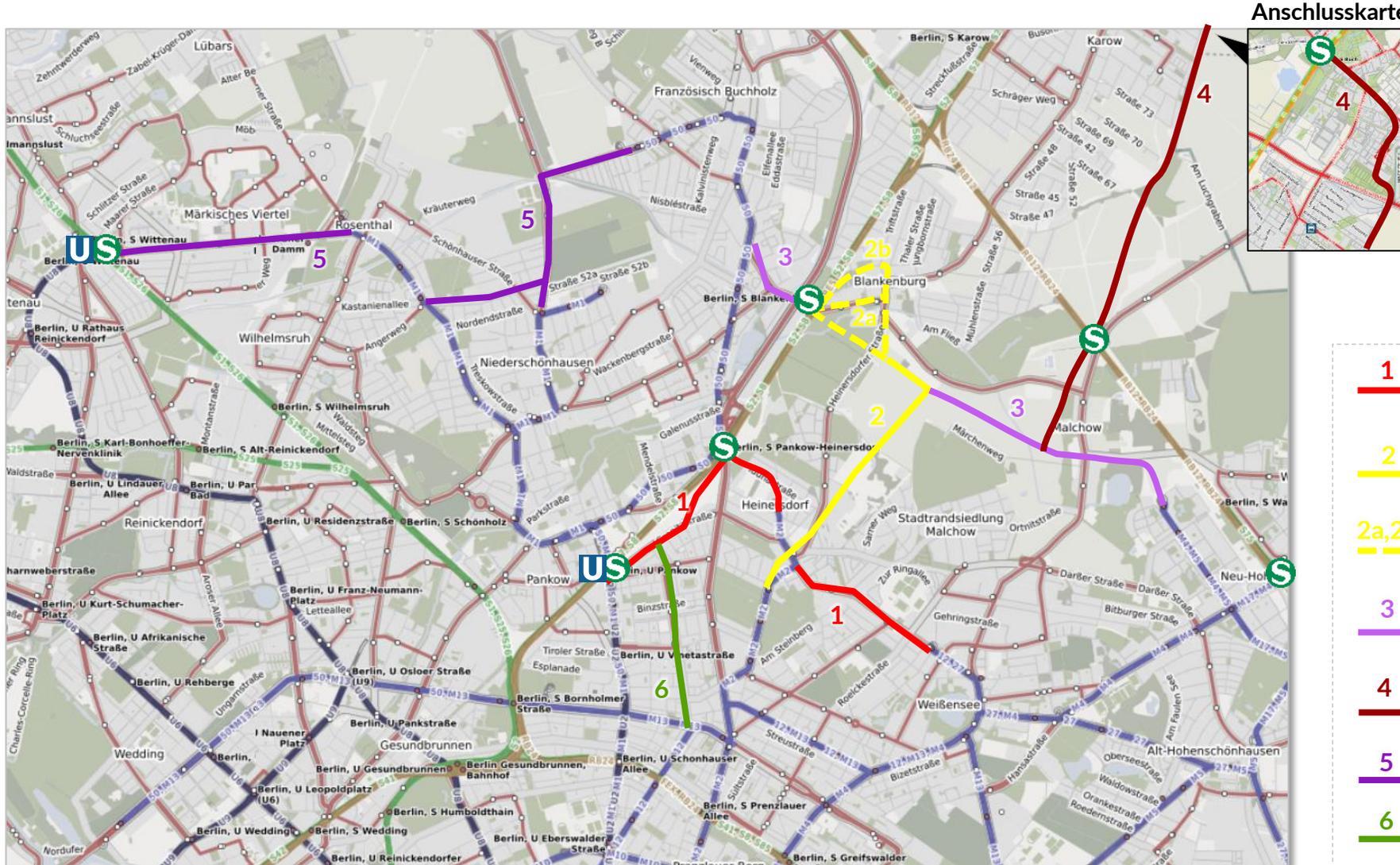
**Ausreichend Kapazität: Freie Plätze zu jeder Tageszeit**

## ...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

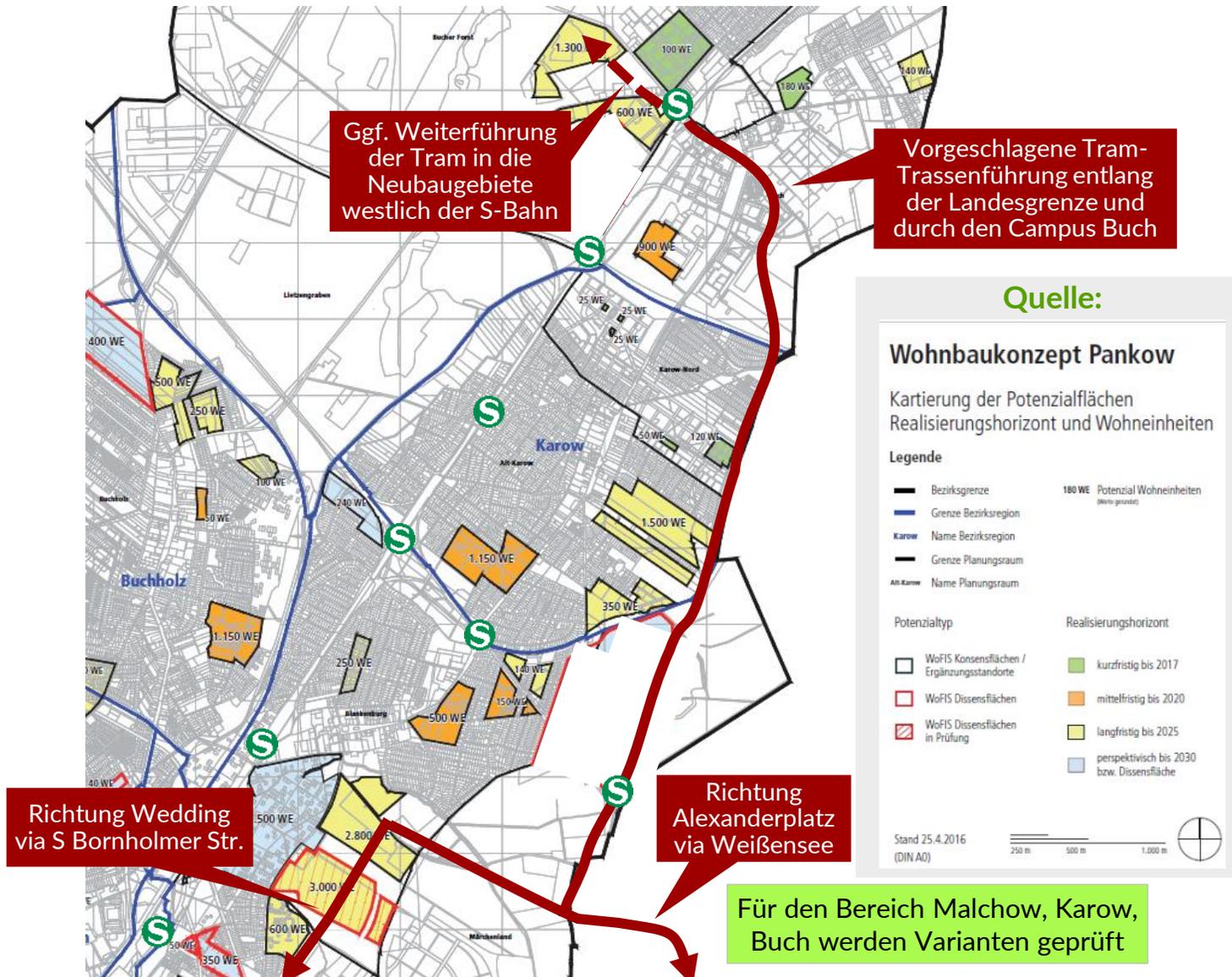


Hinweis: In dieser Unterlage geht es nur um die Diskussion sinnvoller Tram-Achsen. Exakte Trassierung ist später im Detail zu prüfen.

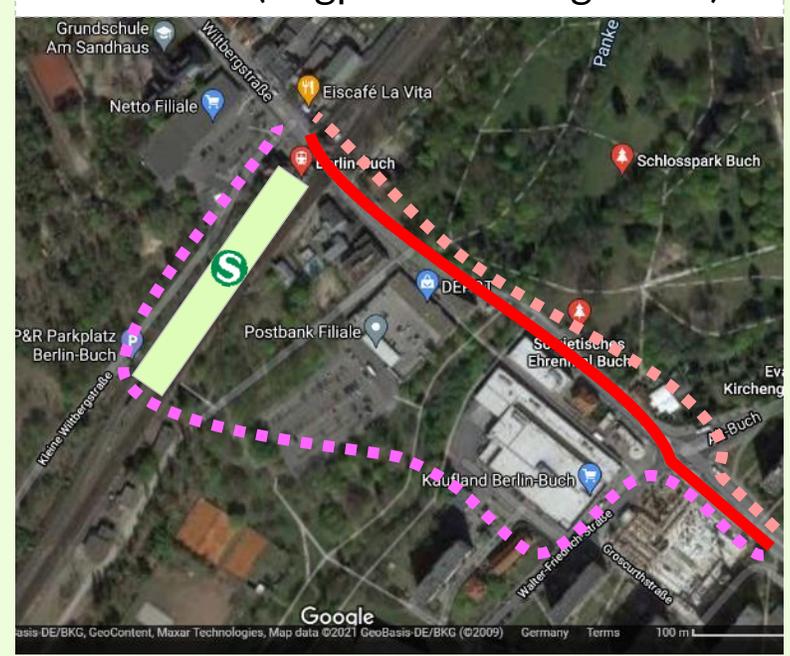
Für den Bereich Malchow, Karow, Buch werden Varianten geprüft

\* Straßenbahn hier unabhängig von U8-Verlängerung ins Märkische Viertel sinnvoll, da fast vollständig unterschiedliche Verkehrsbeziehungen abgedeckt werden

# Die Straßenbahn-Strecke nach Buch bindet – ergänzt durch neue S-Bahnhöfe – alle großen Neubauvorhaben im Nordosten an

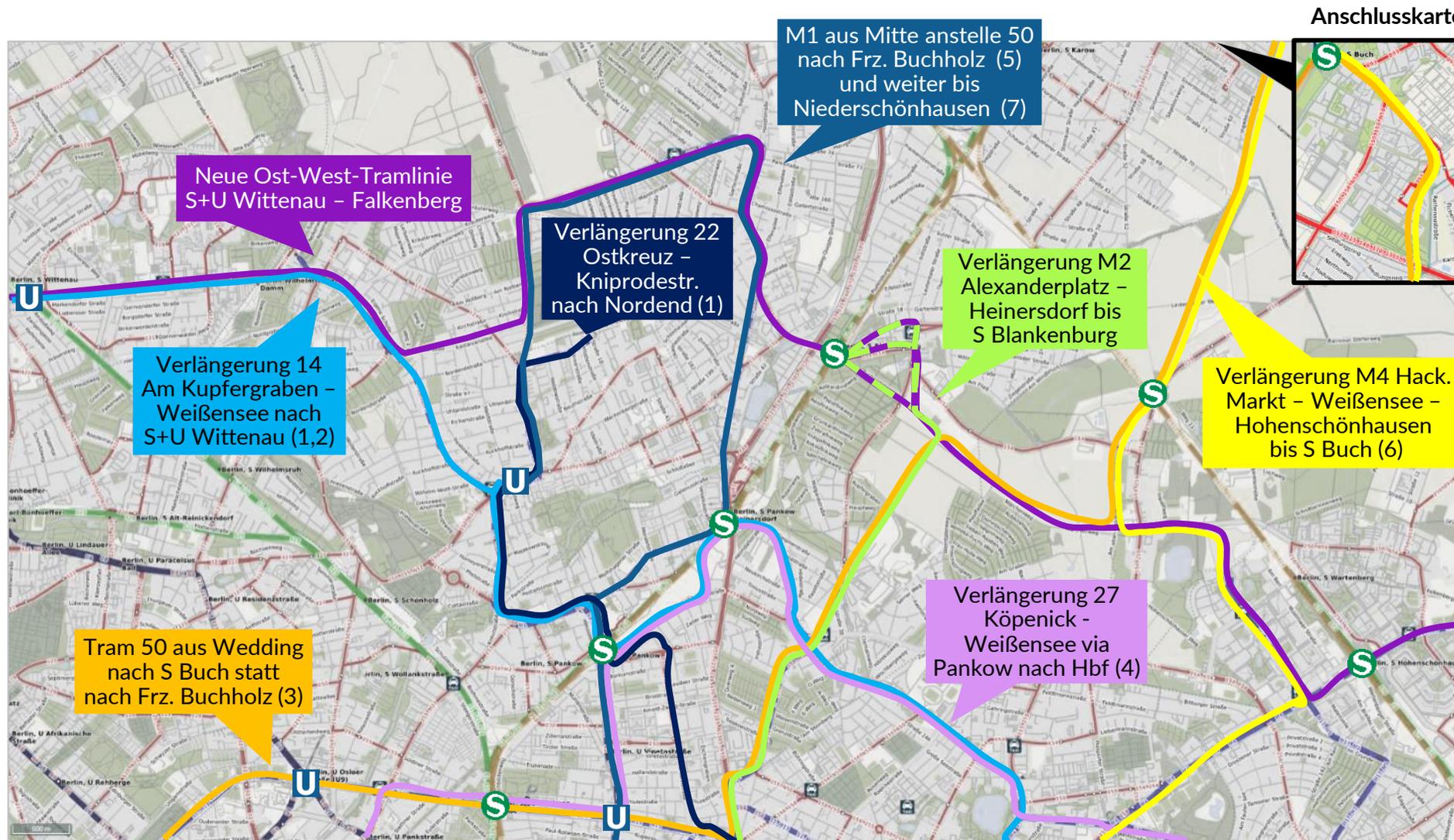


## Mögliche Tramtrassierungen im Bucher Ortskern (Engpass Wiltbergstraße)



- **Vorzugsvariante:** Auf der Wiltbergstr. als ÖPNV/Fahrrad-Straße; Autoverkehr über neue Straße und Bahnbrücke; Straßenführung analog der Tramtrassen-Alternative 2
- - - **Alternative 1:** Am Rande des Schlossparks auf Rasengleis nach Wiener Vorbild
- . . . **Alternative 2:** „Hinter den Geschäften“

# 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)

# Zusätzliche Einzelmaßnahmen helfen, um die Attraktivität der Straßenbahn als Alternative zum Auto zu verbessern

## Tram

### Weitere Maßnahmen Tram

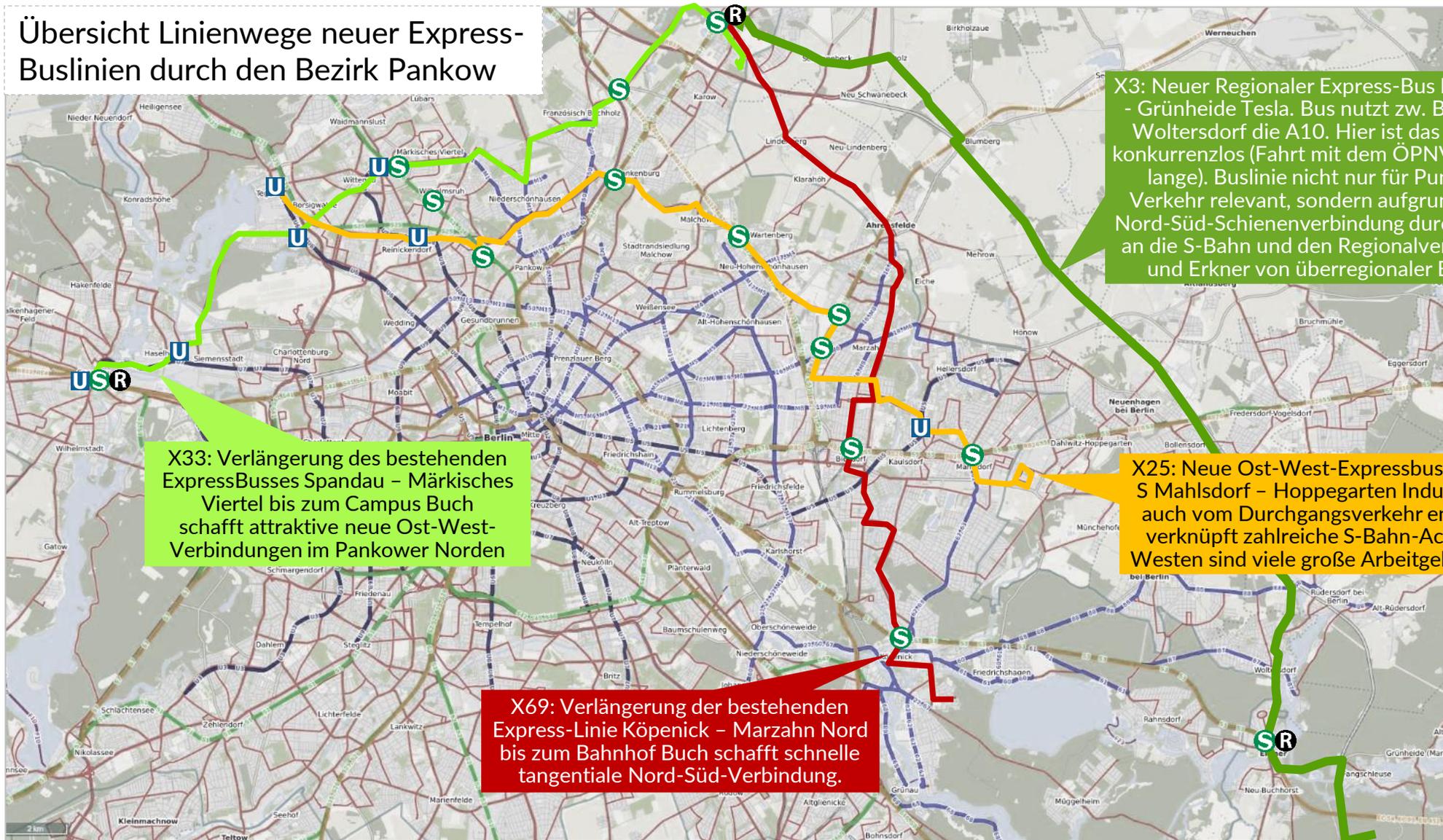


- Beschleunigung
  - Mehr und besser funktionierende Vorrangschaltungen an LSAs
  - Längere Abmarkierungen vor Kreuzungen
  - Ggf. komplette Fahrspuren in Trampspuren umwandeln (als Rasenspur, wenn keine Co-Nutzung durch Busse)
- Taktverdichtungen → siehe gesonderte Darstellung weiter hinten (Teil 3)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

# Sehr zeitnah sollten vier Express-Buslinien durch Pankow eingerichtet werden, um bestehende Lücken im Schienennetz zu schließen

## Übersicht Linienwege neuer Express-Buslinien durch den Bezirk Pankow



**X33:** Verlängerung des bestehenden ExpressBusses Spandau – Märkisches Viertel bis zum Campus Buch schafft attraktive neue Ost-West-Verbindungen im Pankower Norden

**X3:** Neuer Regionaler Express-Bus Buch – Erkner – Grünheide Tesla. Bus nutzt zw. Blumberg und Woltersdorf die A10. Hier ist das Auto bisher konkurrenzlos (Fahrt mit dem ÖPNV dauert 3x so lange). Buslinie nicht nur für Punkt-Punkt-Verkehr relevant, sondern aufgrund fehlender Nord-Süd-Schienenverbindung durch Anschlüsse an die S-Bahn und den Regionalverkehr in Buch und Erkner von überregionaler Bedeutung

**X25:** Neue Ost-West-Expressbus-Verbindung Alt Tegel – S Mahlsdorf – Hoppegarten Industriegebiet, die Pankow auch vom Durchgangsverkehr entlasten kann. Die Linie verknüpft zahlreiche S-Bahn-Achsen, im Osten und im Westen sind viele große Arbeitgeber direkt angebunden \*

**X69:** Verlängerung der bestehenden Express-Linie Köpenick – Marzahn Nord bis zum Bahnhof Buch schafft schnelle tangentielle Nord-Süd-Verbindung.

\* Linie fährt zw. Schönholz und Tegel z.T. parallel zur S-Bahn, übernimmt dort allerdings die Erschließung der Gewerbegebiete, die die S-Bahn aufgrund zu langer Fußwege nicht leistet (zugleich Einsparung Berufsverkehrslinie 322 in Teilabschnitten möglich)

# 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

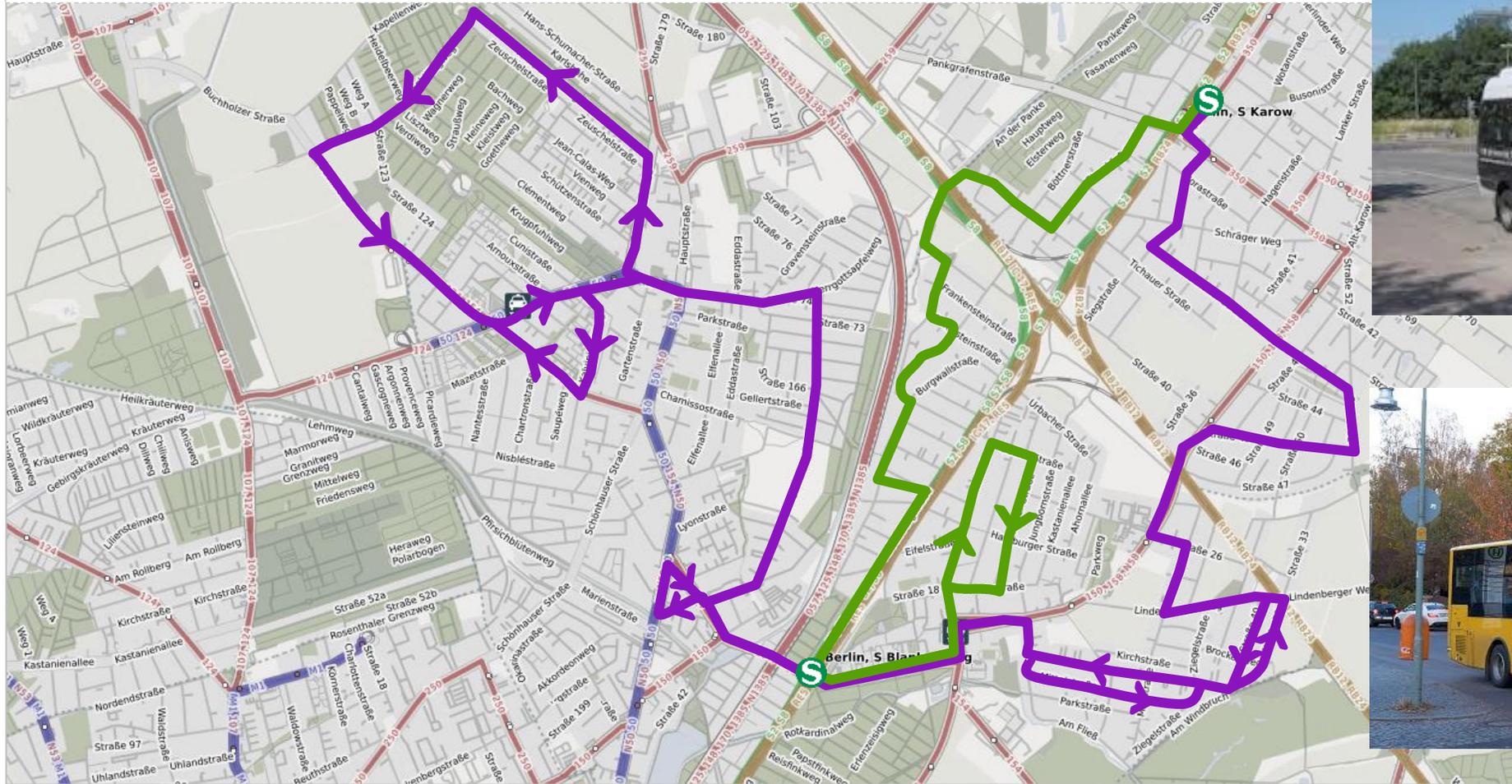
207: Neue Buslinie Frz. Buchholz – S+U Pankow zur Schließung von Erschließungs- und Verbindungslücken

Wedding,  
U Leopoldplatz    Wedding,  
U Osloer Str.

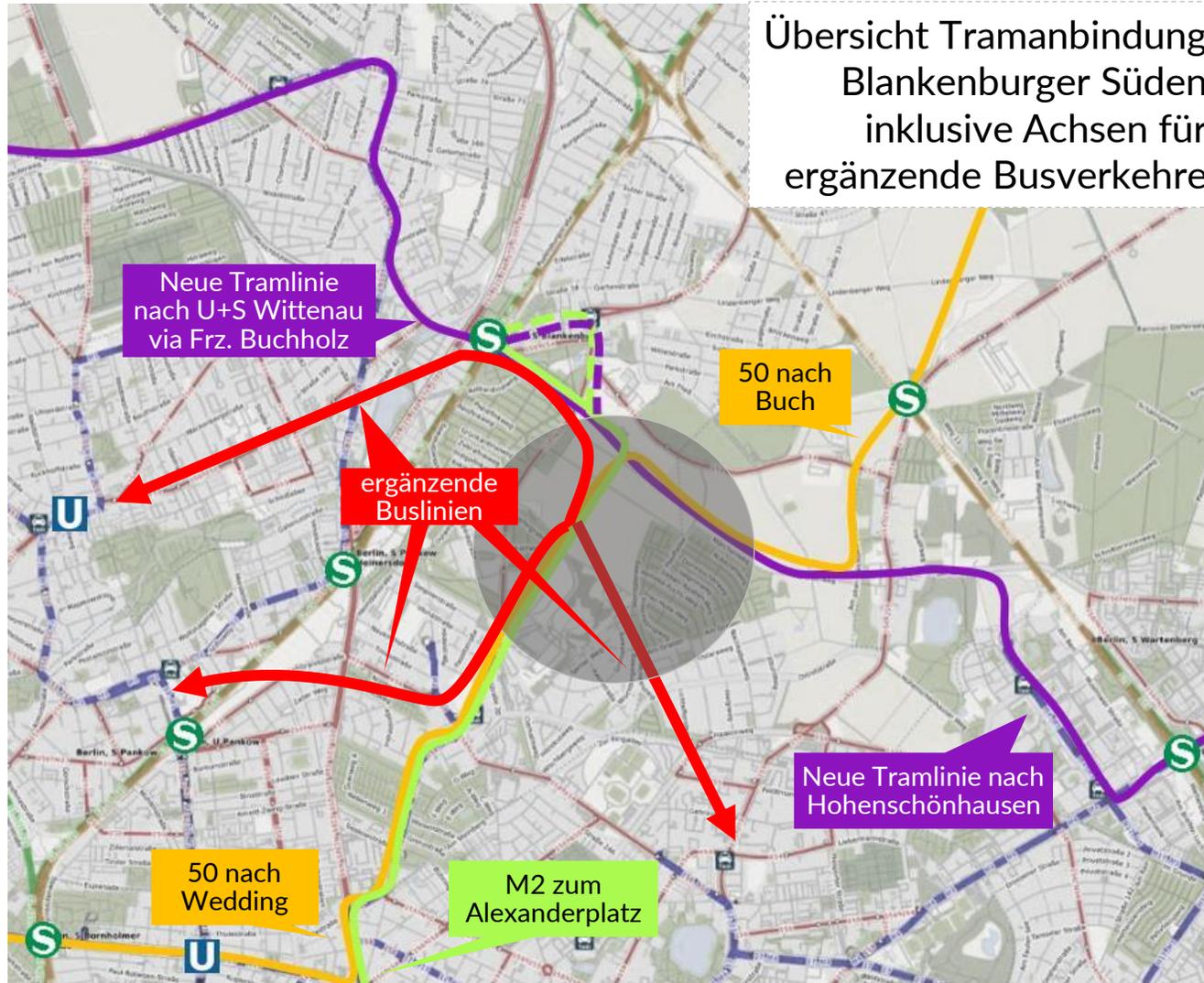
Friedrichshain  
über Weißensee

# 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



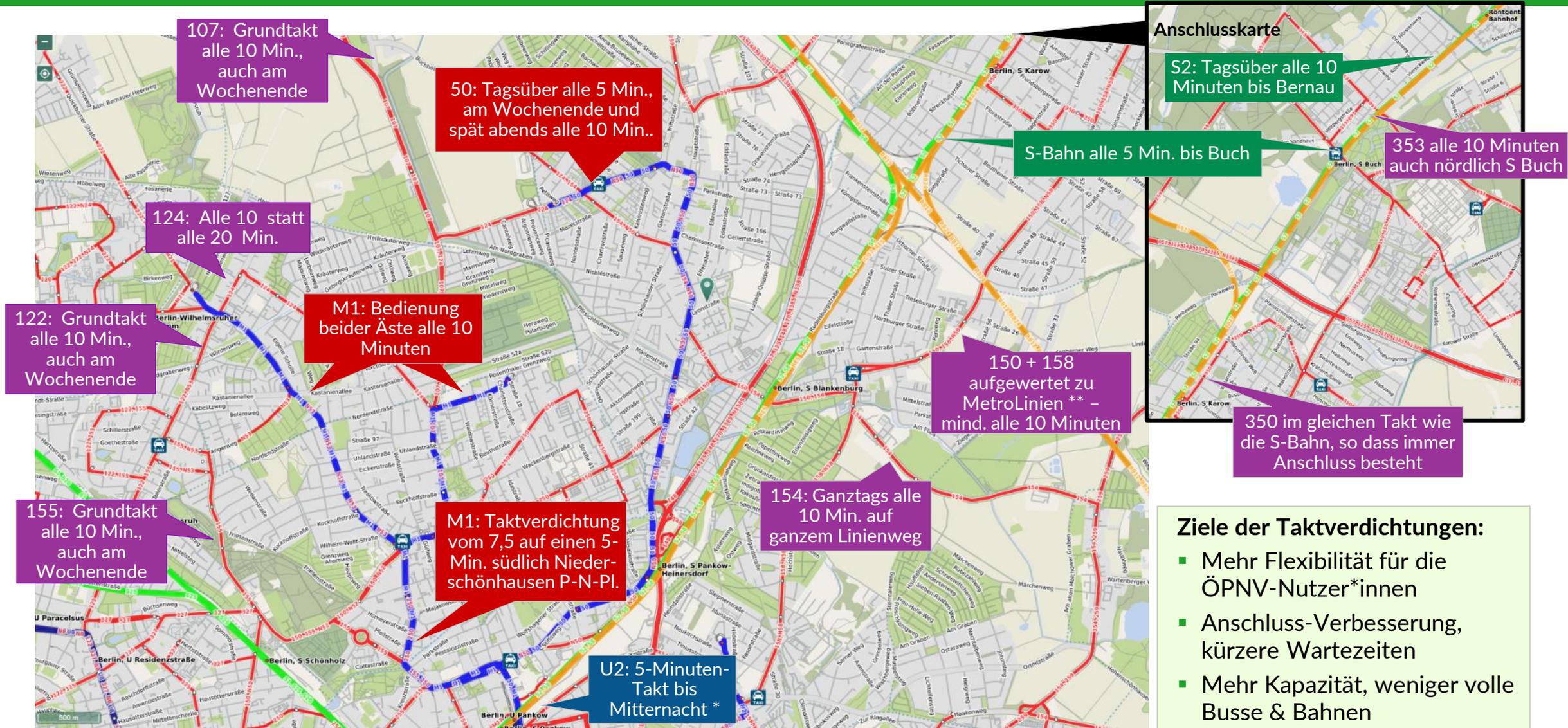
# Neben der Tram-Anbindung sind noch ergänzende Busverbindungen zur optimalen Anbindung des Blankenburger Süden erforderlich



Zwischen dem Blankenburger Süden und Weißensee Nord wäre eine kombinierte Bus- und Fahrrad-Straße durch die Stadtrandsiedlung Malchow optimal – allerdings führt diese durch Kleingartenanlagen (Straßenführung im Einbahnbetrieb möglich – keine Durchfahrt für Pkw)



# 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) \*\* Gleichzeitig geänderte Linienverläufe (siehe Seite 14)

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



## Ziele der Maßnahmen:

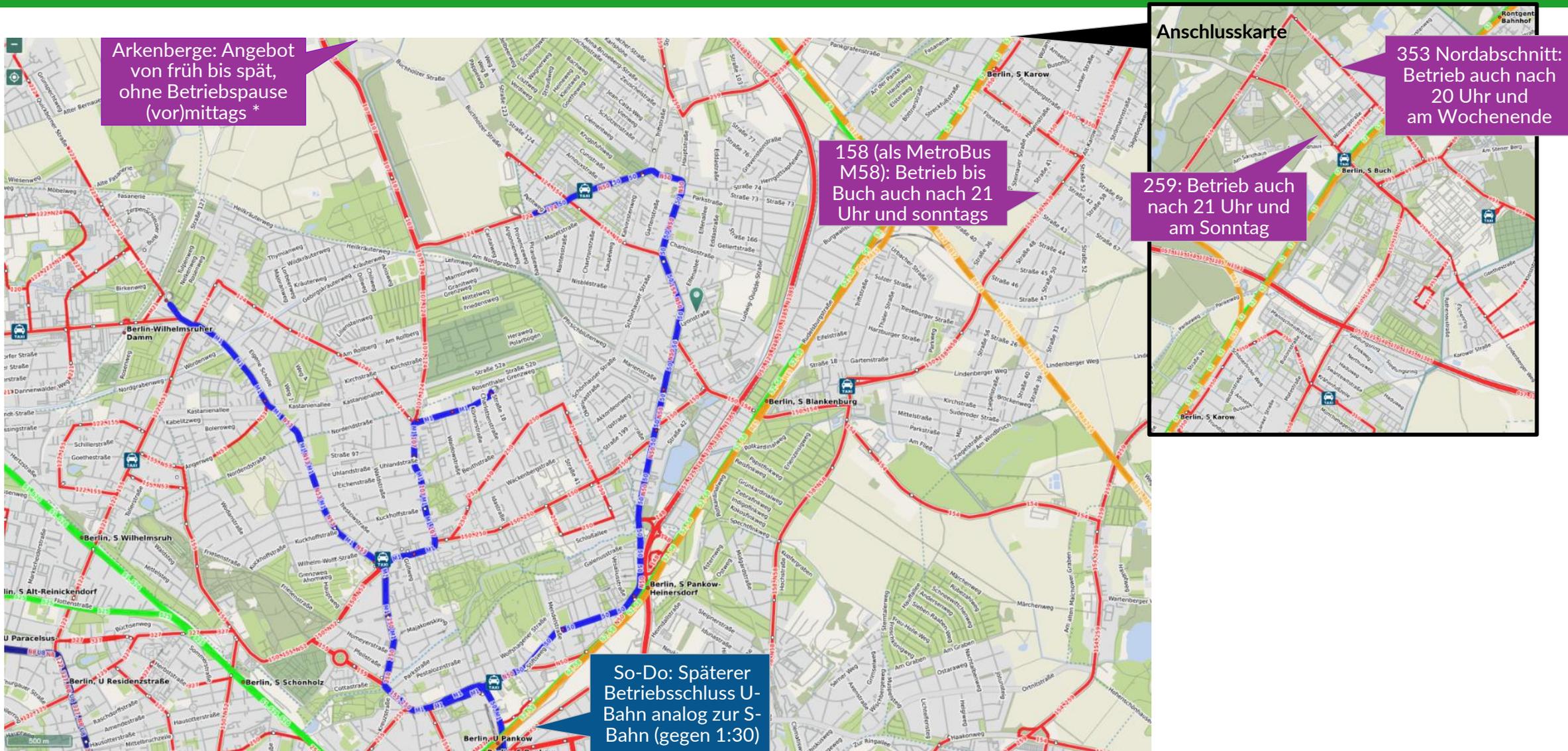
- Schließung großer räumlicher Bedienungslücken
- Taktverdichtung zur Anschluss-Verbesserung
- Beschleunigung, insb. auf längere Strecken

## 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



### Legende

- Streckenabschnitt neu durch eine Buslinie bedient
- - - Streckenabschnitt häufiger bedient
- Ⓜ Neue Haltestelle mit Relevanz für den 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](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)