



Öffis vor! Unser Plan für Pankow

ÖPNV-Zielkonzept des KV Pankow

– Ausschnitt Wilhelmsruh



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)

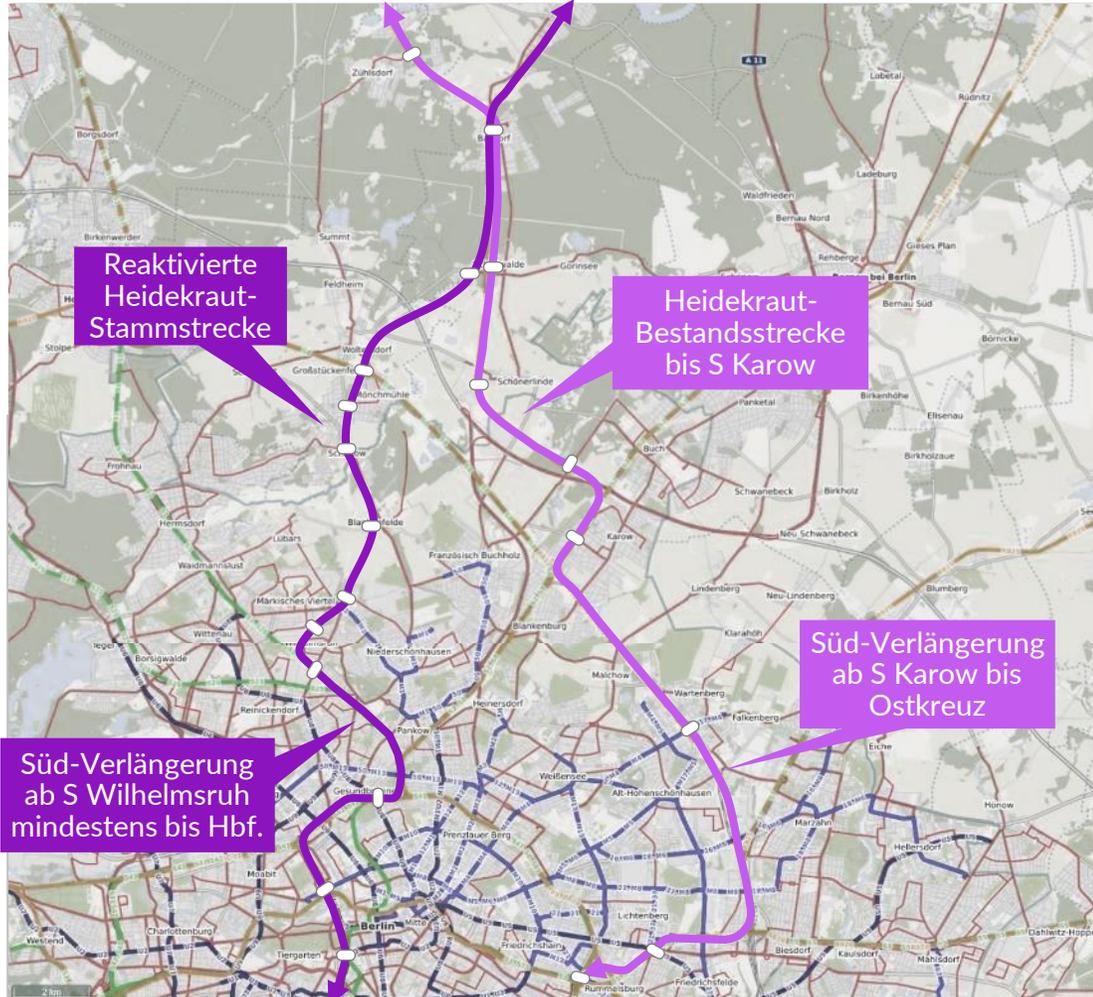
Beispiele:

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

Reaktivierung der Heidekraut-Stammstrecke Wilhelmsruh - Basdorf, und Verlängerung bis in die City

Wensickendorf/Liebenwalde/
ggf. Oranienburg

Wandlitz / Klosterfelde / Groß
Schönebeck Schorfheide



Reaktivierte
Heidekraut-
Stammstrecke

Heidekraut-
Bestandsstrecke
bis S Karow

Süd-Verlängerung
ab S Karow bis
Ostkreuz

Süd-Verlängerung
ab S Wilhelmsruh
mindestens bis Hbf.

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



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

Diebstahl-schutz

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!



Weitere Maßnahmen S-Bahn



- Schrittweise Taktverdichtung auf 5-Min.-Takt auf allen Strecken in Berlin u. 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 Teil Regionalverkehr)

* 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

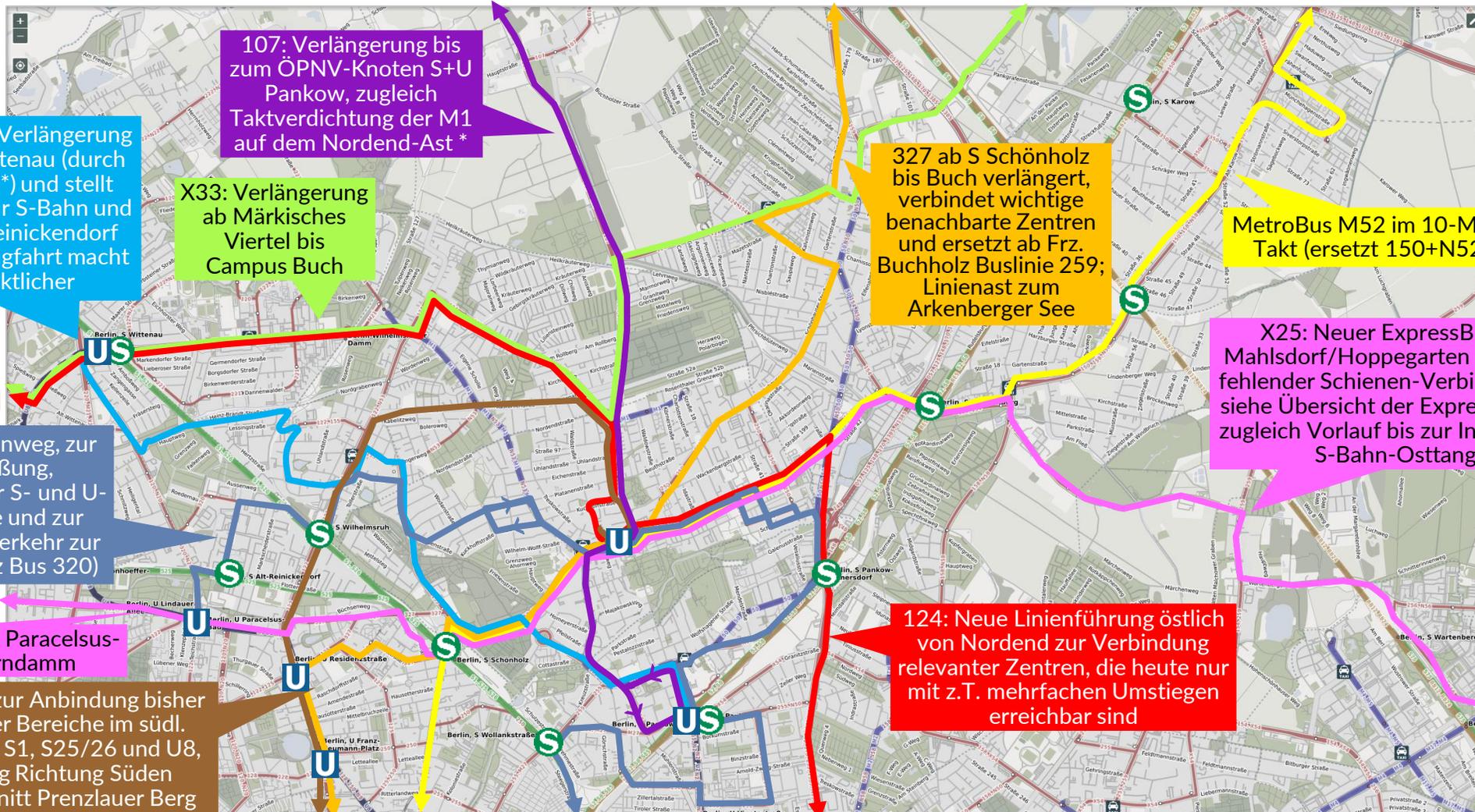
Verbesserungen der Busverbindungen in Niederschönhausen, Wilhelmsruh und Rosenthal

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

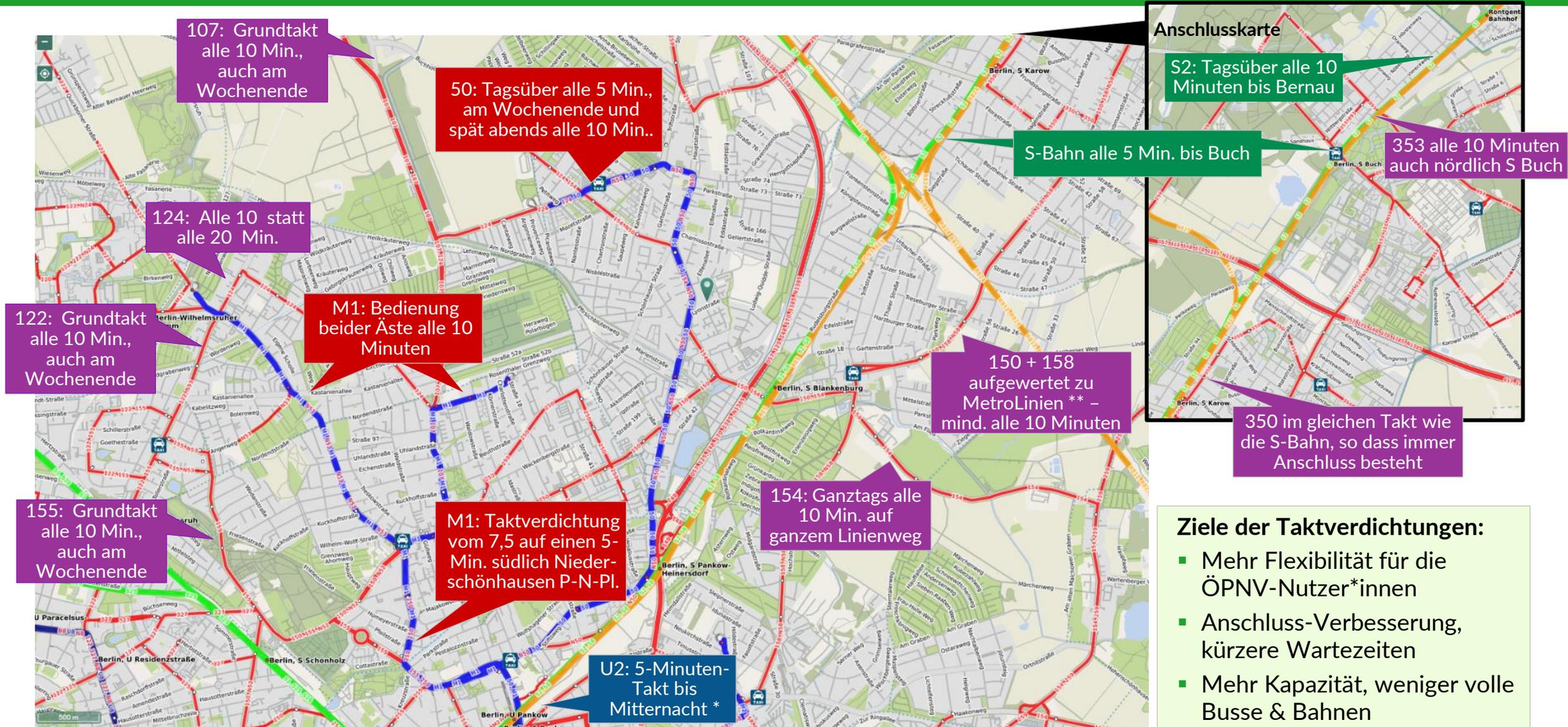
Wedding, U Osloer Str.

Bahnhof Gesundbrunnen

S+U Schönhauser Allee

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

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“

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