



Öffis vor! Unser Plan für Pankow

ÖPNV-Zielkonzept des KV Pankow

Beschluss-Version (Stand 2.8.2021)



1. Zusammenfassung

2. Darstellung Liniennetz-Ausbau

- Regionalverkehr
- S-Bahn
- U-Bahn
- Straßenbahn
- Bus

3. Weitere Angebotsverbesserungen für alle Verkehrsmittel

- Taktverdichtungen
- Ausbau Nachtverkehr
- Erweiterungen der Betriebszeiten

Das ÖPNV-Konzept enthält Maßnahmen mit unterschiedlichen Umsetzungs-Zeitpunkten

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

Zusammenfassung der ÖPNV-Maßnahmen (1/4)

ÖPNV-Ausbau zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs



Reduzierung Durchgangsverkehr in Pankow durch besseren ÖPNV – innerhalb von Berlin sowie von und nach Brandenburg

1. Massiver Ausbau des Schienen-Verkehrs

- Durchbindung aller Schienenverkehre aus Brandenburg bis ins Herz von Berlin statt (z.T. mehrfachen) Umsteigens
- Deutliche Taktverdichtung im Regionalverkehr: 20 Minuten-Takt als Standard, 10-Min.-Takt auf der Achse nach Bernau
- Netz-Lückenschlüsse bei S-Bahn (Ost-Tangente) und U-Bahn (Osloer Str. – Pankow)
- 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)
- Taktverdichtung S-Bahn auf einen 5-Minuten-Takt auf allen Strecken in Berlin und einen 10-Min.-Takt in Brandenburg
- 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

Planungsstart
asap,
Umsetzung
schrittweise,
nach Ausbau
der Strecken-
Infrastruktur
und Fahrzeug-
flotte

2. Schaffung attraktiver und verlässlicher 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 sehr geringe Nachfrage keinen Busverkehr rechtfertigt (Tariflich in den ÖPNV integriert)
- Attraktive, sichere und ausreichend dimensionierte Fahrrad-Stationen an allen Bahnhöfen nach holländischem Vorbild

Ziel-Umsetzung
2022-2026,
gemeinsam mit
Brandenburg

Zusammenfassung der ÖPNV-Maßnahmen (2/4)

ÖPNV-Verbesserung für alle Pankower*innen



Der ÖPNV in Pankow soll immer eine attraktive Alternative zum Auto anbieten – für die Wege innerhalb von Pankow genauso wie in andere Bezirke – ob tagsüber oder nachts – ob auf der Fahrt zur Arbeit oder im Freizeitverkehr

3. Dichtere Takte – mehr Flexibilität und kürzere Wartezeiten

- Einführung „Hauptstadt-Takt“ – mindestens alle 10 Minuten – auf allen Bus-, Straßenbahn-, U-Bahn- und S-Bahn-Linien
- 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

4. 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)
- Lückenschluss zw. S+U Pankow in die City West: Gleichberechtigte Prüfung von U9-Verlängerung und Tram-Neubau
- U2 S+U-Pankow – Niederschönhausen (inkl. Schaffung eines ÖPNV-Hubs mit zahlreichen Bus-Anschlüssen in Niederschönhausen zur optimalen Anbindung des Pankower Norden)
- 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
- Realisierung einer "Grünen Welle für Bus und Tram" auf allen Hauptrouten, z.B. durch sensorgesteuerte Signalanforderung, Vorfahrt in Tempo-30-Zonen oder Einfädelung der ÖPNV-Fahrzeuge an Ampeln als Pulkführer

5. 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 oder zu Zeiten, in denen On-Demand-Betrieb wirtschaftlicher ist als ein Bus

Planungsstart
asap,
Umsetzung
schrittweise,
nach Ausbau
der Strecken-
infrastruktur
und Fahrzeug-
flotte

Ziel-
Umsetzung
2022-2026,

Zusammenfassung der ÖPNV-Maßnahmen (3/4)

ÖPNV-Verbesserung für alle Pankower*innen

Der ÖPNV in Pankow soll immer eine attraktive Alternative zum Auto anbieten – für die Wege innerhalb von Pankow genauso wie in andere Bezirke – ob tagsüber oder nachts – ob auf der Fahrt zur Arbeit oder im Freizeitverkehr

6. 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 Nachersatzlinien in der Betriebspause
- Evaluation 24/7-Betrieb an allen Wochentagen auf der Ring-S-Bahn und Stadtbahn
- Taktverdichtung auf wichtigen Metro- und U-Bahn-Nachtersatzlinien auf alle 15 Minuten
- Aufwertung zusätzlicher Bus- und Straßenbahnlinien zum Metro-Linien mit 24/7-Angebot
- Schaffung zusätzlicher Nachtbus-Linien, sowohl zur besseren Erschließung als auch für kürzere Verbindungen
- Angebot von On-Demand-Shuttles zum ÖPNV-Tarif vom/zum nächsten ÖPNV-Knotenpunkt, wenn sich Wohngebiete nicht sinnvoll mit Nachtbuslinien anbinden lassen
- Sicherstellung verlässliche Anschluss-Einhaltung im Nachtverkehr, technisch unterstützt (z.B. durch Anschluss-Apps)

7. 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: Größere Neubau-Vorhaben nur dort, wo sich eine attraktive ÖPNV-Anbindung sicherstellen lässt
- Deutliche Reduzierung der Planungs- und Umsetzungszeiten von Infrastruktur-Neubau; Inbetriebnahme der ÖPNV-Anbindung spätestens, wenn die ersten Nutzer*innen einziehen

Ziel-
Umsetzung
2022-2026,

Planungs-
start asap,
Umsetzung
schrittweise

Zusammenfassung der ÖPNV-Maßnahmen (4/4)

ÖPNV-Verbesserung für alle Pankower*innen

Der ÖPNV in Pankow soll immer eine attraktive Alternative zum Auto anbieten – für die Wege innerhalb von Pankow genauso wie in andere Bezirke – ob tagsüber oder nachts – ob auf der Fahrt zur Arbeit oder im Freizeitverkehr

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

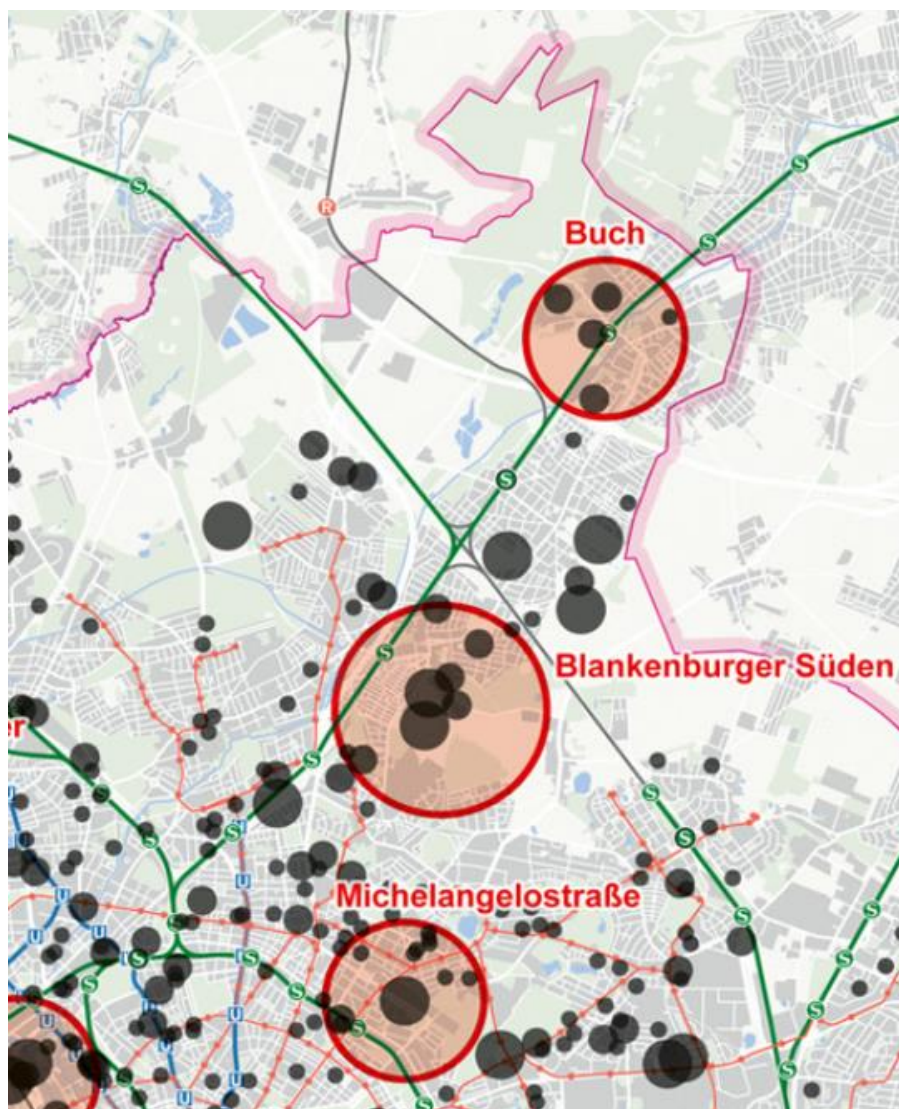
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und (subjektiven) Sicherheit im gesamten ÖPNV-System
- Deutliche Reduktion von Verspätungen und Ausfällen
- Enge „Führung“ der Nutzer*innen durch Problem-Situationen, z.B. unmittelbare und klar verständliche Kundeninformation mit Verweis auf Alternativ-Verbindungen im Falle von Betriebsstörungen
- Hochwertige Ersatzangebote im Fall von Streckensperrungen / Bauarbeiten („Premium“-Ersatzverkehre)
- Freundlichkeit und Wertschätzung, um alle Nutzer*innen als zufriedene und überzeugte ÖPNV-Nutzer*innen dauerhaft im System zu halten

9. Attraktive Bepreisung des ÖPNV-Angebots – ÖPNV muss immer günstiger sein als die Nutzung des Autos

- Schaffung neuer Tarifmodelle, die neuen Arbeitszeitmodellen Rechnung tragen (z.B. höherer Home-Office-Anteil)
- Tarifsenkung speziell für Gelegenheitskund*innen und Kleingruppen auf kürzeren Strecken (ÖPNV derzeit wesentlich teurer als wahrgenommene Kosten der Pkw-Nutzung)

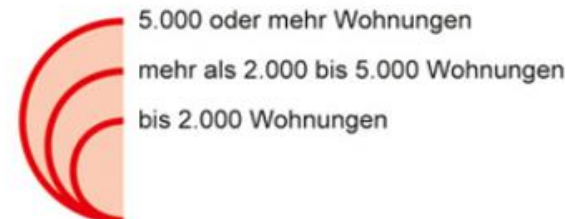
Ziel-
Umsetzung
2022-2026,

Das ÖPNV-Zielkonzept berücksichtigt bestehende Verkehrsströme ebenso wie die zukünftigen großen Stadtentwicklungsgebiete...

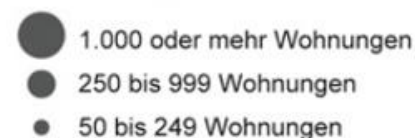


Schwerpunkte des Wohnungsbaus in Pankow

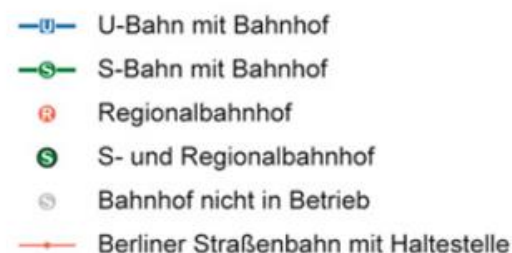
Neue Stadtquartiere



Wohnungsbaustandorte



Personennahverkehr



Quelle: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsbau/download/neue_stadtquartiere_fuer_berlin.pdf

Kernziele für den ÖPNV-Ausbau gemäß unseres Landeswahlprogramms 2021

- ÖPNV soll attraktiv und verlässlich sein, damit die Berliner ihr Auto stehen lassen
- Wir wollen ein ÖPNV-Netz ohne Lücken
- Wir wollen neue Umsteigepunkte zwischen Tram, U-, S-, Regional-Bahn schaffen
- Den U-Bahn-Ausbau sehen wir nicht als Konkurrenz zur Tram, sondern der Ausbau von Tram, U-Bahn, S-Bahn und Regional-Verkehr muss zusammen gedacht werden
- Wir wollen ein dichtes ÖPNV-Angebot mit kurzen Wartezeiten
 - Mindestens alle 5 Minuten ein Angebot im dicht besiedelten Bereich
 - Mindestens alle 10 Minuten in weniger dicht besiedelten Gebiet

Kernziel für den ÖPNV-Ausbau gemäß unseres Bundeswahlprogramms 2021

- Verdoppelung der Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030

Unser Konzept schließt die meisten der identifizierten ÖPNV-Defizite, die wir im KV Pankow gemeinsam zusammen getragen haben...

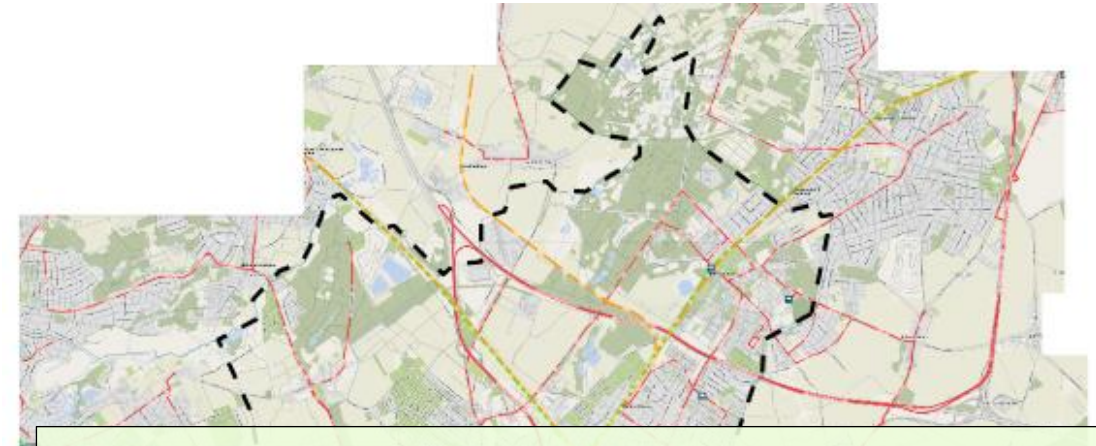
Wir haben mit den Mitgliedern der AGs Verkehr, Neue Stadtquartiere und weiteren Interessierten (insgesamt ca. 30 KV-Mitglieder) **im Rahmen von 3 Online-Workshops alle bekannten Probleme in Pankow zusammen getragen:**

- **Defizite und Lücken im ÖPNV-Angebot**

- Zu volle Busse und Bahnen
- Zu geringe Takte
- Regelmäßige Verspätungen
- Unpassende Anschlüsse
- Zu lange Fußwege bis zur Haltestelle
- Fehlendes Angebot zu bestimmten Zeiten
- Fehlende Verbindungen zw. Ortsteilen
- Verbindungen, die mit dem ÖPNV große Umwege erfordern bzw. im Vergleich zum Pkw mit dem ÖPNV sehr langsam sind

- **Regelmäßige Staus**

sowie erste Ideen für Verbesserungen gesammelt.



Link zum Board mit den Ergebnissen der Workshops:

https://miro.com/app/board/o9J_IZYcFDc=



Bei Bedarf schicken wir Euch gerne die Präsentation mit den Ergebnissen der Lücken- und Defizit-Analyse

Berücksichtigte Studien und Konzepte

- Mobilität in Städten (SrV) 2018 und 2013
- Grundlagenpapier Mobilitätsberichterstattung Pankow der TUs Berlin und Dresden
- 1. Pankower Mobilitätsbericht
- Nahverkehrsplan 2019 – 2023 von SenUVK
- Projekt i2030
- Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr 2030 (StEP MoVe)

Bei Bedarf schicken wir Euch gerne die Präsentation mit der Auswertung bestehender Studien und Konzepte zur Mobilität und dem ÖPNV in Pankow

1. Zusammenfassung

2. Darstellung Liniennetz-Ausbau

- Regionalverkehr

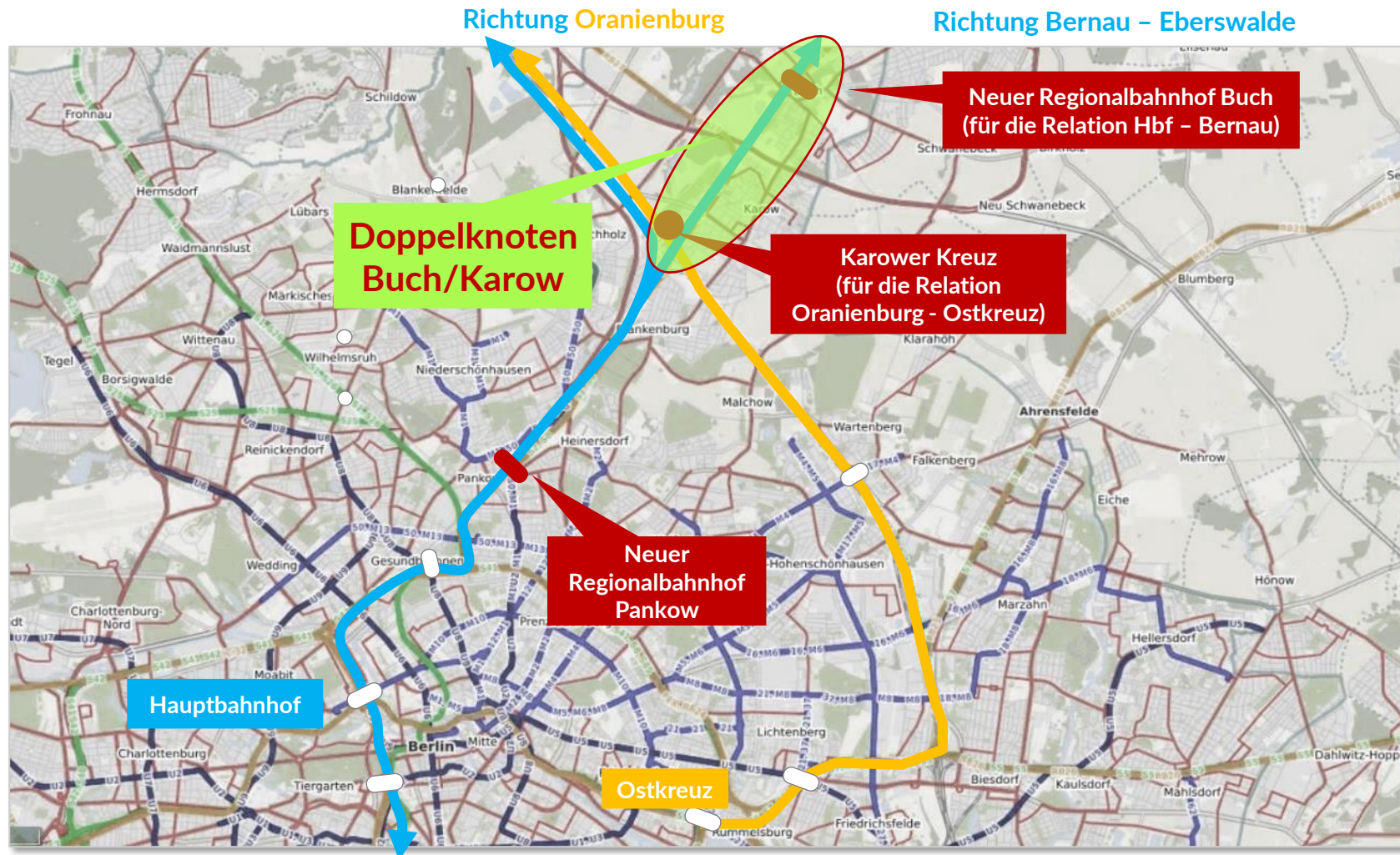
- S-Bahn
- U-Bahn
- Straßenbahn
- Bus

3. Weitere Angebotsverbesserungen für alle Verkehrsmittel

- Taktverdichtungen
- Ausbau Nachtverkehr
- Erweiterungen der Betriebszeiten

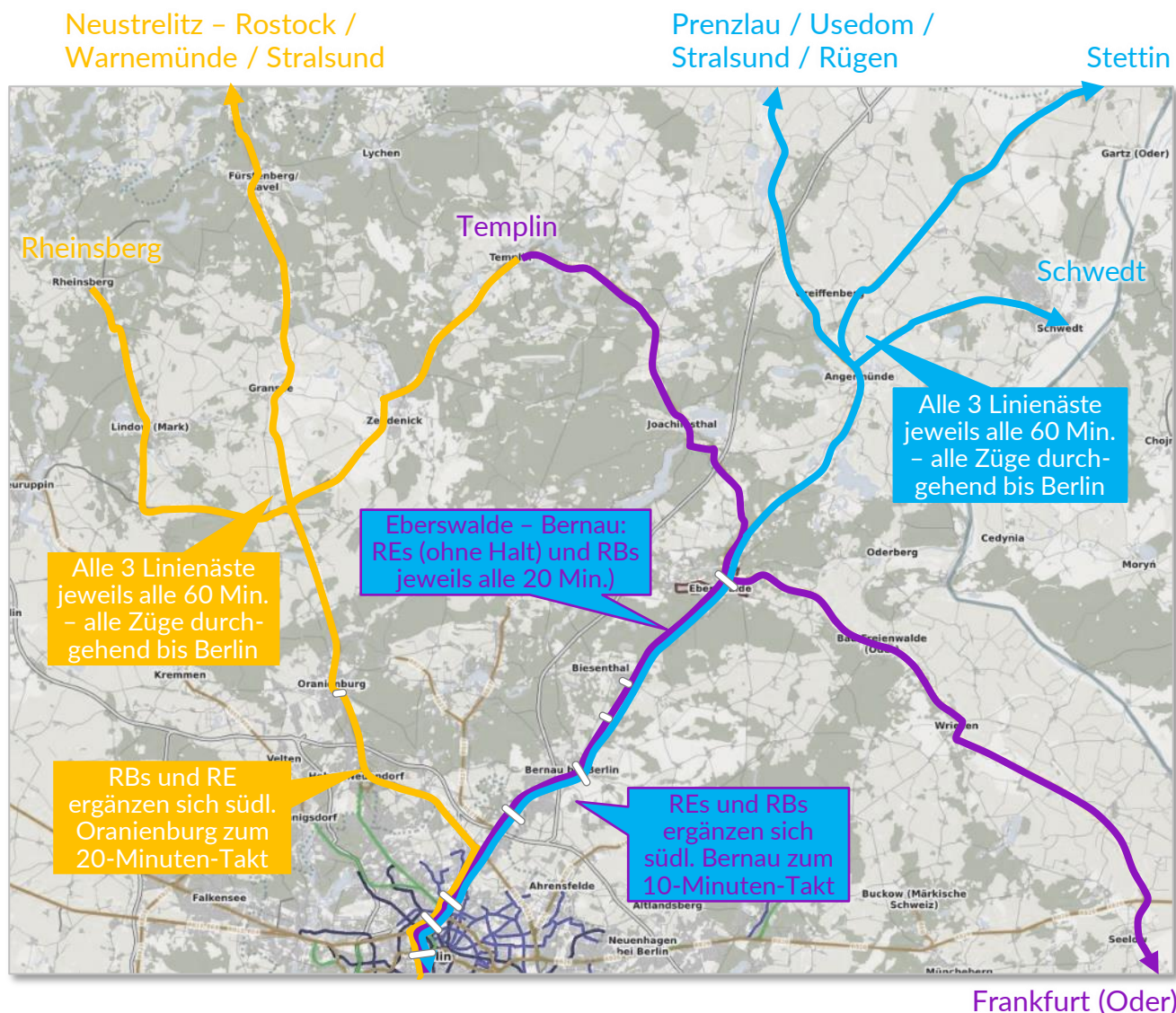
Deutliche Entlastung vom Autoverkehr ist nur durch Ausbau des Regionalverkehrs und enge Verknüpfung mit sonstigen ÖPNV möglich

Regionalverkehrs-Achsen und neue Regionalbahnhöfe im Bezirk Pankow



- Die neuen Regionalverkehrshalte verkürzen die ÖPNV-Reisezeiten von und nach Brandenburg massiv
- Durch den Ausbau der neuen Regionalverkehrsbahnhöfe zu regionalen ÖPNV-Knoten profitieren auch die Nachbarbezirke und das Brandenburger Umland
- Buch: Verknüpfung mit drei neuen ExpressBus-Linien und zusätzlichen Buslinien ins Umland (siehe Teil Bus), sowie einer verlängerten S75 (siehe Teil S-Bahn)
- Karower Kreuz: Verknüpfung Regionalverkehr Oranienburg – Ostkreuz mit S2
- Pankow: Verknüpfung mit einer verlängerten U-Bahn Linie U9, der neuen S15, zahlreichen bestehenden und neuen Bus- und Tramlinien (siehe Teile S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus)

Regionalverkehr der Zukunft: Von allen Bahn-Achsen in Brandenburg direkt in die Berliner City und dichte Takte im „Speckgürtel“



Ausbau Regionalverkehr: Durchbindung aller Regionalzüge aus Brandenburg bis Berlin City

- Gleichmäßige Vertaktung auf gemeinsamen Abschnitten – so dass der Regionalverkehr durch den dichten Takt auch zu einer verlässlichen, schnelleren Alternative zur S-Bahn für Fahrten aus dem „Speckgürtel“ und innerhalb Berlins wird
- Angebotene Kapazität muss so bemessen sein, dass für längere Strecken Sitzplätze verfügbar sind und jederzeit alle Fahrgäste mitgenommen werden können (auch an „Schön-Wetter-Wochenenden“)
- Einsatz von Akku-Elektro-Triebwagen für die nicht elektrifizierten Linienäste, so dass keine Strecken-Elektrifizierung erforderlich ist

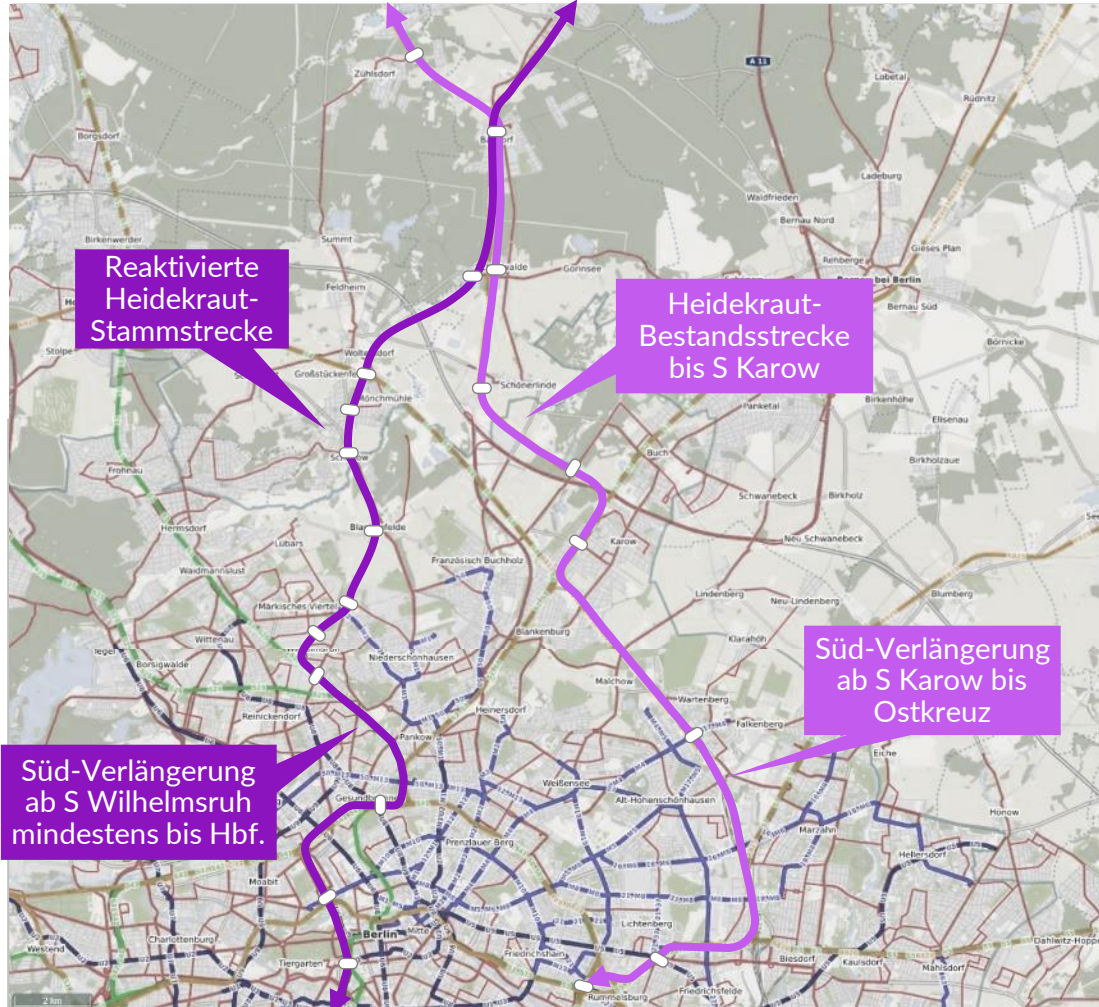
Legende

- Regional-Express (RE 3 Achse inkl. RB 61, RB 62, RB/RE 66)
- Regional-Bahn (derzeit RB24, RB 60, RB 63)
- Regional-Express (RE 5-Achse inkl. RB 12, RB 54)

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



Zusätzliche Einzelmaßnahmen helfen, um die Attraktivität des Regionalverkehrs als Alternative zum Auto zu verbessern



Weitere Maßnahmen Regionalverkehr



- Ausbau und Neueinrichtung von Bus-Zubringern zu den Zügen (oder bei geringer Bevölkerungsdichte tarifintegrierte On-Demand-Services), die im gleichen Takt wie die Regionalzüge verkehren – mit kurzen Übergangszeiten zw. Zug und Bus und Anschluss-Garantie
- Einsatz von Zügen mit Elektro-Akkus oder Wasserstoff-Antrieb statt Dieseltriebzügen auf nicht elektrifizierten Strecken mit folgenden Zielen
 - Positive Klimawirkung, keine Schadstoffemissionen, weniger Lärm
 - Bessere Beschleunigung: Ermöglicht entweder zusätzliche Halte oder kürzere Fahrzeiten
- Förderung des Fahrrades als Zubringer zum Zug: Ausreichend sichere Fahrrad-Abstellplätze an allen Bahnhöfen (Details siehe Folgeseite!)
- Erheblich mehr Platz für Fahrräder in allen Regionalzügen, insb. für den Freizeitverkehr, ggf. differenziert nach Sommer und Wintersaison
- Aufnahme regelmäßiger umsteigefreier (I)RE-Direktverbindungen von Berlin nach Rügen und Usedom
- Eröffnung des Südost-Zugangs am Bf. Gesundbrunnen*
- Verwendung von 100% erneuerbare Energien für den Bahnstrom

* Ausgang besteht, ist aber verschlossen (Ursache unklar); Öffnung des Zugangs verbessert signifikant die Erreichbarkeit des Bahnhofs Gesundbrunnen aus dem westlichen Prenzlauer Berg (Skizze siehe im Teil S-Bahn)

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!

1. Zusammenfassung

2. Darstellung Liniennetz-Ausbau

- Regionalverkehr

- S-Bahn

- U-Bahn

- Straßenbahn

- Bus

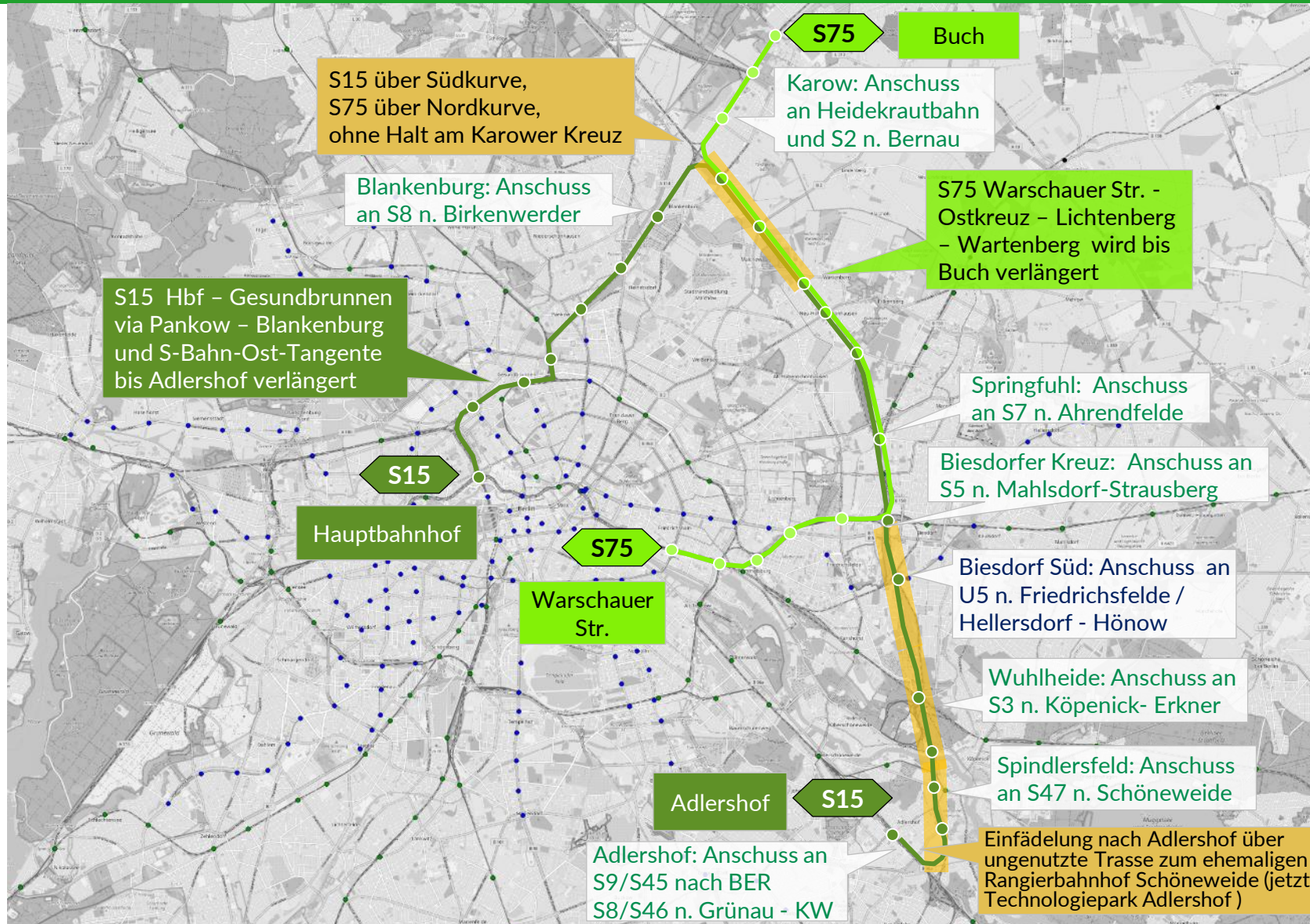
3. Weitere Angebotsverbesserungen für alle Verkehrsmittel

- Taktverdichtungen

- Ausbau Nachtverkehr

- Erweiterungen der Betriebszeiten

Die S-Bahn-Ost-Tangente wird über 2 Linien ins Netz eingebunden – und entfaltet erst damit den Großteil ihrer Wirkung



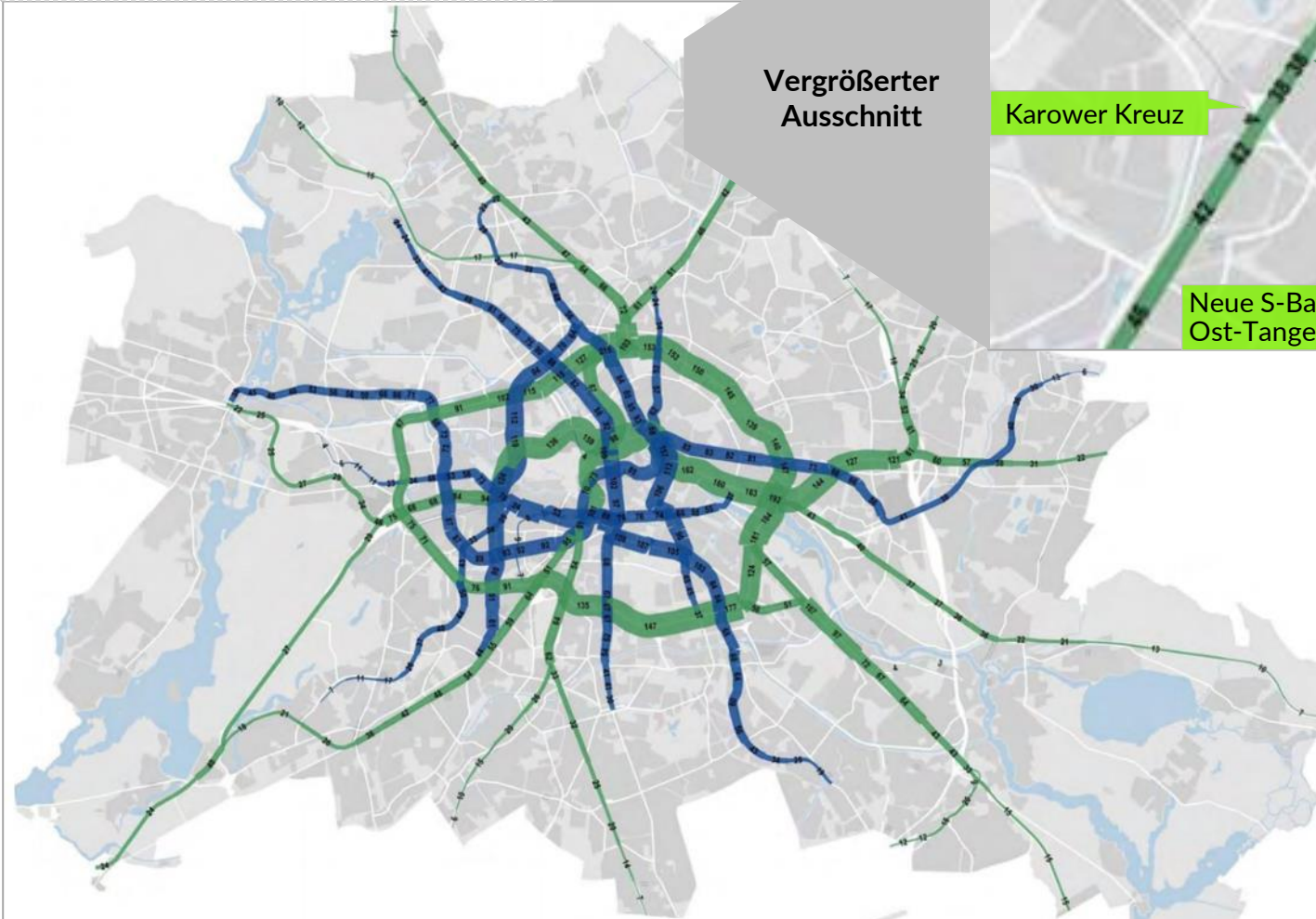
- Betrieb der S-Bahn-Tangente mit 2 S-Bahn-Linien: S15+S75
- Verkürzung zahlreicher ÖPNV-Verbindungen im Berliner Osten – verbunden mit einer massiven Reisezeit-Ersparnis
- Einbindung in das bestehende Liniennetz über 2 Kurven am Karower Kreuz, dadurch
 - Schaffung zahlreicher neuer Direktverbindungen (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

Vergrößerter
Ausschnitt

Karower Kreuz

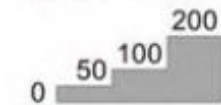
S2:
– 38.000 Fahrgäste/
Tag südl. Karow
– 27.000 Fahrgäste/
Tag südl. Buch

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

0 1 2 3 4 5 km

Datengrundlage: VBB Erhebung 2016



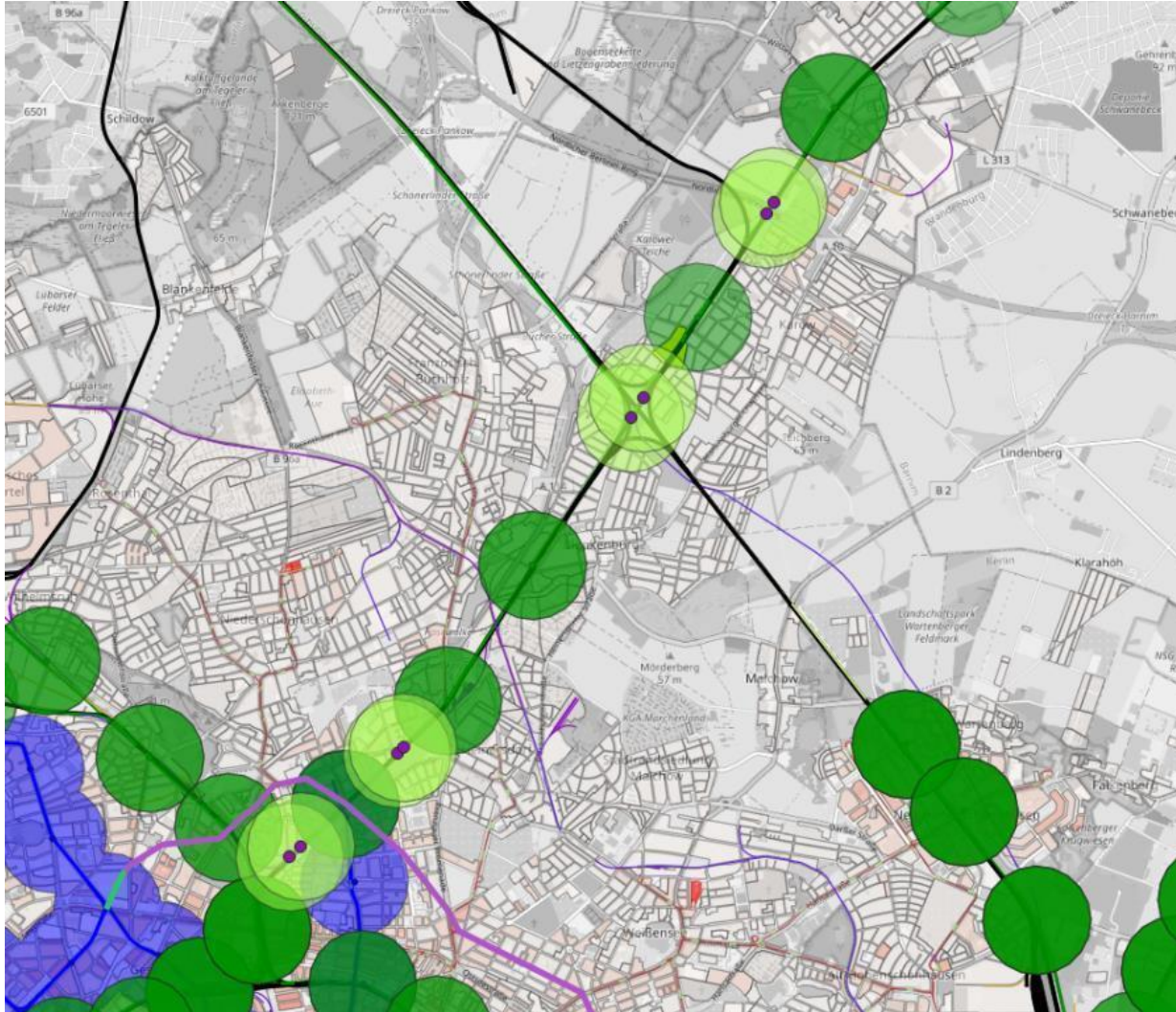
Quelle: SenUVK/CNB,
Nahverkehrsplan
2019 - 2023

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 kompensiert oder reduziert werden
- Für die nachfragestärksten Bahnhöfe (Gesundbrunnen, Pankow, Buch und Bernau) besteht Alternativangebot im Regionalverkehr im 10-Minuten-Takt

Durch die vier neuen S2-Haltestellen werden 31.800 bestehende und 9.000 zukünftige Bewohner*innen optimal angebunden.



**Erschließung bestehende Einwohner
im 600m Einzugsbereich (= 10 Min. Fußweg)**

Neu: ca. 14.700

Besser: ca. 17.100

**zusätzlich Erschließung von ca. 9.000 neuen Einwohnern
durch Neubau-Vorhaben im 600m-Einzugsbereich ***

**Detail-Auswertungen
zum Einzugsbereich der neuen Stationen
im Folgenden**

* Berechnet auf Basis der Annahme: 1,5 Bewohner*innen pro geplanter Wohneinheit (WE)

Einzugsgebiet S-Bahn „Buch Süd/Karow Nord“

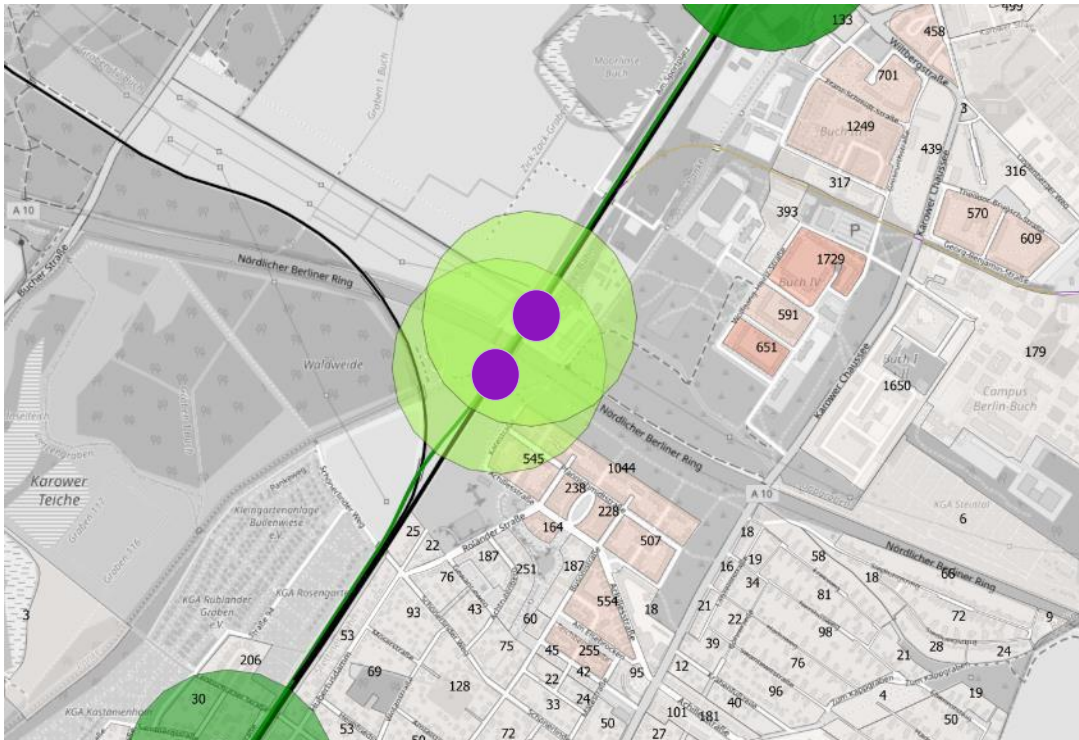
300m Einzugsbereich (= 5 Minuten-Fußweg)

Neu:

ca. 500

Besser:

0 EW



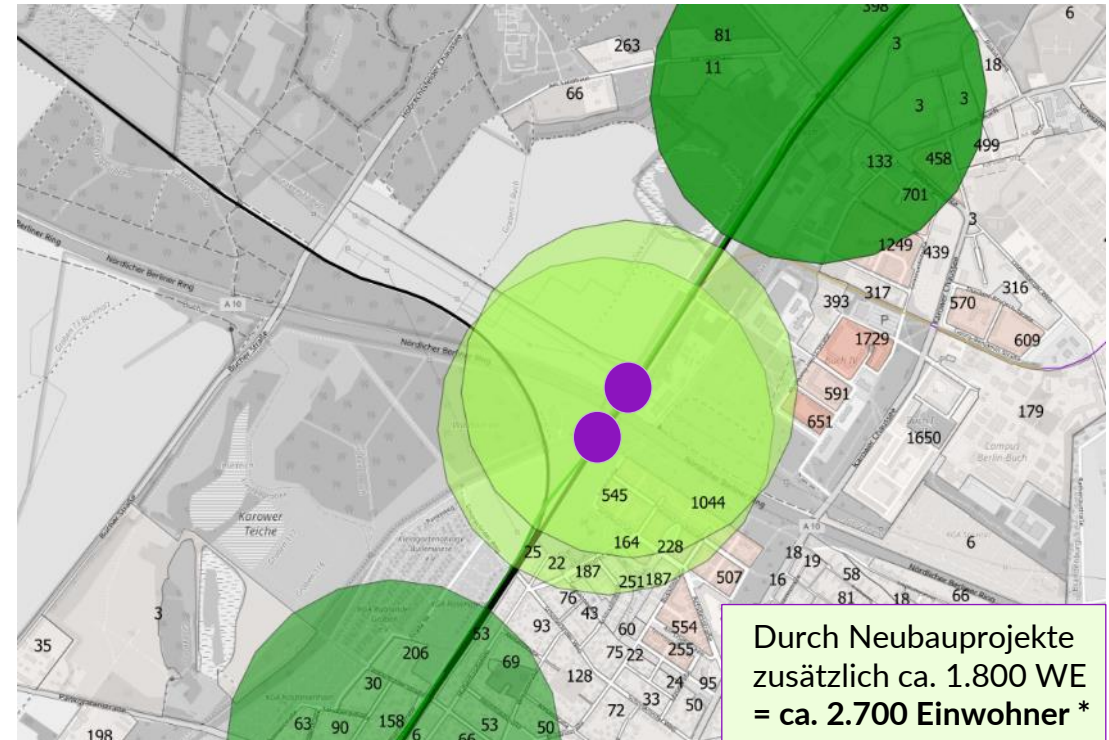
600m Einzugsbereich (= 10 Minuten Fußweg)

Neu:

ca. 2.500

Besser:

0 EW



* Berechnet auf Basis der Annahme: 1,5 Bewohner*innen pro geplanter Wohneinheit (WE)

Einzugsgebiet S-Bahnhof „Karower Kreuz“

300m Einzugsbereich (= 5 Minuten-Fußweg)

Neu:

ca. 400

Besser:

0 EW



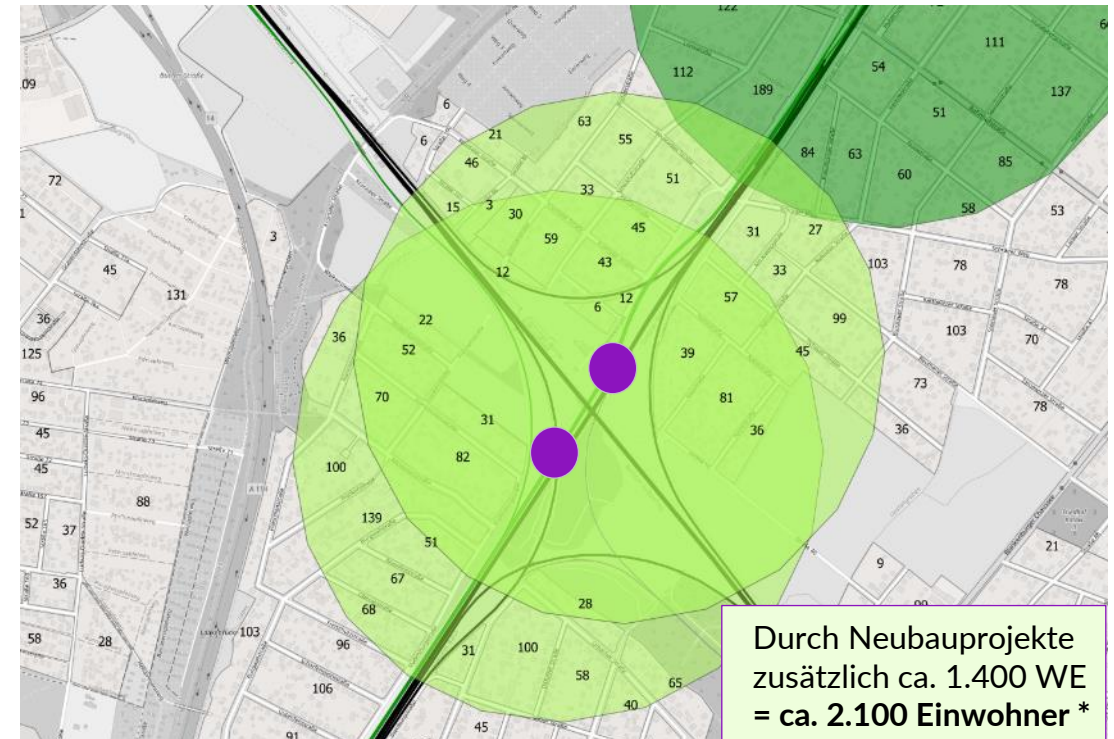
600m Einzugsbereich (= 10 Minuten Fußweg)

Neu:

ca. 1.700 EW

Besser:

ca. 100 EW



* Berechnet auf Basis der Annahme: 1,5 Bewohner*innen pro geplanter Wohneinheit (WE)

Einzugsgebiet S-Bahnhof „Pankower Tor“

300m Einzugsbereich (= 5 Minuten-Fußweg)

Neu:

Ca. 3.200 EW

Besser:

0 EW



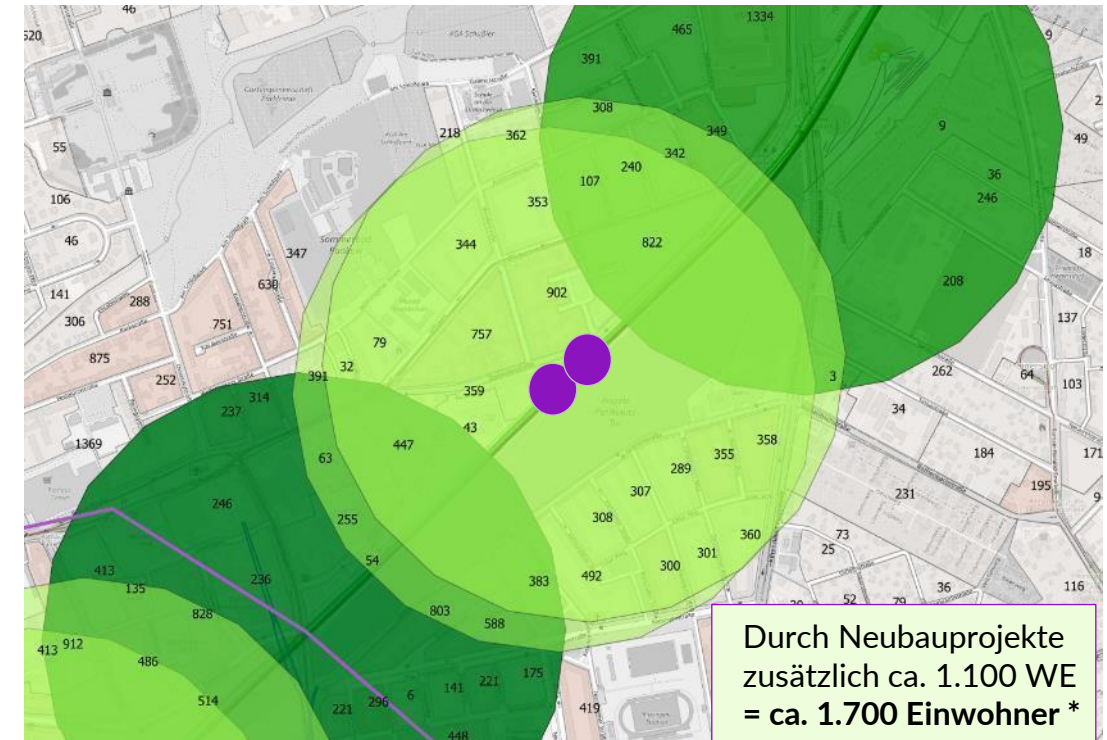
600m Einzugsbereich (= 10 Minuten Fußweg)

Neu:

ca. 6.500 EW

Besser:

ca. 5.000 EW



Durch Neubauprojekte
zusätzlich ca. 1.100 WE
= ca. 1.700 Einwohner *

* Berechnet auf Basis der Annahme: 1,5 Bewohner*innen pro geplanter Wohneinheit (WE)

Einzugsgebiet S-Bahnhof „Pankow Süd“ (Heynstr./Maximilianstr.)

300m Einzugsbereich (= 5 Minuten-Fußweg)

Neu:

ca. 5.700 EW

Besser:

0 EW



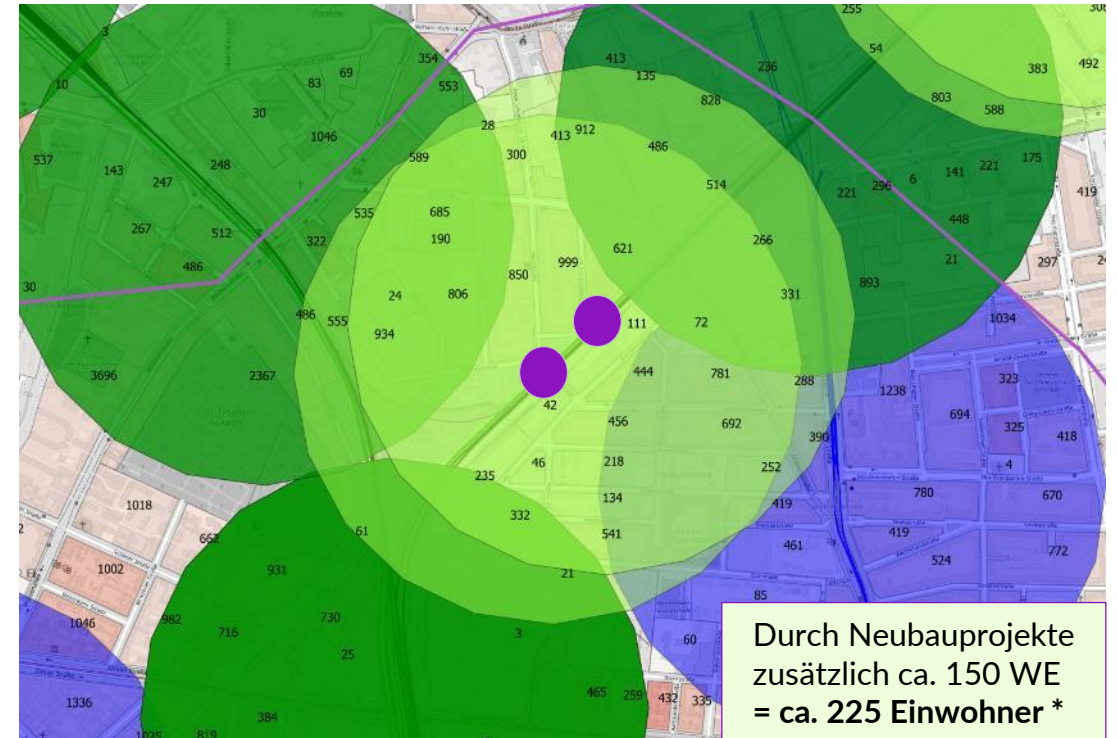
600m Einzugsbereich (= 10 Minuten Fußweg)

Neu:

ca. 4.000 EW

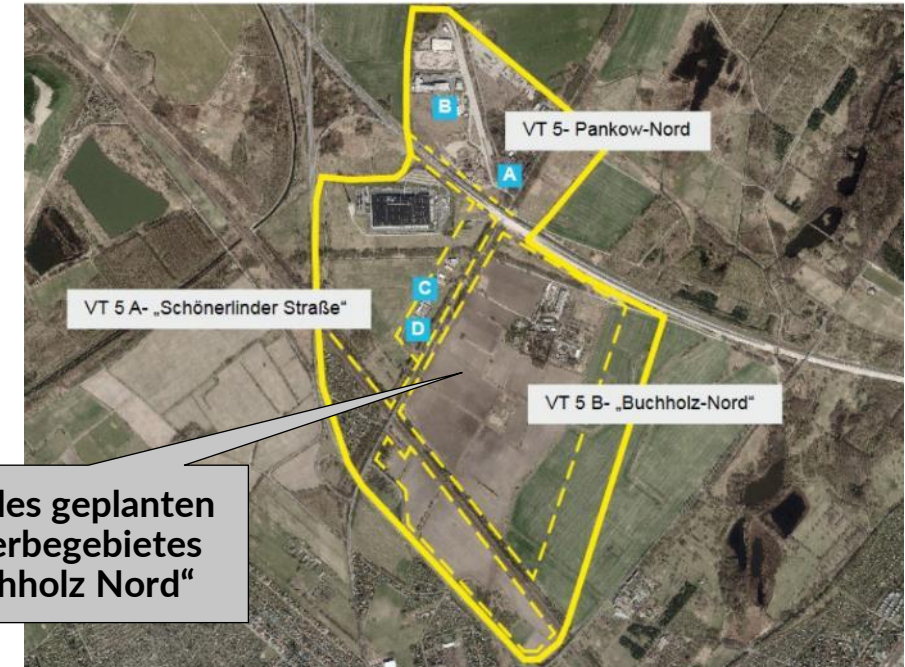
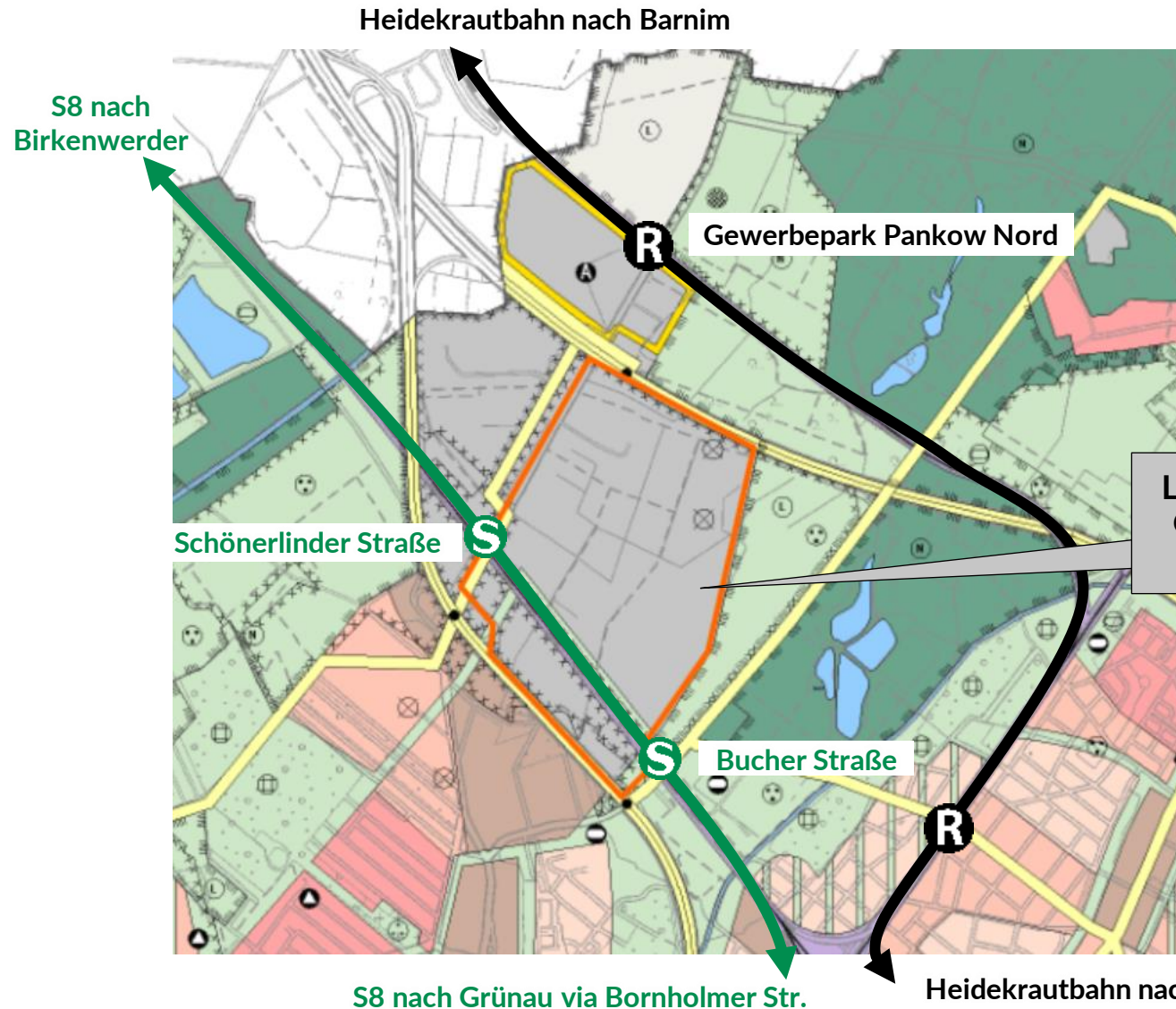
Besser:

ca. 12.000



* Berechnet auf Basis der Annahme: 1,5 Bewohner*innen pro geplanter Wohneinheit (WE)

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

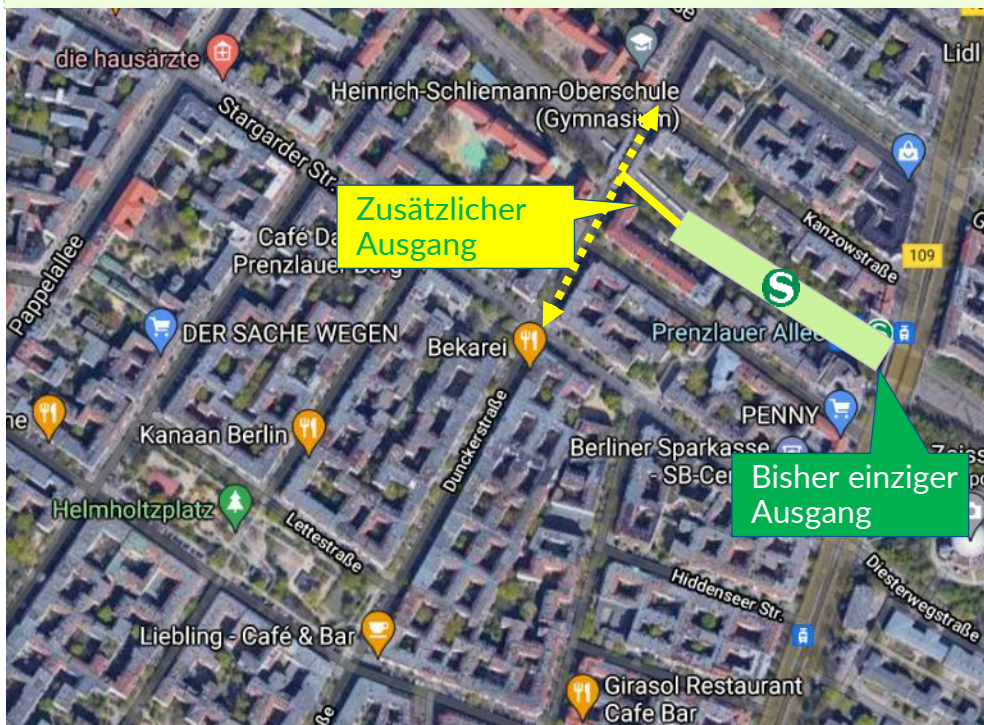


Mit Besiedlung des Gewerbegebietes zugleich Einführung eines 10-Minuten-Taktes auf der S8 zw. Grünau und Schönerlinder Straße (ggf. als S85-Ersatz)

An mindestens 5 S-Bahn-Stationen sind zusätzliche Zugänge sinnvoll, um Fußwege zur S-Bahn deutlich zu verkürzen (1/2)

S-Bahn-Station Prenzlauer Allee:

West-Zugang zur Verkürzung der Fußwege aus dem Bereich Dunckerstraße / Helmholtz-Kiez **



** Bau des West-Zugangs liegt schon fast 30 Jahre in der Planfeststellung

S-Bahn-Station Greifswalder Straße:

Ost-Zugang zur Verkürzung der Fußwege aus der Großsiedlung Michelangelostraße



S-Bahn-Station Gesundbrunnen:

Öffnung des verschlossenen Südost-Ausgangs zur Verkürzung der Fußwege aus dem „ÖPNV-Loch“ im westlichen Gleimkiez



* ggf. weil Privatweg (Kaufland) genutzt werden muss? (Vermutung, bisher keine Informationen verfügbar)

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 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

1. Zusammenfassung

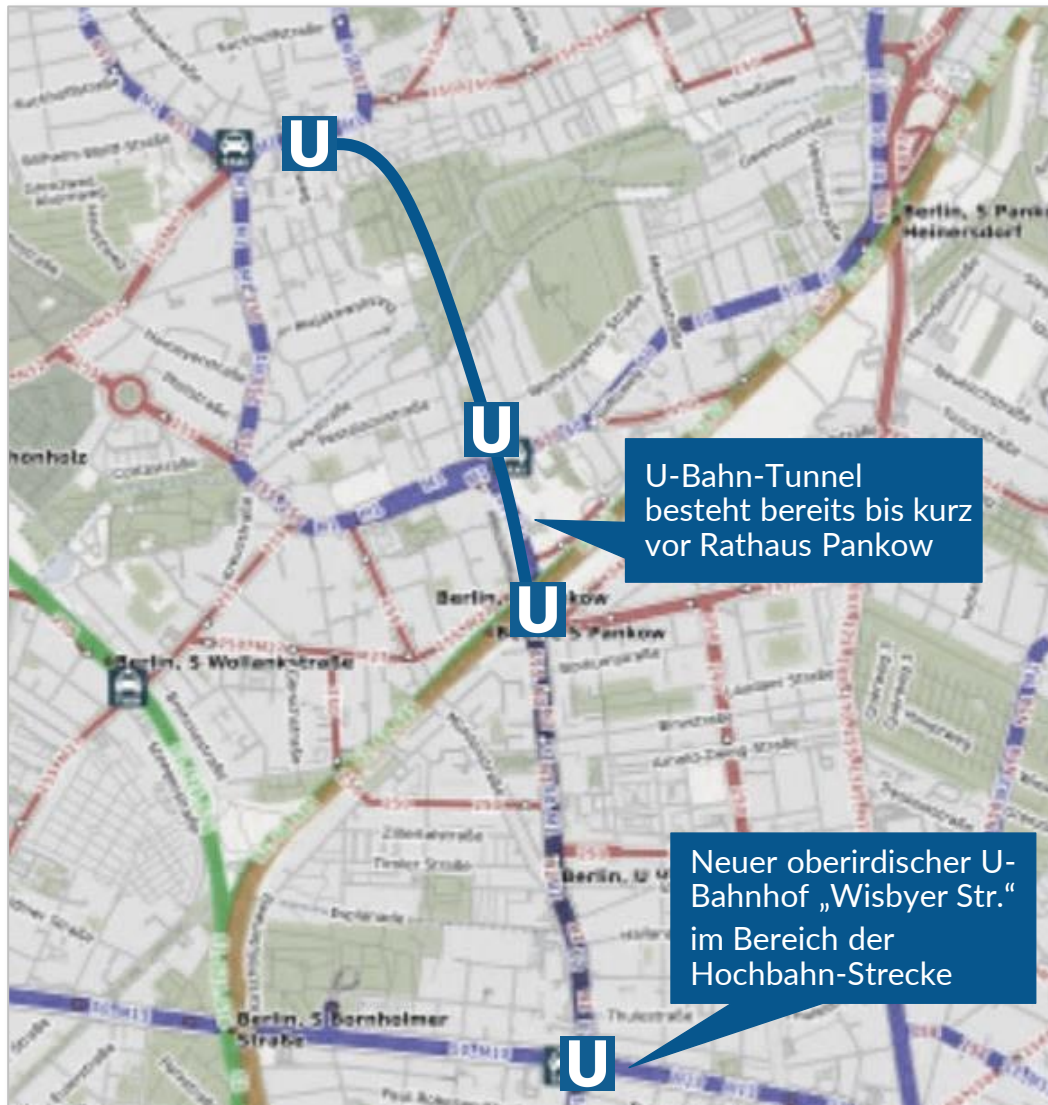
2. Darstellung Liniennetz-Ausbau

- Regionalverkehr
- S-Bahn
- U-Bahn
- Straßenbahn
- Bus

3. Weitere Angebotsverbesserungen für alle Verkehrsmittel

- Taktverdichtungen
- Ausbau Nachtverkehr
- Erweiterungen der Betriebszeiten

U2-Verlängerung bis Niederschönhausen und neuer Haltepunkt an der Wisbyer/Bornholmer Str. zur Verknüpfung mit Ost-West-Tramlinien



Vorteile U2-Verlängerung bis Niederschönhausen

- Anschluss Niederschönhausen an das U-Bahn-Netz (**8.500** Einwohner im 300m-Umkreis, **14.500** Einwohner im 600m-Min.-Umkreis)
- Etablierung eines ÖPNV-Knotens in Niederschönhausen mit zahlreichen Buslinien zur Feinerschließung des Pankower Norden mit Anschluss an das U-Bahn-Netz
- Alternative sind Doppelumstiege oder zusätzlicher Parallelverkehr zur Tram M1 über staugeplagte Straßen
- Aufgrund Schlosspark keine direktere oberirdische Führung des ÖPNV möglich
- Deutliche Verkürzung der ÖPNV-Reisezeiten ab Niederschönhausen: 3 Minuten mit U2 bis S+U Pankow statt 12 Minuten mit M1
- Durch Verlagerungen vom Auto zum ÖPNV: Entlastung der stark belasteten Straßen und Kreuzungen (Grabbeallee, Schönholzer Str. und Breite Str.)

Vorteile neuer U-Bahnhof Wisbyer Str.

- Zwischenhalt auf überdurchschnittlich langem Abschnitt zw. S+U (derzeit 1,2 km ohne Halt in dicht besiedeltem Gebiet – mittlerer Haltestellen-Abstand im Berliner U-Netz 790 m) ermöglicht direkte Verknüpfung zwischen Ost-West-Tramlinien und Nord-Süd-U-Bahn
- Deutliche Verkürzung der Reisezeiten auf zahlreichen Relationen durch direkte Umsteigemöglichkeit
- Verkürzung der Fußwege: Anschluss **9.300** Einwohner (300m-Umkreis)

Einzugsgebiet U-Bahn-Station „Pankow Kirche“

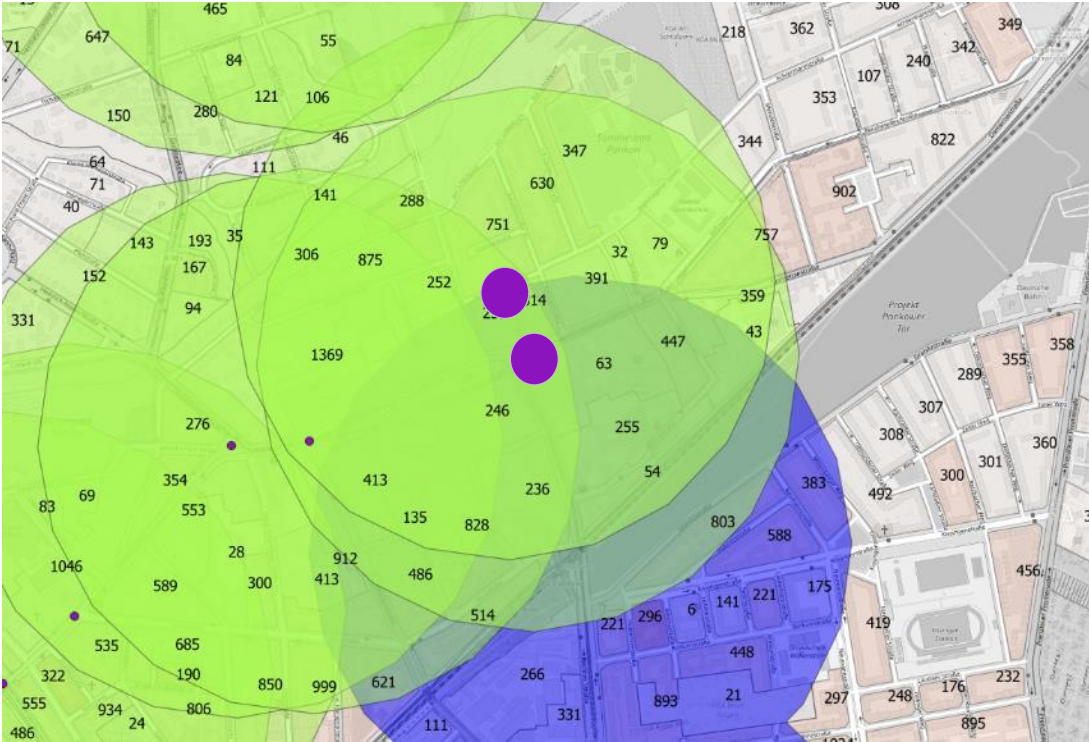
300m Einzugsbereich (= 5 Minuten-Fußweg)

Neu: ca. 5.000 EW Besser: ca. 400 EW



600m Einzugsbereich (= 10 Minuten Fußweg)

Neu: ca. 6.500 EW Besser: ca. 5.000 EW



Einzugsgebiet U-Bahn-Station “Niederschönhausen“

300m Einzugsbereich (= 5 Minuten-Fußweg)

Neu: ca. 3.500 EW Besser: 0 EW



600m Einzugsbereich (= 10 Minuten Fußweg)

Neu: ca. 8.000 EW Besser: 0 EW



Einzugsgebiet U-Bahn-Station „Wisbyer Str.“

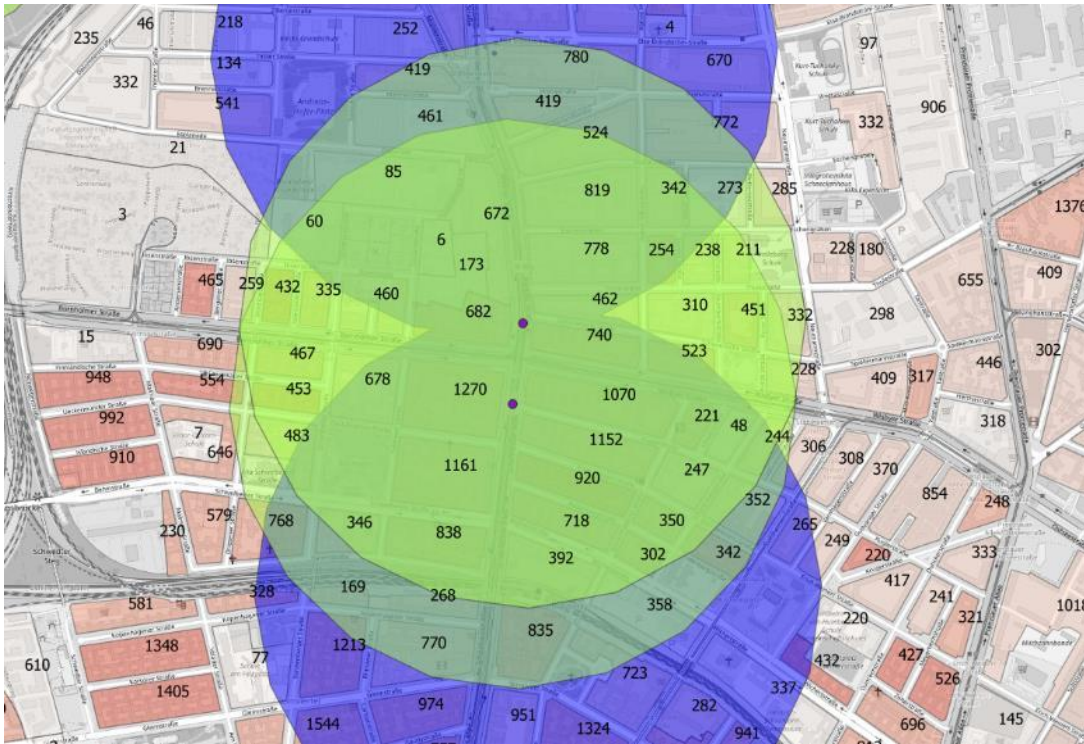
300m Einzugsbereich (= 5 Minuten-Fußweg)

Neu: ca. 9.300 EW Besser: ca. 1.600 EW

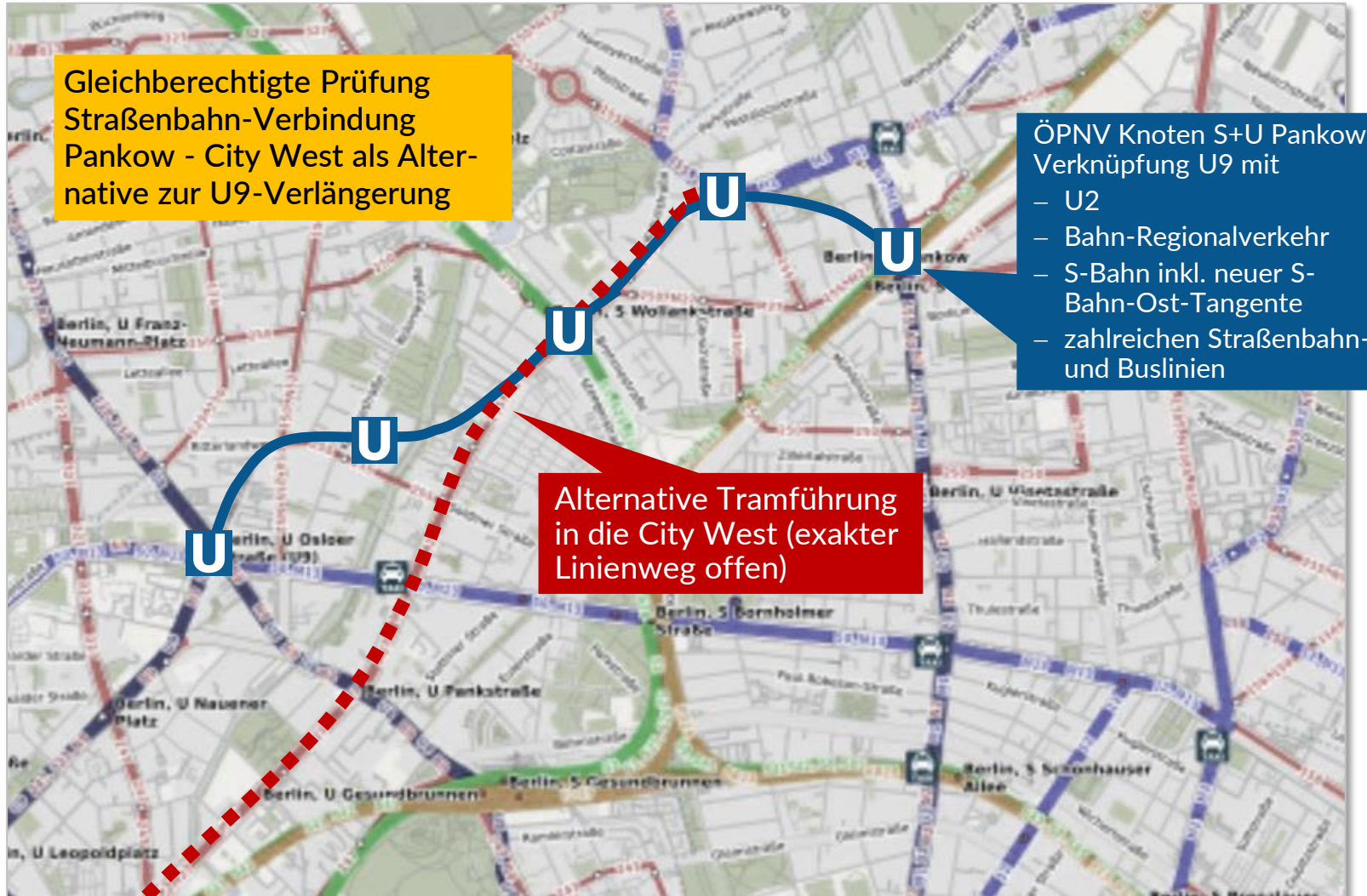


600m Einzugsbereich (= 10 Minuten Fußweg)

Neu: ca. 5.000 EW Besser: ca. 23.500 EW



U9-Verlängerung von Osloer Straße zum ÖPNV-Knoten S+U Pankow. Alternativ wollen wir eine Tramanbindung zur City West prüfen

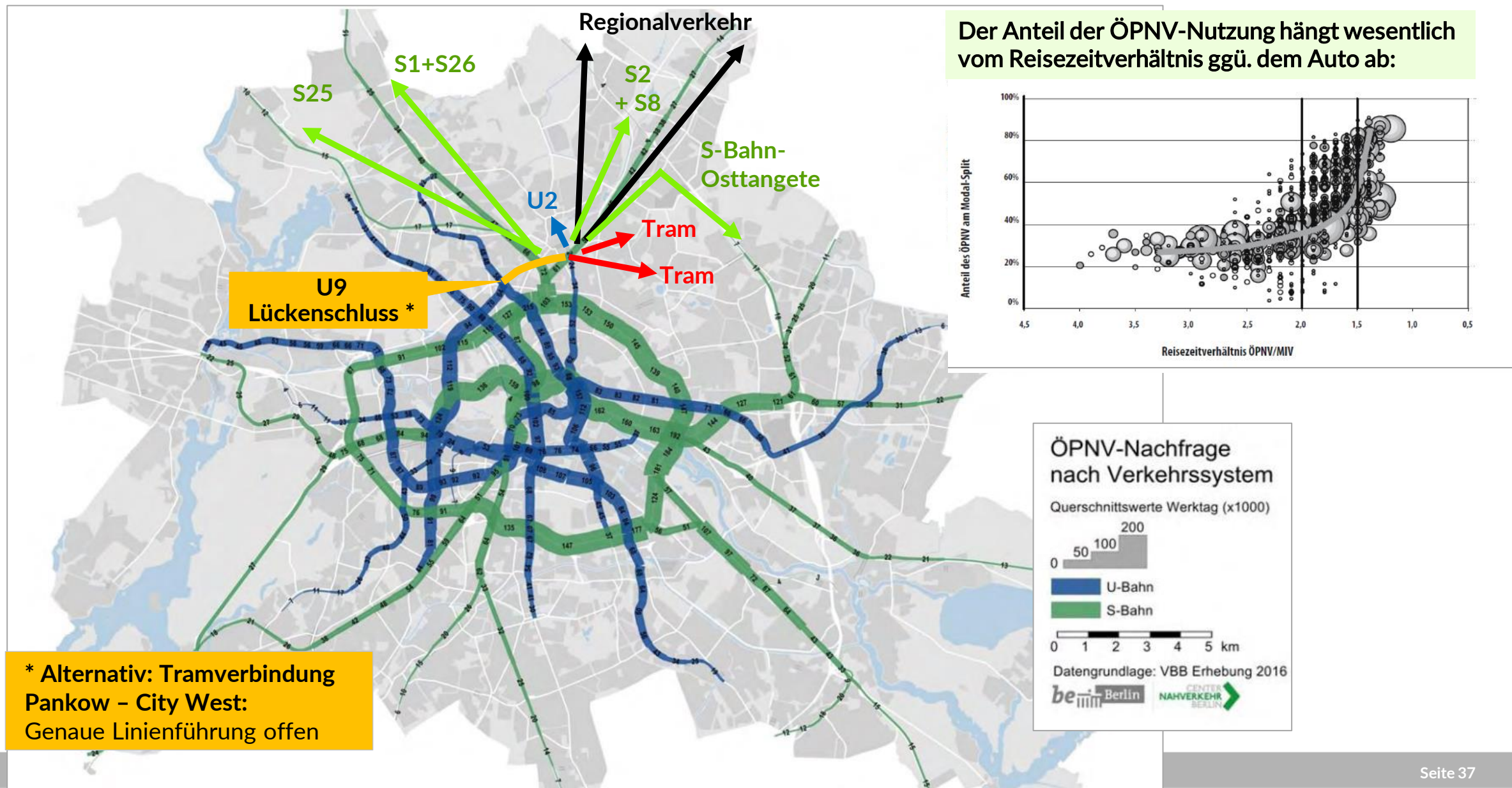


Verbesserungen durch Lückenschluss – dazu werden wir die U9-Verlängerung sowie eine Tram-Verbindung in die City West gleichberechtigt prüfen:

- Hohe Netzwirkung: Fahrzeit-Verkürzungen und Einsparungen von Umstiegen auf Ost-West-Relationen
- Verstärkt durch zusätzlichem Ausbau Pankow zum regionalen ÖPNV Knoten (mit Regionalbahnhof und S-Bahn-Osttangente) *
- Entlastung auf heute staugeplagten Straßen durch Verlagerung vom Auto
- Bei U9: Neuer Anschluss von ca. 19.000 Einwohnern an das U-Bahn-Netz im 300m-Umkreis, und ca. 37.000 Einwohner im 600m-Umkreis; zusätzlich ca. 13.000 Einwohner mit besserem Anschluss (kürzere Wege) – genaue Tram-Linienführung offen
- Entlastung der Ringbahn, die bereits heute zeitweise am Kapazitätslimit ist

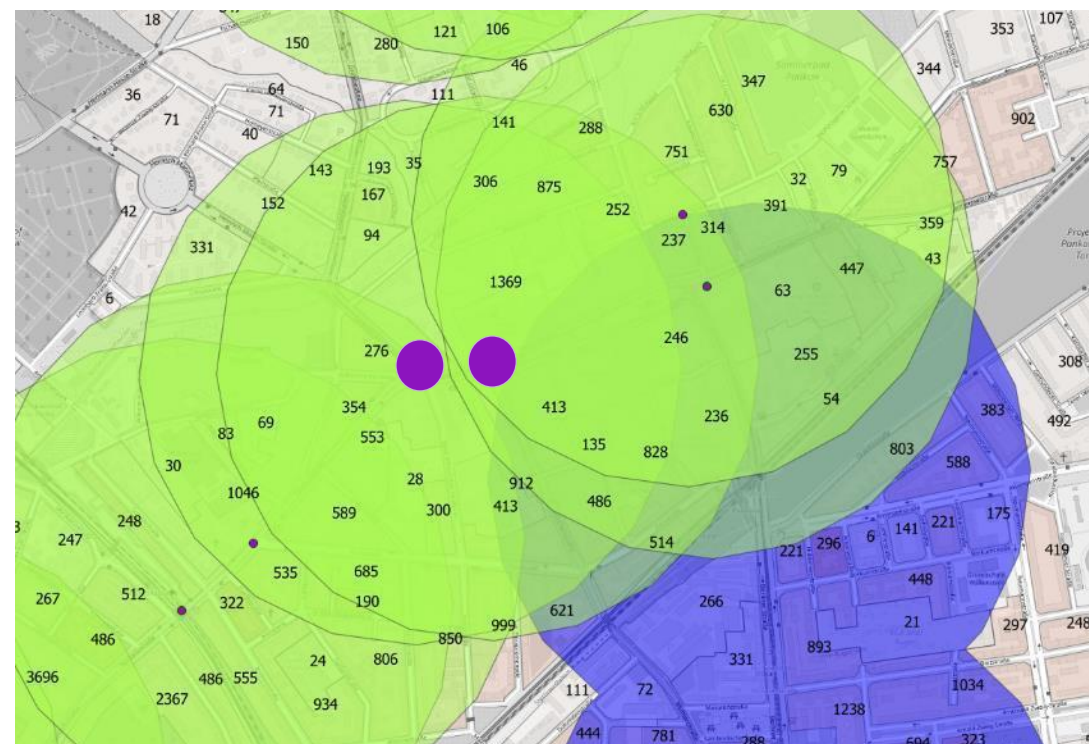
* Dadurch zusätzl. Potenzial ggü. Kosten-Nutzen-Rechnung, die SenUVK in 2020 veröffentlicht hat; außerdem gibt es aktuell pol. Bestrebungen, die Vorgaben für die Kosten-Nutzen-Rechnungen zu ändern

Der U9-Lückenschluss hat eine wichtige Netzverknüpfungs-Funktion: Reduziert Fahrzeiten und Umstiege auf zahlreichen Verbindungen



**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**

Neu: ca. 3.500 EW Besser: 0 EW



300m Einzugsbereich (= 5 Minuten-Fußweg)

Neu: ca. 4.900 EW Besser: 0 EW



600m Einzugsbereich (= 10 Minuten Fußweg)

Neu: ca. 17.000 EW Besser: ca. 400 EW



Einzugsgebiet U-Bahn-Station „Soldiner Kiez“

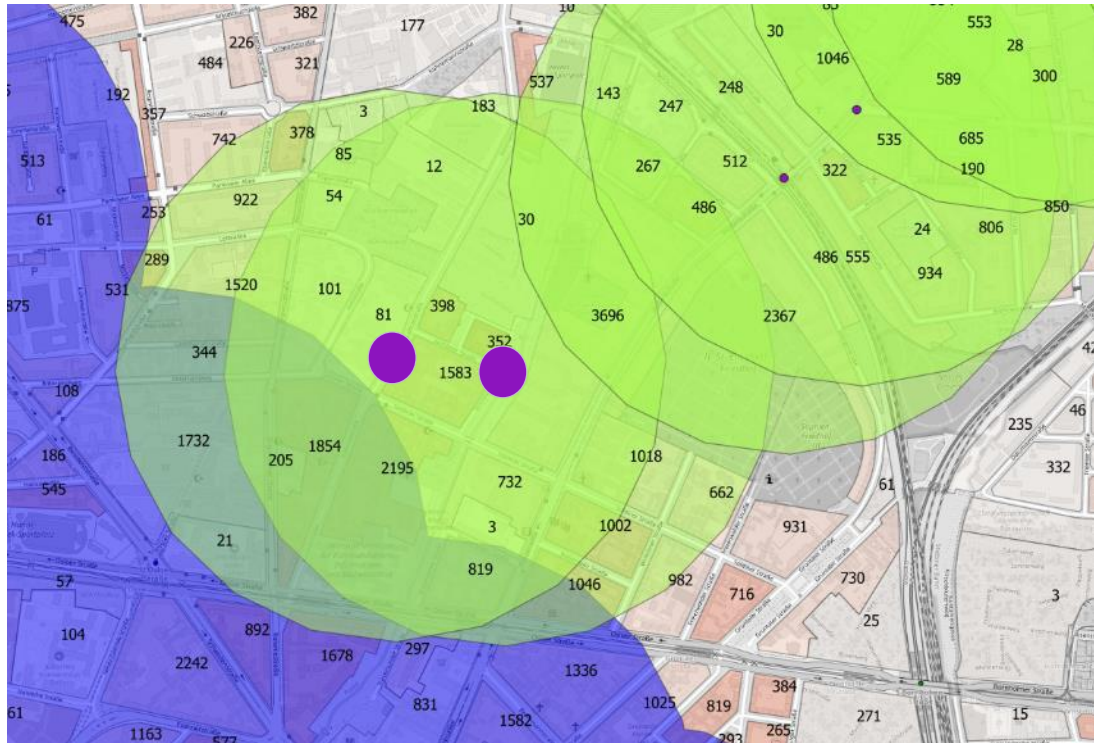
300m Einzugsbereich (= 5 Minuten-Fußweg)

Neu: ca. 10.300 EW Besser: 0 EW



600m Einzugsbereich (= 10 Minuten Fußweg)

Neu: ca. 16.000 EW Besser: ca. 8.200 EW



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



Weitere Maßnahmen U-Bahn



- Taktverdichtungen auf der U2:
 - 3 Minuten-Takt im Berufsverkehr
 - 5-Minuten-Takt bis Mitternacht, auch am Wochenende
- Anpassung Betriebszeit U-Bahn an die Betriebszeit der S-Bahn: Betrieb Mo-Fr 4:00 Uhr – 1:30 Uhr
- Verkürzung der Züge von 8 auf 4 Wagen zu Zeiten geringerer Nachfrage spät abends und nachts zur Senkung Energieverbrauch, Reduzierung Kosten und Vandalismus, Erhöhung subjektiver Sicherheit
- Sukzessiver Ersatz der in die Jahre gekommene Flotte durch klimatisiert, laufruhige Neufahrzeuge
- Fahrrad als Zubringer zur U-Bahn: Ausreichend Fahrrad-Abstellplätze an allen Bahnhöfen (Details siehe Teil Regionalverkehr)

1. Zusammenfassung

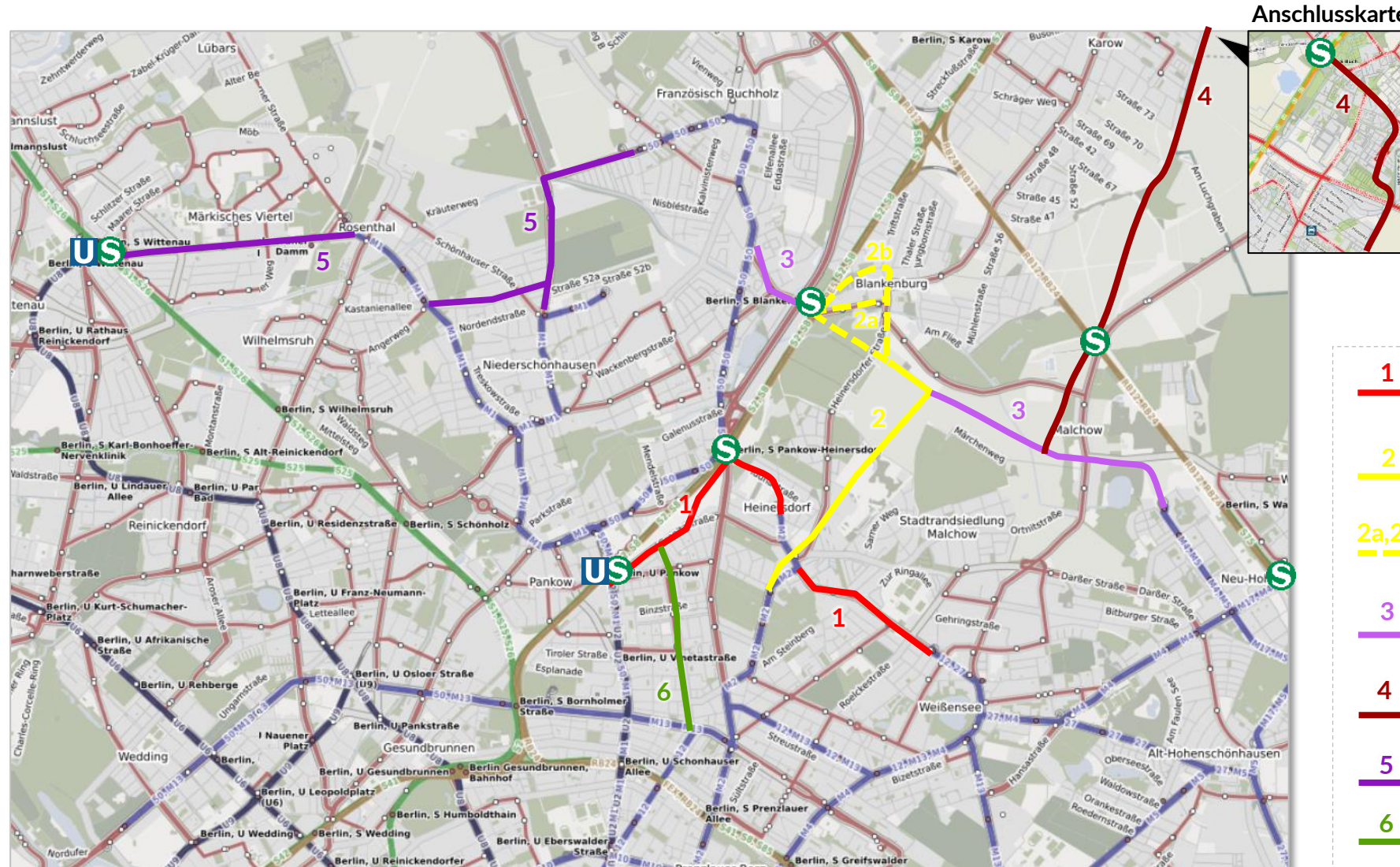
2. Darstellung Liniennetz-Ausbau

- Regionalverkehr
- S-Bahn
- U-Bahn
- Straßenbahn
- Bus

3. Weitere Angebotsverbesserungen für alle Verkehrsmittel

- Taktverdichtungen
- Ausbau Nachtverkehr
- Erweiterungen der Betriebszeiten

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

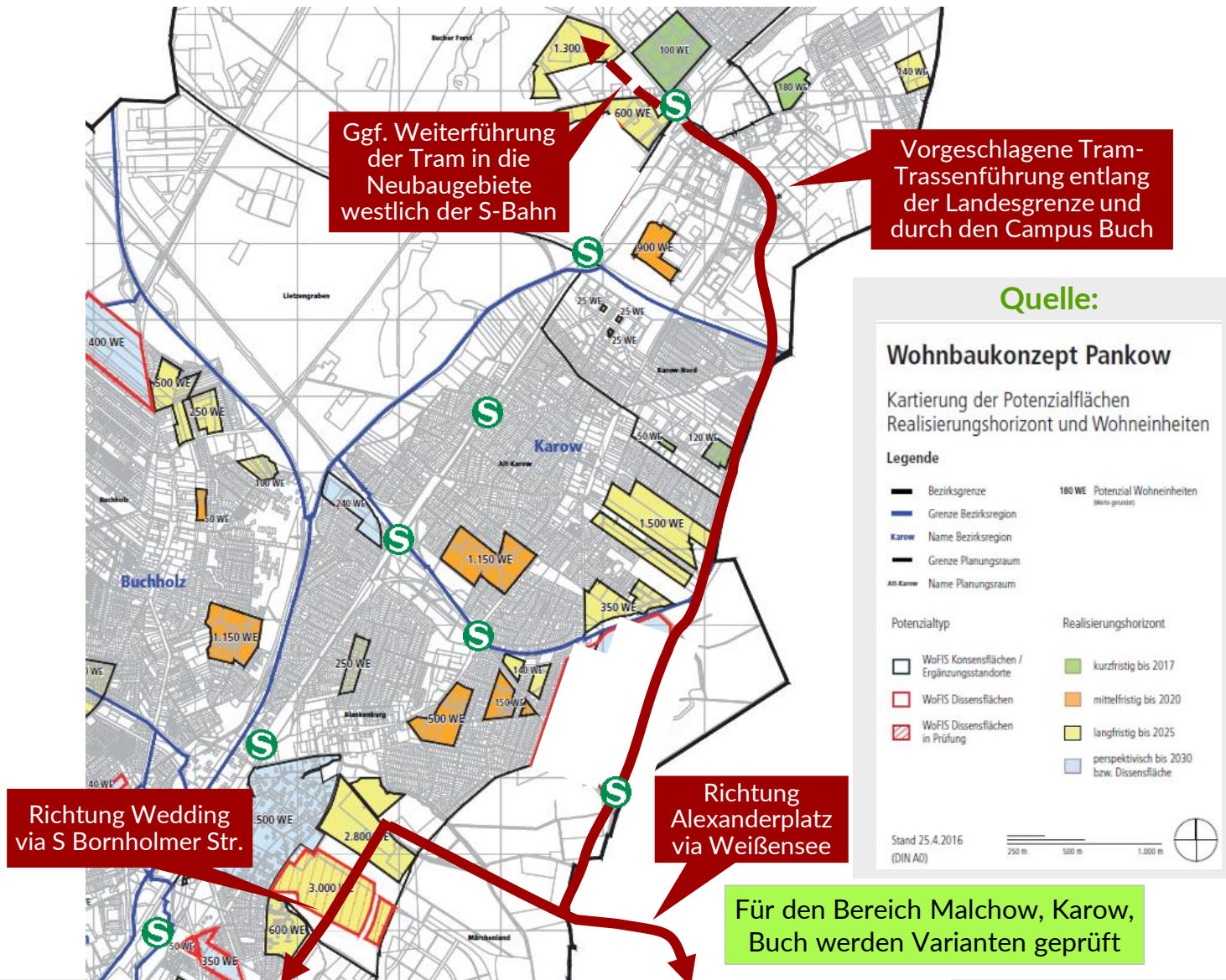


Hinweis: In dieser Unterlage geht es nur um die Diskussion sinnvoller Tram-Achsen. Exakte Trassierung ist später im Detail zu prüfen.

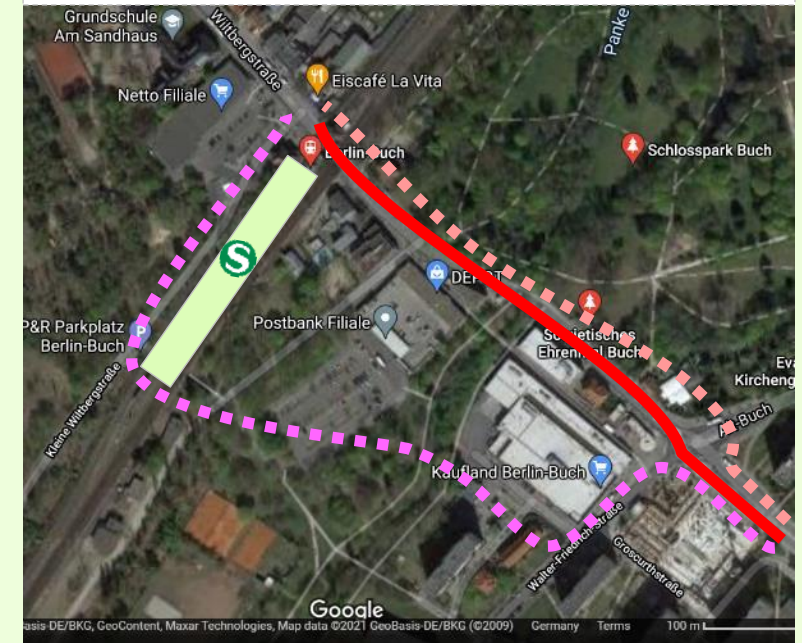
Für den Bereich Malchow, Karow, Buch werden Varianten geprüft

* 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

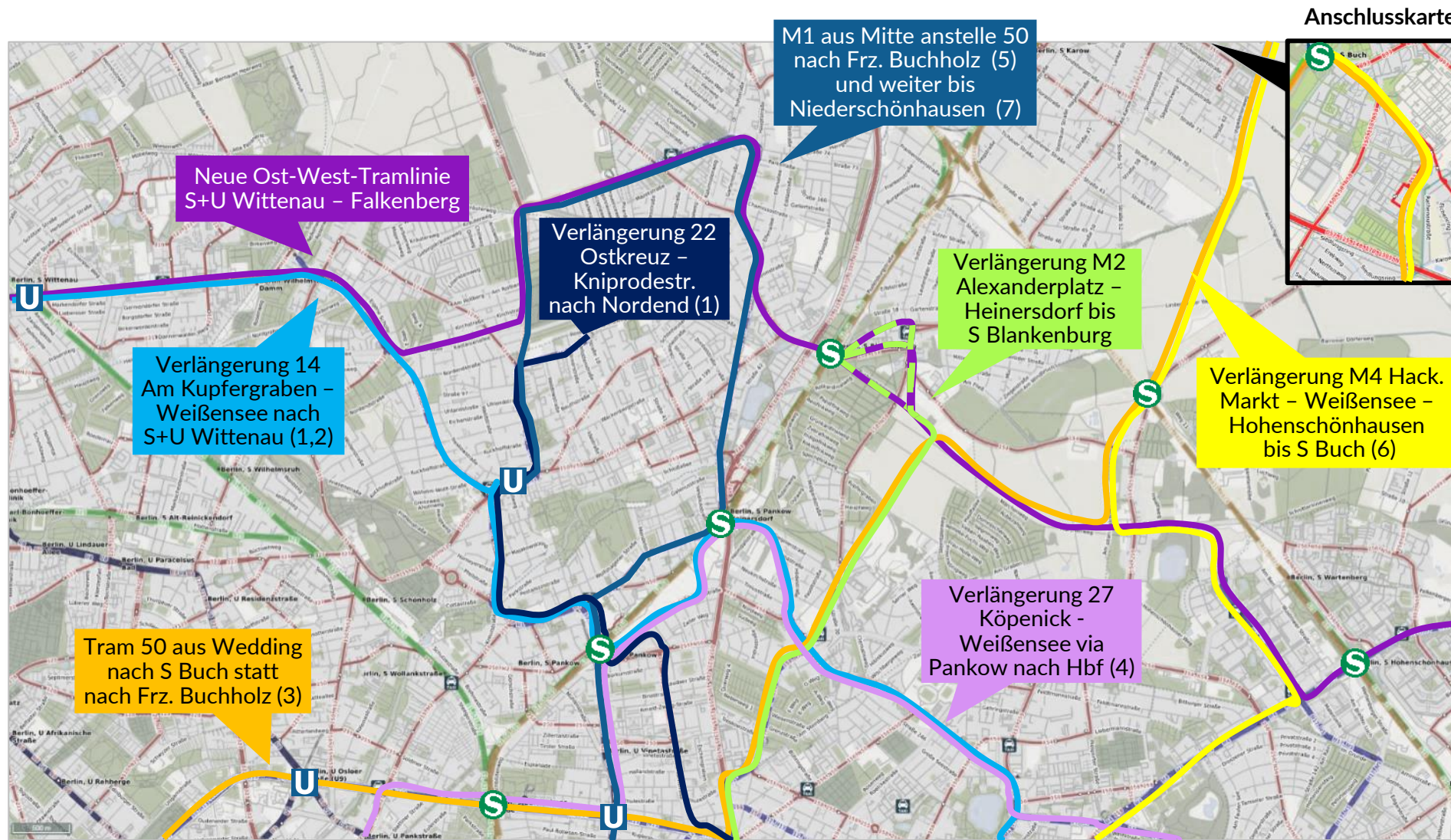


Mögliche Tramtrassierungen im Bucher Ortskern (Engpass Wiltbergstraße)



- 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“

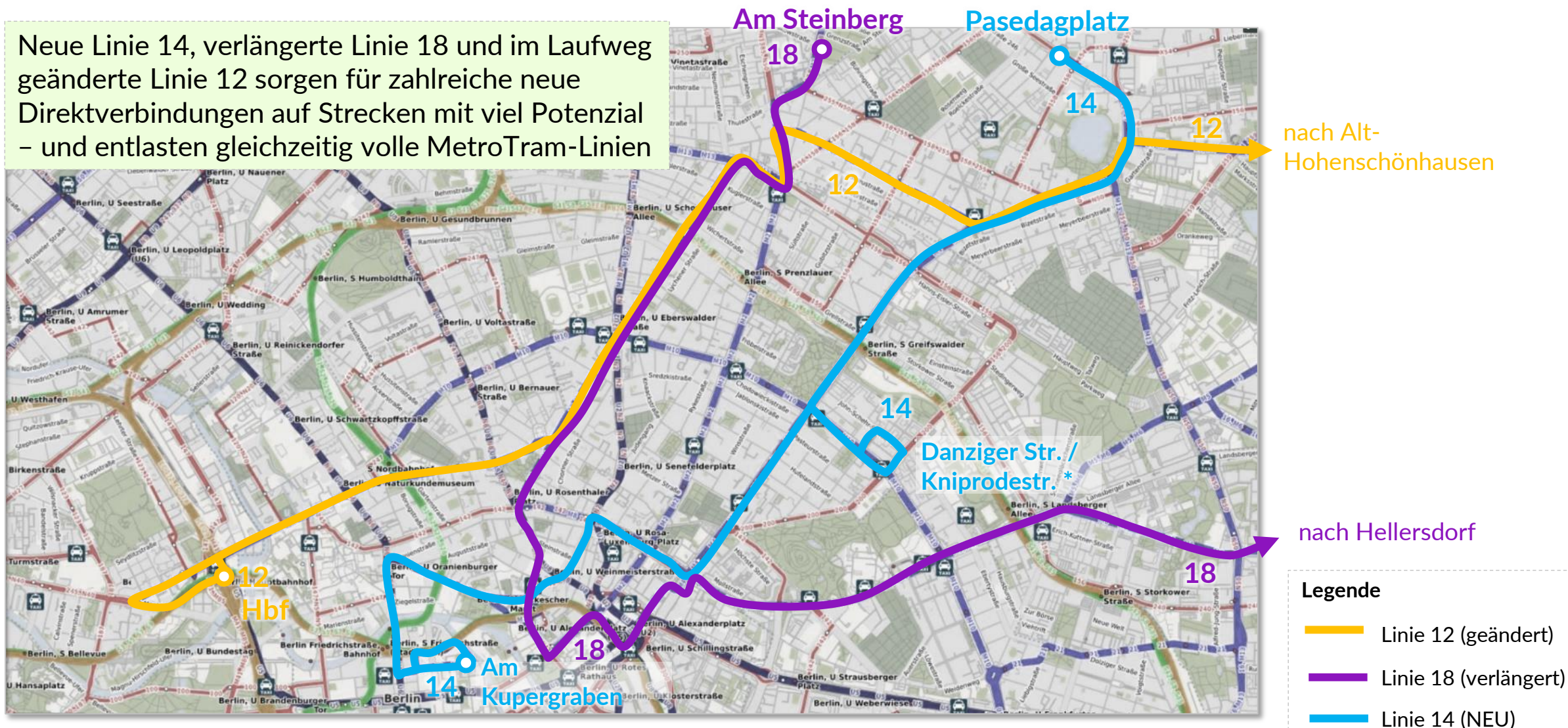
Mögliches Straßenbahn-Zielnetz im Pankower Norden – neue Querverbindungen als Alternative zur TVN



- (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)

Auch ohne Strecken-Neubau lassen sich durch neue Linien und Linien-Verlängerungen neue Nutzer*innen für den ÖPNV gewinnen.

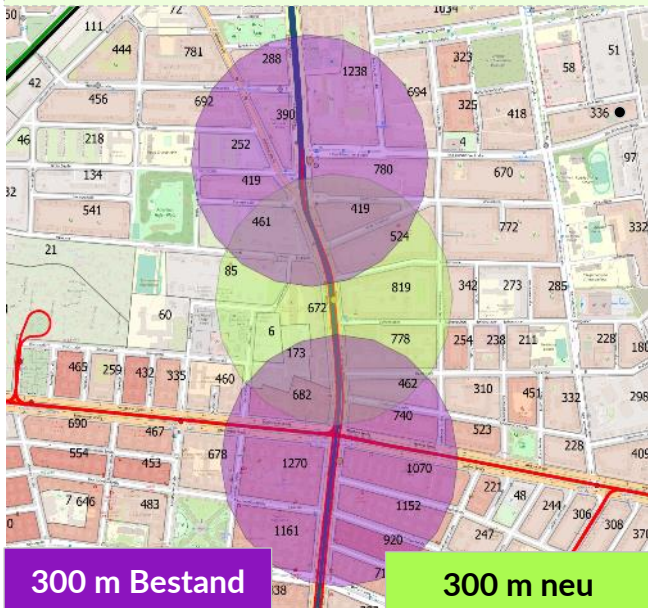
Neue Linie 14, verlängerte Linie 18 und im Laufweg geänderte Linie 12 sorgen für zahlreiche neue Direktverbindungen auf Strecken mit viel Potenzial – und entlasten gleichzeitig volle MetroTram-Linien



* Linienast nur Mo-Sa für Verdichter-Züge zum 5 Min.-Takt tagsüber im Innenstadtbereich; Nutzung der Betriebsstrecke durch John-Scher-Str. und Kniprodestraße

Bessere Erschließung durch zusätzliche Tram-Haltestellen: 3 Beispiele aus dem Prenzlauer Berg

M1 zw. Wisbyer Str. und U Vinetastr.



Einwohner neu erschlossen:

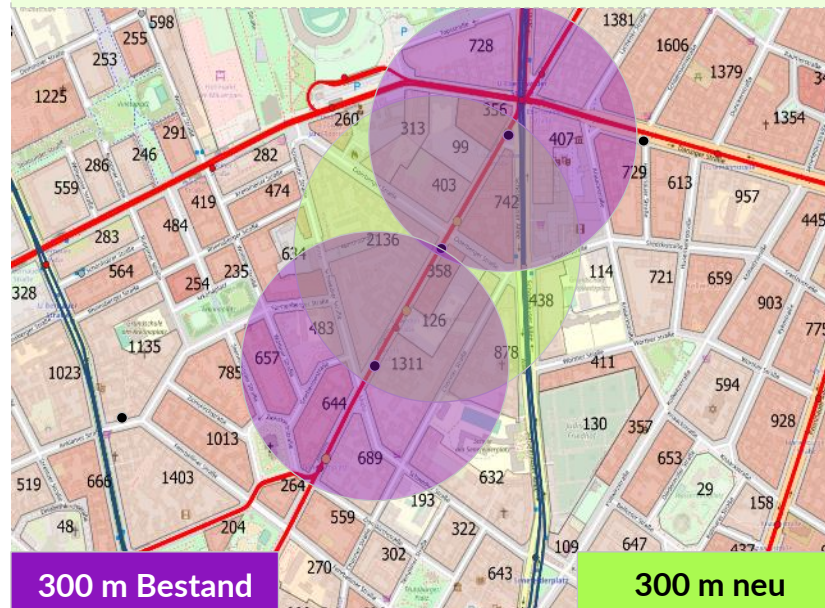
- Ca. 2.400

Einwohner besser erschlossen:

- Ca. 2.500

Ggf. nur in Süd-Nord-Richtung – da Haltestellen-Abstand dort besonders groß und besser Zugang nach Osten

M1 zusätzliche Haltestelle Oderbergstr.



Einwohner neu erschlossen:

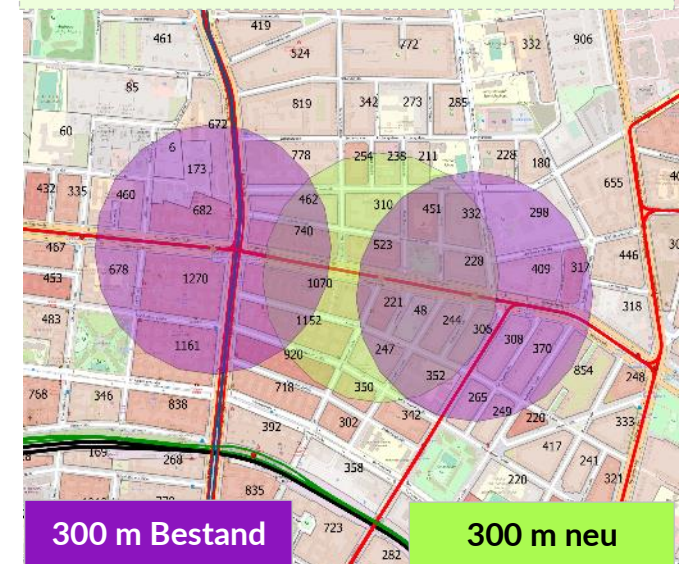
- Ca. 1.500

Einwohner besser erschlossen:

- Ca. 5.000

Ggf. nur in Nord-Süd-Richtung – da Haltestellen-Abstand dort besonders groß (in Gegenrichtung liegt Haltestelle Schwedter Straße wesentlich näher an der Oderberger Str.)

M13 zw. Schönhauser Allee und Stahlheimer Straße



Einwohner neu erschlossen:

- Ca. 3.500

Einwohner besser erschlossen:

- Ca. 5.000

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 Tramspurten 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.

1. Zusammenfassung

2. Darstellung Liniennetz-Ausbau

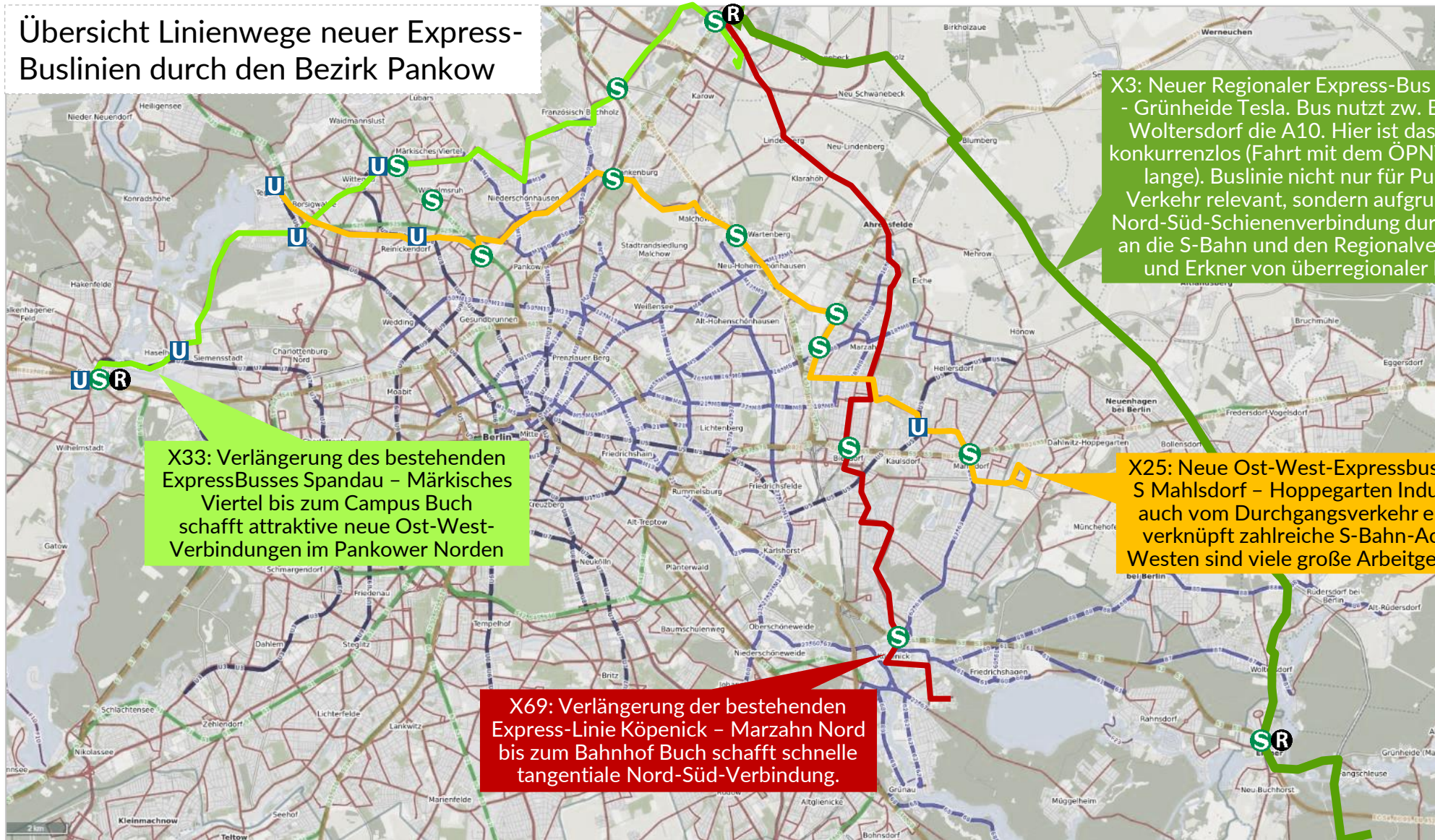
- Regionalverkehr
- S-Bahn
- U-Bahn
- Straßenbahn
- Bus

3. Weitere Angebotsverbesserungen für alle Verkehrsmittel

- Taktverdichtungen
- Ausbau Nachtverkehr
- Erweiterungen der Betriebszeiten

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



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

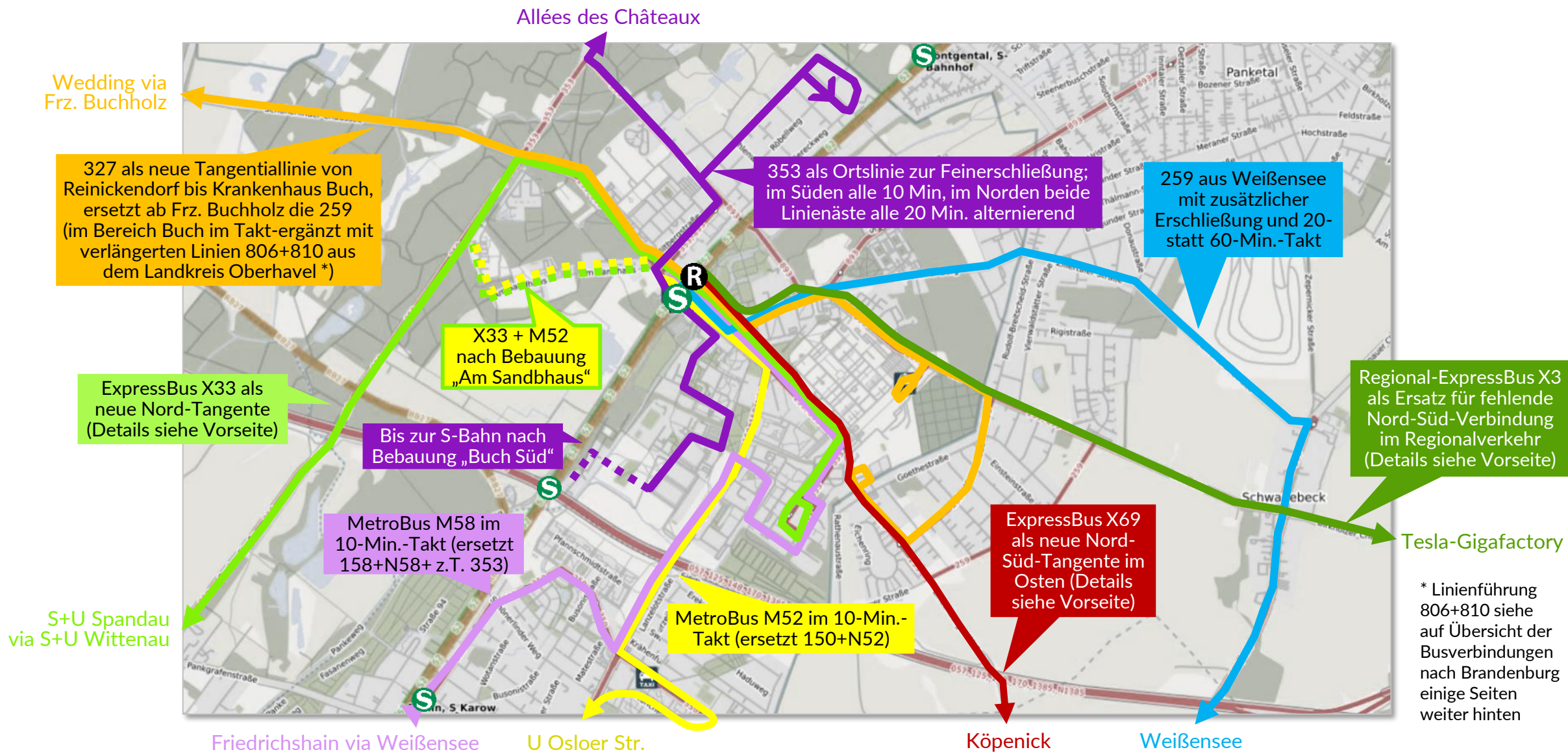
X33: Verlängerung des bestehenden ExpressBusses Spandau – Märkisches Viertel bis zum Campus Buch schafft attraktive neue Ost-West-Verbindungen im Pankower Norden

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)

Verbesserung der Busverbindungen in Buch



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

S+U Spandau

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

Zusätzlich: 2 neue Kleinbuslinien zur Anbindung unerschlossenen Gebiete (siehe Folgeseite!)

X33: Verlängerung des ExpressBusses Spandau – Märkisches Viertel bis Buch via Nordend und Frz. Buchholz als schnelle Nord-Tangente

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

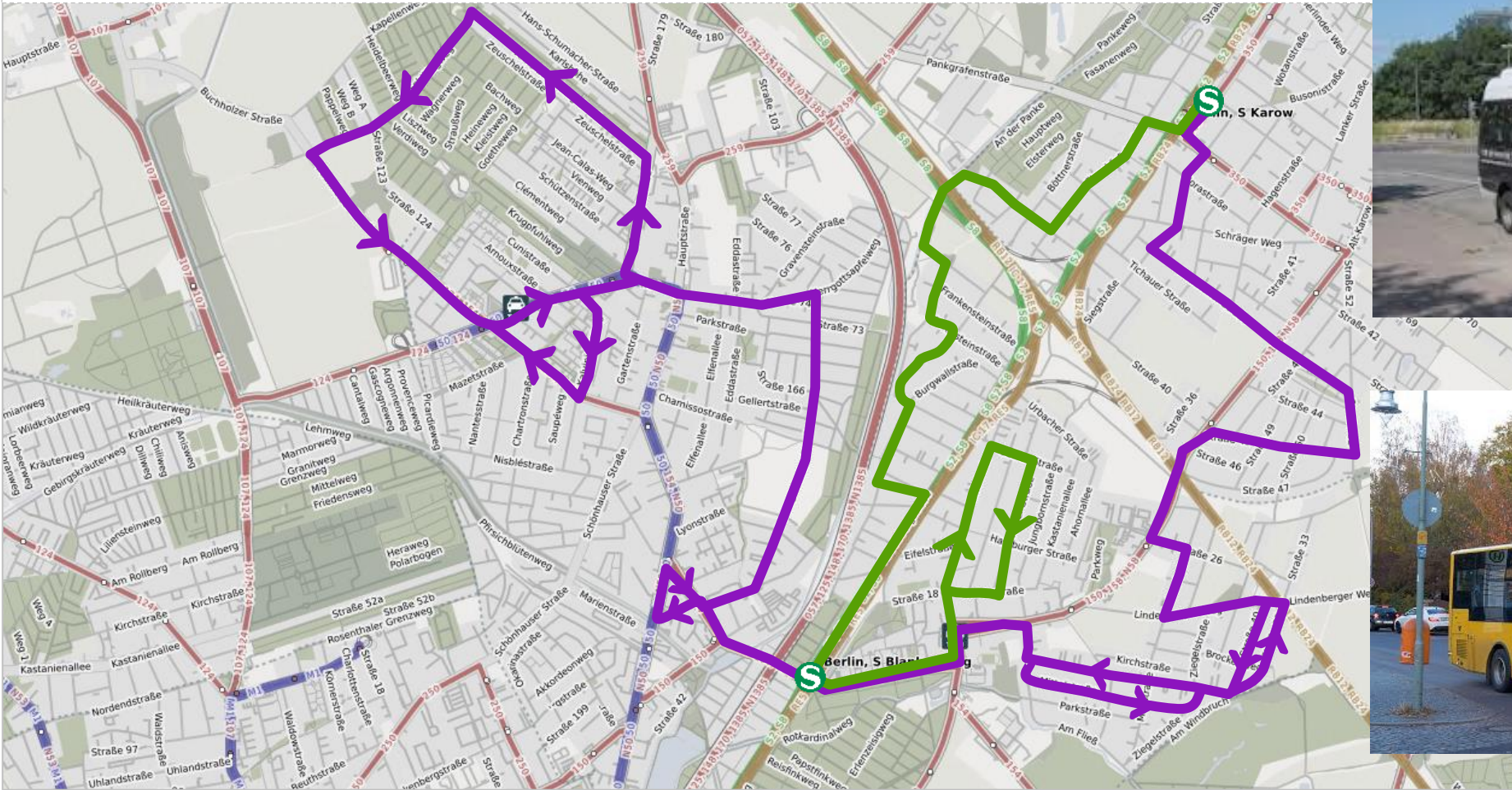
207: Neue Buslinie Frz. Buchholz – S+U Pankow zur Schließung von Erschließungs- und Verbindungslücken

Wedding,
U Leopoldplatz Wedding,
U Osloer Str.

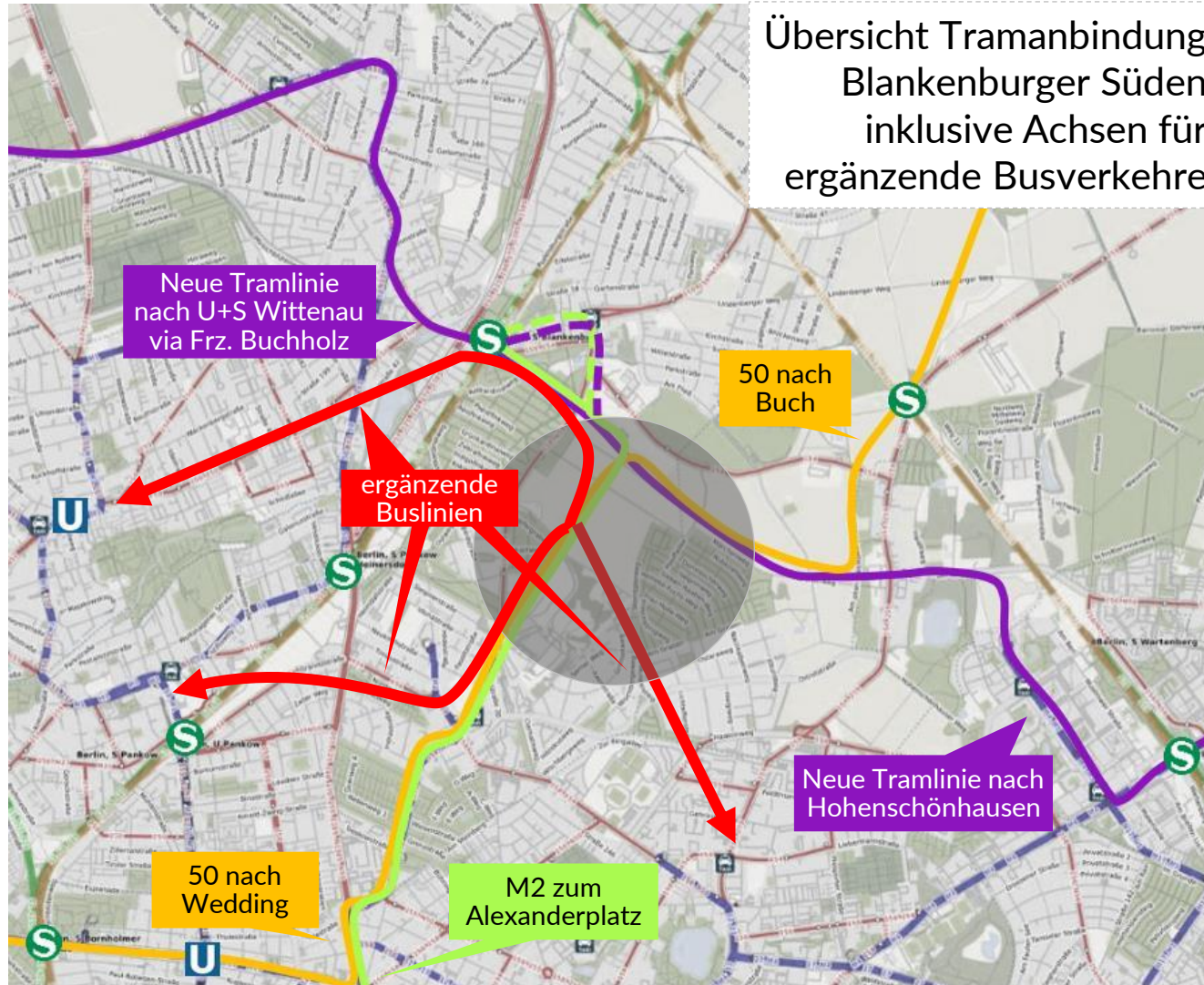
Friedrichshain
über Weißensee

Verbesserungen der Busverbindungen in Karow, Blankenburg und Frz. Buchholz (2/2)

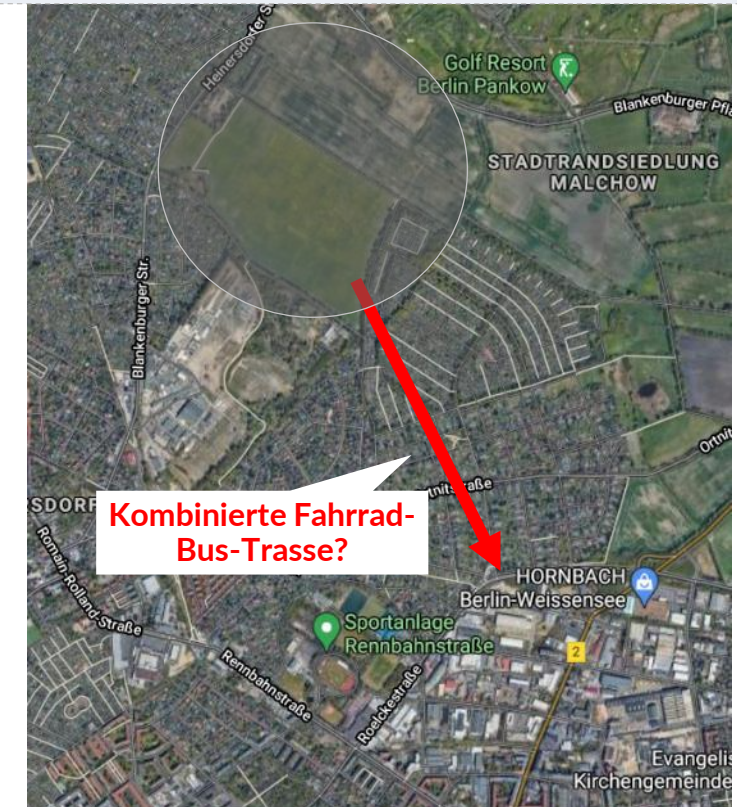
Zusätzlich sorgen 2 neue Kleinbuslinien für die Anbindung (fast) aller unerschlossenen Gebiete in Karow, Blankenburg und Frz. Buchholz



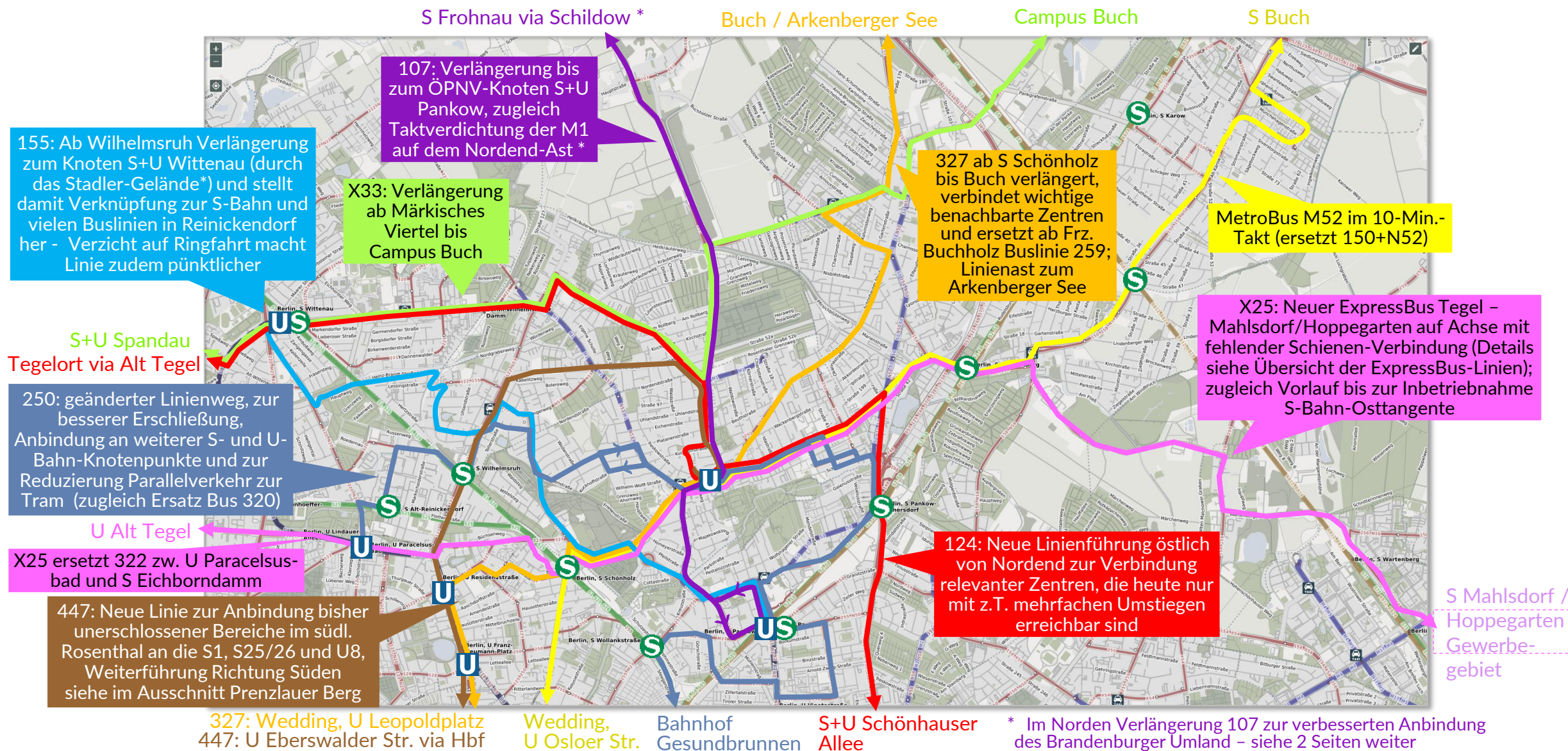
Neben der Tram-Anbindung sind noch ergänzende Busverbindungen zur optimalen Anbindung des Blankenburger Süden erforderlich



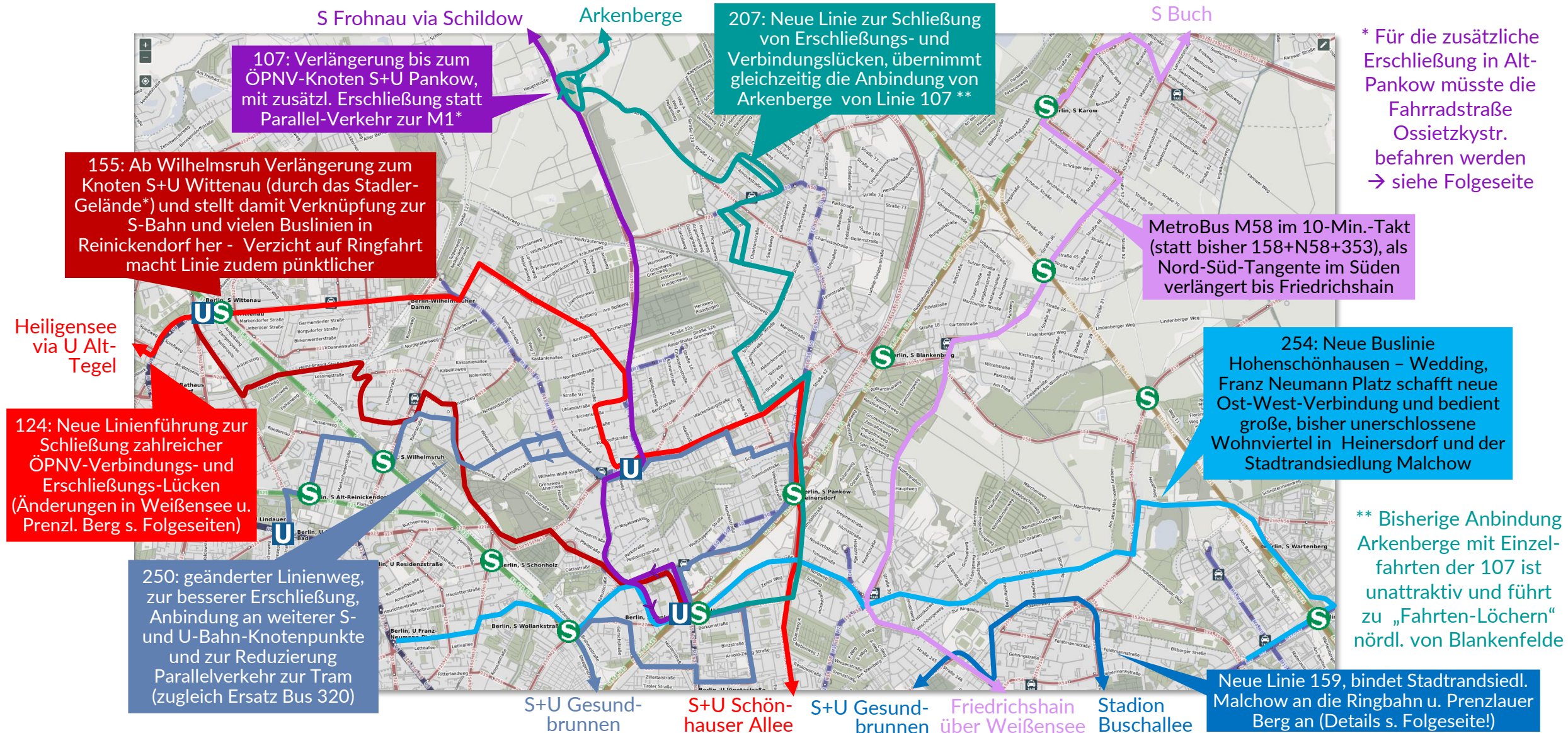
Zwischen dem Blankenburger Süden und Weißensee Nord wäre eine kombinierte Bus- und Fahrrad-Straße durch die Stadtrandsiedlung Malchow optimal – allerdings führt diese durch Kleingartenanlagen (Straßenführung im Einbahnbetrieb möglich – keine Durchfahrt für Pkw)



Verbesserungen der Busverbindungen in Niederschönhausen, Wilhelmsruh und Rosenthal



Verbesserungen der Busverbindungen im Bereich Alt-Pankow, Heinersdorf und Stadtrandsiedlung Malchow



Änderungen im Busnetz Weißensee

Ausgangslage:

- Weißensee fehlt nicht nur eine eigene U- oder S-Bahn-Anbindung, sondern mit Ausnahme von je einer Bus- und Tramlinie (M4, 156) wird mit den anderen 7 Linien noch nicht Mal die Ringbahn erreicht, Folge: Viele Weißenseer müssen schon mindestens 2x umsteigen, um überhaupt die Ringbahn zu erreichen (und danach in der Regel erneut umsteigen..)
- Das Hauptzentrum in der südlichen Berliner Allee wird nur von der Tram und einer Buslinie (255) erreicht; d.h. es sind schon für Fahrten innerhalb von Weißensees Umstiege erforderlich, um ins Hauptzentrum zu gelangen

Lösung:

- Die Linienführungen der Buslinien werden so geändert, dass man aus allen Teilen des Stadtteils mit dem Bus oder der Tram direkt zur Ringbahn kommt
- Gleichzeitig werden Bedienungslücken geschlossen, so dass Fußwege deutlich verkürzt und Umstiege zwischen den Haupt-Aufkommenspunkten innerhalb von Weißensee entbehrlich werden

Änderungen im Busnetz Prenzlauer Berg

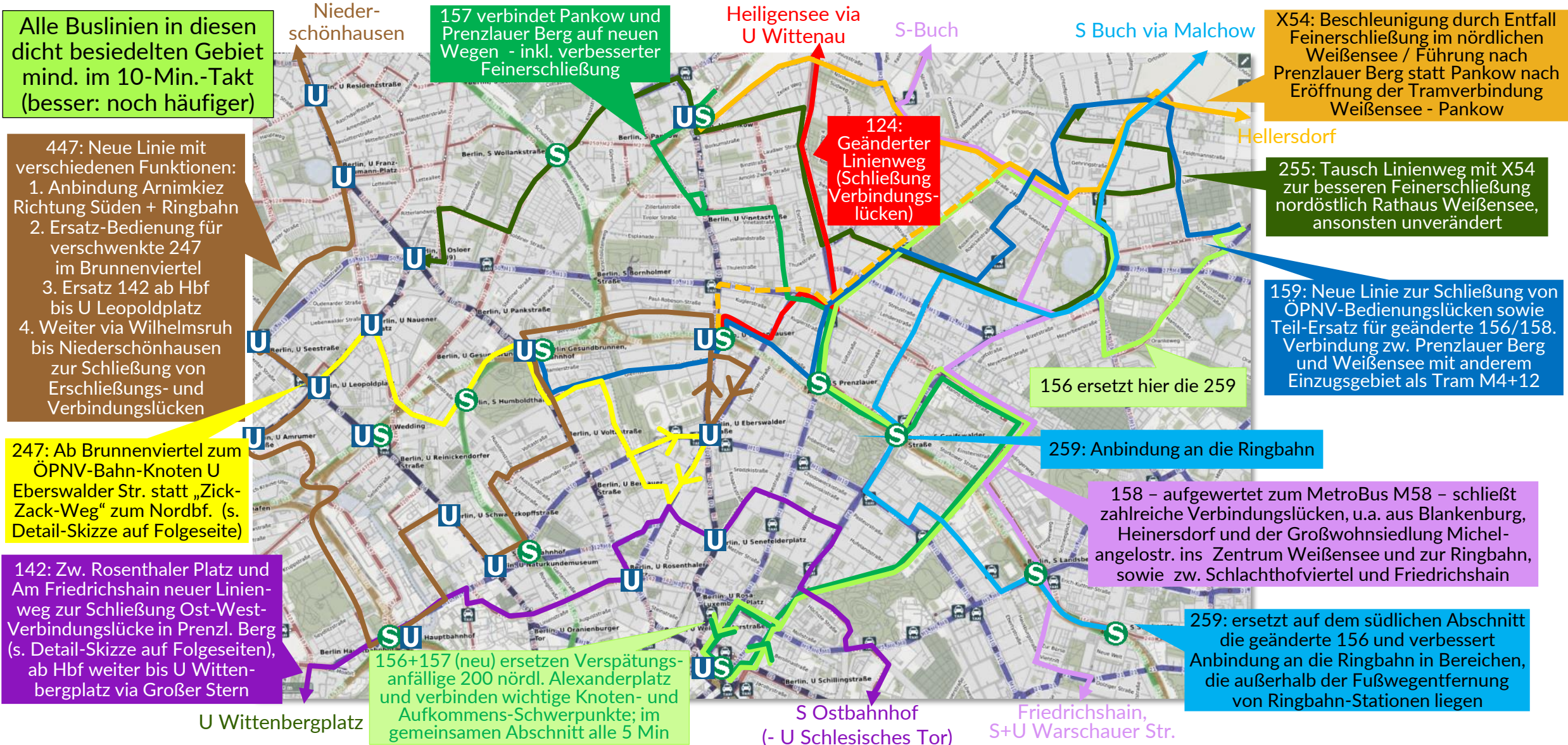
Ausgangslage:

- Prenzlauer Berg ist insgesamt eine sehr gut an den ÖPNV angebunden (U2, Ring-S-Bahn und viele Straßenbahn-Linien; entsprechend hoch ist hier Modal-Split für den ÖPNV)
- In einzelnen Teilgebieten gibt es aber dennoch deutliche lokale ÖPNV-Defizite; diese betreffen insbesondere
 - Östlicher Teil der Großwohnsiedlung Michelangelostraße: Sehr weite Fußwege zur Ringbahn und M4 nach Weißensee, Bus 200 extrem unpünktlich
 - Schlachthof-Siedlung: Fehlende Nord-Süd-Verbindung
 - Keine Ost-West-Verbindung zw. M10-Achse (Danziger Str.) und M8-Achse (Torstr.): erfordert immer Doppelumstieg
 - Keine Erschließungsangebote parallel zur Ringbahn: Führt zu langen Fußwegen, insb. im „ÖPNV-Loch“ westl. Gleimkiez
 - Benachbarte Viertel mit engen Beziehungen z.T. ohne direkte Verbindung, z.B. Brunnenviertel – Prenzlauer Berg

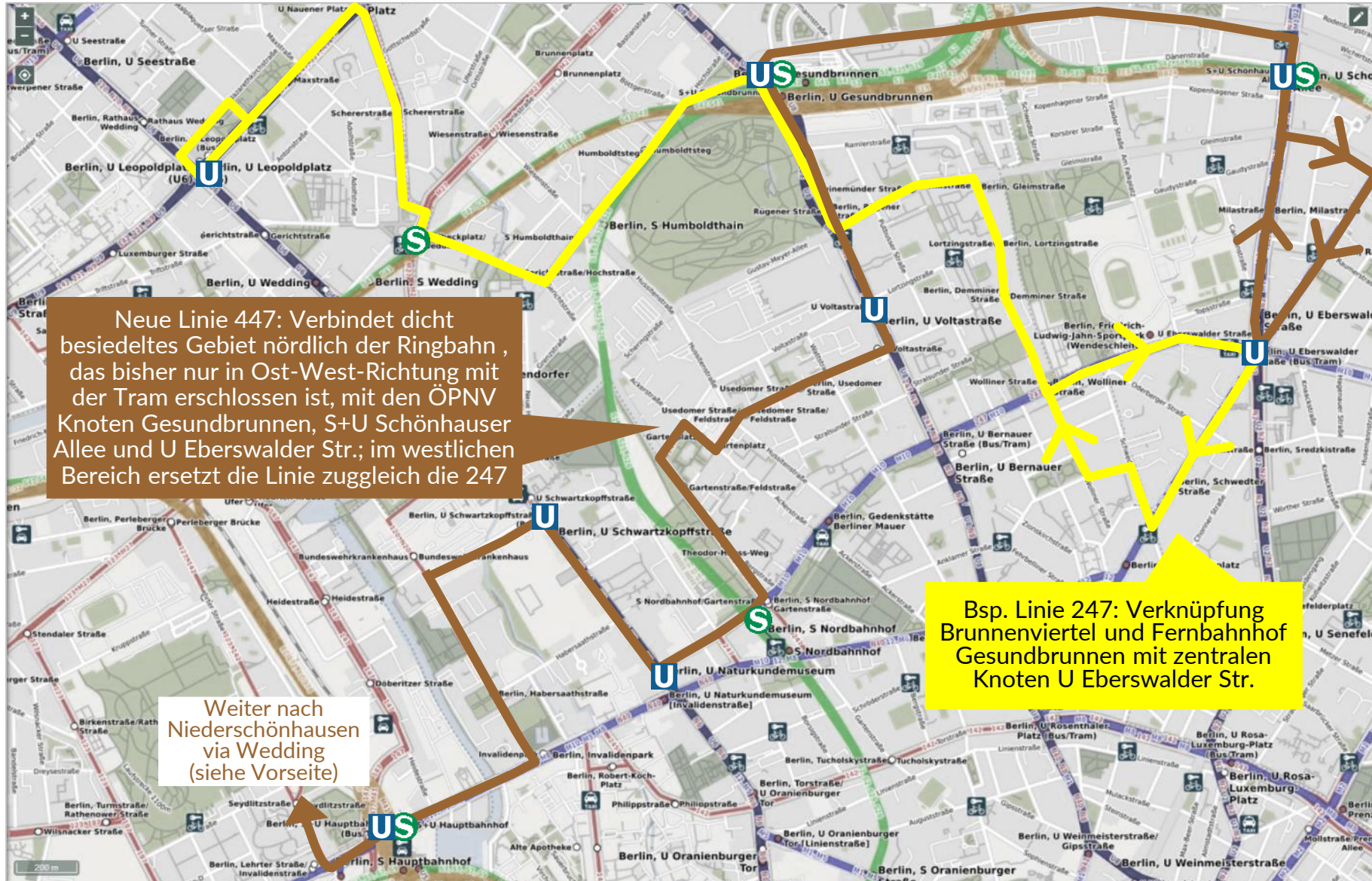
Lösung:

- Das dichte U-/S-/Tram-Netz wird um einige wenige Buslinien im dichten Takt ergänzt, die gezielt die Lücken schließen

Überblick Verbesserungen der Busverbindungen im Bereich Weißensee und Prenzlauer Berg



Geänderte 247 und neue Linie 447 verbessern die Verbindungen im Prenzlauer Berg und die Nachbarkieze im Ortsteil Gesundbrunnen



- Auch 30 Jahre nach der Maueröffnung existiert für kleinräumige Verbindungen zw. Prenzlauer Berg und den Kiezen im benachbarten Gesundbrunnen bisher keine sinnvolle ÖPNV-Verbindung (oft weite Fußwege und Umstiege auch auf kurzen Verbindungen erforderlich)
- Mit einer Änderung der Linie 247 und einer zusätzlichen neuen Linie 447 werden die wichtigsten lokalen Verkehrsbeziehungen abgedeckt

Bsp. Bus 142: Verschwenkung schließt Lücke im Ost-West-Verkehr zwischen der M8- und M10-Achse und erspart Doppel-Umstiege



157: Direkt nach Pankow

156+157: Alle 5 Min. zur S-Bahn Greifswalder Str.

156+157: Alle 5 Min. zum Alexanderplatz

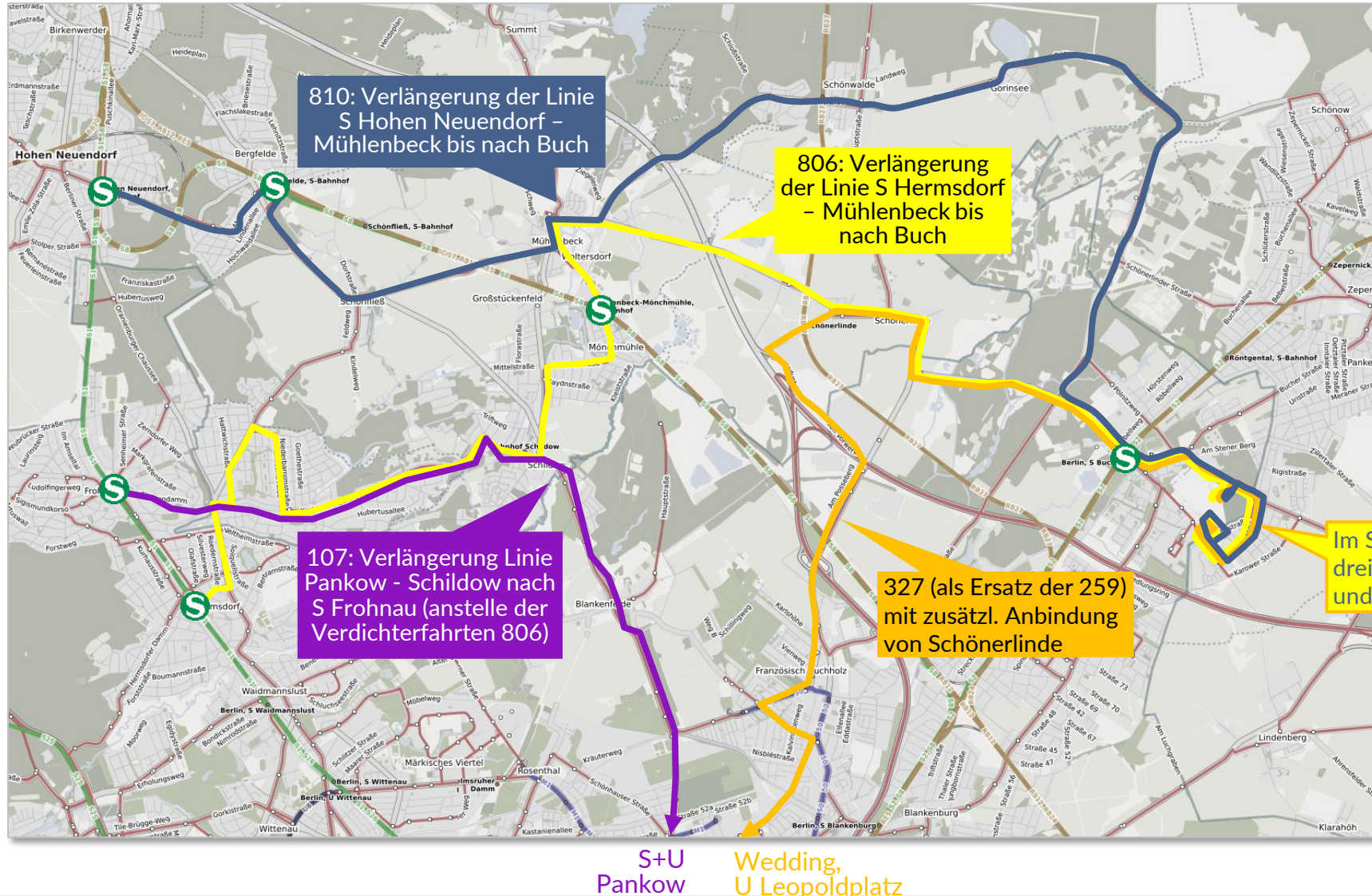
MetroBus direkt nach Weißensee (mind. alle 10 Min.)

Mittelfristig: Zusätzliche Straßenbahn-Anbindung

MetroBus direkt nach Friedrichshain (mind. alle 10 Min.)

- Kurzfristig durch attraktive Buslinien im dichten Takt und mit direkter Linienführung, sowohl als S-Bahn-Zubringer als auch direkt in die Nachbarstadtteile (siehe Skizze links)
- Neuer Ostaussgang an der Greifswalder Str. verkürzt Fußwege (siehe Teil S-Bahn)
- Mittelfristig Tram-Anschluss in Richtung Mitte durch Streckenast ab Danziger Str. und/oder ab Greifswalder Str. (siehe Teil Straßenbahn)

Auch die Verbesserung der Busverbindungen nach Brandenburg ist wichtig, um den ÖPNV zu stärken



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

Zusätzliche Einzelmaßnahmen helfen, um die Attraktivität des Busses als Alternative zum Auto zu verbessern

BUS

Weitere Maßnahmen Bus



- Beschleunigung
 - 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
 - Bus-Kaps statt Bus-Buchten an den Haltestellen
- Taktverdichtungen → siehe gesonderte Darstellung weiter hinten (Teil 3)
- 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.

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



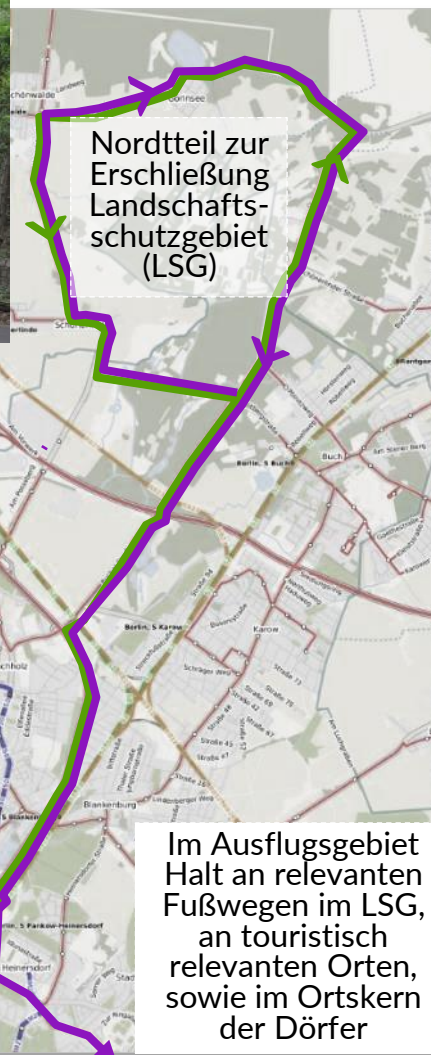
Legende

- 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

Zusätzlich binden 2 Ausflugslinien am Wochenende die Landschaftsschutzgebiete im Norden Pankows direkt aus dem Pankower Süden an

Ring via Schönower Heide → siehe Bild rechts



S+U Alexanderplatz
via Schönhauser Allee

S+U Alexanderplatz
via Weißensee

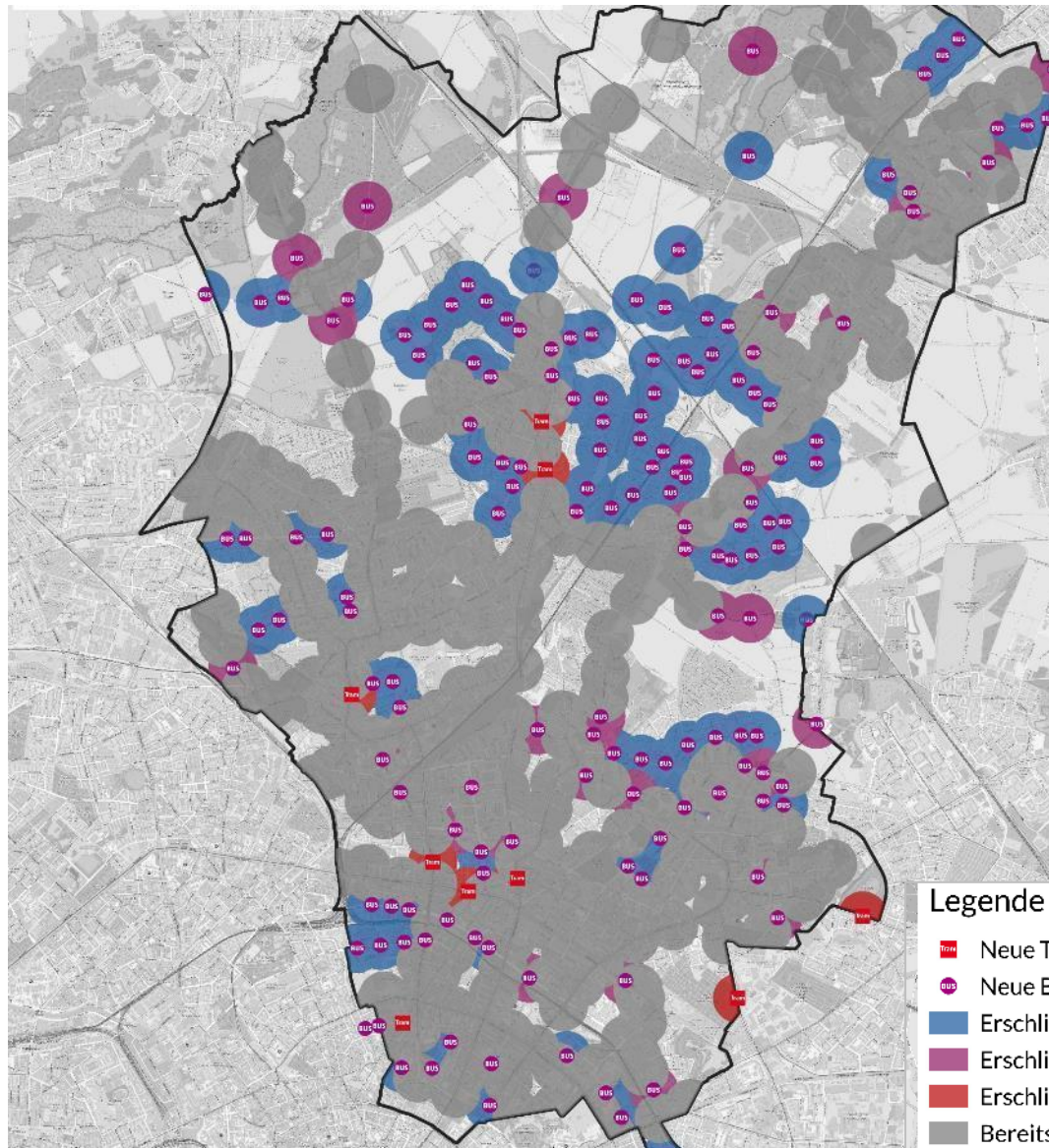
Hintergrund der Ausflugslinien

- Naherholungsgebiete Karower Teiche und Bucher Forst bisher mit dem ÖPNV sehr schlecht erreichbar
- Hohes Ausflügler-Aufkommen, derzeit nahezu ausschließlich mit dem Auto (oft überfüllte offizielle und wilde Parkplätze)
- ÖPNV soll allen Pankower*innen eine Anreise-Möglichkeit und Alternative zur Anfahrt mit dem Auto bieten

Angebot „Raus-ins-Grüne-Express“

- 2 Linien, die den Süden von Pankow erschließen zum „Einsammeln der Ausflügler“
- Ring im Naherholungsgebiet, ermöglicht unterschiedliche Start- und Endpunkte von Wanderungen aus/in allen Himmelsrichtungen
- Linien fahren nur an Samstagen, Sonn- und Feiertagen (im Winter jeweils alle 60-Minuten-Takt, im Sommerhalbjahr alle 30 Minuten)
- Einsatz von Doppeldeckerbussen mit vielen Sitzplätzen
- Aktive Vermarktung als Ausflugslinie

9 neue Tram- und 158 neue Bushaltestellen geben 50.000 Pankower*innen neuen ÖPNV-Anschluss innerhalb von 5 Minuten



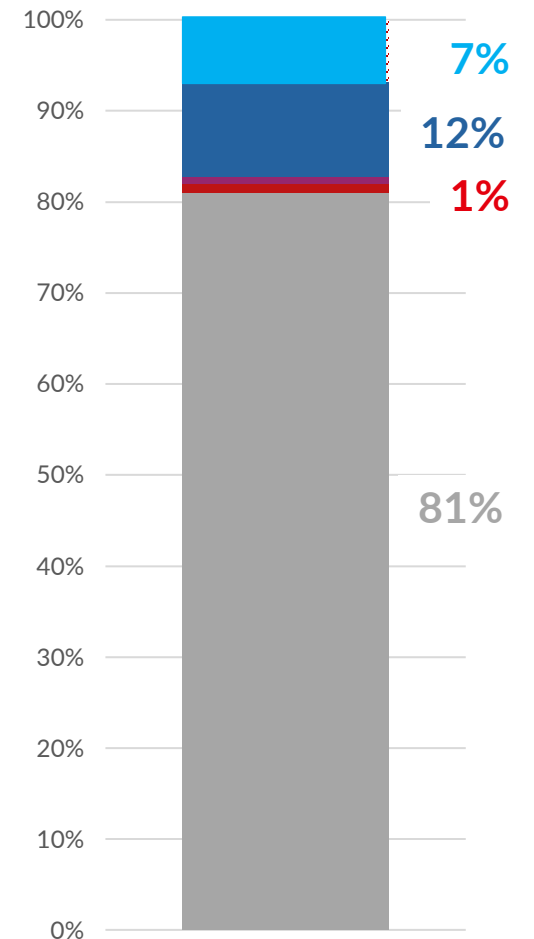
Anteil Pankower*innen mit Anschluss an den ÖPNV innerhalb von 5 Minuten Fußweg (= 300 m Luftlinie)

27.000 Einwohner:
Weiterhin ohne ÖPNV-
Angebot in 5 Min.

46.000 Einwohner:
Durch 158 neue Bus-
haltestellen erschlossen

4.000 Einwohner:
Durch 9 neue Tram-
haltestellen erschlossen

330.000 Einwohner:
bereits heute erschlossen



1. Zusammenfassung

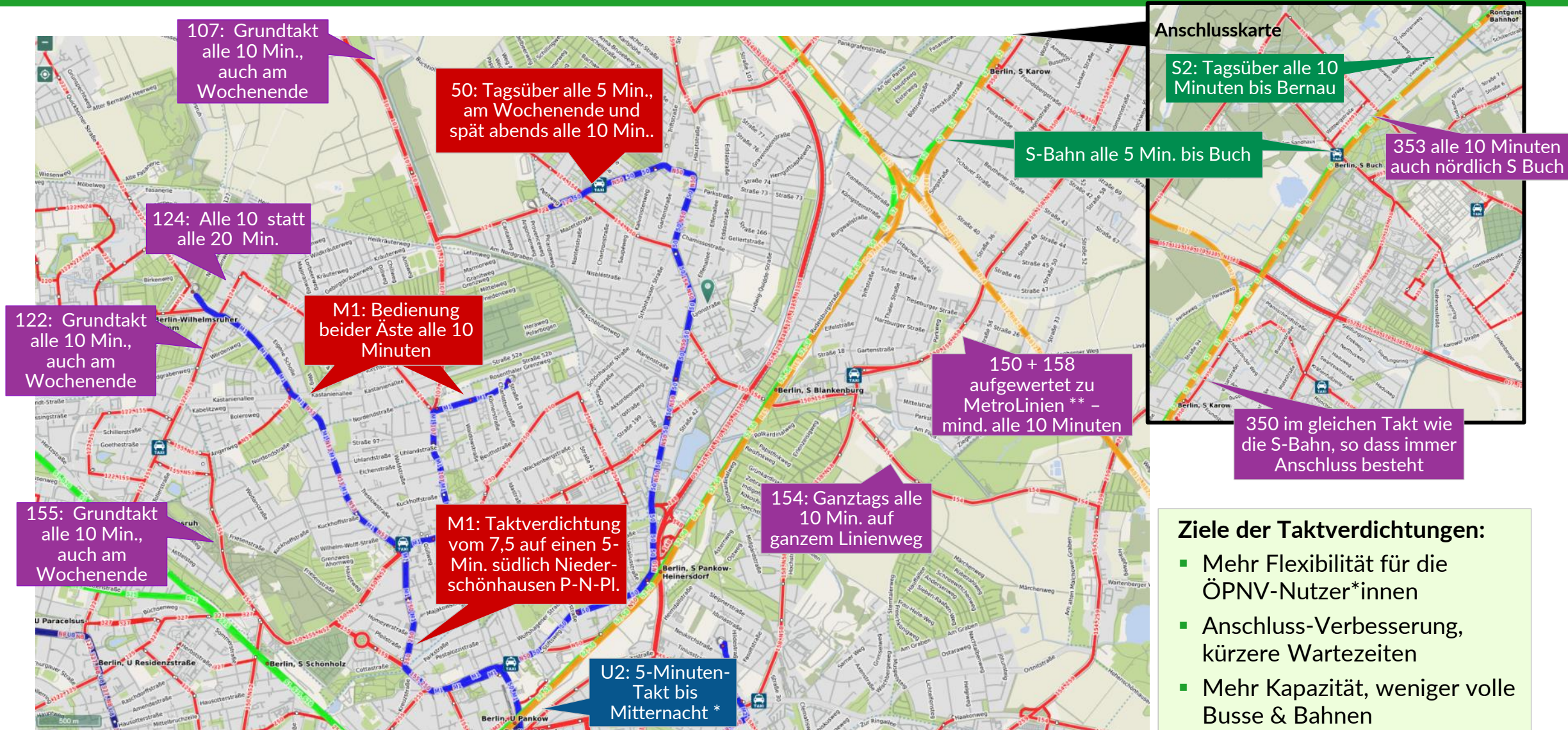
2. Darstellung Liniennetz-Ausbau

- Regionalverkehr
- S-Bahn
- U-Bahn
- Straßenbahn
- Bus

3. Weitere Angebotsverbesserungen für alle Verkehrsmittel

- Taktverdichtungen
- Ausbau Nachtverkehr
- Erweiterungen der Betriebszeiten

Sinnvolle Taktverdichtungen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV im Pankower Norden

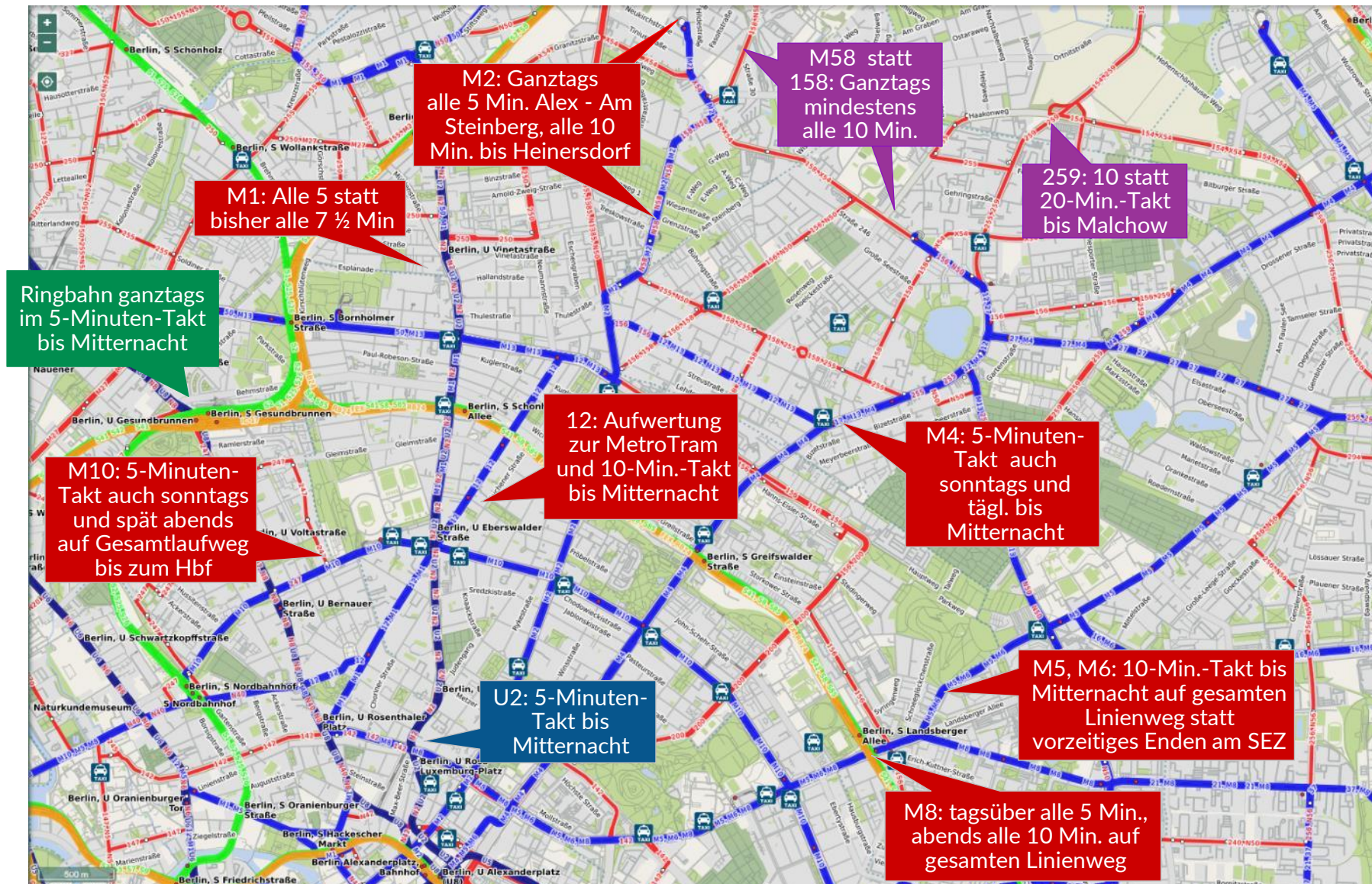


Ziele der Taktverdichtungen:

- 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“

Sinnvolle Taktverdichtungen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV im Pankower Süden



1. Zusammenfassung

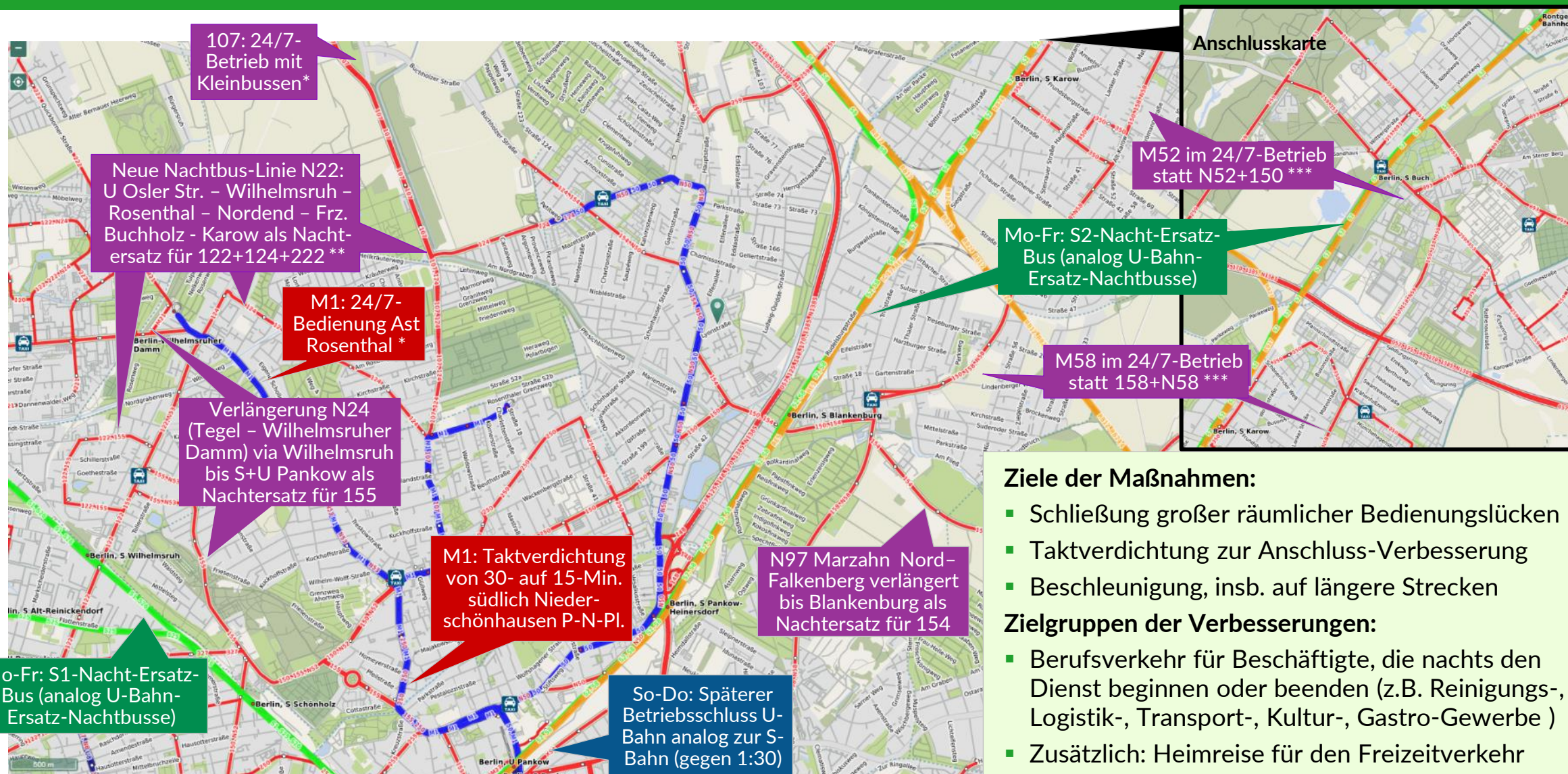
2. Darstellung Liniennetz-Ausbau

- Regionalverkehr
- S-Bahn
- U-Bahn
- Straßenbahn
- Bus

3. Weitere Angebotsverbesserungen für alle Verkehrsmittel

- Taktverdichtungen
- Ausbau Nachtverkehr
- Erweiterungen der Betriebszeiten

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



Ziele der Maßnahmen:

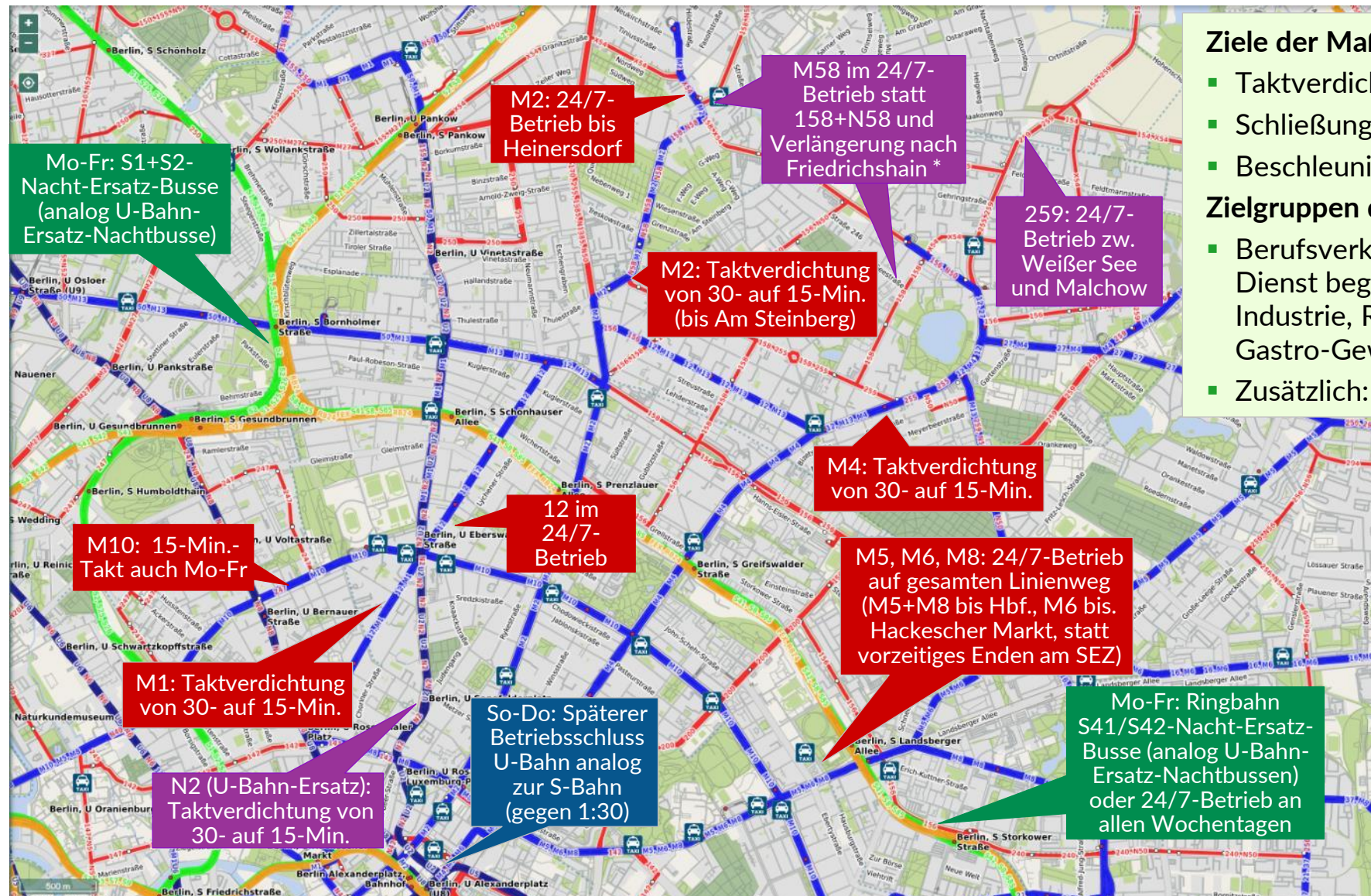
- Schließung großer räumlicher Bedienungslücken
- Taktverdichtung zur Anschluss-Verbesserung
- Beschleunigung, insb. auf längere Strecken

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 fahrplan-mäßig passend, als Durchbindung der in Osler Str. endenden N8-Verstärker aus Kreuzberg – Alexanderplatz *** Details zu den Linienverläufen siehe im Teil 2 „Liniennetz-Ausbau Bus“

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



Ziele der Maßnahmen:

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

Zielgruppen der Verbesserungen:

- Berufsverkehr für Beschäftigte, die nachts den Dienst beginnen oder beenden (z.B. Logistik-Industrie, Reinigungs-, Transport-, Kultur- und Gastro-Gewerbe)
- Zusätzlich: Heimreise für den Freizeitverkehr

* Streckenverlauf M58 ab Weißensee via Michelangelostr. – Schlachthofviertel – S+U Warschauer Str. (Linienskizze siehe im Tagesnetz)

1. Zusammenfassung

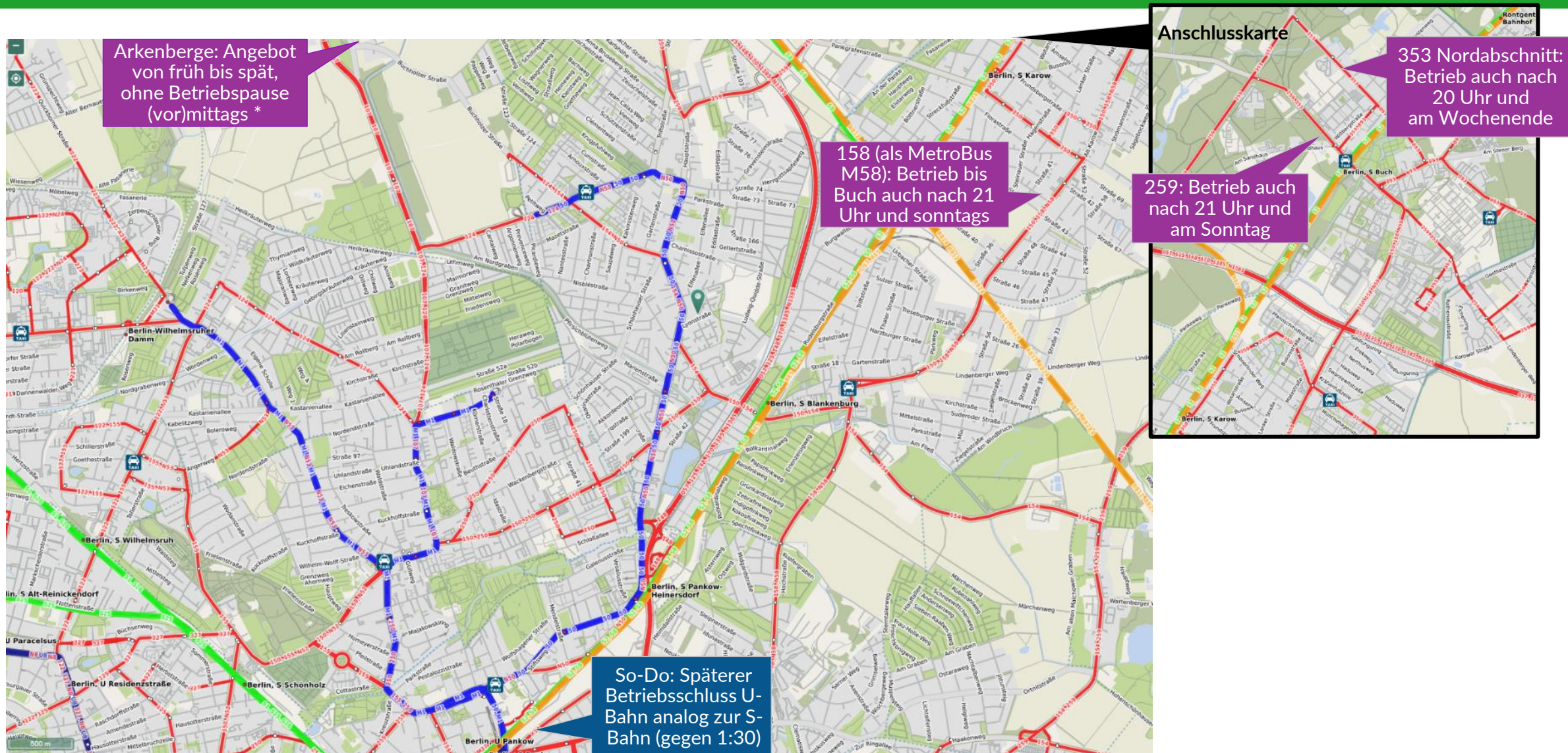
2. Darstellung Liniennetz-Ausbau

- Regionalverkehr
- S-Bahn
- U-Bahn
- Straßenbahn
- Bus

3. Weitere Angebotsverbesserungen für alle Verkehrsmittel

- Taktverdichtungen
- Ausbau Nachtverkehr
- Erweiterungen der Betriebszeiten

Ausweitung der Betriebszeiten im Pankower Norden



* Durch neue Linie 207 statt 107 Einzelfahrten, Details zu den Linienverläufen siehe im Teil 2 „Liniennetz-Ausbau Bus“





Vielen Dank für Eure Aufmerksamkeit!

Team ÖPNV-Strategie Pankow

Ansprechpartner*innen:

silke.gaenger@gruene-pankow.de

juliagero@web.de

janikfeuerhahn@gmx.de

tg@torbengreve.com