



Öffis vor! Unser Plan für Pankow

ÖPNV-Zielkonzept des KV Pankow

Beschluss-Version (Stand 7.8.2021)



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

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 Haupttrouten, 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 Streckeninfrastruktur und Fahrzeugflotte

Ziel-
Umsetzung
2022-2026,

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-Nachersatzlinien 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

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

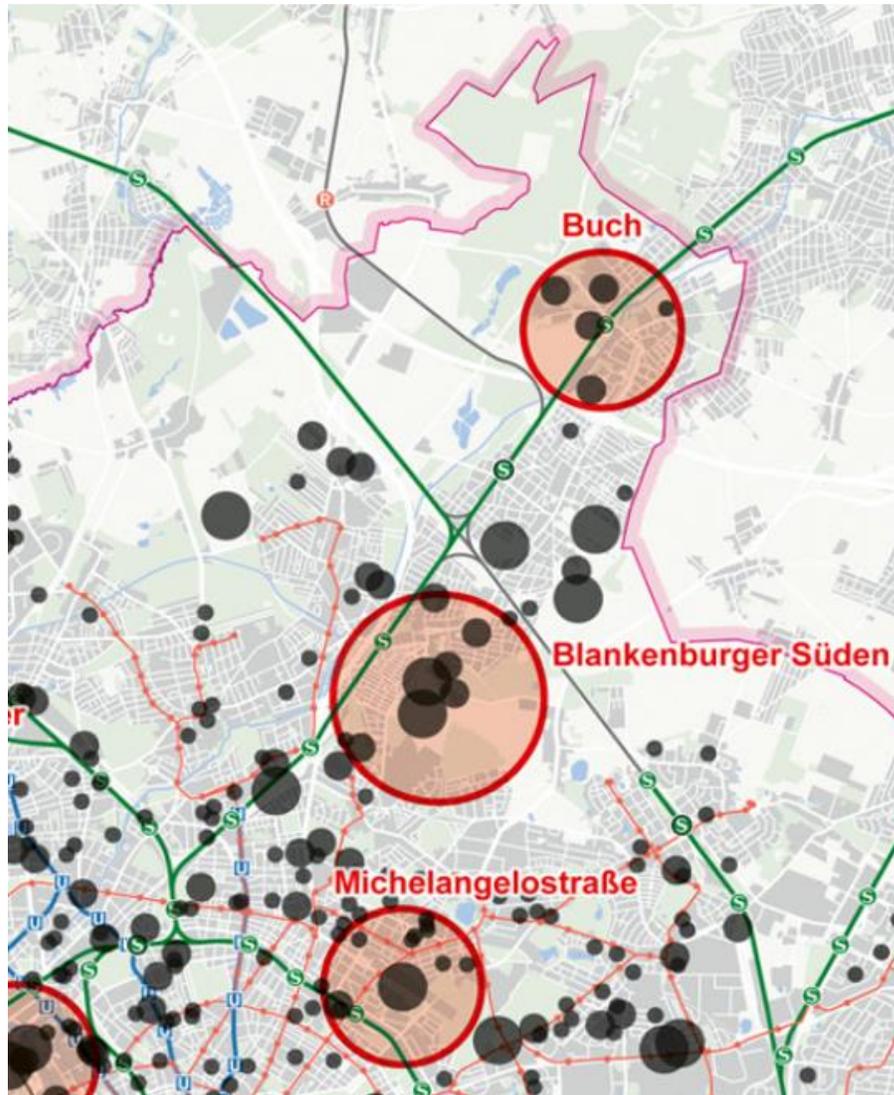
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und (subjektiven) Sicherheit im gesamten ÖPNV-System
- Deutliche Reduktion von Verspätungen und Ausfällen
- Enge „Führung“ der Nutzer*innen durch Problem-Situationen, z.B. unmittelbare und klar verständliche Kundeninformation mit Verweis auf Alternativ-Verbindungen 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)

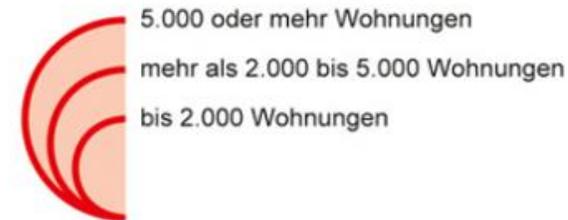
Ziel-
Umsetzung
2022-2026,

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

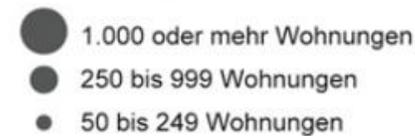


Schwerpunkte des Wohnungsbaus in Pankow

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...

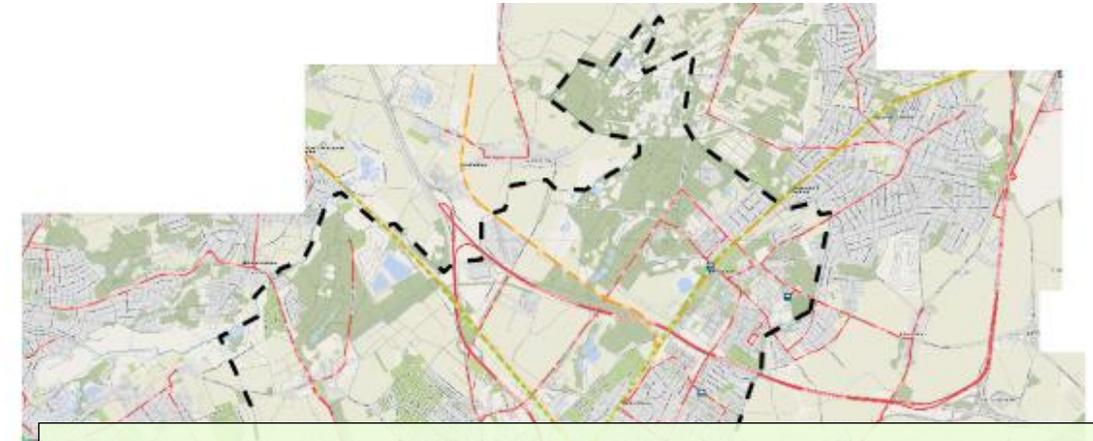
Wir haben mit den Mitgliedern der AGs Verkehr, Neue Stadtquartiere und weiteren Interessierten (insgesamt ca. 30 KV-Mitglieder) im Rahmen von 3 Online-Workshops alle bekannten Probleme in Pankow zusammen getragen:

- **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=/
/](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

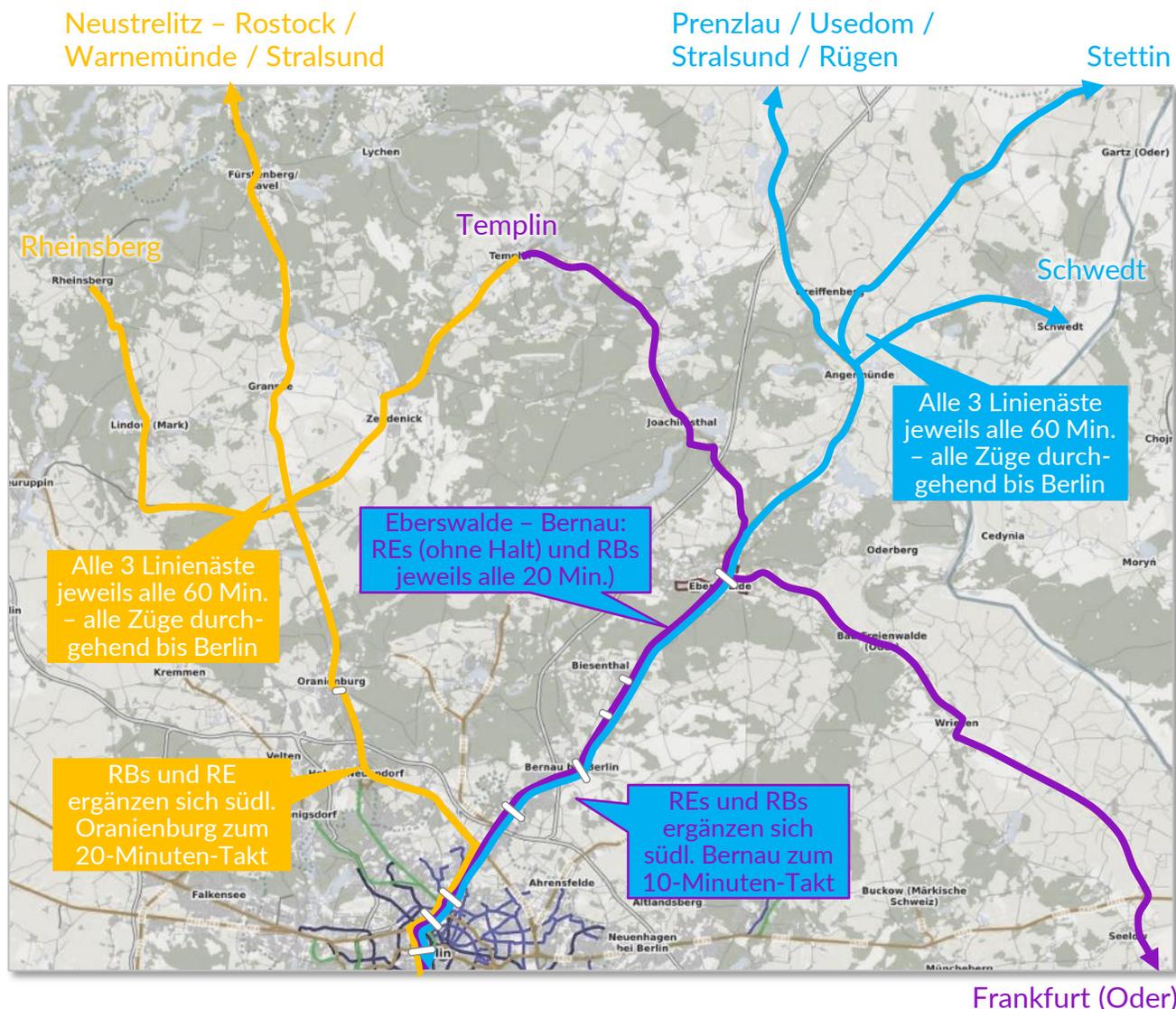
Deutliche Entlastung vom Autoverkehr ist nur durch Ausbau des Regionalverkehrs und enge Verknüpfung mit sonstigen ÖPNV möglich

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 Regionalverkehrsstationen 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“



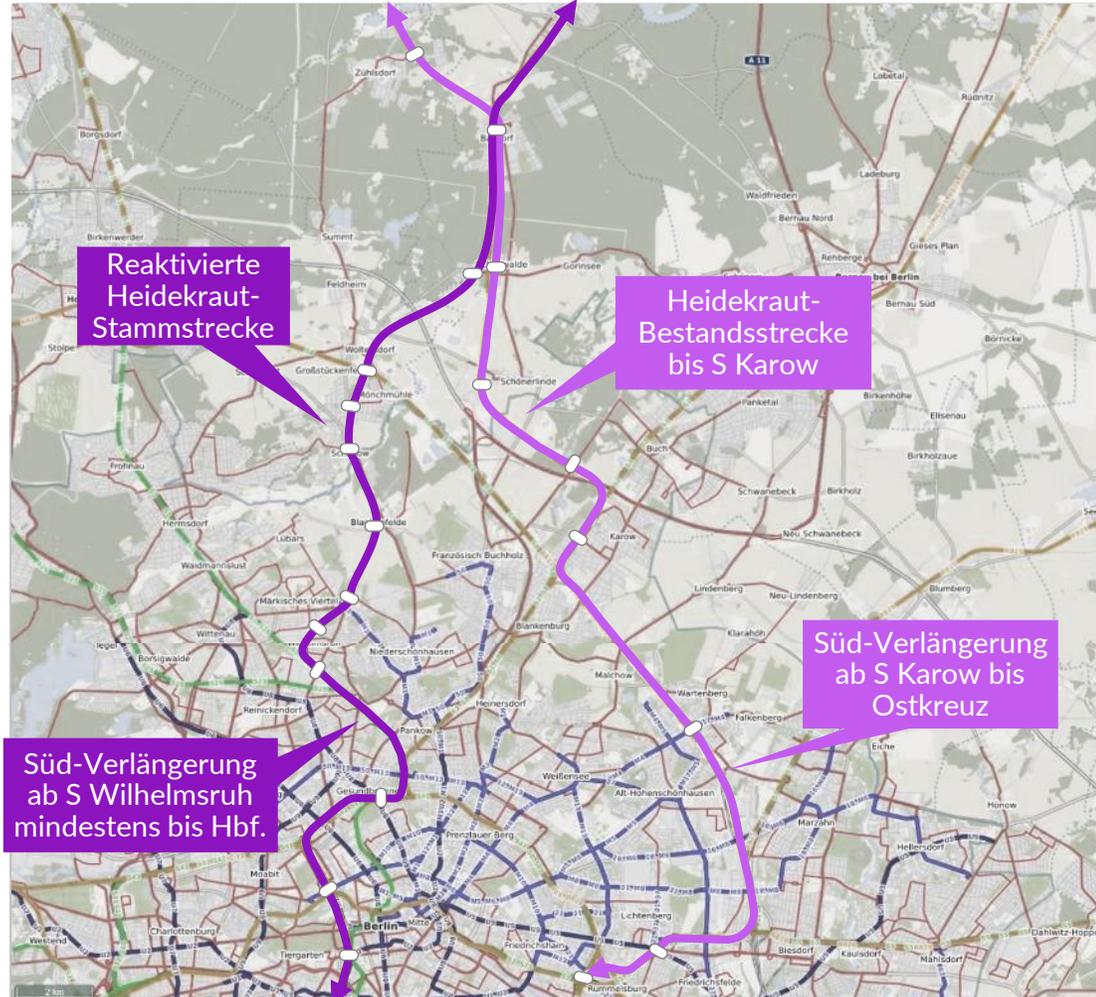
Ausbau Regionalverkehr: Durchbindung aller Regionalzüge aus Brandenburg bis Berlin City

- 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

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

Wensickendorf/Liebenwalde/
ggf. Oranienburg

Wandlitz / Klosterfelde / Groß
Schönebeck Schorfheide



Süd-Verlängerung
ab S Wilhelmsruh
mindestens bis Hbf.

Süd-Verlängerung
ab S Karow bis
Ostkreuz

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



R

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 Übergangzeiten 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

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!

1. Zusammenfassung

2. Darstellung Liniennetz-Ausbau

- Regionalverkehr

- S-Bahn

- U-Bahn

- Straßenbahn

- Bus

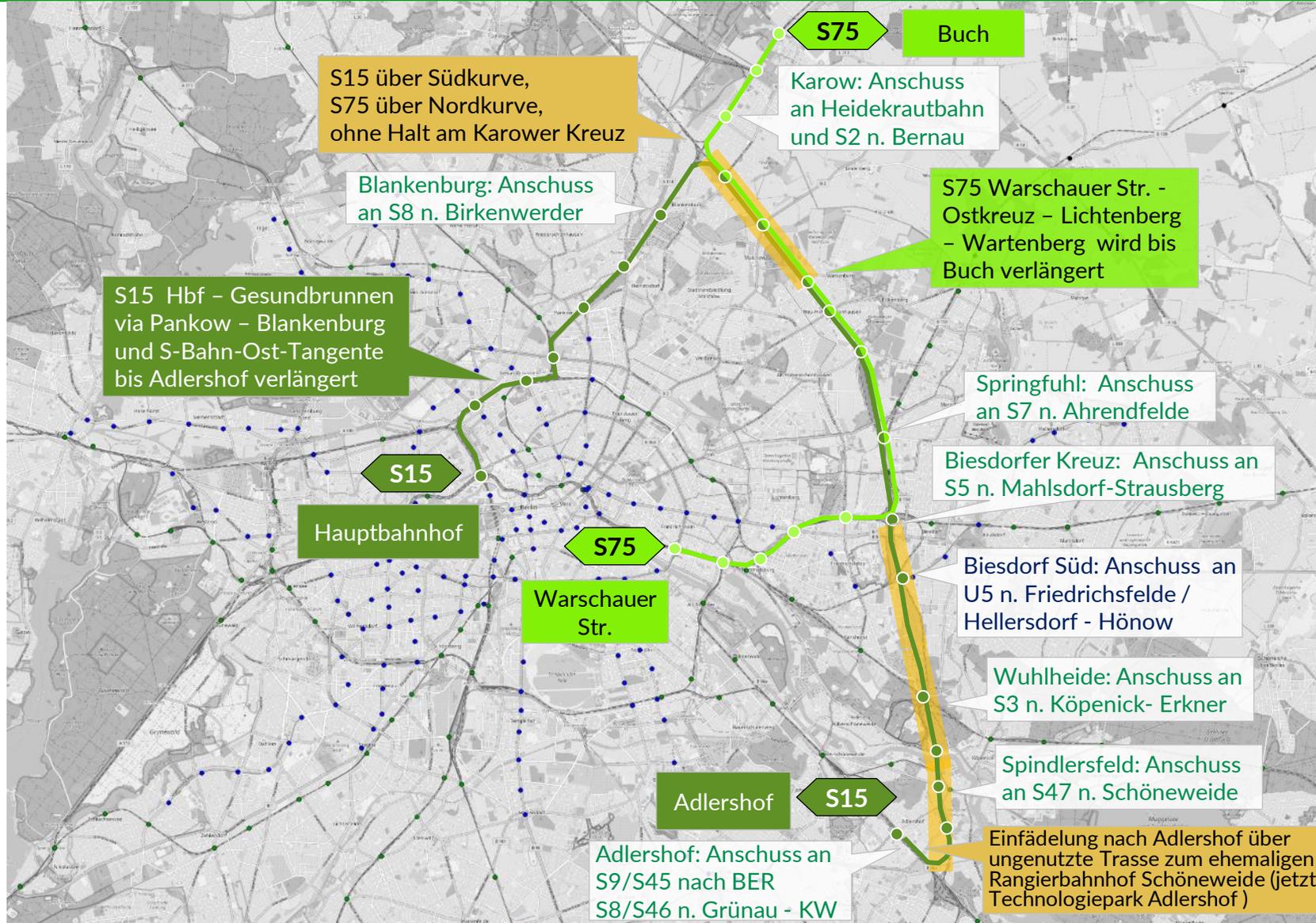
3. Weitere Angebotsverbesserungen für alle Verkehrsmittel

- 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



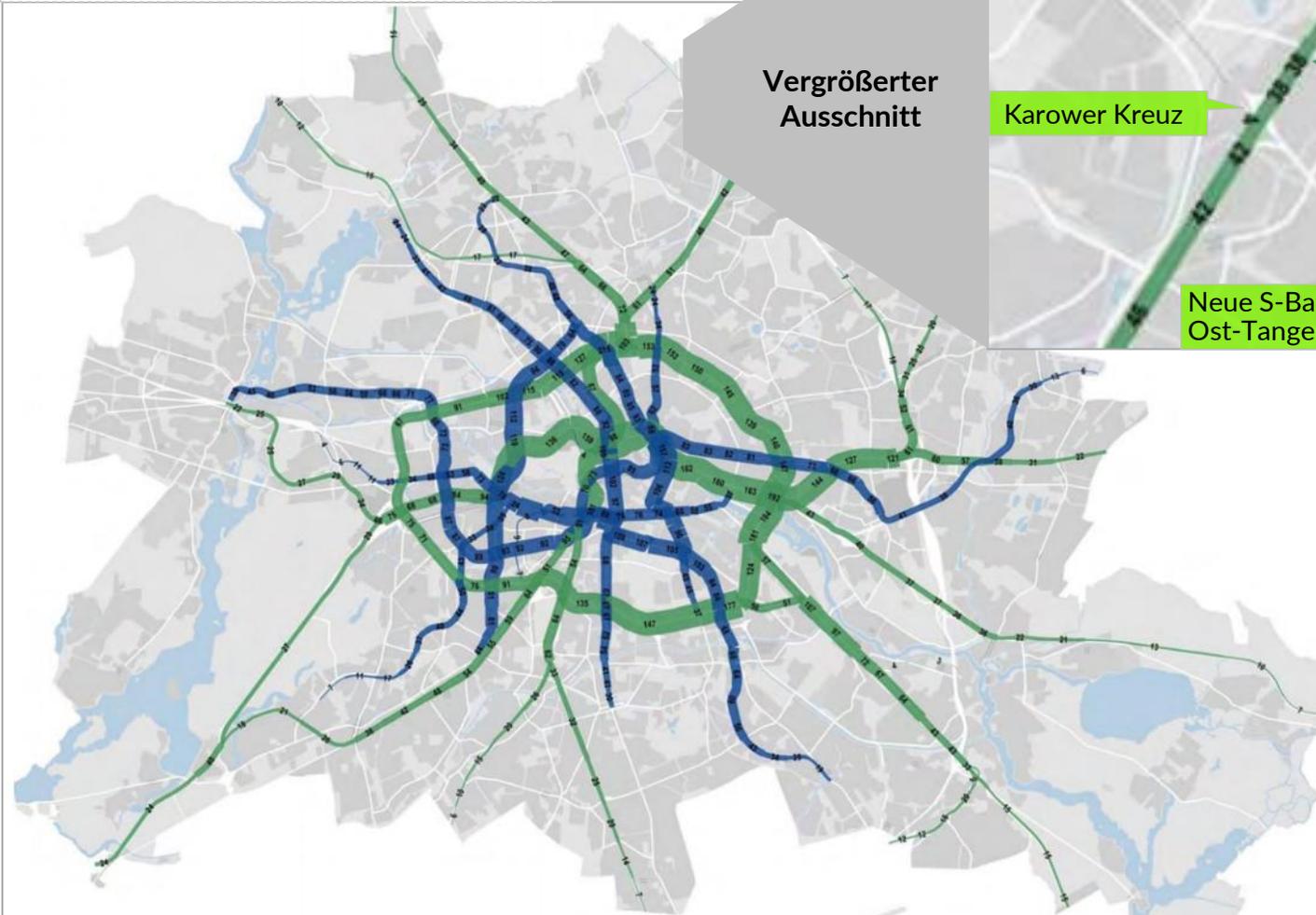
- Betrieb der S-Bahn-Tangente mit 2 S-Bahn-Linien: S15+S75
- Verkürzung zahlreicher ÖPNV-Verbindungen im Berliner Osten – verbunden mit einer massiven Reisezeit-Ersparnis
- Einbindung in das bestehende Liniennetz über 2 Kurven am Karower Kreuz, dadurch
 - Schaffung zahlreicher neuer Direktverbindungen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

Karower Kreuz

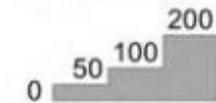
S2:
– 38.000 Fahrgäste/Tag südl. Karow
– 27.000 Fahrgäste/Tag südl. Buch

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

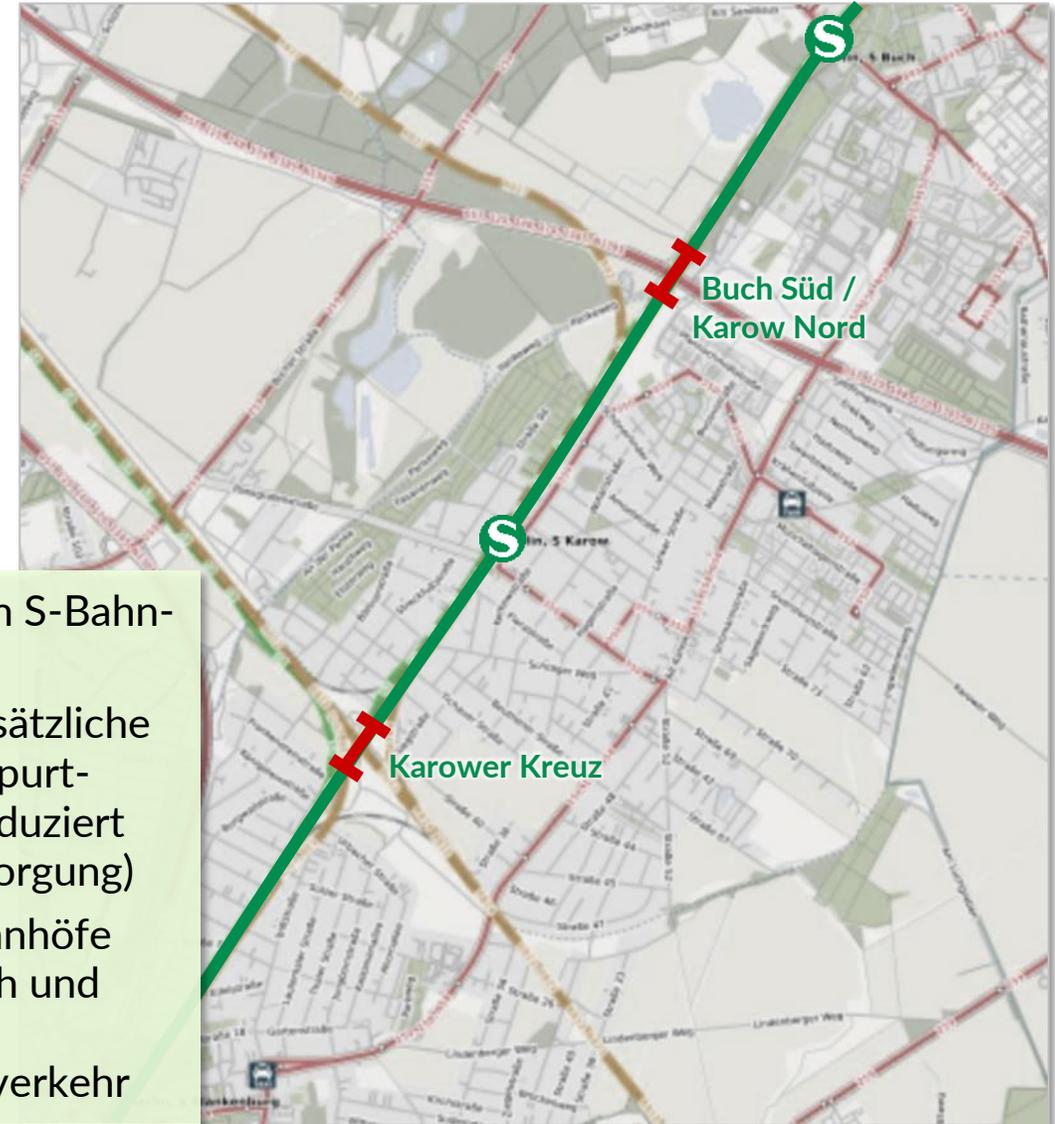


Datengrundlage: VBB Erhebung 2016



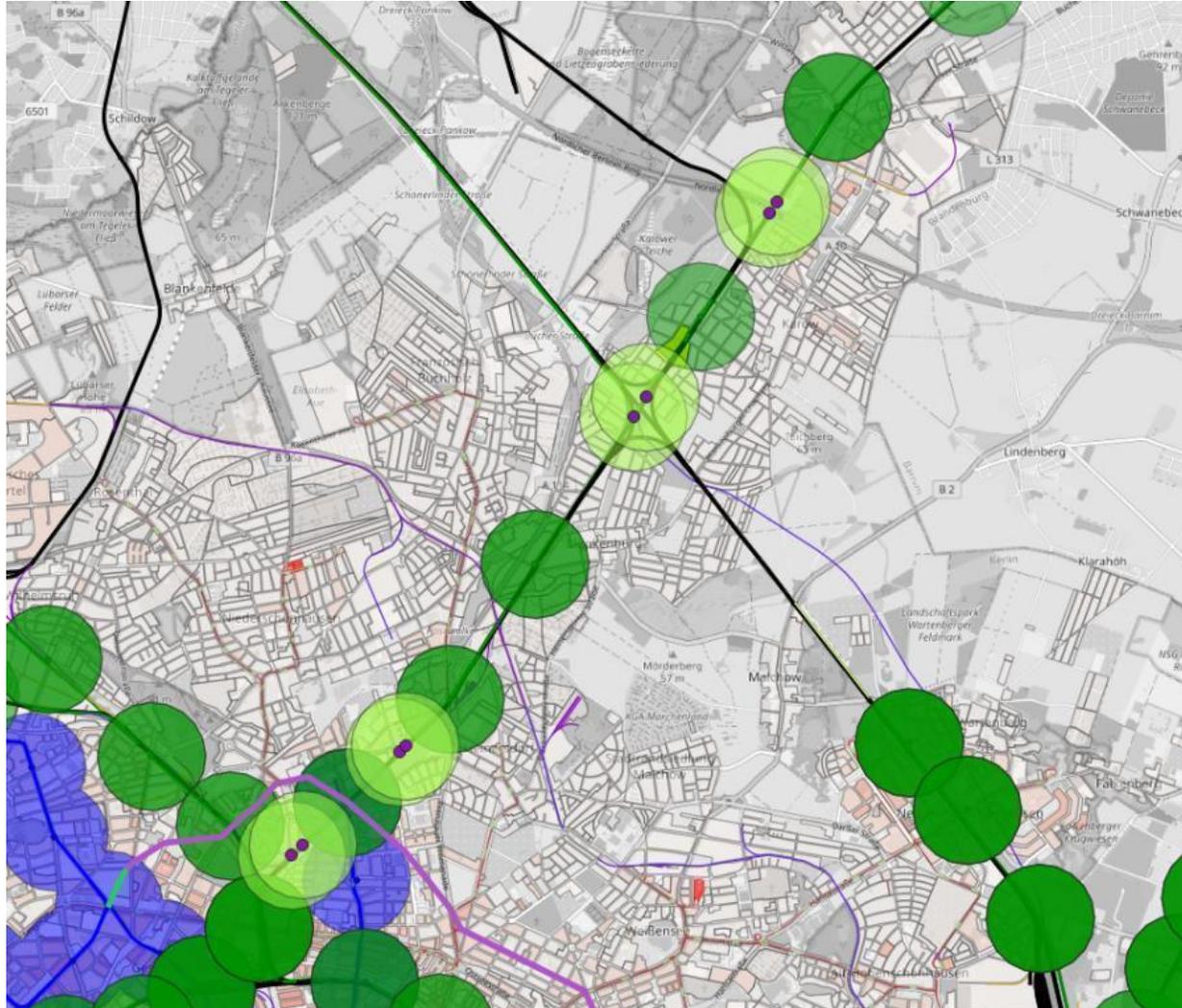
Quelle: SenUVK/CNB,
Nahverkehrsplan
2019 - 2023

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

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-Bahnhof „Buch Süd/Karow Nord“

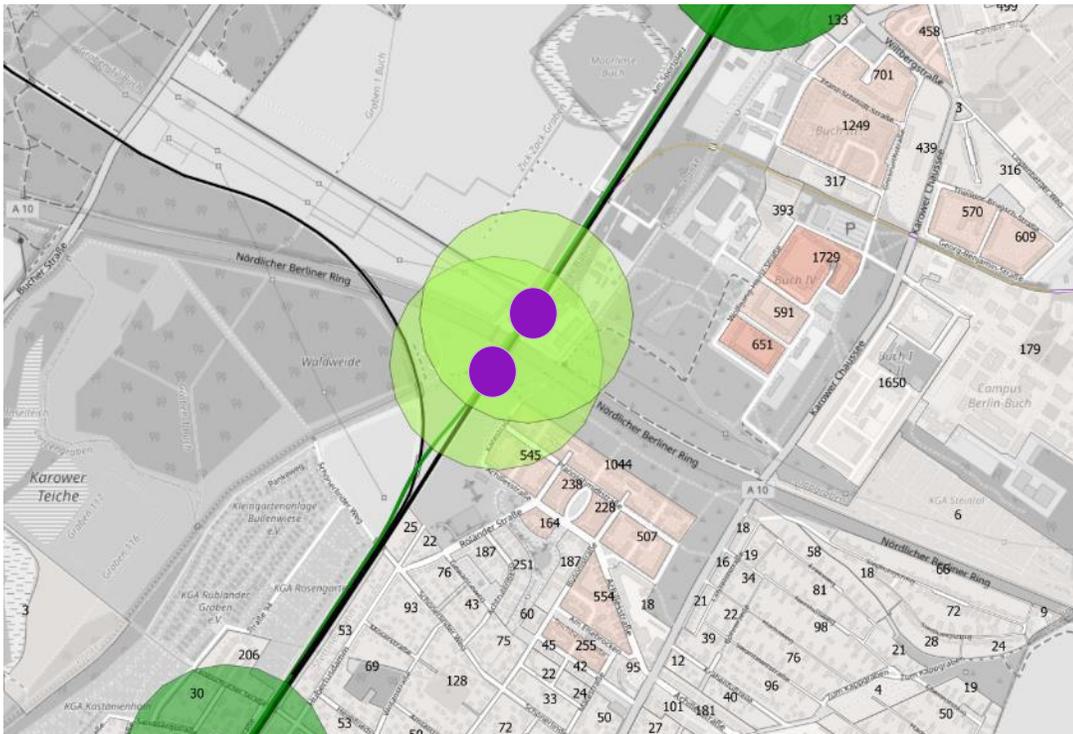
300m Einzugsbereich (= 5 Minuten-Fußweg)

Neu:

ca. 500

Besser:

0 EW



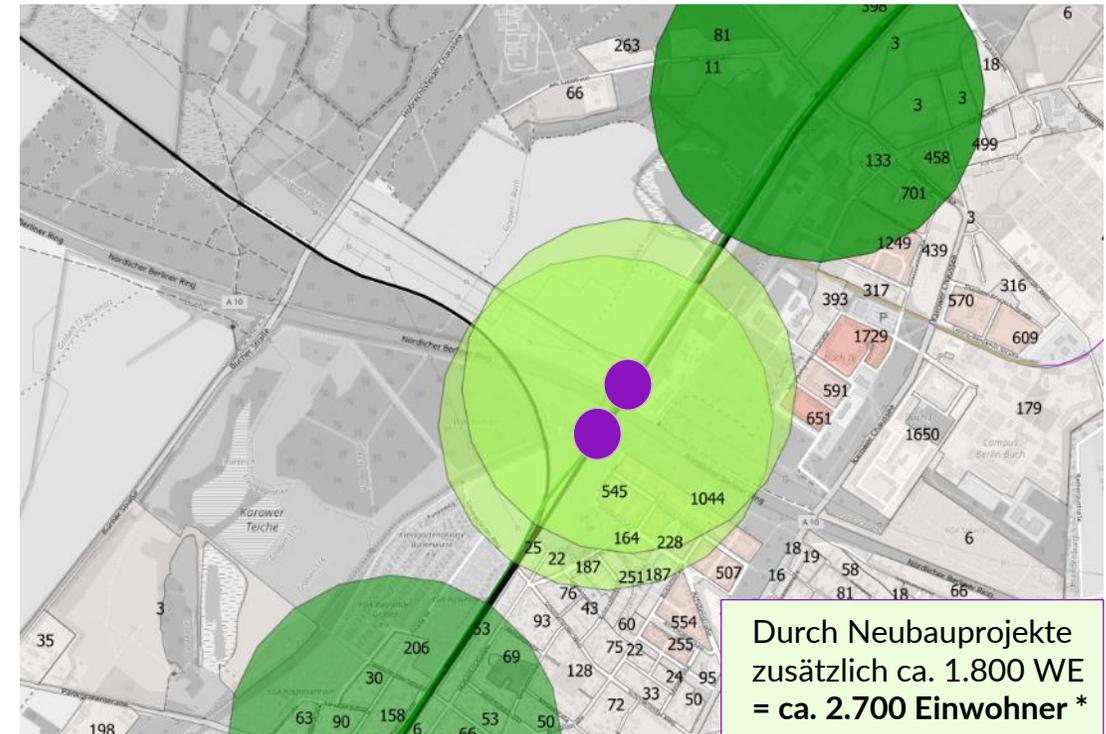
600m Einzugsbereich (= 10 Minuten Fußweg)

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



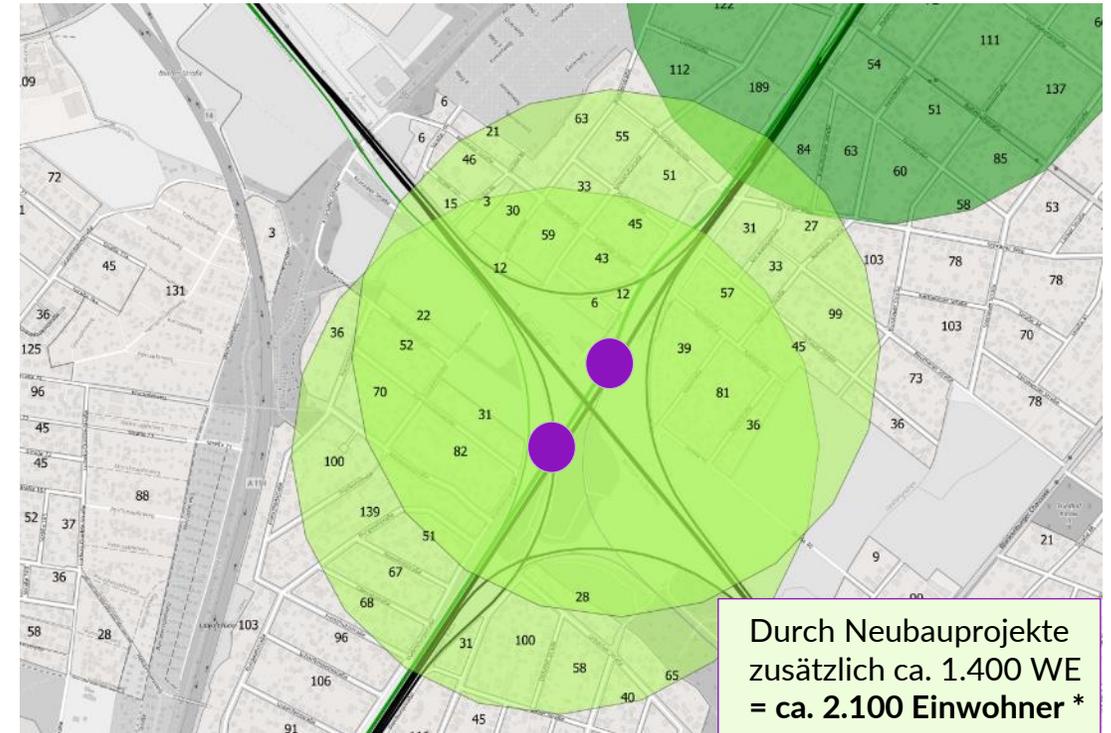
600m Einzugsbereich (= 10 Minuten Fußweg)

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



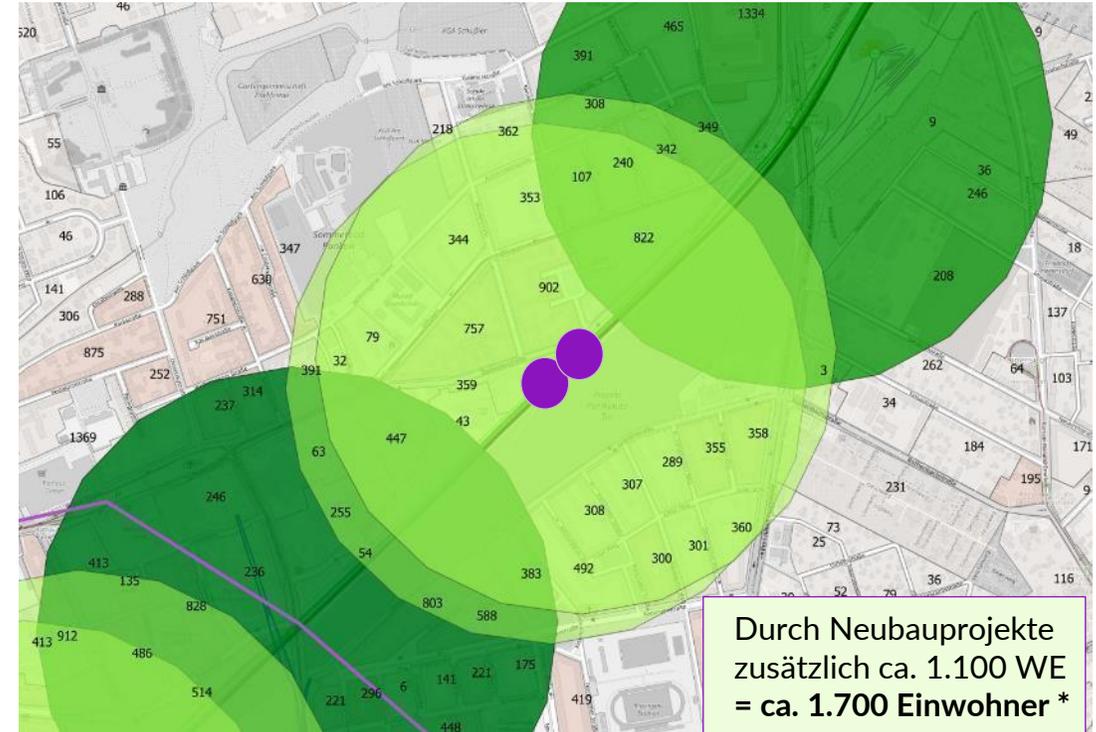
600m Einzugsbereich (= 10 Minuten Fußweg)

Neu:

ca. 6.500 EW

Besser:

ca. 5.000 EW



* 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



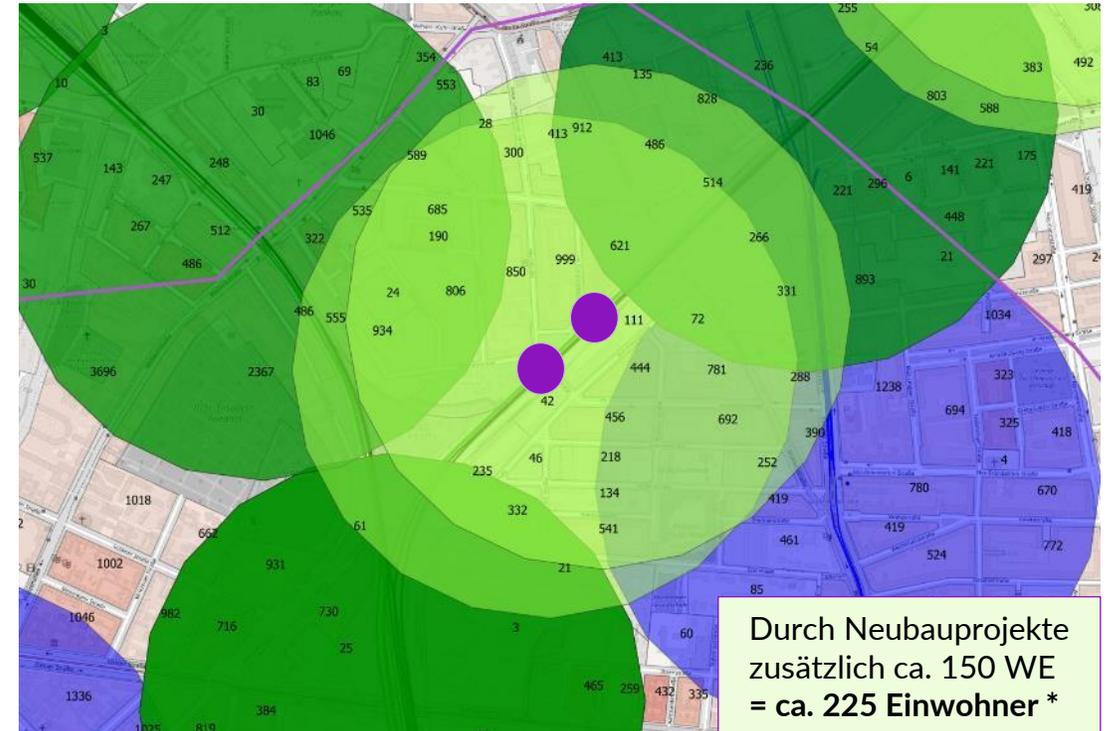
600m Einzugsbereich (= 10 Minuten Fußweg)

Neu:

ca. 4.000 EW

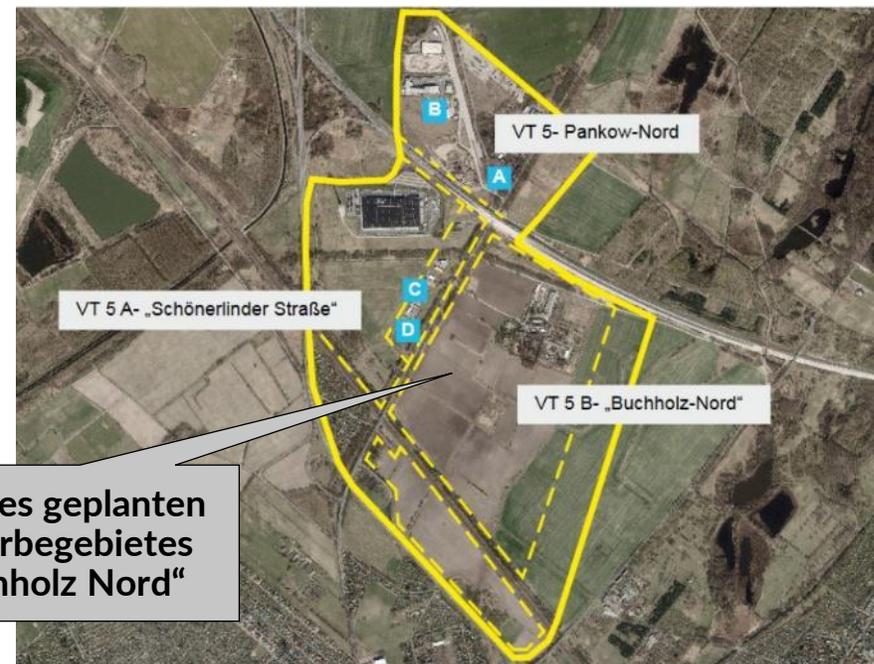
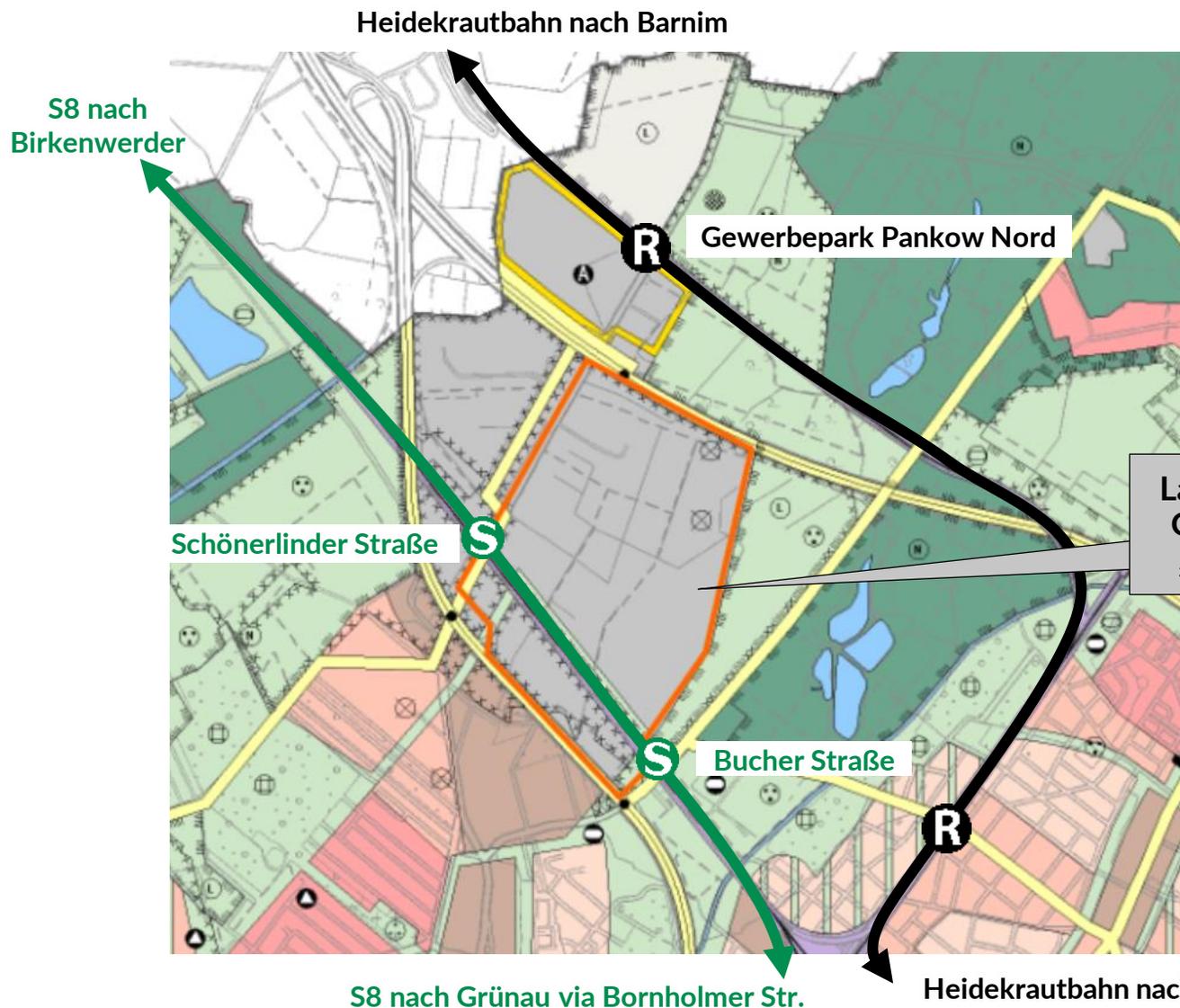
Besser:

ca. 12.000



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

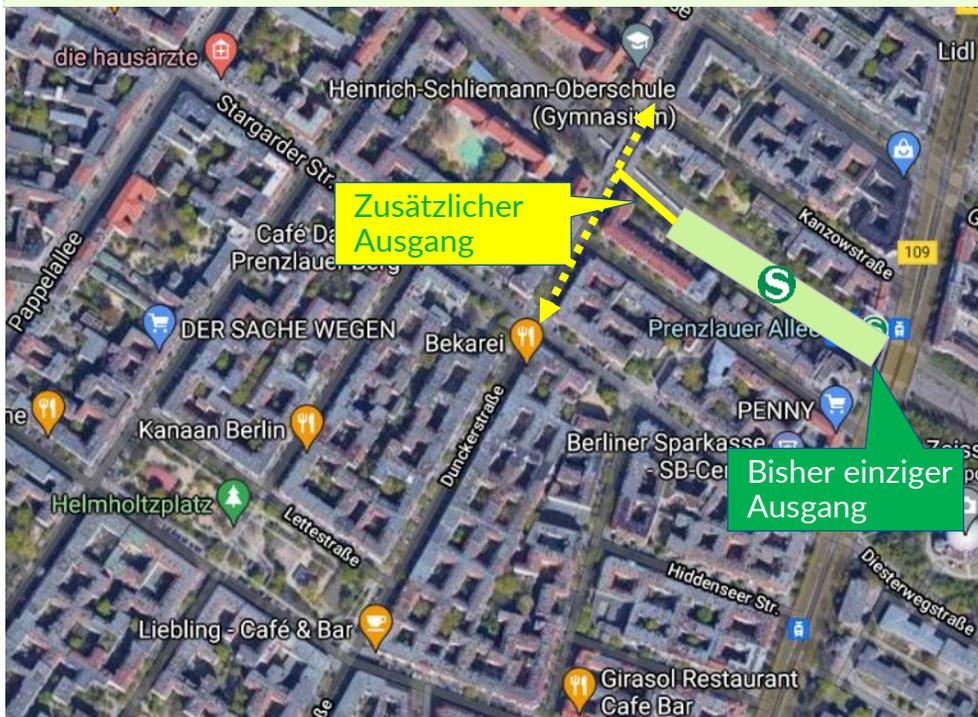
Erschließung des geplanten Gewerbegebietes „Buchholz Nord“ mit 2 zusätzlichen Bahnhöfen an der S8 und einem Halt der Heidekrautbahn



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

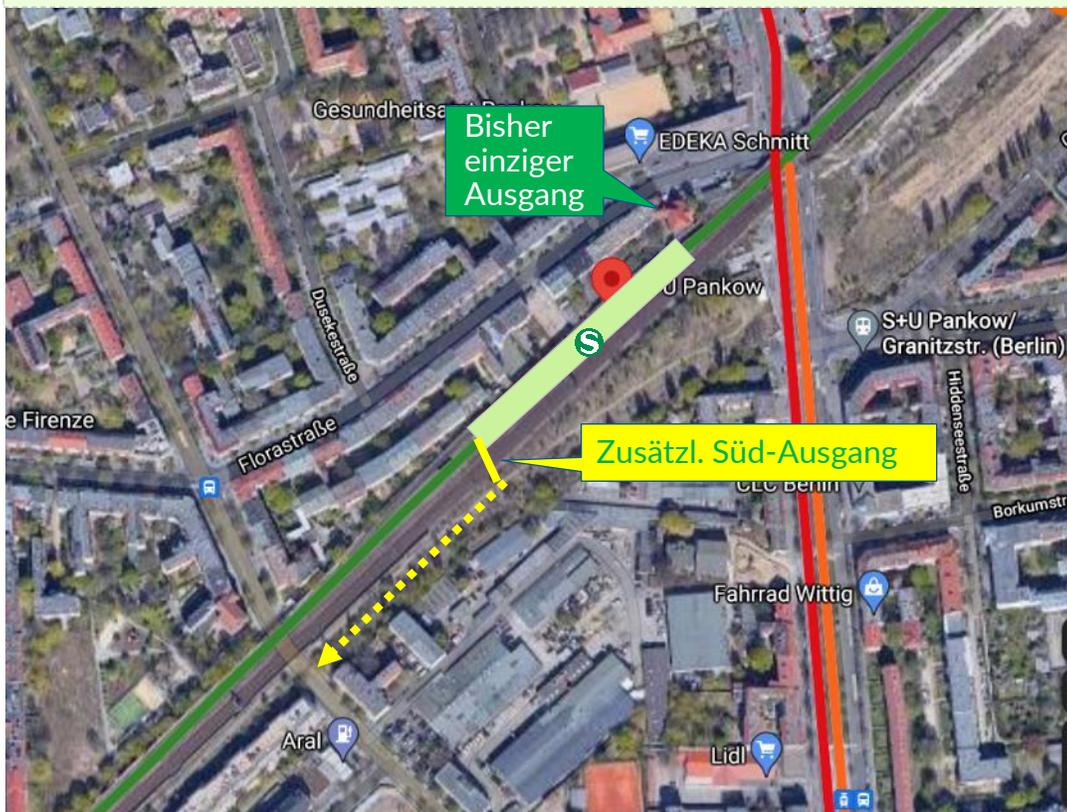


* ggf. weil Privatweg (Kaufland) genutzt werden muss? (Vermutung, bisher keine Informationen verfügbar)

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

S-Bahnstation Pankow:

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



S-Bahnstation 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





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

1. Zusammenfassung

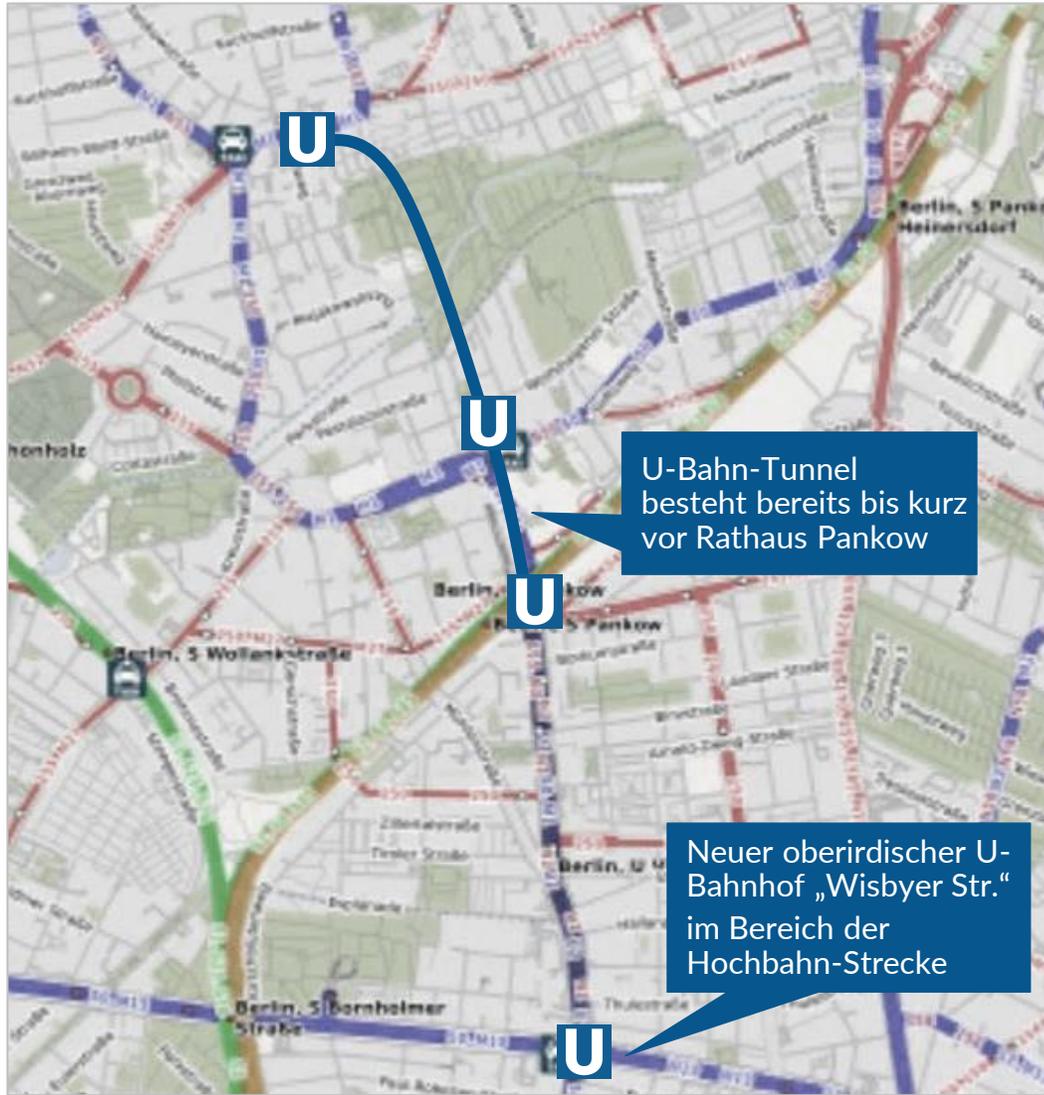
2. Darstellung Liniennetz-Ausbau

- 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“

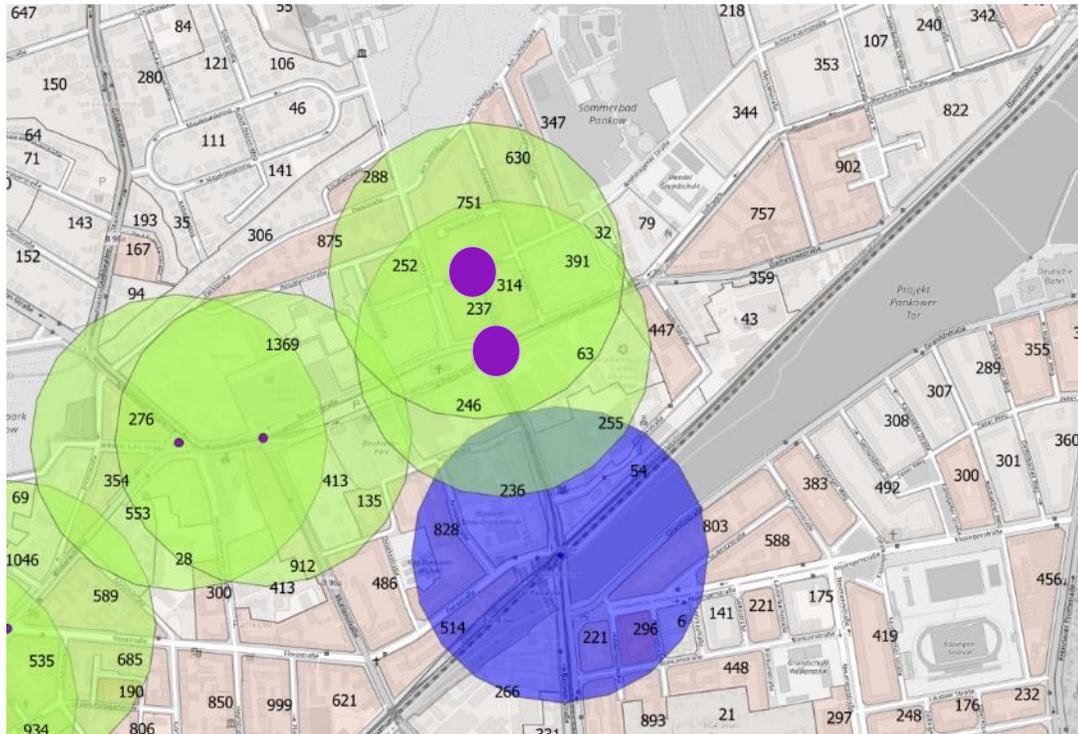
300m Einzugsbereich (= 5 Minuten-Fußweg)

Neu:

ca. 5.000 EW

Besser:

ca. 400 EW



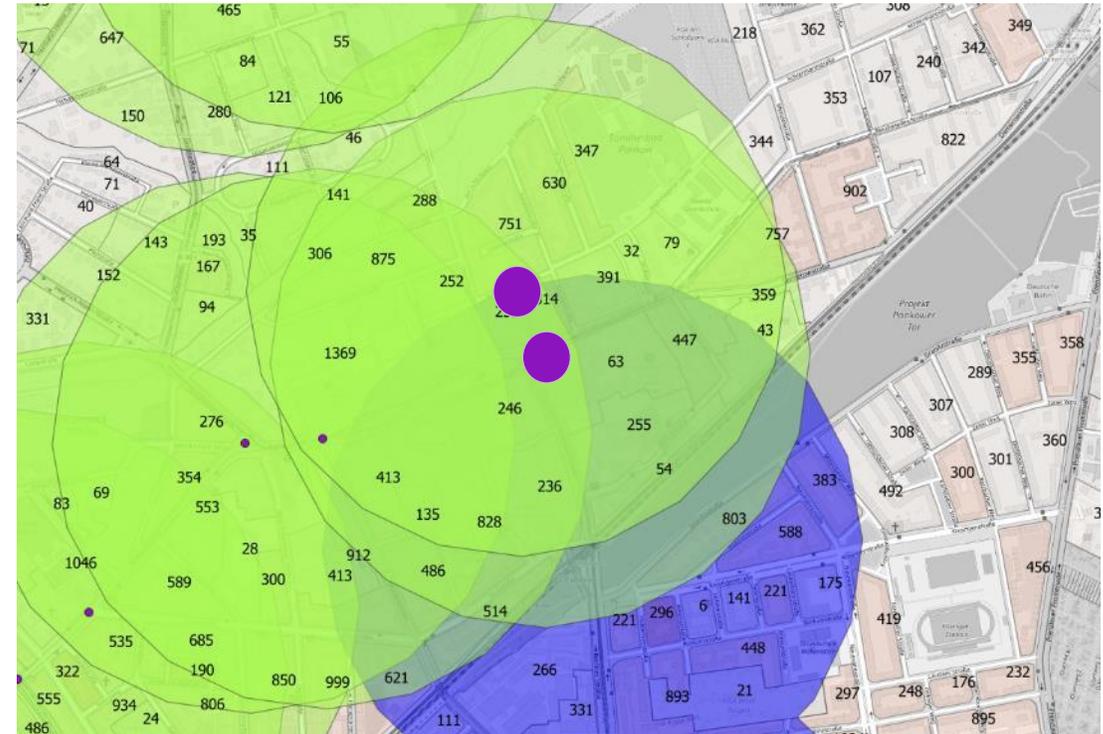
600m Einzugsbereich (= 10 Minuten Fußweg)

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:

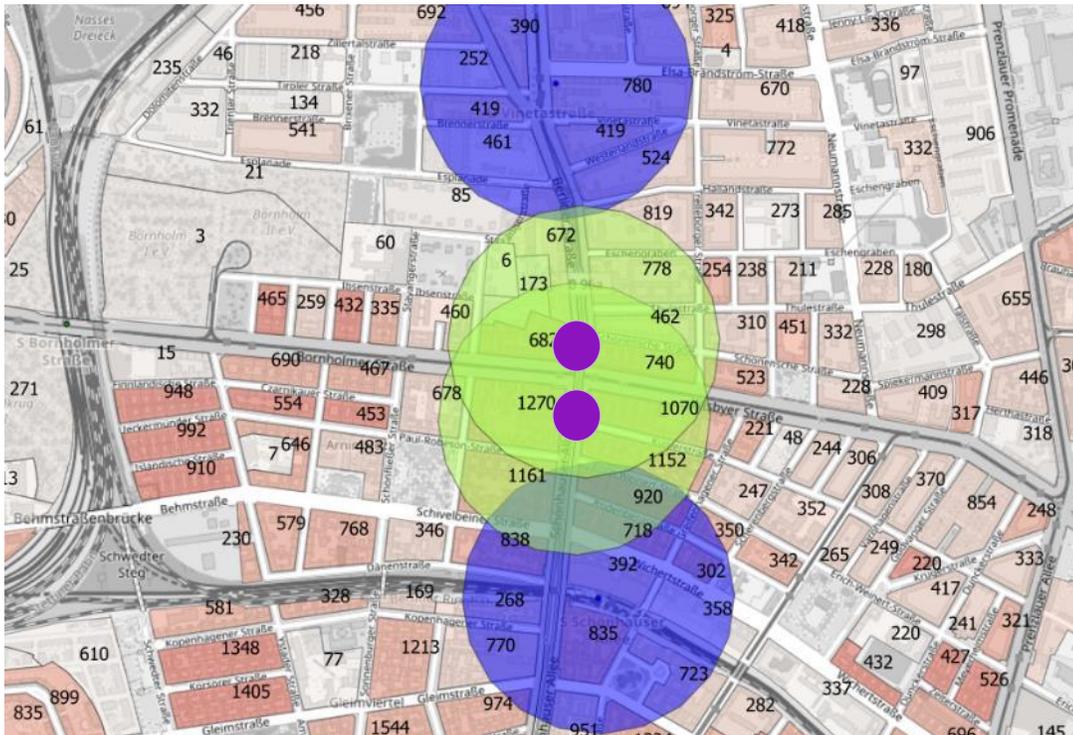
0 EW



Einzugsgebiet U-Bahn-Station „Wisbyer Str.“

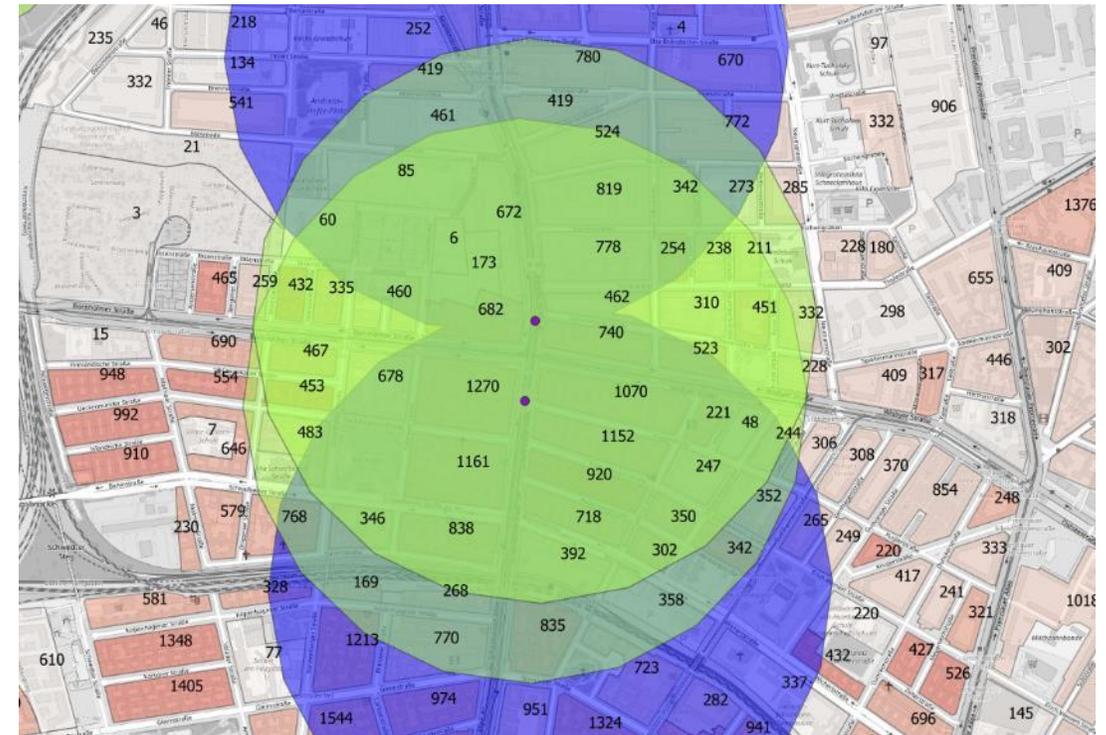
300m Einzugsbereich (= 5 Minuten-Fußweg)

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

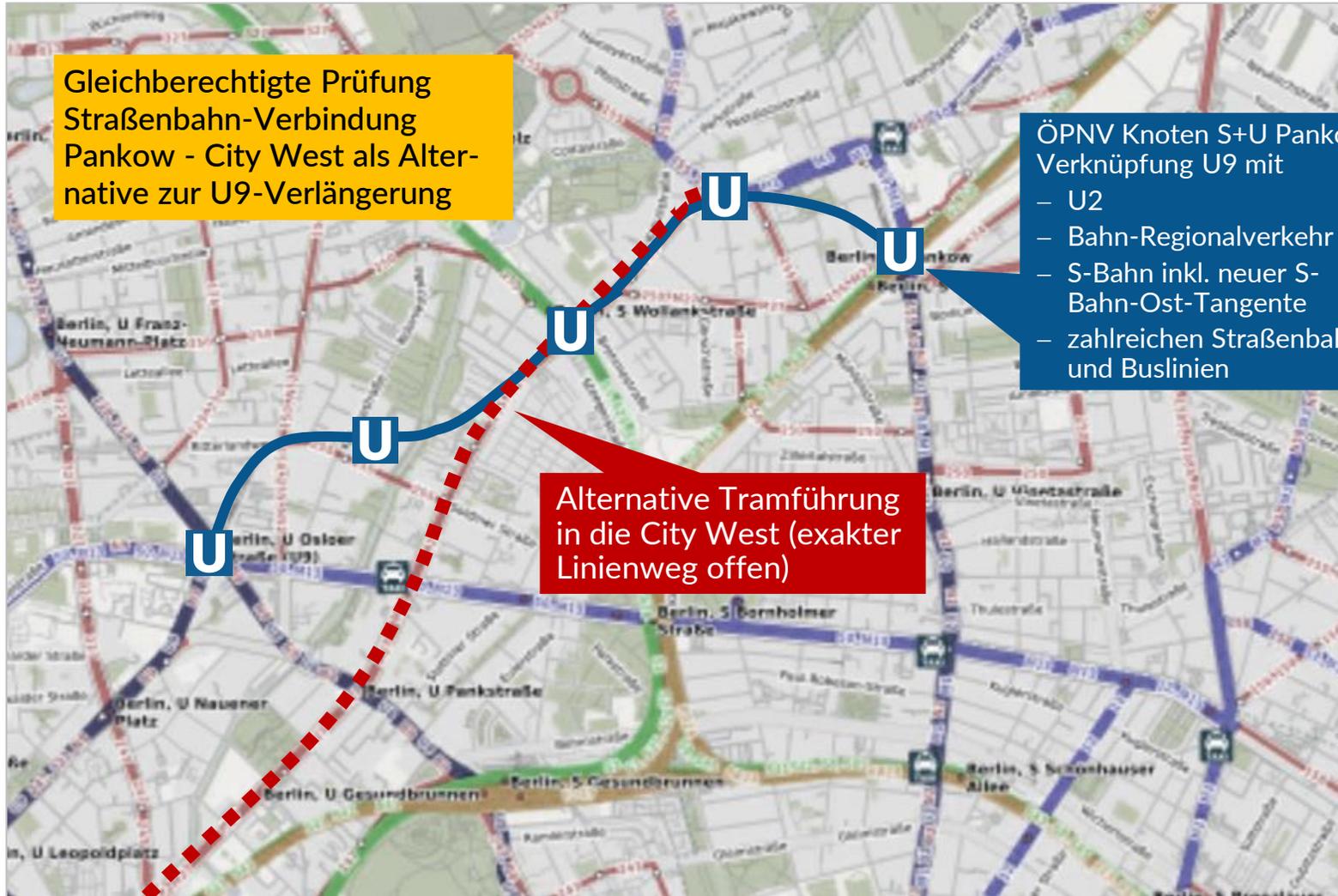


600m Einzugsbereich (= 10 Minuten Fußweg)

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

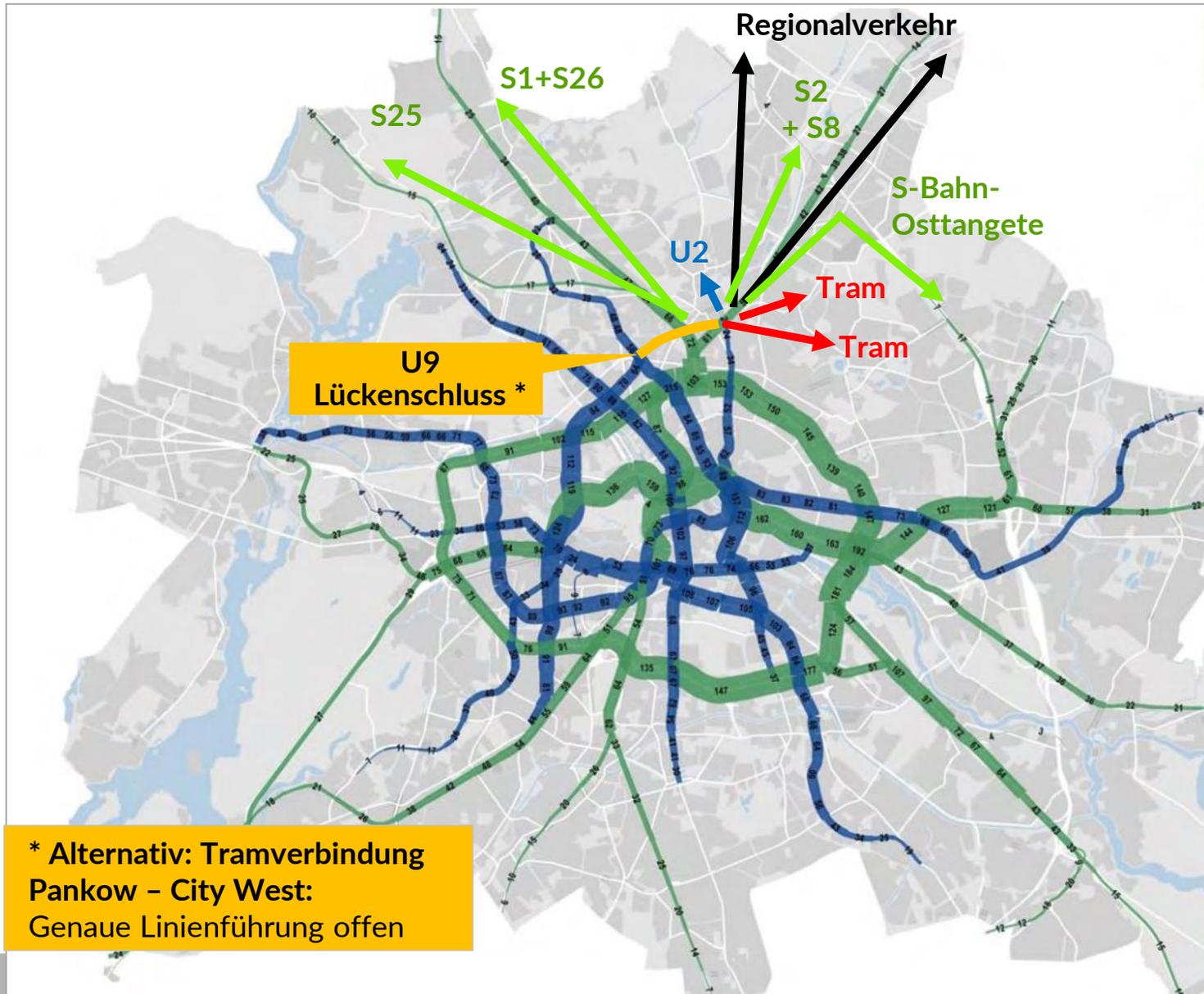


Verbesserungen durch Lückenschluss – dazu werden wir die U9-Verlängerung sowie eine Tram-Verbindung in die City West gleichberechtigt prüfen:

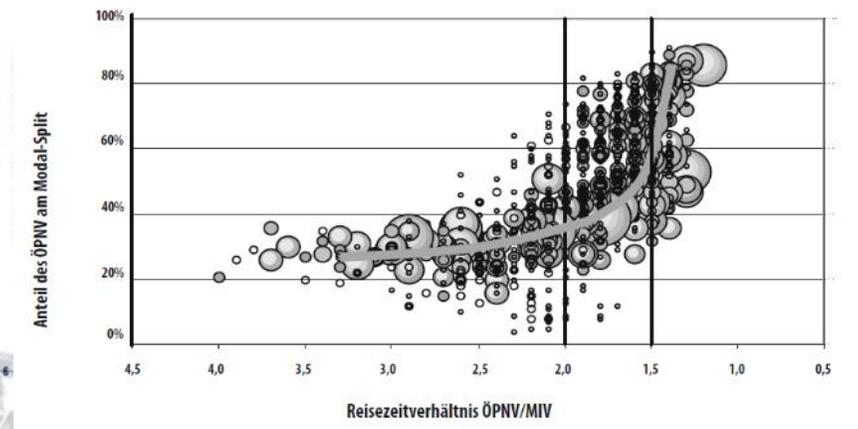
- Hohe Netzwirkung: Fahrzeit-Verkürzungen und Einsparungen von Umstiegen auf Ost-West-Relationen
- Verstärkt durch zusätzlichem Ausbau Pankow zum regionalen ÖPNV Knoten (mit Regionalbahnhof und S-Bahn-Osttangente) *
- Entlastung auf heute staugeplagten Straßen durch Verlagerung vom Auto
- Bei U9: Neuer 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



Der Anteil der ÖPNV-Nutzung hängt wesentlich vom Reisezeitverhältnis ggü. dem Auto ab:



* Alternativ: Tramverbindung Pankow – City West:
Genaue Linienführung offen

Einzugsgebiet U-Bahn-Station „Pankow Rathaus“

300m Einzugsbereich (= 5 Minuten-Fußweg)

Neu:

ca. 3.500 EW

Besser:

0 EW



600m Einzugsbereich (= 10 Minuten Fußweg)

Neu:

ca. 10.000 EW

Besser:

ca. 4.800 EW



Einzugsgebiet U-Bahn-Station „Wollankstraße“

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“

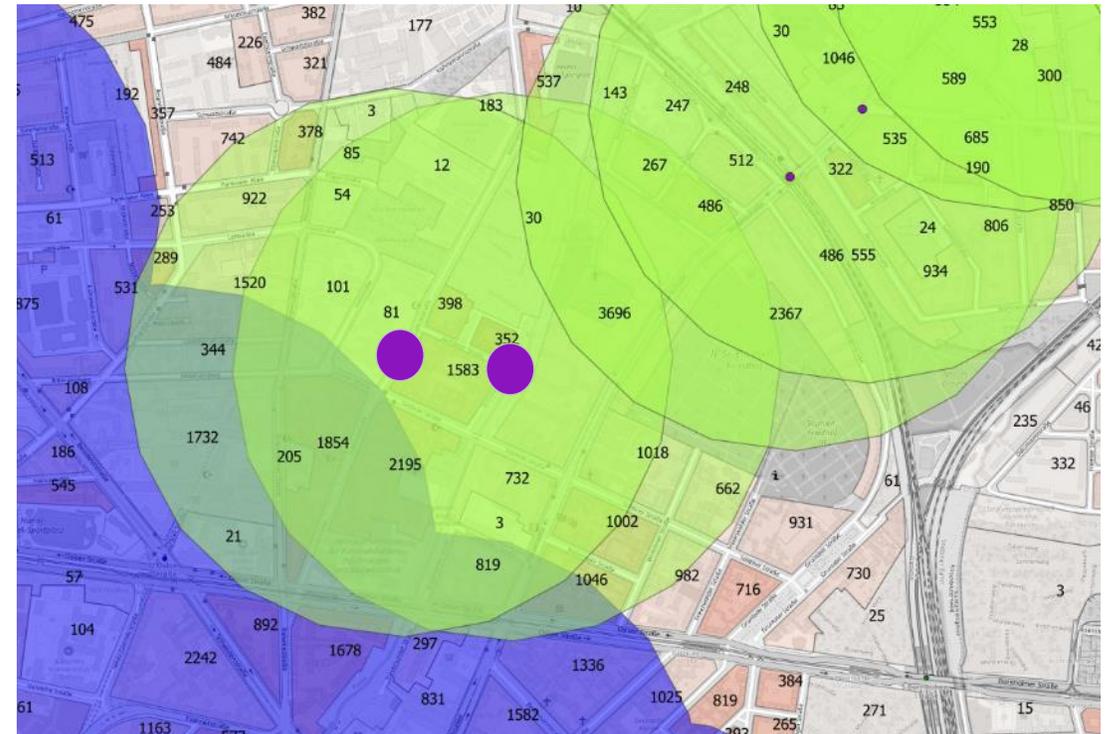
300m Einzugsbereich (= 5 Minuten-Fußweg)

Neu: ca. 10.300 EW Besser: 0 EW



600m Einzugsbereich (= 10 Minuten Fußweg)

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





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

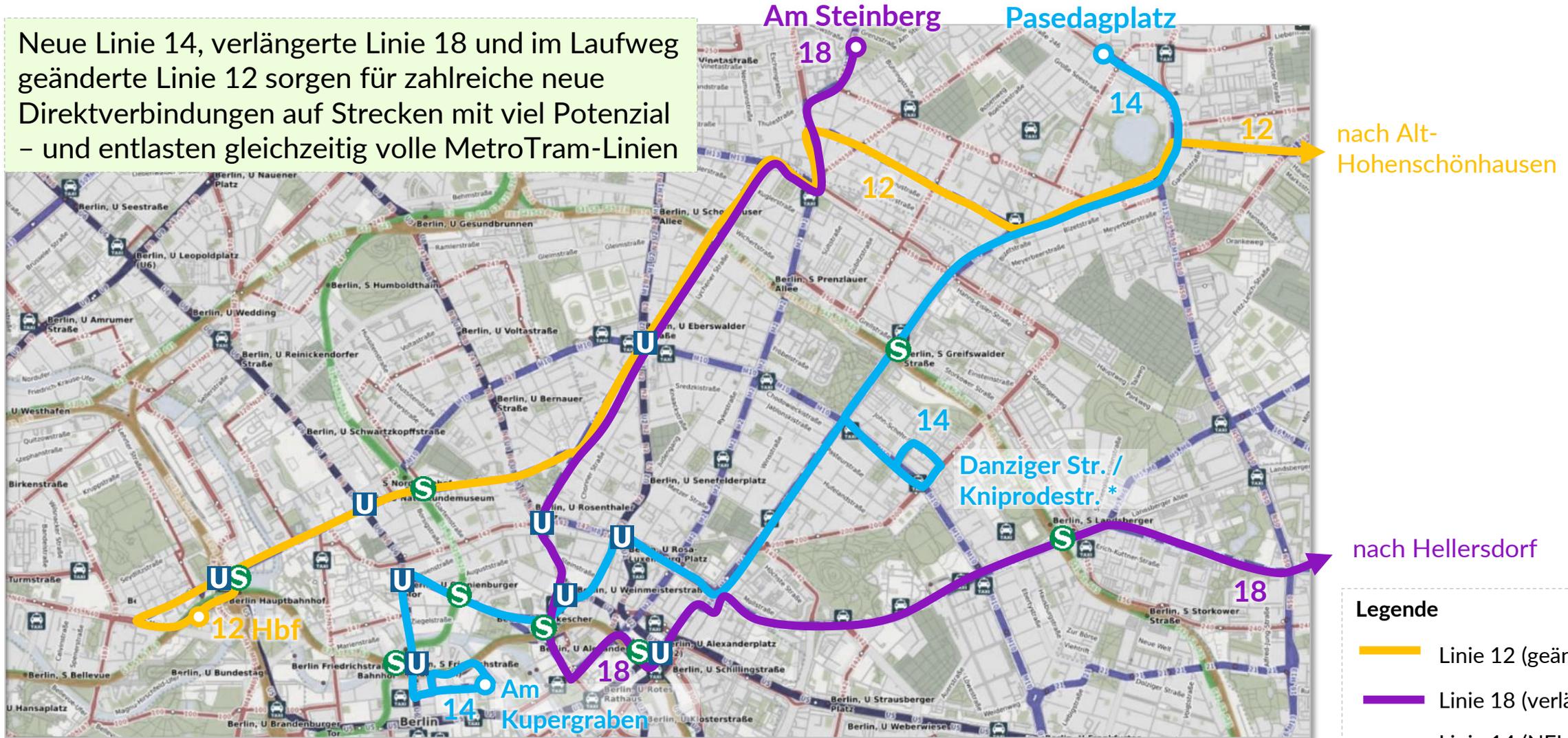
- Regionalverkehr
- S-Bahn
- U-Bahn
- Straßenbahn
- Bus

3. Weitere Angebotsverbesserungen für alle Verkehrsmittel

- Taktverdichtungen
- Ausbau Nachtverkehr
- Erweiterungen der Betriebszeiten

Auch ohne Strecken-Neubau lassen sich durch neue Tram-Linien und Linien-Verlängerungen neue Nutzer*innen für den ÖPNV gewinnen (1)

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



nach Alt-Hohenschönhausen

nach Hellersdorf

Legende

- Linie 12 (geändert)
- Linie 18 (verlängert)
- Linie 14 (NEU)

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

Auch ohne Strecken-Neubau lassen sich durch neue Tram-Linien und Linien-Verlängerungen neue Nutzer*innen für den ÖPNV gewinnen (2)

Neue Tramlinie 22 als Zubringer zur Ring-S-Bahn und Schaffung zusätzlicher Direktverbindungen zwischen Prenzlauer Berg und Friedrichshain

Endstelle Björnsonstr.

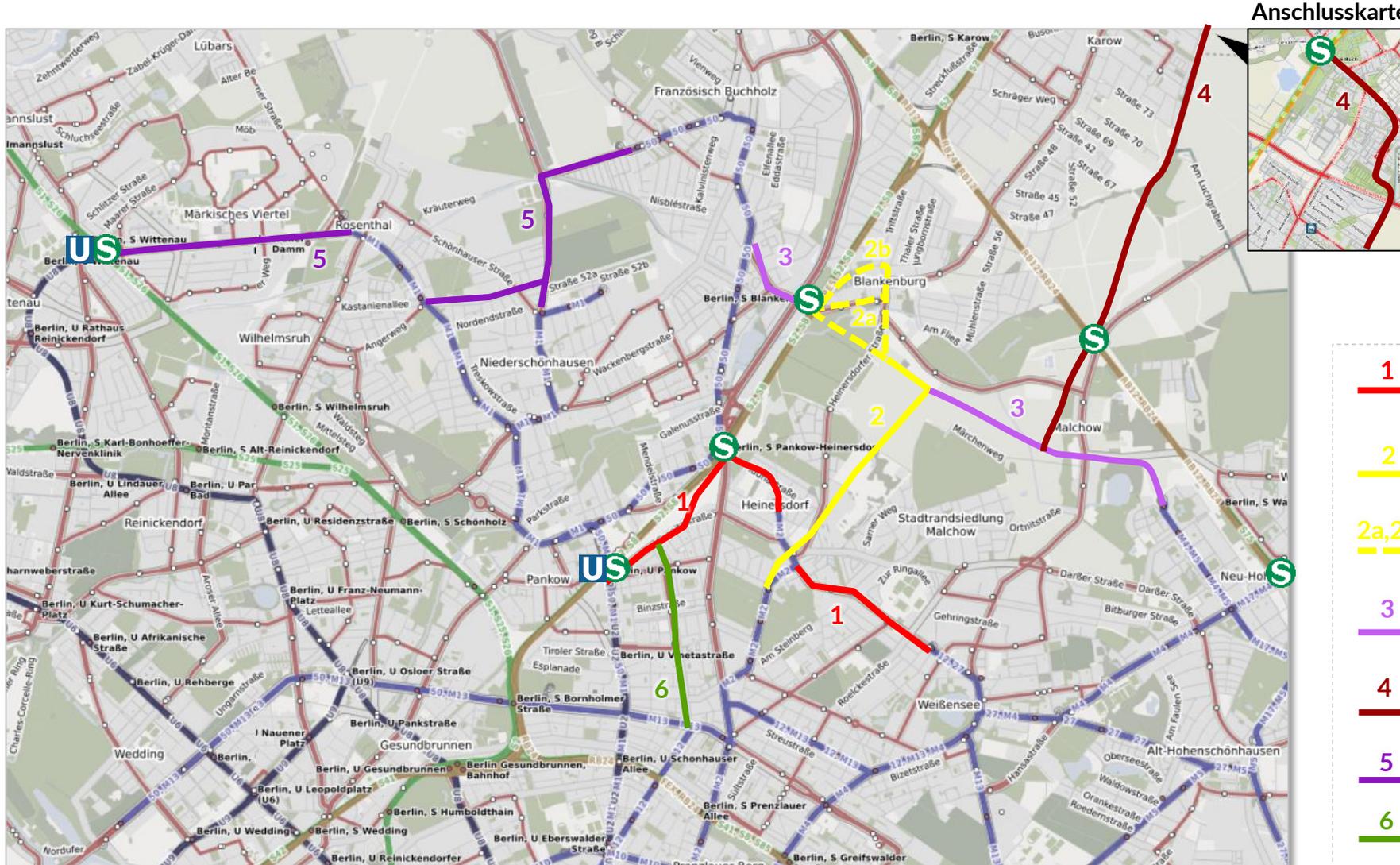
Endstelle gemäß NVP 2019

Führung via Ostkreuz nach Eröffnung Tramstrecke durch die Sonntagsstraße.

- Neue Tramlinie 22 bereits im Nahverkehrsplan (NVP) 2019 -2023 vorgesehen zw. Rummelsburg und Danziger Str./Kniprodestraße (allerdings nur alle 20-Min., Ziel sollte 10-Min. Takt sein, auf gemeinsamen Abschnitt mit 21 alle 5 Min.)
- Verlängerung ab Kniprodestr./Danziger Str. bis Björnsonstr. sinnvoll, um
 - den nördlichen Bereich von Prenzlauer Berg an die Ring-S-Bahn anzuschließen
 - gemeinsam mit der Tram M13 die Lücke zw. Prenzlauer Allee und Schönhauser Allee zum 5-Min.-Takt zu schließen
 - Prenzlauer Berg mit dem östlichen Teil Friedrichshains zu verbinden, der außerhalb der Fußwegentfernung der M10 liegt
 - Bötzw- und Winskiez direkt an den ÖPNV-Knoten-Ostkreuz anzuschließen

Rummelsburg

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

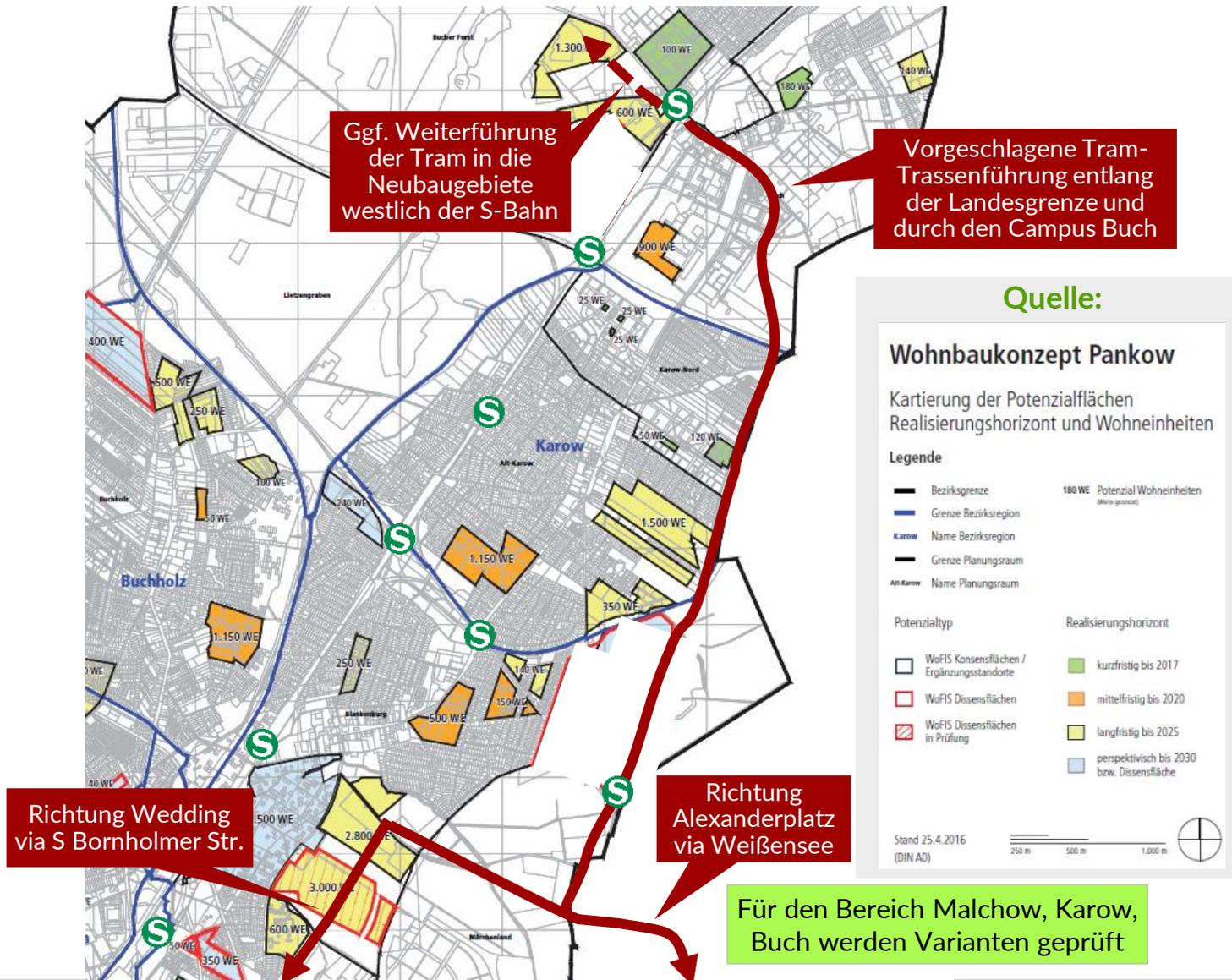


Hinweis: In dieser Unterlage geht es nur um die Diskussion sinnvoller Tram-Achsen. Exakte Trassierung ist später im Detail zu prüfen.
Für den Bereich Malchow, Karow, Buch werden Varianten geprüft

- 1** S Pankow – Weißensee, Pasedagplatz (bereits in Planung)
- 2** Heinersdorf – S Blankenburg (bereits in Planung)
- 2a,2b** Alternative Linienführungen durch Alt-Blankenburg zur Umfahrung Gartenanlage
- 3** Neu-Hohenschönhausen – Blankenburger Süden – Frz. Buchholz
- 4** Malchow – Karow – S Buch
- 5** Frz. Buchholz – Nordend Rosenthal – S+U Wittenau*
- 6** Pankow Neumannstraße

* 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



Quelle:

Wohnbaukonzept Pankow

Kartierung der Potenzialflächen Realisierungshorizont und Wohneinheiten

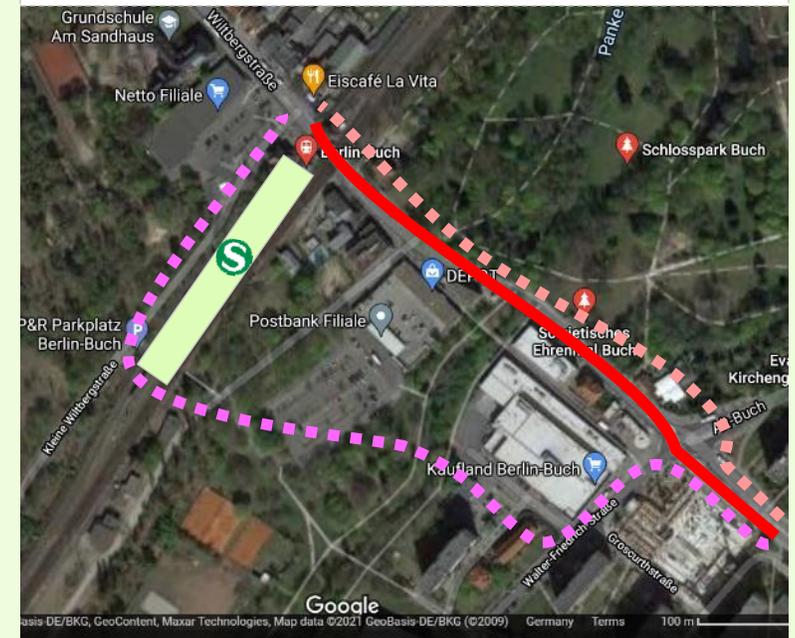
Legende

—	Bezirksgrenze	180 WE	Potenzial Wohneinheiten (Wohn-gesamt)
—	Grenze Bezirksregion		
Karow	Name Bezirksregion		
—	Grenze Planungsraum		
Alt-Karow	Name Planungsraum		
	Potenzialtyp		Realisierungshorizont
□	WoFIS Konsensflächen / Ergänzungsstandorte	■	kurzfristig bis 2017
□	WoFIS Dissensflächen	■	mittelfristig bis 2020
□	WoFIS Dissensflächen in Prüfung	■	langfristig bis 2025
		■	perspektivisch bis 2030 bzw. Dissensfläche

Stand 25.4.2016 (DIN A0)

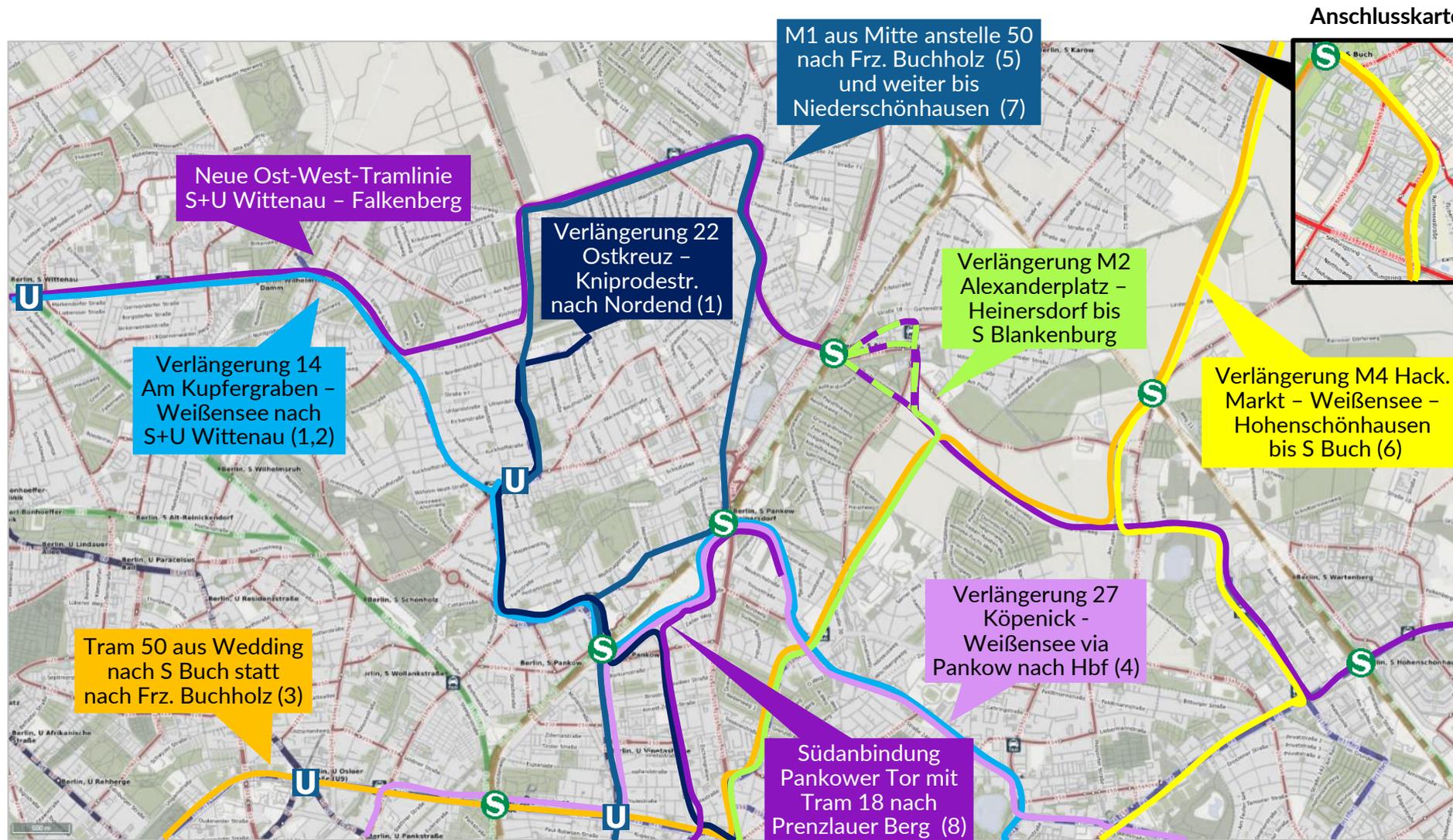
250 m 500 m 1.000 m

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“

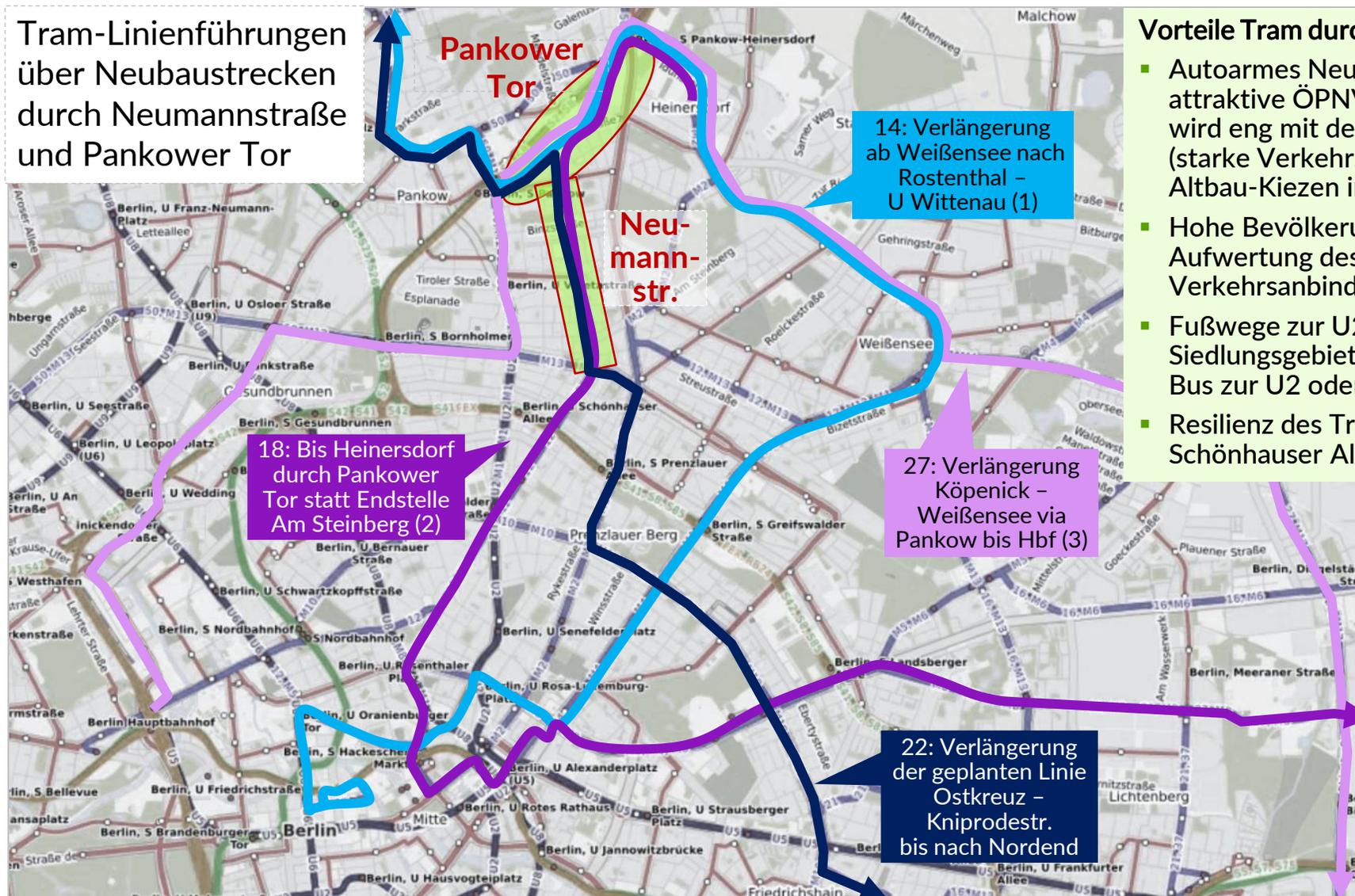
Mögliches Straßenbahn-Zielnetz im Pankower Norden – neue Querverbindungen als Alternative zur TVN



- (1) Nördlich U+S-Pankow als Ersatz der M1, siehe (4)
- (2) 14 statt 12 aufgrund geändertem Linienweg im Pankower Süden
- (3) Zur optimalen Anbindung der großen Neubaugebiete im Norden an den Westen; 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 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 Neubaugebiet Am Sandberg
- (7) Nutzung Lückenschluss Frz. Buchholz – Rosenthal für Tram-Nord-Tangente und zur Herstellung Tramanschluss aus Frz. Buchholz an U2 in Niederschönhausen (s. Teil U-Bahn)
- (8) Via Stahlheimer Str., U Eberswalder Str., Hackescher Markt, Alexanderplatz weiter nach Hellersdorf; Verlängerung Tram 18 ab Springfuhl via Alex bis zur Stahlheimer Str./Wisbyer Str (zur Interims-Endstelle Am Steinberg) bereits kurzfristig sinnvoll (Linienwegskizze s. Teil Prenzlauer Berg)

Die Tram durch die Neumannstraße ermöglicht es, das Neubaugebiet Pankower Tor in alle Richtungen optimal anzubinden

Tram-Linienführungen über Neubaustrecken durch Neumannstraße und Pankower Tor



Pankower Tor

Neumannstr.

14: Verlängerung ab Weißensee nach Rostenthal – U Wittenau (1)

18: Bis Heinersdorf durch Pankower Tor statt Endstelle Am Steinberg (2)

27: Verlängerung Köpenick – Weißensee via Pankow bis Hbf (3)

22: Verlängerung der geplanten Linie Ostkreuz – Kniprodestr. bis nach Nordend

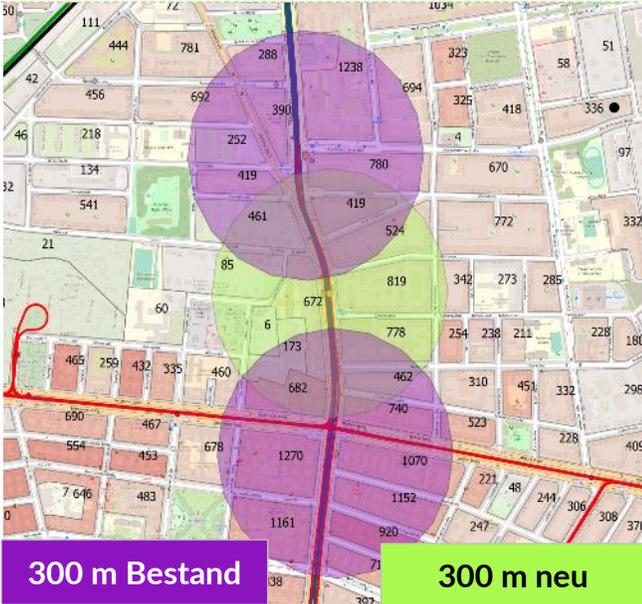
Vorteile Tram durch die Neumannstraße

- Autoarmes Neubaugebiet Pankower Tor erhält attraktive ÖPNV-Verbindungen in alle Richtungen und wird eng mit den südl. Pankower Kiezen verknüpft (starke Verkehrsbeziehungen, weil Bewohner aus den Altbau-Kiezen in das Pankower Tor umziehen werden)
- Hohe Bevölkerungsdichte entlang der Neumannstraße, Aufwertung des Gebietes durch verbesserte Verkehrsanbindung
- Fußwege zur U2 zum Teil sehr lang, Bewohner des Siedlungsgebietes fahren zum Teil umständlich mit dem Bus zur U2 oder Tram M2
- Resilienz des Tramsystems: Bei Sperrungen in der Schönhauser Allee steht Ausweichtrasse zur Verfügung

- (1) 14 statt 12 wg. geänderter Linienwege in Weißensee (siehe 2 Seiten zuvor)
- (2) Verlängerung 18 aus Hellersdorf bis Hackescher Markt bereits im NVP 2019 vorgesehen; weitere Verlängerung via Kastanien-/ Pappelallee bis Am Steinberg sinnvoll und ohne Infrastrukturausbau möglich (siehe 2 Seiten zuvor)
- (3) Taktverdichtung und ggf. Umbenennung in M7; zum Hbf via Bornholmer Str. und Europa-City statt n. U Turmstraße via Wollankstr., da Verbindung Pankow – U Turmstraße durch U9-Verlängerung abgedeckt ist (siehe Teil U-Bahn)

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

M1 zw. Wisbyer Str. und U Vinetastr.



Einwohner neu erschlossen:

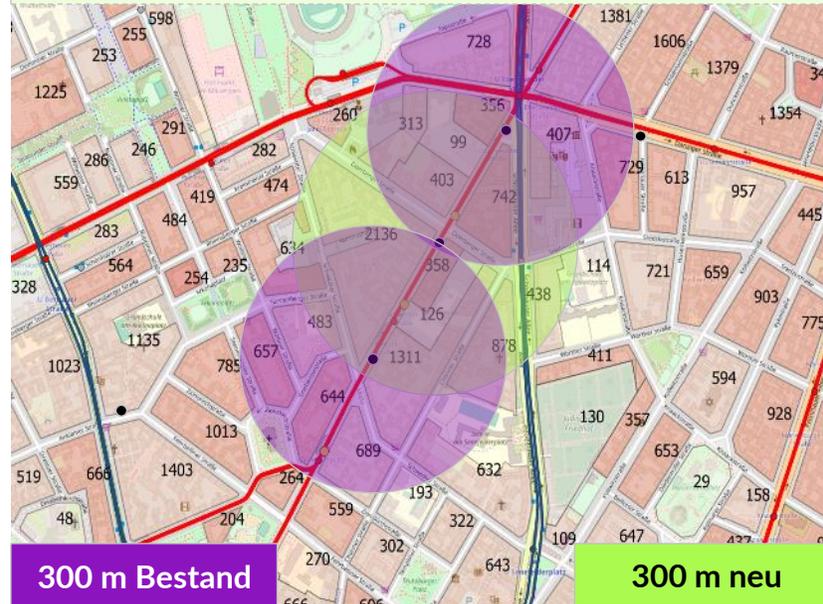
- Ca. 2.400

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:

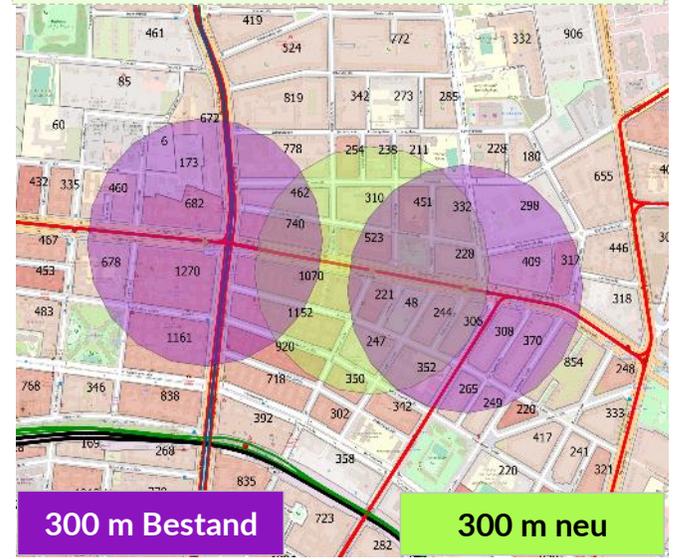
- Ca. 1.500

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

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.

1. Zusammenfassung

2. Darstellung Liniennetz-Ausbau

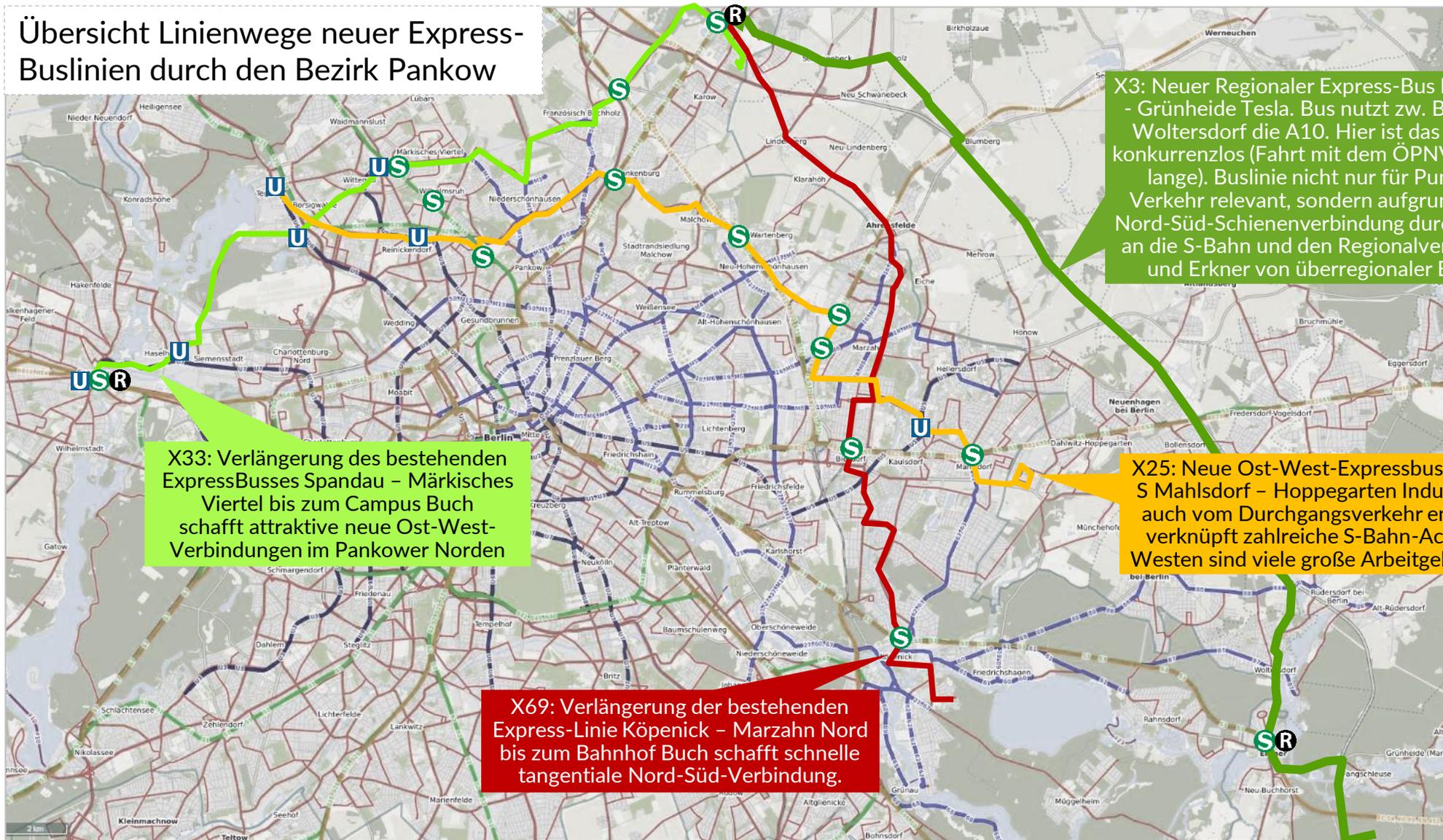
- Regionalverkehr
- S-Bahn
- U-Bahn
- Straßenbahn
- Bus

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



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

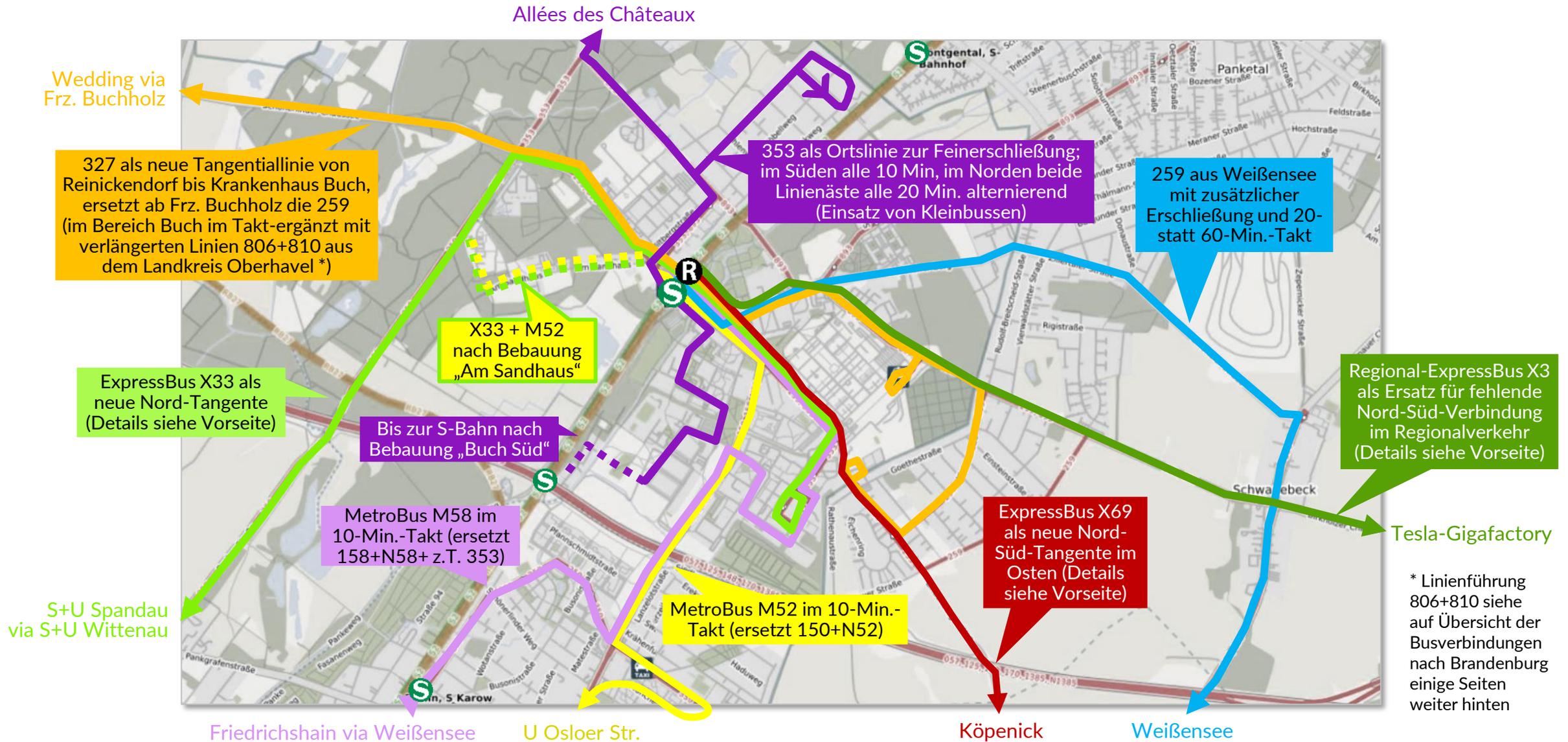
X3: Neuer Regionaler Express-Bus Buch – Erkner – Grünheide Tesla. Bus nutzt zw. Blumberg und Woltersdorf die A10. Hier ist das Auto bisher konkurrenzlos (Fahrt mit dem ÖPNV dauert 3x so lange). Buslinie nicht nur für Punkt-Punkt-Verkehr relevant, sondern aufgrund fehlender Nord-Süd-Schiennenverbindung 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)

Verbesserung der Busverbindungen in Buch



* Linienführung 806+810 siehe auf Übersicht der Busverbindungen nach Brandenburg einige Seiten weiter hinten

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

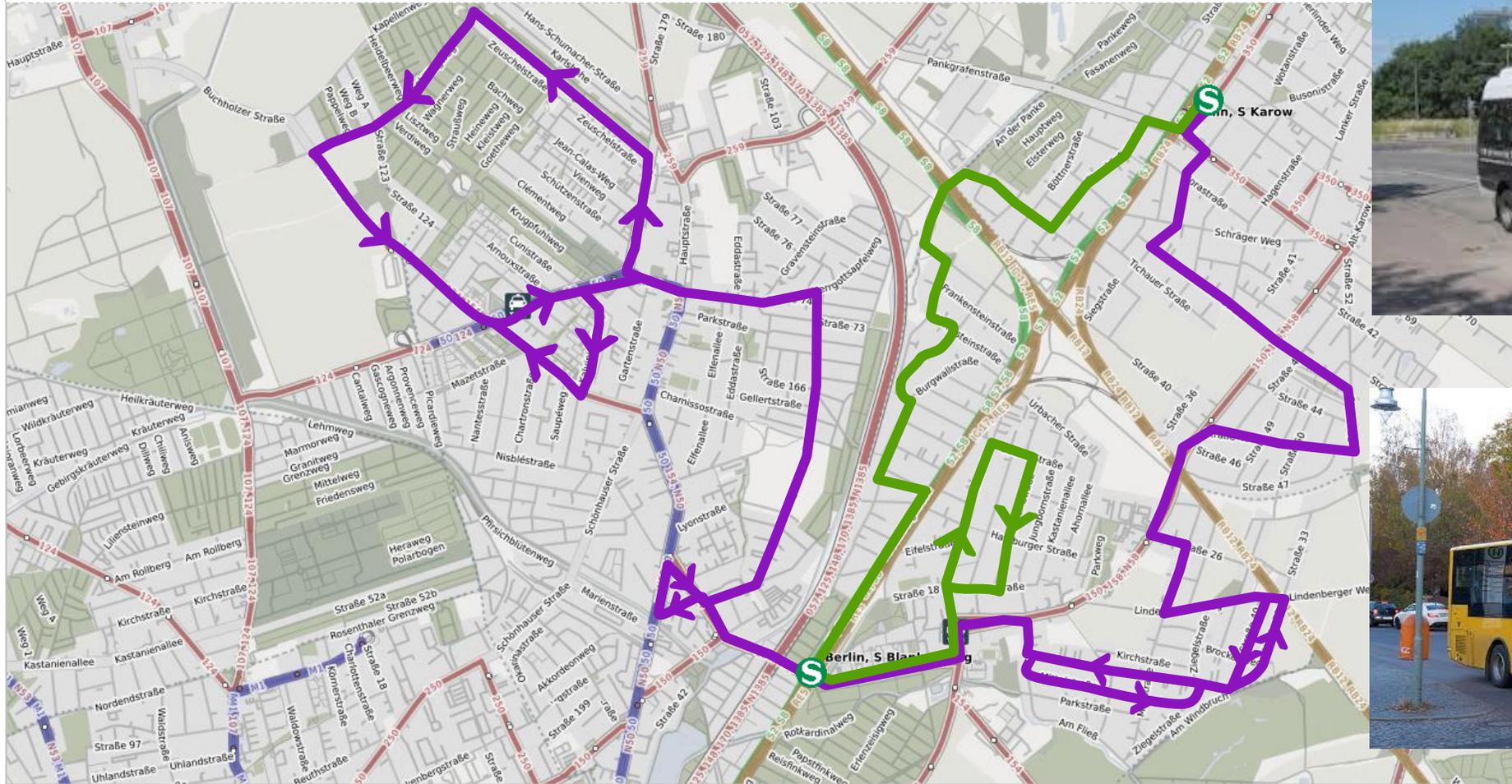
207: Neue Buslinie Frz. Buchholz – S+U Pankow zur Schließung von Erschließungs- und Verbindungslücken

Wedding,
U Leopoldplatz Wedding,
U Osloer Str.

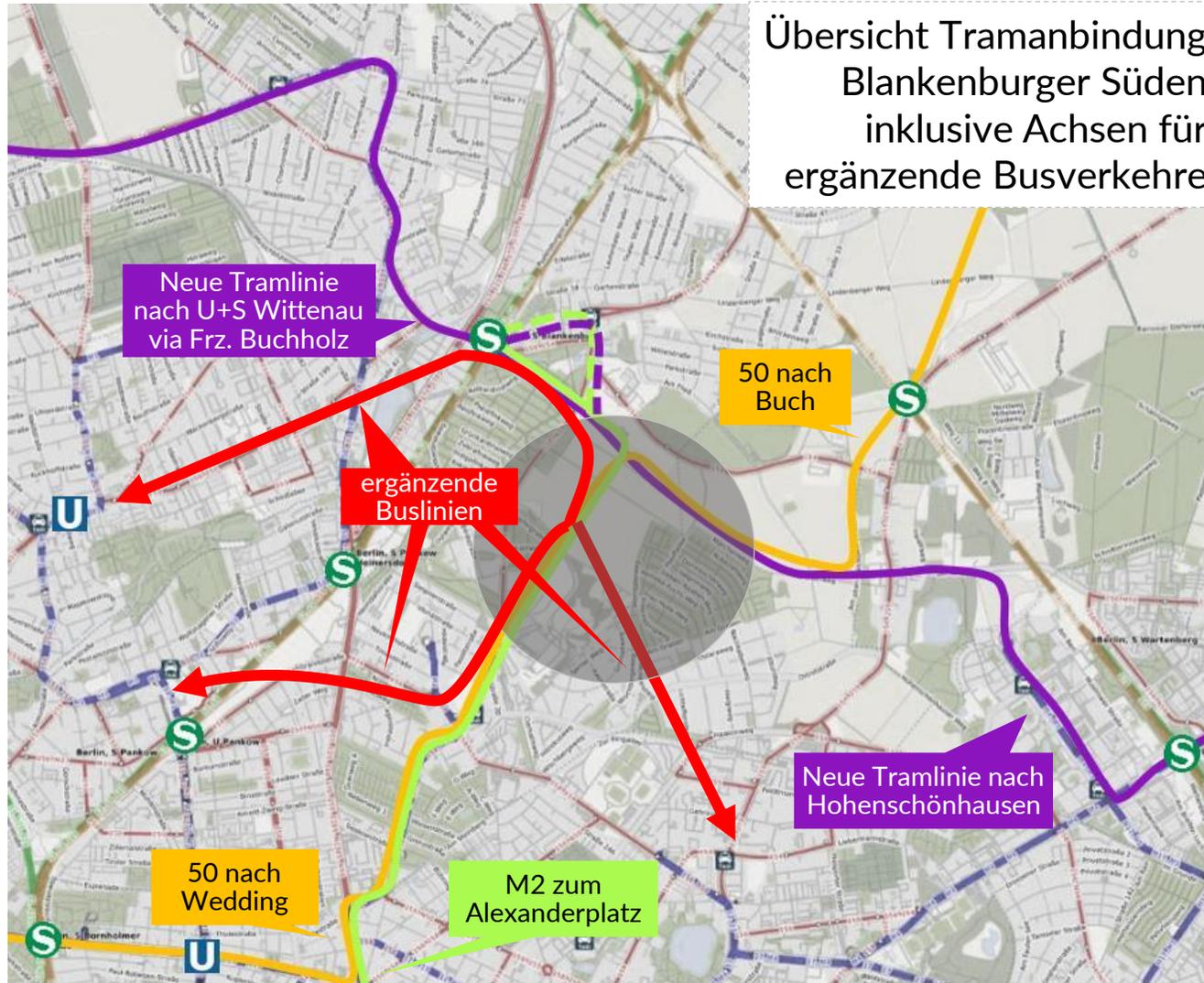
Friedrichshain
über Weißensee

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)



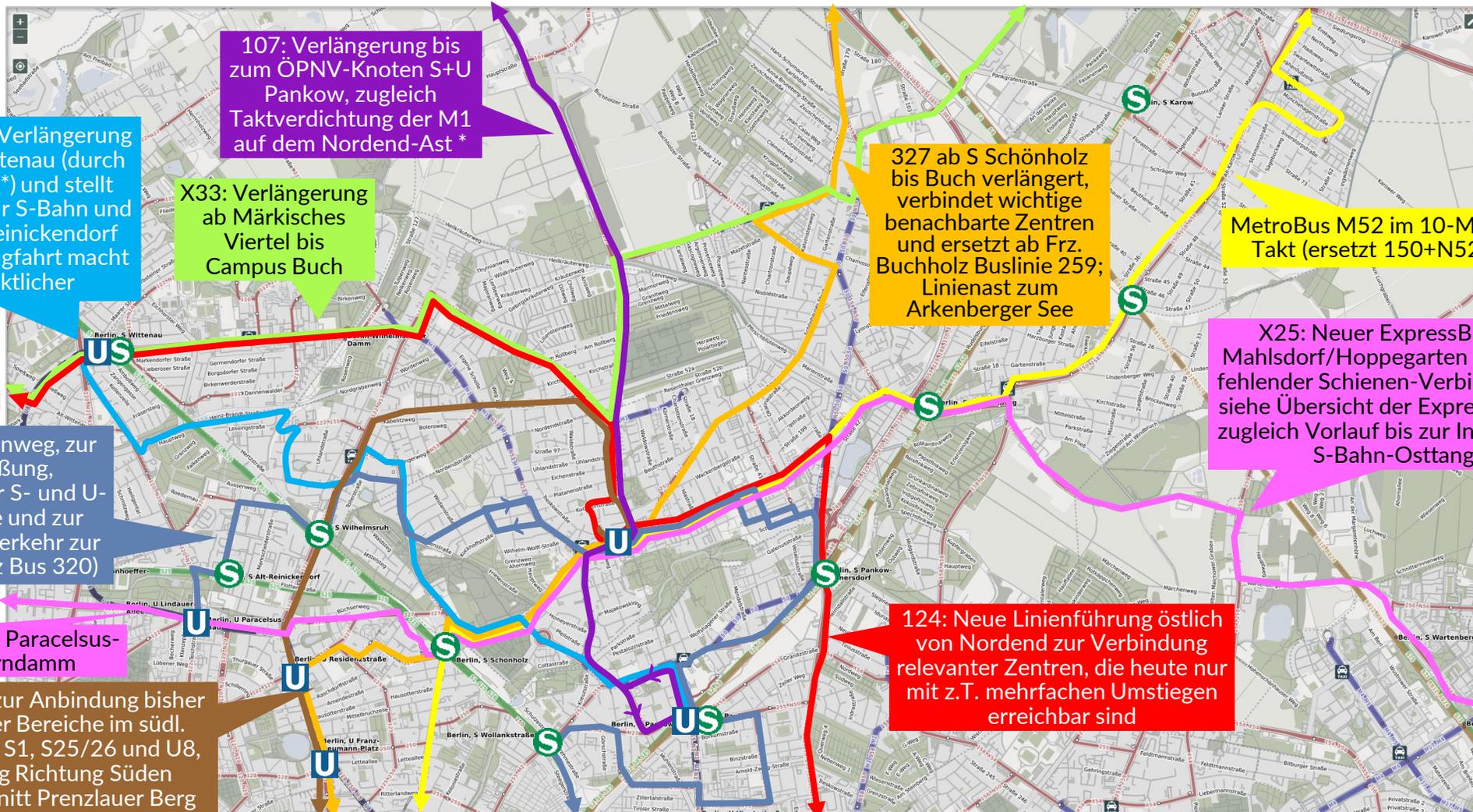
Verbesserungen der Busverbindungen in Niederschönhausen, Wilhelmsruh und Rosenthal

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

250: geänderter Linienweg, zur besserer Erschließung, Anbindung an weiterer S- und U-Bahn-Knotenpunkte und zur Reduzierung Parallelverkehr zur Tram (zugleich Ersatz Bus 320)

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

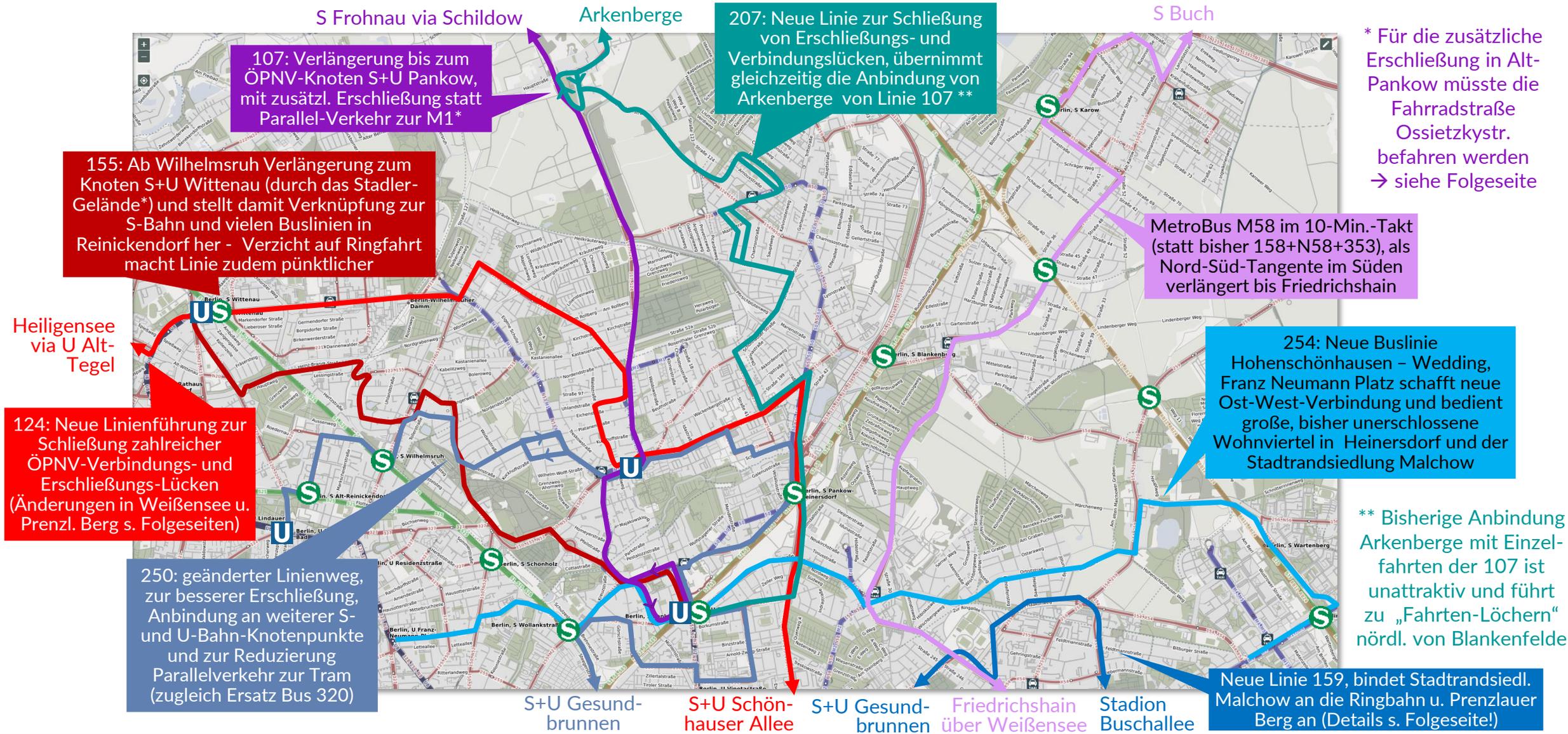
Wedding, U Osloer Str.

Bahnhof Gesundbrunnen

S+U Schönhauser Allee

* Im Norden Verlängerung 107 zur verbesserten Anbindung des Brandenburger Umlands - siehe separater Kartenausschnitt

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



* 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

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

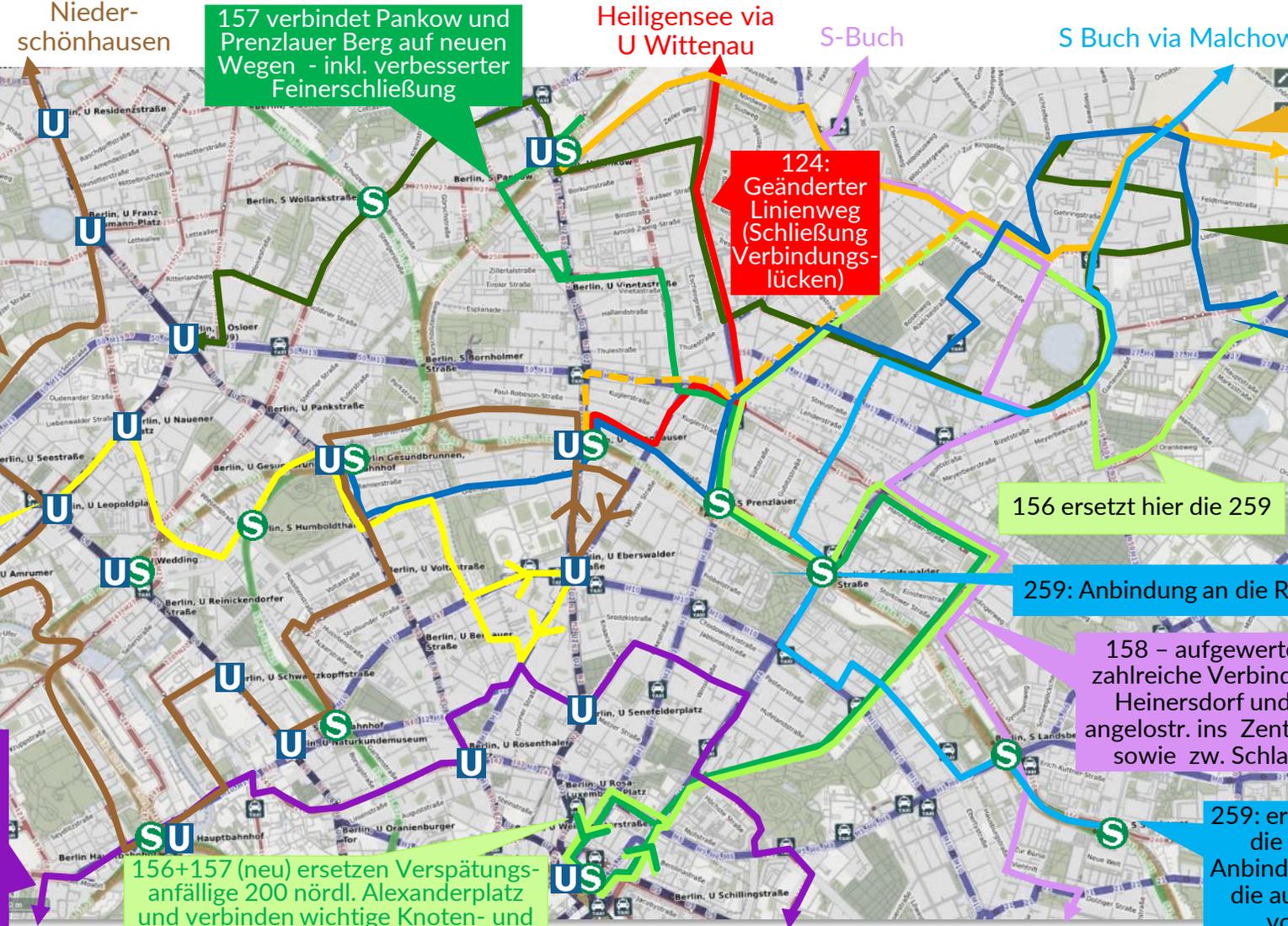
Überblick Verbesserungen der Busverbindungen im Bereich Weißensee und Prenzlauer Berg

Alle Buslinien in diesen dicht besiedelten Gebiet mind. im 10-Min.-Takt (besser: noch häufiger)

447: Neue Linie mit verschiedenen Funktionen:
 1. Anbindung Arnimkiez Richtung Süden + Ringbahn
 2. Ersatz-Bedienung für verschwenkte 247 im Brunnenviertel
 3. Ersatz 142 ab Hbf bis U Leopoldplatz
 4. Weiter via Wilhelmsruh bis Niederschönhausen zur Schließung von Erschließungs- und Verbindungslücken

247: Ab Brunnenviertel zum ÖPNV-Bahn-Knoten U Eberswalder Str. statt „Zick-Zack-Weg“ zum Nordbf. (s. Detail-Skizze auf Folgeseite)

142: Zw. Rosenthaler Platz und Am Friedrichshain neuer Linienweg zur Schließung Ost-West-Verbindungslücke in Prenzl. Berg (s. Detail-Skizze auf Folgeseiten), ab Hbf weiter bis U Wittenbergplatz via Großer Stern



157 verbindet Pankow und Prenzlauer Berg auf neuen Wegen - inkl. verbesserter Feinerschließung

Heiligensee via U Wittenau

S-Buch

S Buch via Malchow

X54: Beschleunigung durch Entfall Feinerschließung im nördlichen Weißensee / Führung nach Prenzlauer Berg statt Pankow nach Eröffnung der Tramverbindung Weißensee - Pankow

124: Geänderter Linienweg (Schließung Verbindungslücken)

Hellersdorf

255: Tausch Linienweg mit X54 zur besseren Feinerschließung nordöstlich Rathaus Weißensee, ansonsten unverändert

159: Neue Linie zur Schließung von ÖPNV-Bedienungslücken sowie Teil-Ersatz für geänderte 156/158. Verbindung zw. Prenzlauer Berg und Weißensee mit anderem Einzugsgebiet als Tram M4+12

156 ersetzt hier die 259

259: Anbindung an die Ringbahn

158 - aufgewertet zum MetroBus M58 - schließt zahlreiche Verbindungslücken, u.a. aus Blankenburg, Heinersdorf und der Großwohnsiedlung Michelangelostr. ins Zentrum Weißensee und zur Ringbahn, sowie zw. Schlachthofviertel und Friedrichshain

259: ersetzt auf dem südlichen Abschnitt die geänderte 156 und verbessert Anbindung an die Ringbahn in Bereichen, die außerhalb der Fußwegentfernung von Ringbahn-Stationen liegen

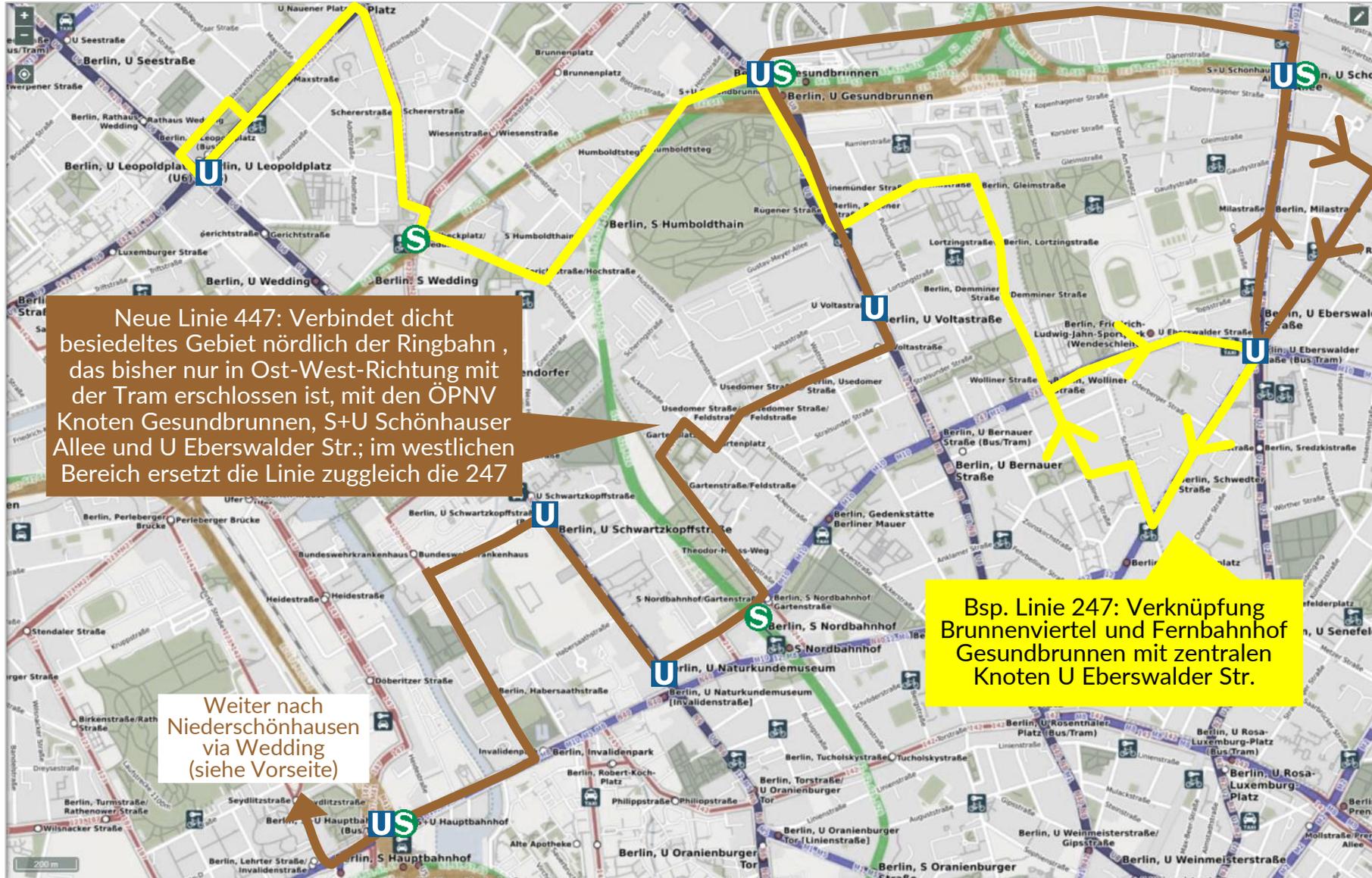
156+157 (neu) ersetzen Verspätungsanfällige 200 nördl. Alexanderplatz und verbinden wichtige Knoten- und Aufkommens-Schwerpunkte; im gemeinsamen Abschnitt alle 5 Min

U Wittenbergplatz

S Ostbahnhof (- U Schlesisches Tor)

Friedrichshain, S+U Warschauer Str.

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



Neue Linie 447: Verbindet dicht besiedeltes Gebiet nördlich der Ringbahn, das bisher nur in Ost-West-Richtung mit der Tram erschlossen ist, mit den ÖPNV Knoten Gesundbrunnen, S+U Schönhauser Allee und U Eberswalder Str.; im westlichen Bereich ersetzt die Linie zugleich die 247

Bsp. Linie 247: Verknüpfung Brunnenviertel und Fernbahnhof Gesundbrunnen mit zentralen Knoten U Eberswalder Str.

Weiter nach Niederschönhausen via Wedding (siehe Vorseite)

- 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



Busnetz berücksichtigt bestehende Kiezblock-Planungen – im Kollwitz-Kiez ist die Detail-Linienführung noch gemeinsam mit der Kiezblock- und Fahrradstraßen-Planung festzulegen



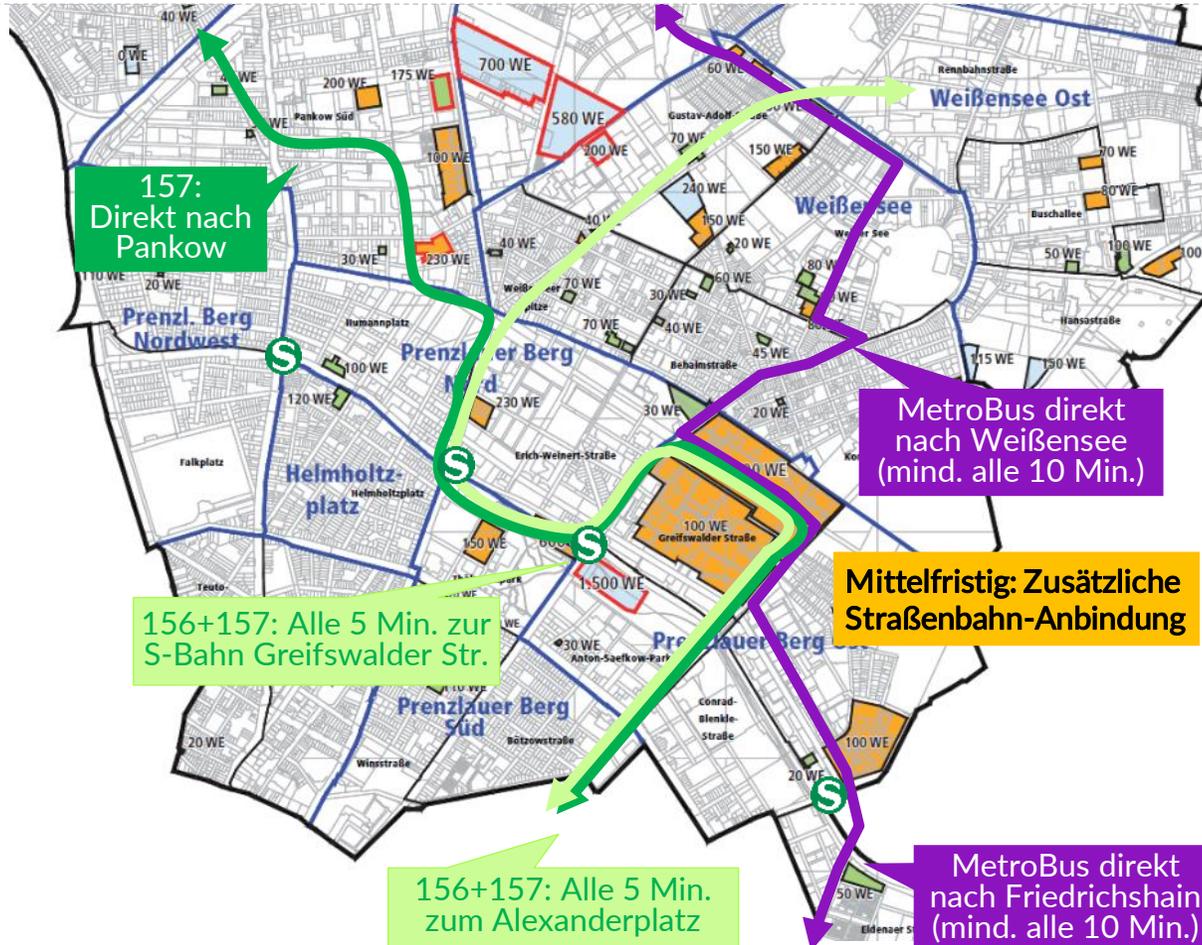
Durchfahrt durch Diagonal-Sperren in Kiezblocks möglich durch „Senkpoller“ (s.o.) oder „Busschleusen“ (s.u.)



- Linienweg 142
- Alternative Linienführungen
- Ersetzter Teil des Linienweges

Die Anbindung der Stadtentwicklungsgebiete wird durch die Änderungen und Ergänzungen im Busnetz deutlich verbessert

Beispiel Michelangelostraße: Bereits kurzfristig kann die Anbindung mit Bussen deutlich verbessert werden



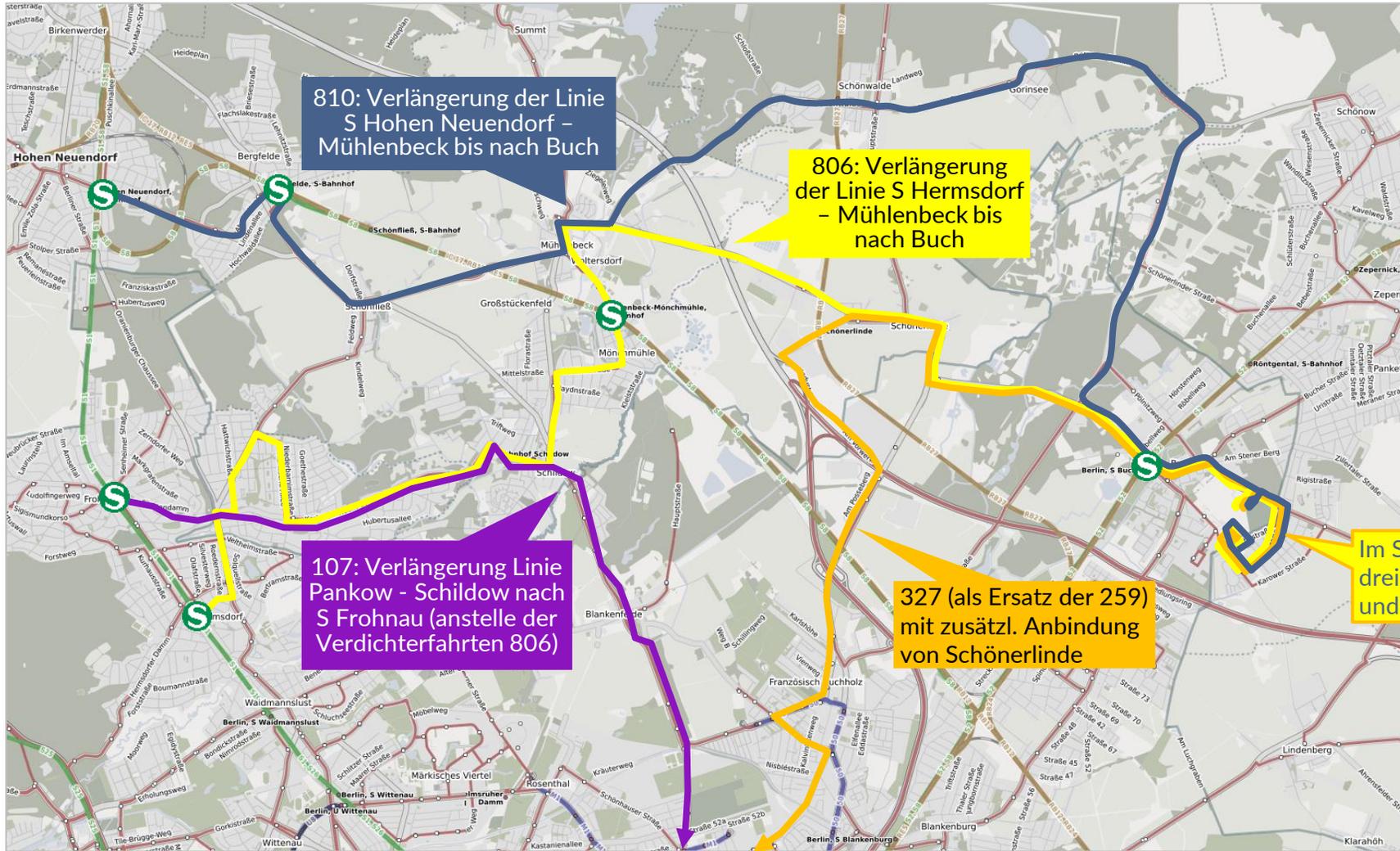
Ausgangslage Großsiedlung Michelangelostraße:

- Derzeit unattraktive ÖPNV-Anbindung:
 - Lange Fußwege zur M4 und Ring-S-Bahn (bis zu 1,3 km)
 - Busanbindung aus Mitte mit stark störungs- und verspätungsanfälliger Linie 200
 - Anbindung an Weißensee mit Bus 156 mit unattraktivem Takt, kurzen Betriebszeiten und z.T. langen Umwegen
- Hoher Anteil Pkw-Bestand
- Deutliche Verdichtung des Gebietes durch Neubauvorhaben geplant (Widerstand bei Bewohner*innen, u.a. aus Sorge vor Entfall von Parkplätzen)

Deutliche Verbesserung ÖPNV-Anbindung möglich

- 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 Ostausgang 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



810: Verlängerung der Linie S Hohen Neuendorf – Mühlenbeck bis nach Buch

806: Verlängerung der Linie S Hermsdorf – Mühlenbeck bis nach Buch

107: Verlängerung Linie Pankow - Schildow nach S Frohnau (anstelle der Verdichterfahrten 806)

327 (als Ersatz der 259) mit zusätzl. Anbindung von Schönerlinde

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

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

S+U Pankow
Wedding, U Leopoldplatz

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 an Ampelkreuzungen mit häufigen Rückstaus
 - 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



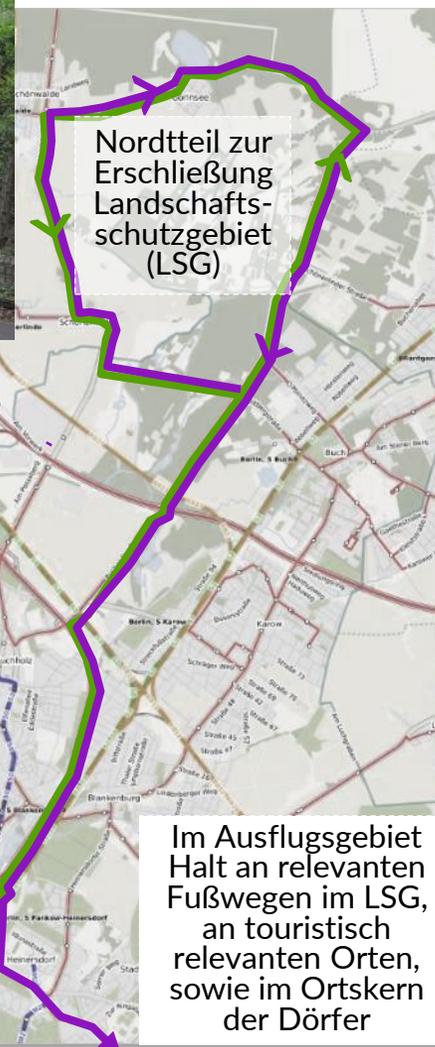
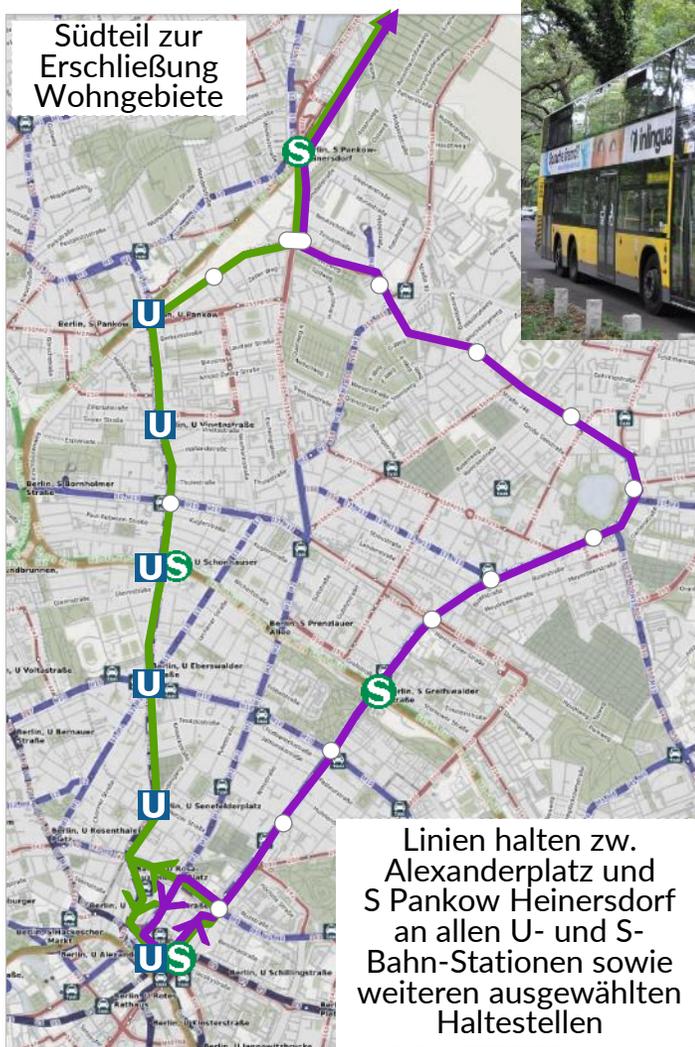
Legende

- 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 Landschafts- schutzgebiete 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

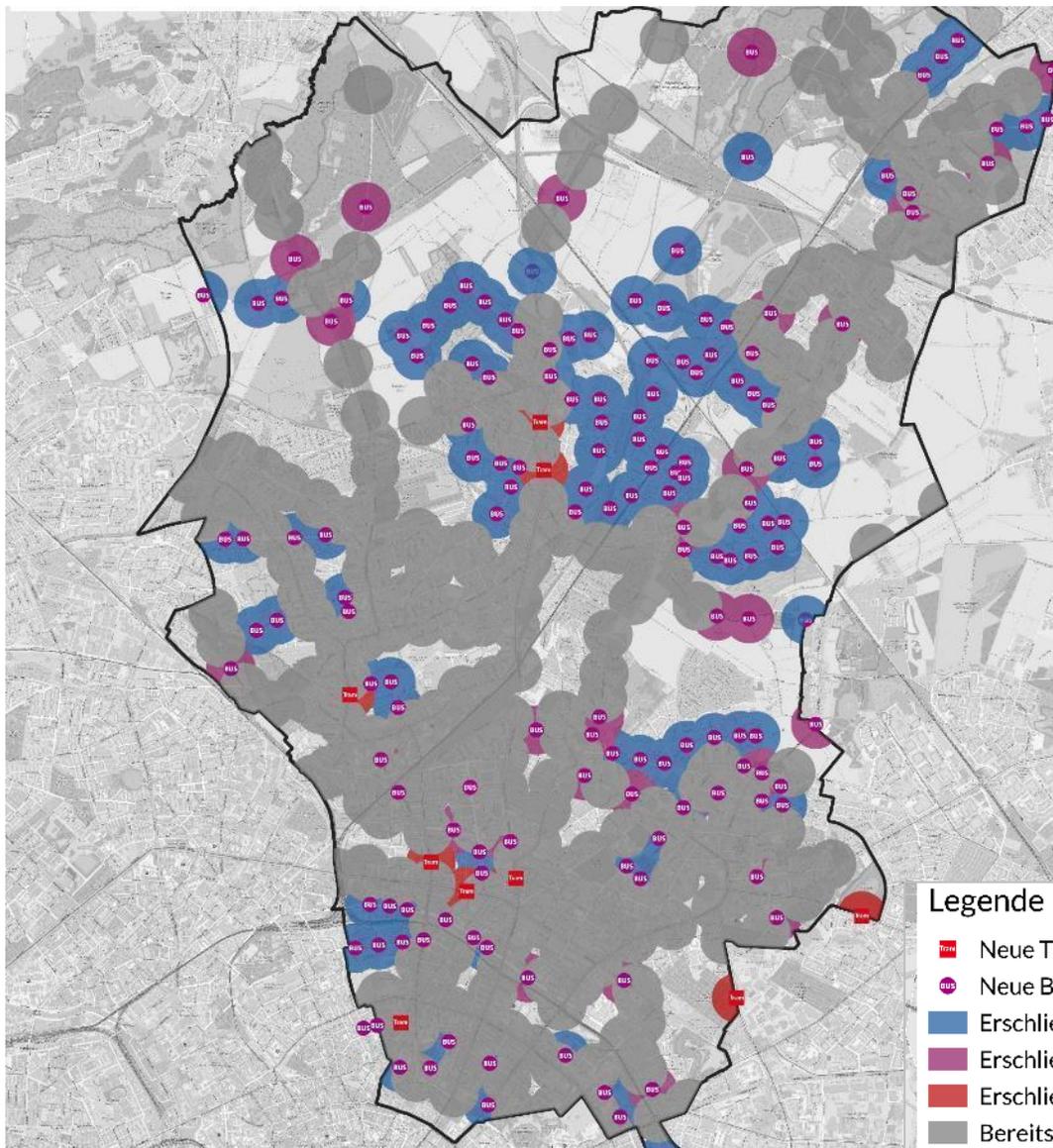
Hintergrund der Ausflugslinien

- 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.

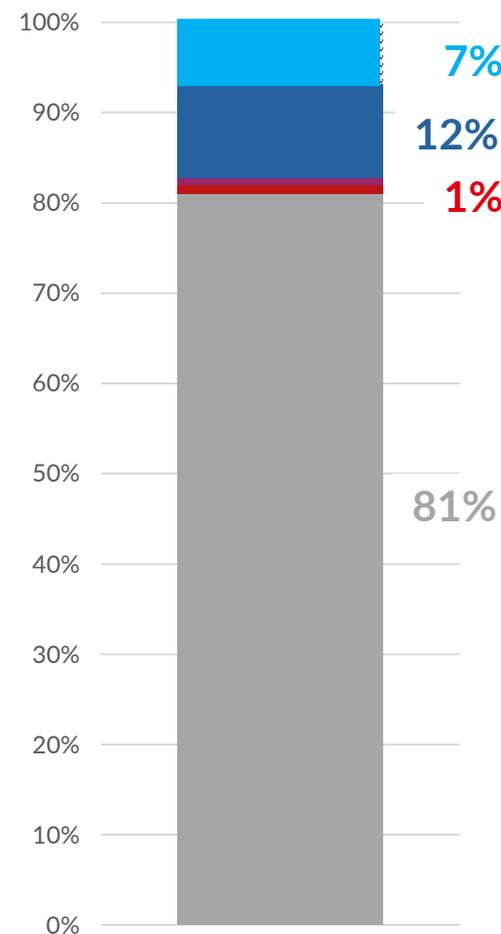
46.000 Einwohner:
Durch 158 neue Bus-
haltestellen erschlossen

4.000 Einwohner:
Durch 9 neue Tram-
haltestellen erschlossen

330.000 Einwohner:
bereits heute erschlossen

Legende

- Neue Tramhaltestelle
- Neue Bushaltestelle
- Erschließung durch Bushaltestellen von neuen Buslinien
- Erschließung durch zusätzliche Bushaltestellen auf Bestands-Buslinien
- Erschließung durch zusätzliche Haltestellen auf Bestands-Tramlinien
- Bereits erschlossen



1. Zusammenfassung

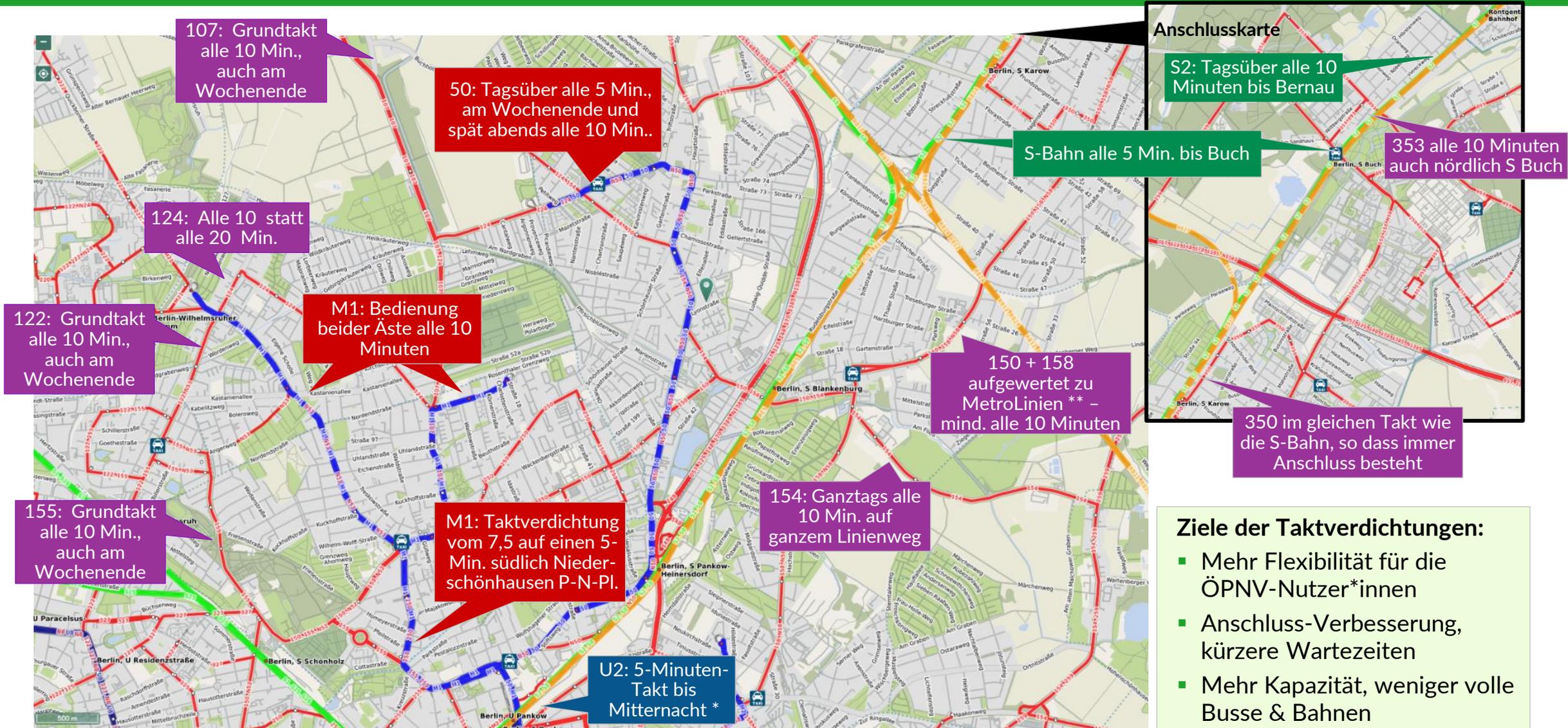
2. Darstellung Liniennetz-Ausbau

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

3. Weitere Angebotsverbesserungen für alle Verkehrsmittel

- Taktverdichtungen
- Ausbau Nachtverkehr
- Erweiterungen der Betriebszeiten

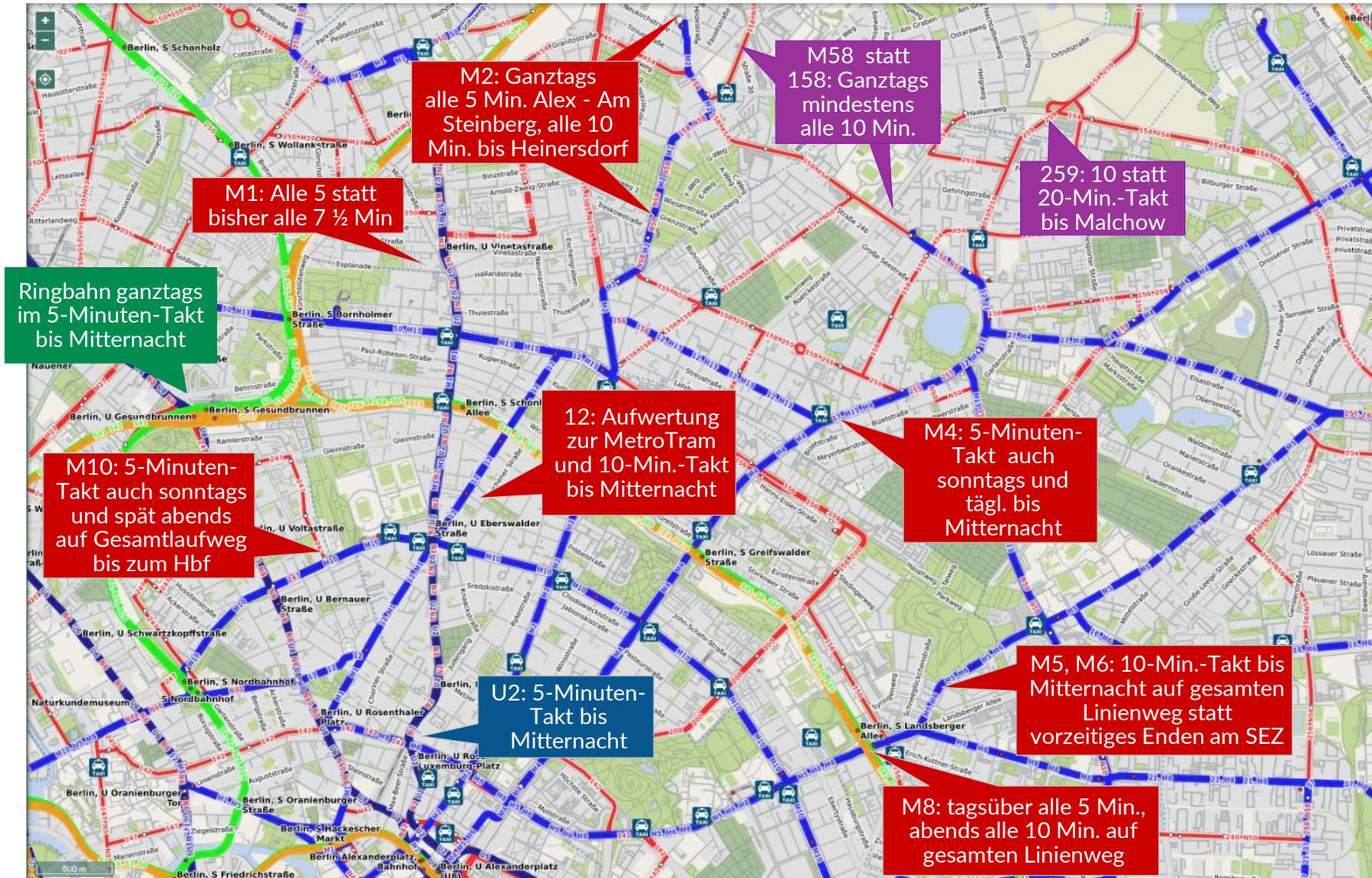
Sinnvolle Taktverdichtungen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV im Pankower Norden



- 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:

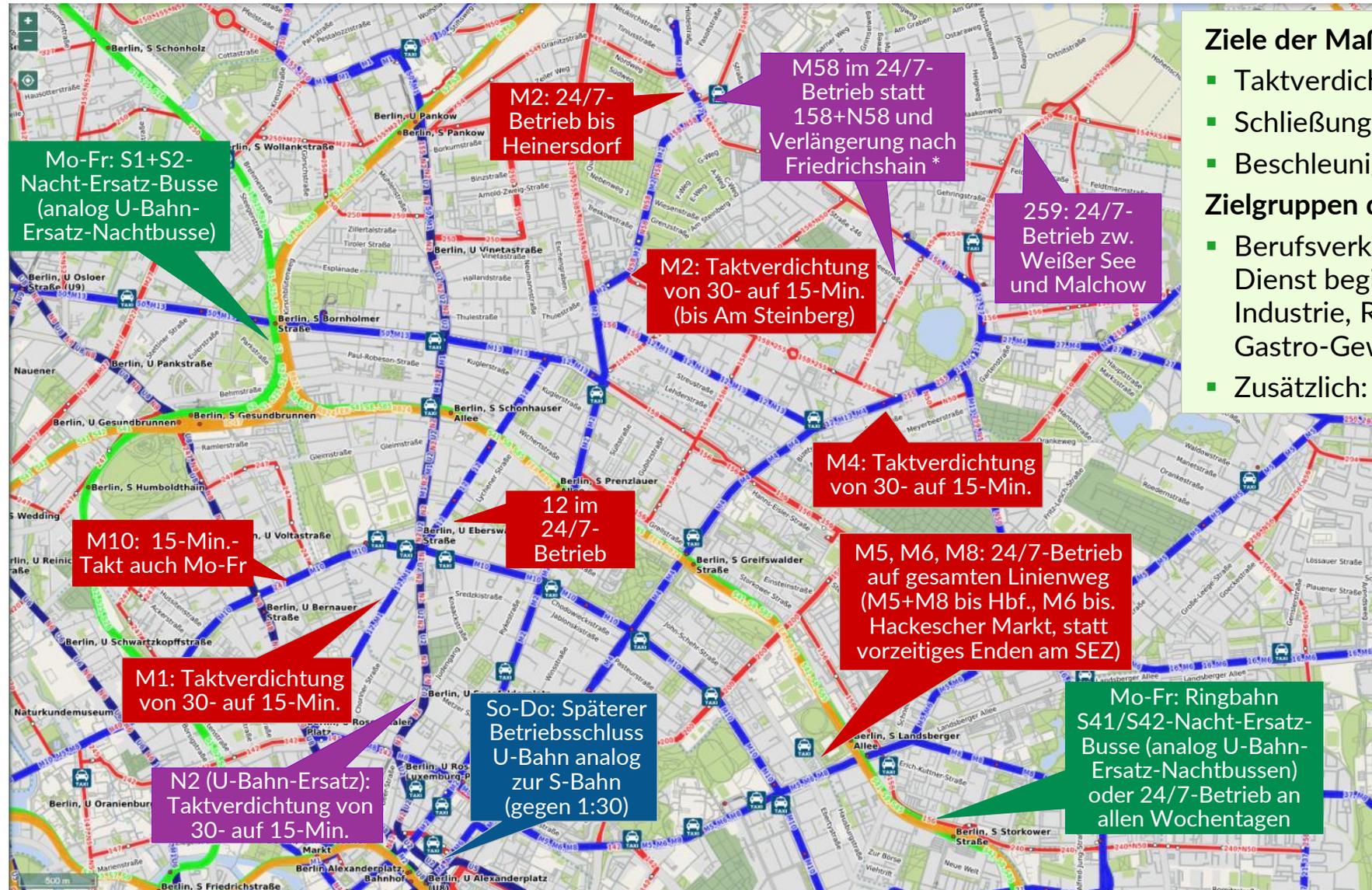
- Schließung großer räumlicher Bedienungslücken
- Taktverdichtung zur Anschluss-Verbesserung
- Beschleunigung, insb. auf längere Strecken

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

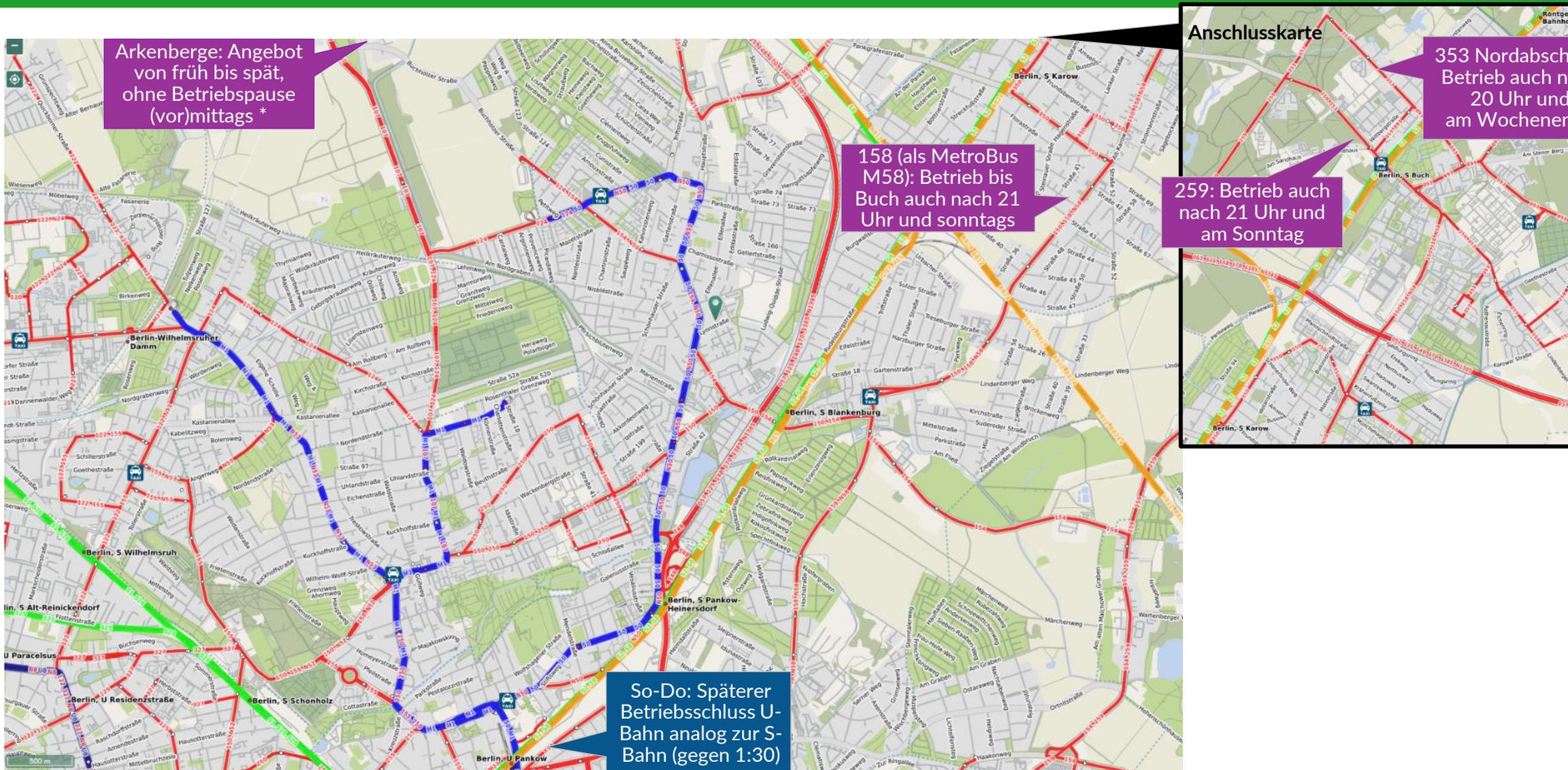
2. Darstellung Liniennetz-Ausbau

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

3. Weitere Angebotsverbesserungen für alle Verkehrsmittel

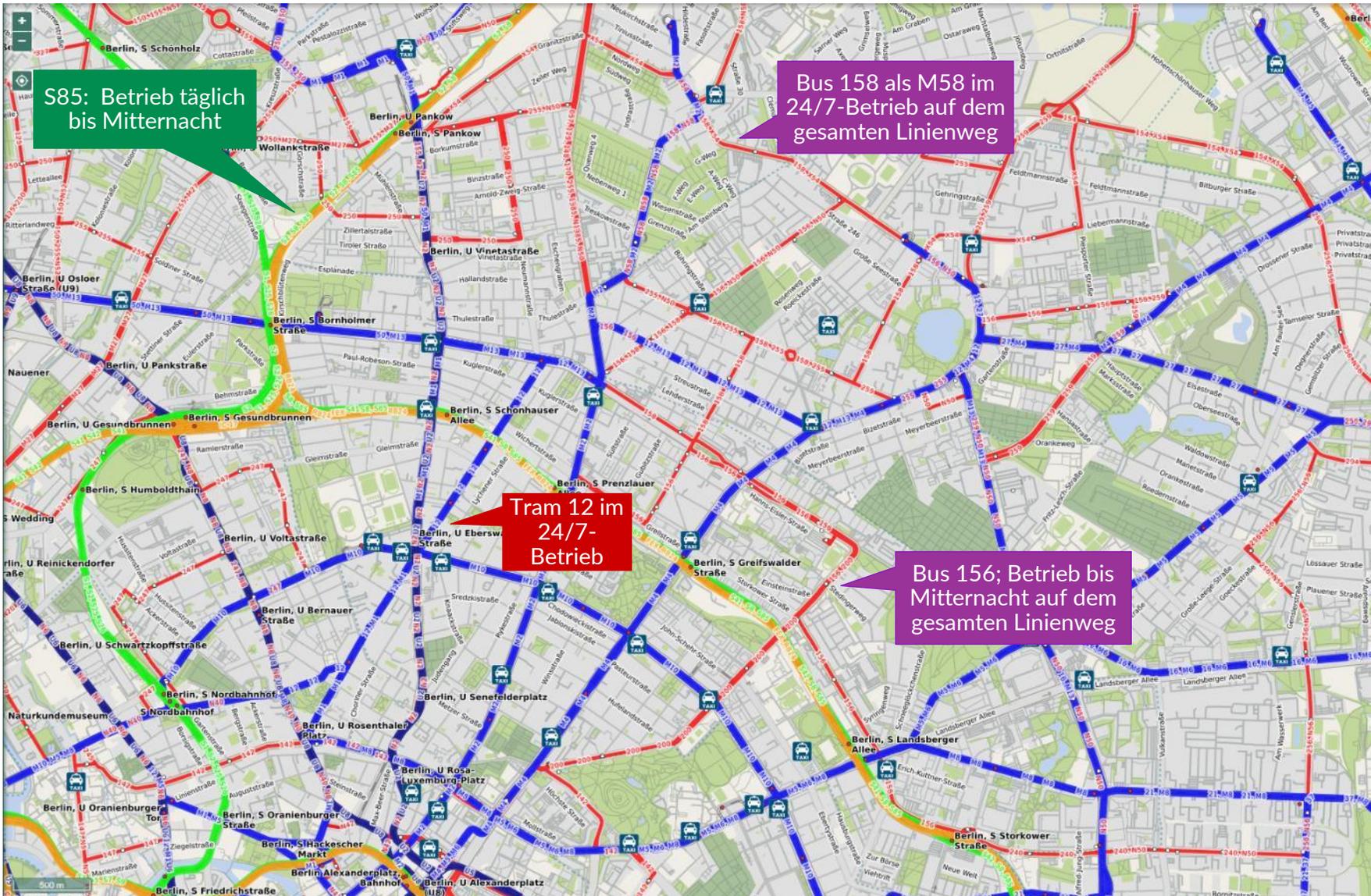
- Taktverdichtungen
- Ausbau Nachtverkehr
- Erweiterungen der Betriebszeiten

Ausweitung der Betriebszeiten im Pankower Norden



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

Ausweitung der Betriebszeiten Pankower Süden



**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**



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