



VERKEHRSENTWICKLUNG IM PANKOWER OSTEN

Hartmut Reupke, Leiter Abteilung Verkehr
Digitale Veranstaltung am 24. März 2021

Übersicht

01 Verkehrspolitische Zielsetzungen

02 Maßnahmen im Öffentlichen Personennahverkehr

03 Maßnahmen im Straßenverkehr

04 Maßnahmen im Radverkehr



01

VERKEHRS- POLITISCHE ZIELSETZUNGEN

Die Mobilitätswende
baut den
ÖPNV aus.
Und den
Stau ab.



Die Mobilitätswende
ist leise.
Laut
unseren
E-Bussen.



Die Mobilitäts-
wende ist Rad.
Und Tat.



Die Mobilitäts-
wende ist Kiez.
Und Kids.



Mobilitätswende

„Mobilität in Berlin soll komfortabel, klimafreundlich, umweltschonend und sicher sein.“

„Mit der Stärkung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr werden wir Berlin zu einer lebenswerteren, attraktiven, mobilen und barrierefreien Stadt mit spürbar mehr Lebensqualität für Millionen Berlinerinnen und Berliner entwickeln“

Neue Themenwebsite der Senatsverwaltung:
berlin.de/sen/uvk/verkehr/mobilitaetswende

Mobilitätswende: Wie werden die Außenbezirke berücksichtigt?

70 % der Berlinerinnen und Berliner leben außerhalb des S-Bahn-Rings.
Daher ist die Berücksichtigung der Mobilitätswende in der gesamten Stadt notwendig:

- Investitionen in Busse, Bahnen und die technische Infrastruktur wie Gleise oder Weichen
- 10-Minuten-Takt als Standard auch in den Außenbezirken
- Das Projekt i2030 ermöglicht bessere Verbindungen zwischen Berlin und Brandenburg
- Radschnellverbindungen führen von den Außenbezirken in die Innenstadt

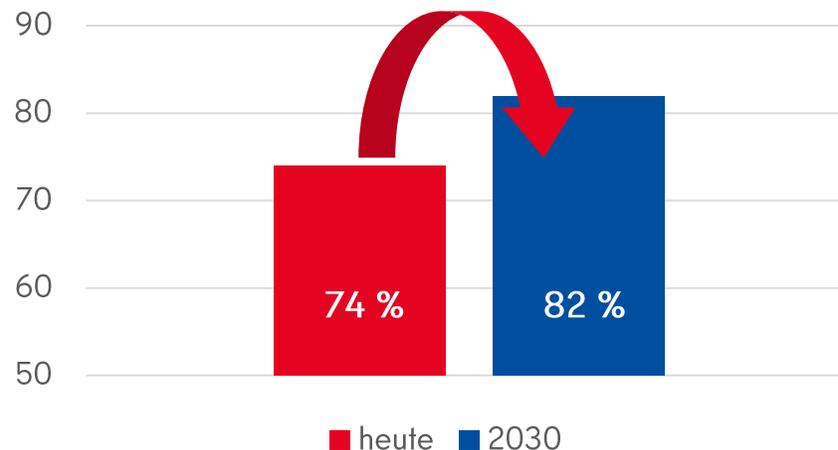
- Vor allem im Berliner Nordosten ist ein Zunahme der Verkehre durch steigende Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen absehbar

- Zudem besteht ein Nachholbedarf bei der Entwicklung und Anpassung verkehrlicher Infrastruktur

Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe)

- Am 02.03.2021 vom Berliner Senat beschlossen
- Strategischer, verkehrspolitischer Handlungsrahmen für den Zeitraum bis 2030
- Konkretisierung erfolgt über die weiteren Planwerke:
 - Nahverkehrsplan, Radverkehrsplan, Fußverkehrsplan, Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept

- Höherer Anteil im Umweltverbund angestrebt (Fuß- und Radverkehr, Busse und Bahnen)



ÜBERBLICK VERKEHRSMÄßNAHMEN IM PANKOWER OSTEN



— Autobahn Bestand

— Straßennetz Bestand

⋯⋯⋯ Straßennetz Planung (bis 2030)

⋯⋯⋯ Straßennetz Planung (zurückgestellt)

— S-Bahn Bestand

⋯⋯⋯ S-Bahn Planung (nach 2030)

— Straßenbahn Bestand

⋯⋯⋯ Straßenbahn Planung (bis 2030)

— Radweg Panke-Trail Planung (bis 2030)

— U-Bahn Bestand (Pankow)

— Bahntrasse

(A) Verkehrserschließung Blankenburg

(B) Verbindungsstraße B2 - Karow

(C) N1-Element

(D) N2-Element

(E) N3-Element

(F) N4-Element

(G) Ortsumfahrung Malchow (Maßnahme Bund)

(H) Vollanschluss Bucher Straße

(I) Panke-Trail

① Karower Kreuz (Turmbahnhof), zusätzlicher S-Bahn- und Regionalbahnhalt (2+1 S-Bahnlagen, 4 Regionalbahnlagen)

② Verstärkte Zuggruppe S6 Buch-Grünau

③ Verlängerung S75 bis Karower Kreuz/Bucher Straße

④ Straßenbahn Blankenburg

⑤ Straßenbahntangente Weißensee

⑥ Verlängerung Heidekrautbahn bis Gesundbrunnen (ganztägig)

⑦ Ausbau Stettiner Bahn auf 160 km/h

● Neue Wohnquartiere

○ Umsteigebahnhof Regional-/S-Bahn, Planung (bis 2030)

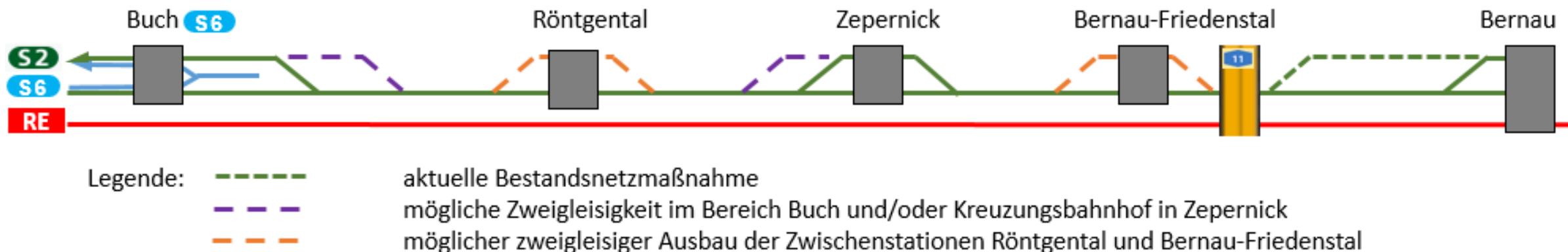
● Anschlussstelle A 114

} Verkehrslösung Heinersdorf



02

MAßNAHMEN IM ÖFFENTLICHEN PERSONENNAH- VERKEHR



10- Minuten-Takt: zweigleisiger Ausbau zwischen Buch und Bernau

- Ausbau der S2 ist Bestandteil von i2030
- derzeit ist die Strecke eingleisig, mit einem Kreuzungsbahnhof in Zepernick
- mehrere Varianten werden untersucht; neben vollständigem zweigleisigen Ausbau auch Varianten der Teilzweigleisigkeit
- Fahrplankonstruktion bereits abgeschlossen
- Ergebnisse der Grundlagenuntersuchungen sollen im 1. Quartal 2021 vorliegen
- Realisierungshorizont ca. Mitte der 30er Jahre

Neubau Verkehrsstation Karower Kreuz Bauvorbereitungen haben begonnen -

Ein neuer Umsteigebahnhof entsteht

- zwischen S-Bahn und Regionalverkehr
- neue Fuß- und Radwegeverbindungen
- Zuführung Bus

Mit der Nahverkehrstangente wird die S75 von Wartenberg bis zum Karower Kreuz verlängert

- eine neue Netzverknüpfung entsteht
- Teil eines großen Infrastrukturausbauprojekts der Länder Berlin und Brandenburg



Mehr S-Bahn für Buch – längere S-Bahn-Züge auf der S2

- ab Sommer 2030: längere Züge auf der S2-Tageszuggruppe (Ausschreibung mit S-Bahn-Neufahrzeugen)
- Nachrüstung bestehender Züge wird geprüft: längere Züge ab Ende des Jahres 2023

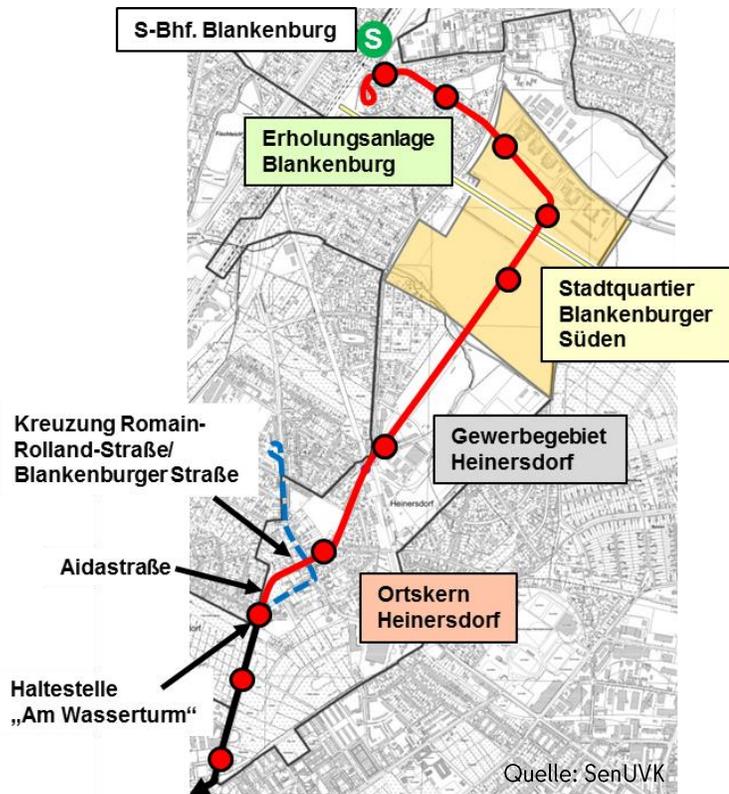
neue S-Bahn-Linie S86 (Buch – Grünau)

- ab Sommer 2029: neue Linie von Buch über Pankow und Ostkreuz nach Grünau
- 20-Minuten-Takt mit 8-Wagen-Zügen geplant

Führung der Linie S8 nach Buch

- bei einer Realisierung der Nahverkehrstangente und Verlängerung der S75 von Wartenberg über den Turmbahnhof Karower Kreuz hinaus auf die bestehende S-Bahn-Strecke nach Mühlenbeck-Mönchmühle ist eine Anpassung des nördlichen Endpunktes der Linie S8 geplant (20-Minuten-Takt)

Straßenbahnanbindung Blankenburger Süden



Streckenverlauf der Vorzugsvariante der **Neubaustrecke von Süden:**

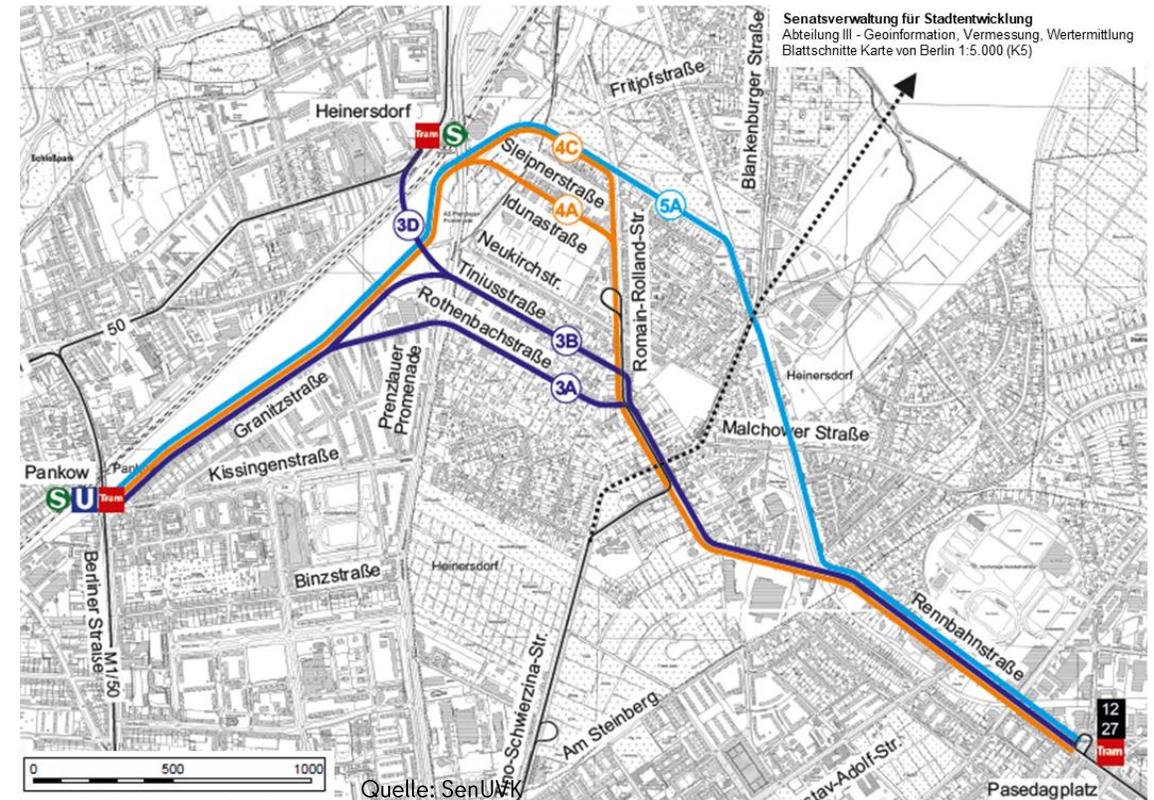
- Ab Haltestelle „Am Wasserturm“ über Aidastraße zur Kreuzung Romain-Rolland-Straße/Blankenburger Straße
- Über die Blankenburger Straße zum Gewerbegebiet
- Am westlichen Rand des Gewerbegebiets entlang in das Stadtquartier Blankenburger Süden
- Mittig durch Stadtquartier Blankenburger Süden
- Nach Westen durch die Erholungsanlage Blankenburg zum S-Bahnhof Blankenburg

Legende:

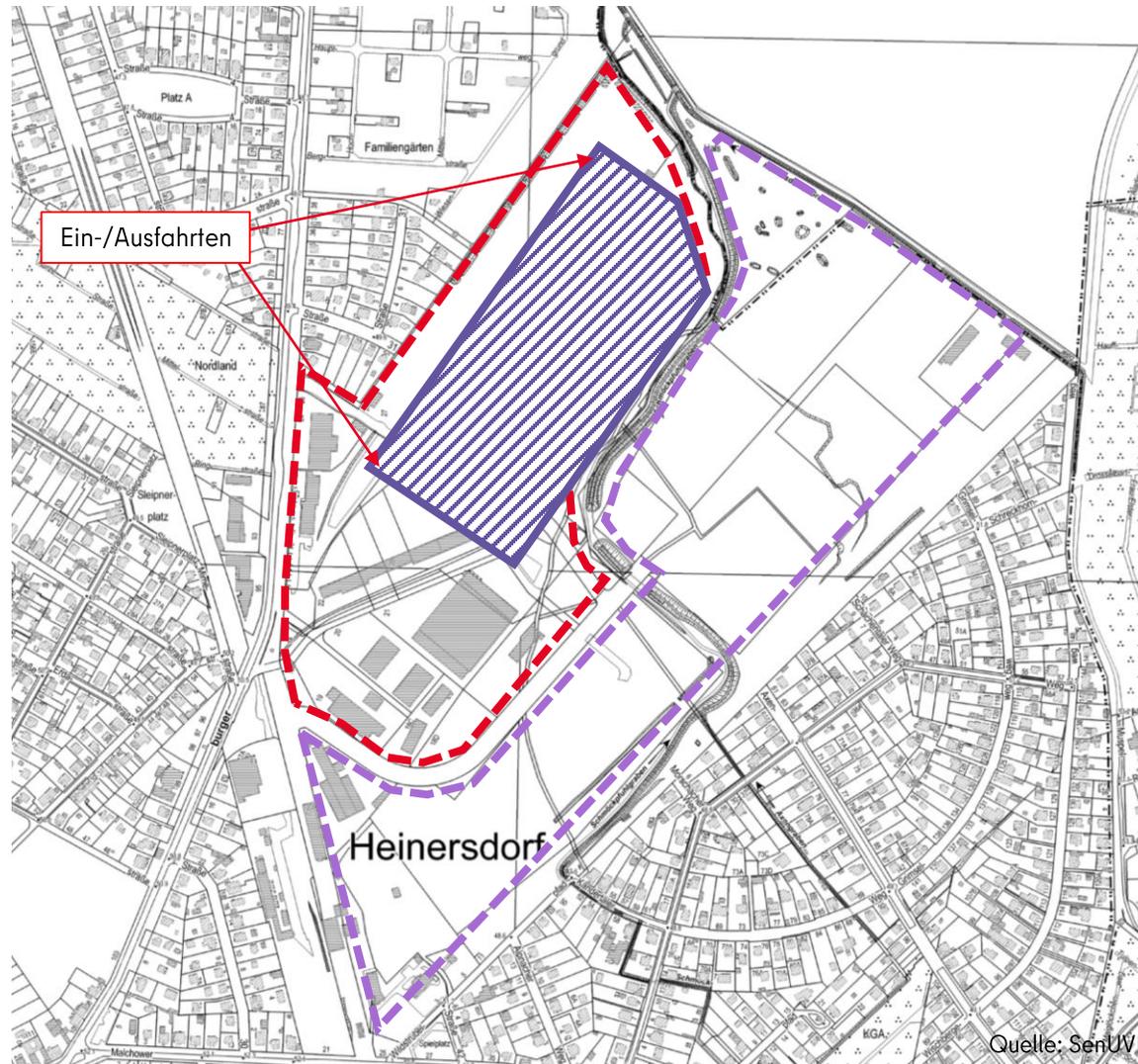
-  S-Bahn
-  Straßenbahn (Neubaustrecke / Verlängerung M2)
-  Straßenbahn (Bestehende Linie M2)
-  Straßenbahn (Stillzulegender Teil der Linie M2)

Straßenbahntangente Pankow

- Im ÖPNV-Bedarfsplan des Landes Berlin als Teil des Nahverkehrsplans 2019 bis 2023 als neue Verbindung zwischen Pasedagplatz und S-Bahnhof Pankow vorgesehen
- Ersatz für die hoch belastete Buslinie X54
- Schaffung attraktiver neuer Direktverbindungen innerhalb Pankows und in die östlichen Nachbarbezirke



Straßenbahn-Betriebshof im Gewerbegebiet Heinersdorf



- Gewerbegebiet Nordteil
- Gewerbegebiet Südteil
- Geplante Straßenbahn-Neubaustrecke
- ▨ Grober Flächenumgriff gemäß aktueller Vorzugsvariante der Projektarbeitsgruppe, Größe ca. 8 ha (entspricht Kapazität für 80 Straßenbahnzüge vom Typ XLZ) und „schwerer Instandhaltung“. Bauliche Abschirmung und/oder teilweise Überbauung wird geprüft.

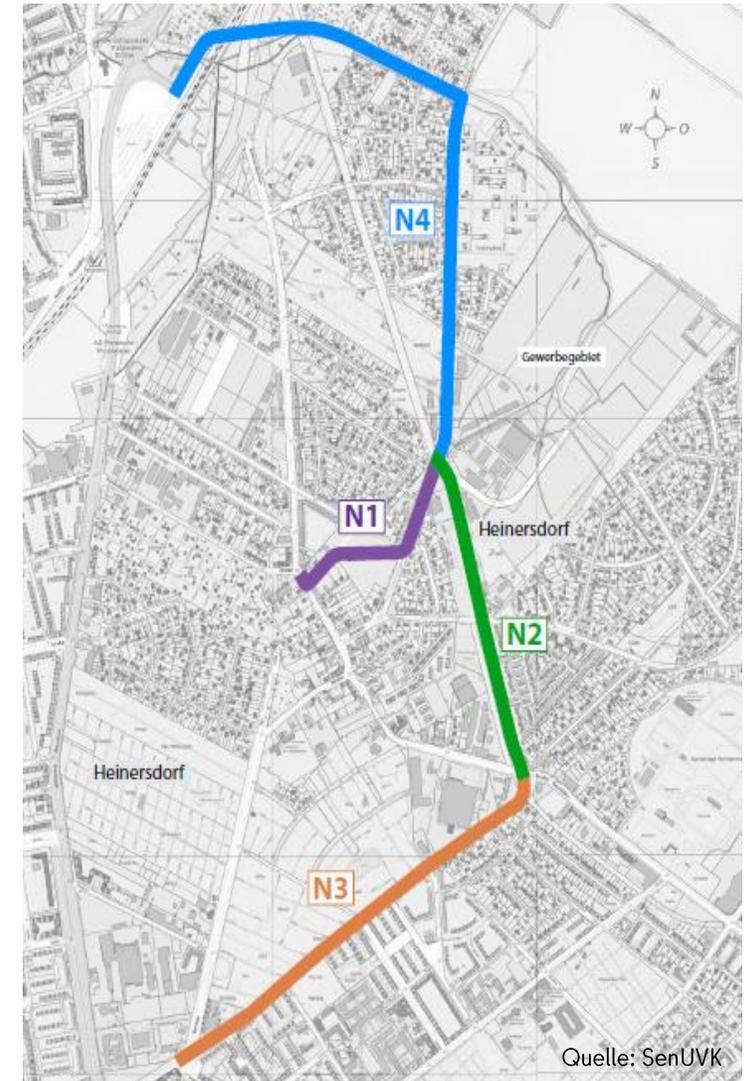


03

INFRASTRUKTUR- MAßNAHMEN IM STRAßENVERKEHR

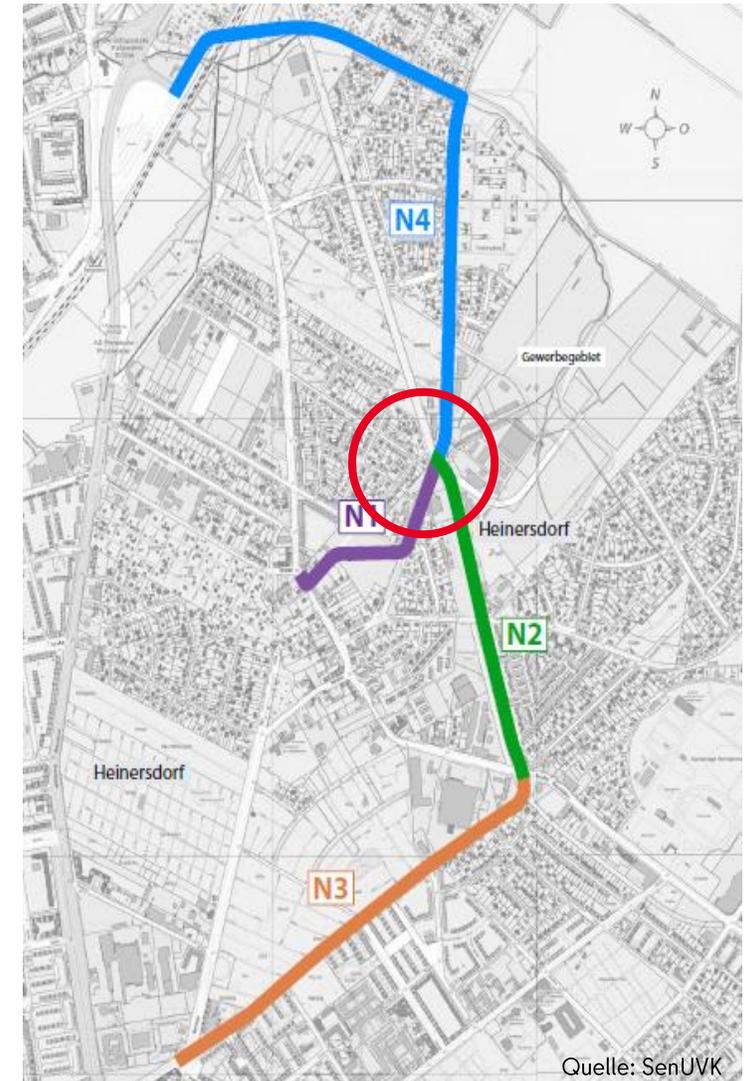
Verkehrslösung Heinersdorf soll den Ortskern Heinersdorf vom Durchgangsverkehr entlasten

- Machbarkeitsuntersuchungen liegen vor
- Verkehrliche Untersuchung zum Straßennetz im Nordost-Raum hat eine stadtverträgliche verkehrliche Wirkung der Verkehrslösung Heinersdorf noch einmal bestätigt
- Im am 02.03.2021 im Senat beschlossenen Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr ist eine Umsetzung der Teilstücke N1, N2 und N4 ab 2022 vorgesehen
- Netzelemente N1 und N2 notwendig für die Straßenbahnverlängerung der M2 sowie der Anbindung des geplanten Betriebshofes im Gewerbegebiet

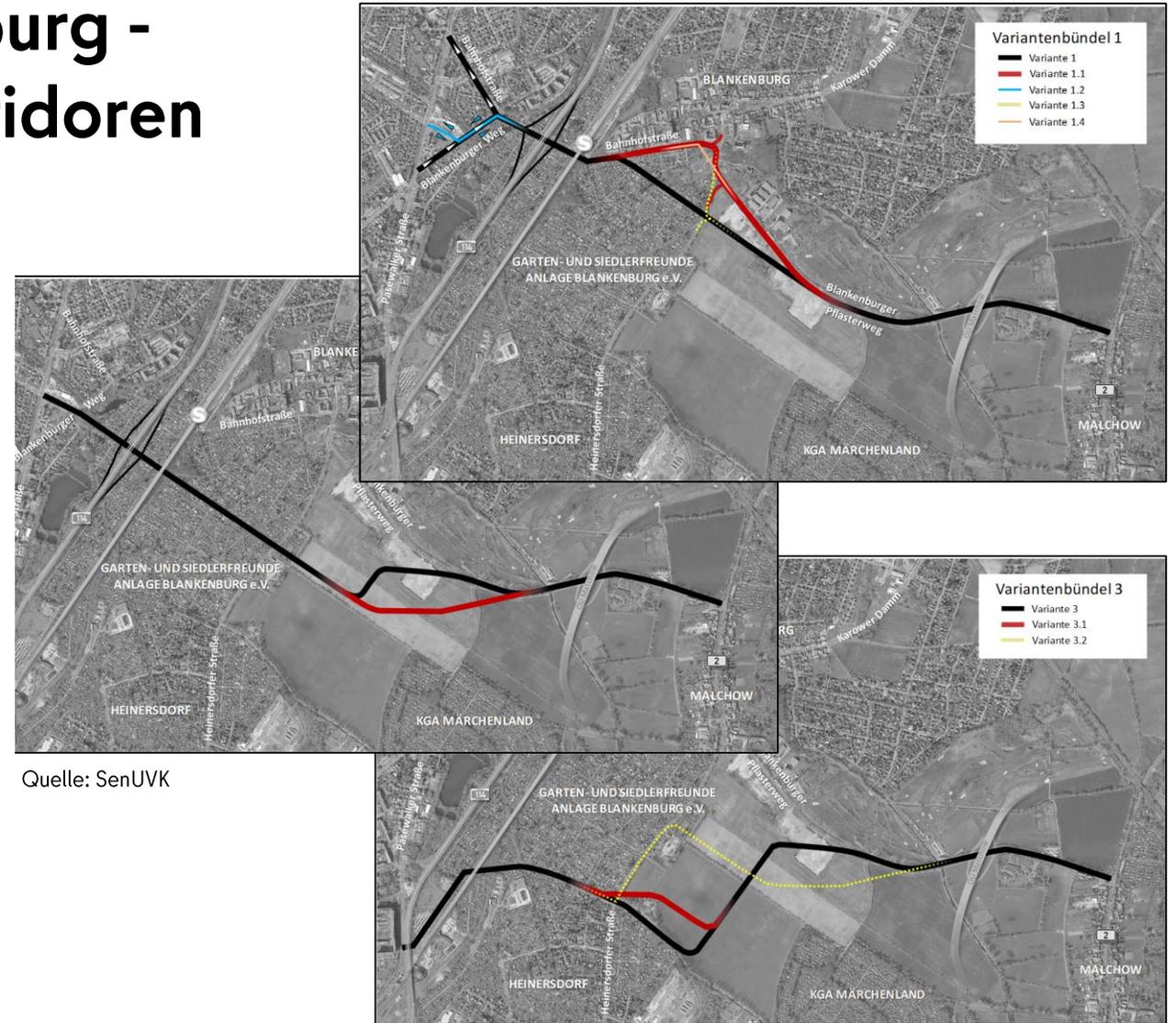
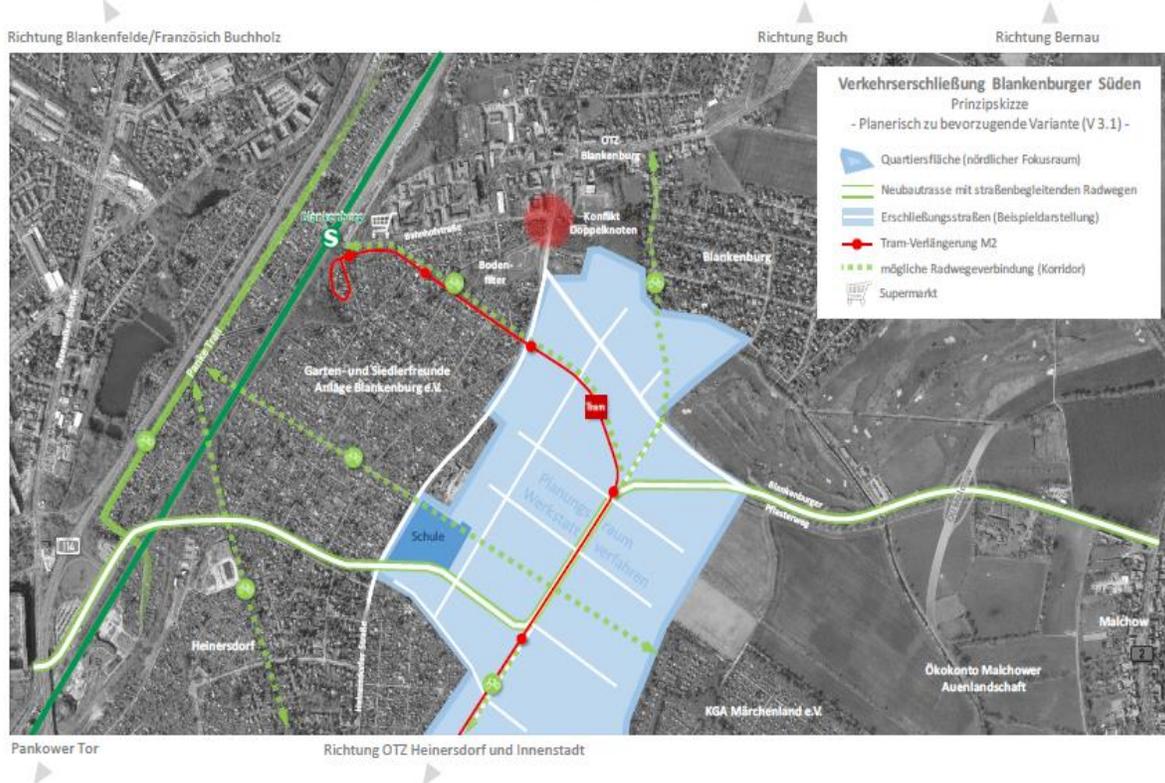


Realisierung der Verkehrslösung Heinersdorf erfordert Klärung letzter Grundlagen

- Verkehrliche Untersuchung des Knotenpunktes N1/N2 und N4 wird vorbereitet
- Notwendig, weil hier verschiedene – auch neue – Planungen zusammenlaufen: Netzelemente N1, N2, N4, Straßenverlängerung M2, Anbindung Betriebshof sowie geplante Radwegeverbindungen nach Blankenburg und über die ehemalige Industriebahntrasse
- Zudem ist für weitere Planung des N2 Senatsbeschluss zur Straßenbahntangente Pankow notwendig
- Nach Klärung dieser Rahmenbedingungen kann die Vorplanung eingeleitet werden.



Verkehrerschließung Blankenburg - Zehn Varianten in drei Suchkorridoren wurden untersucht



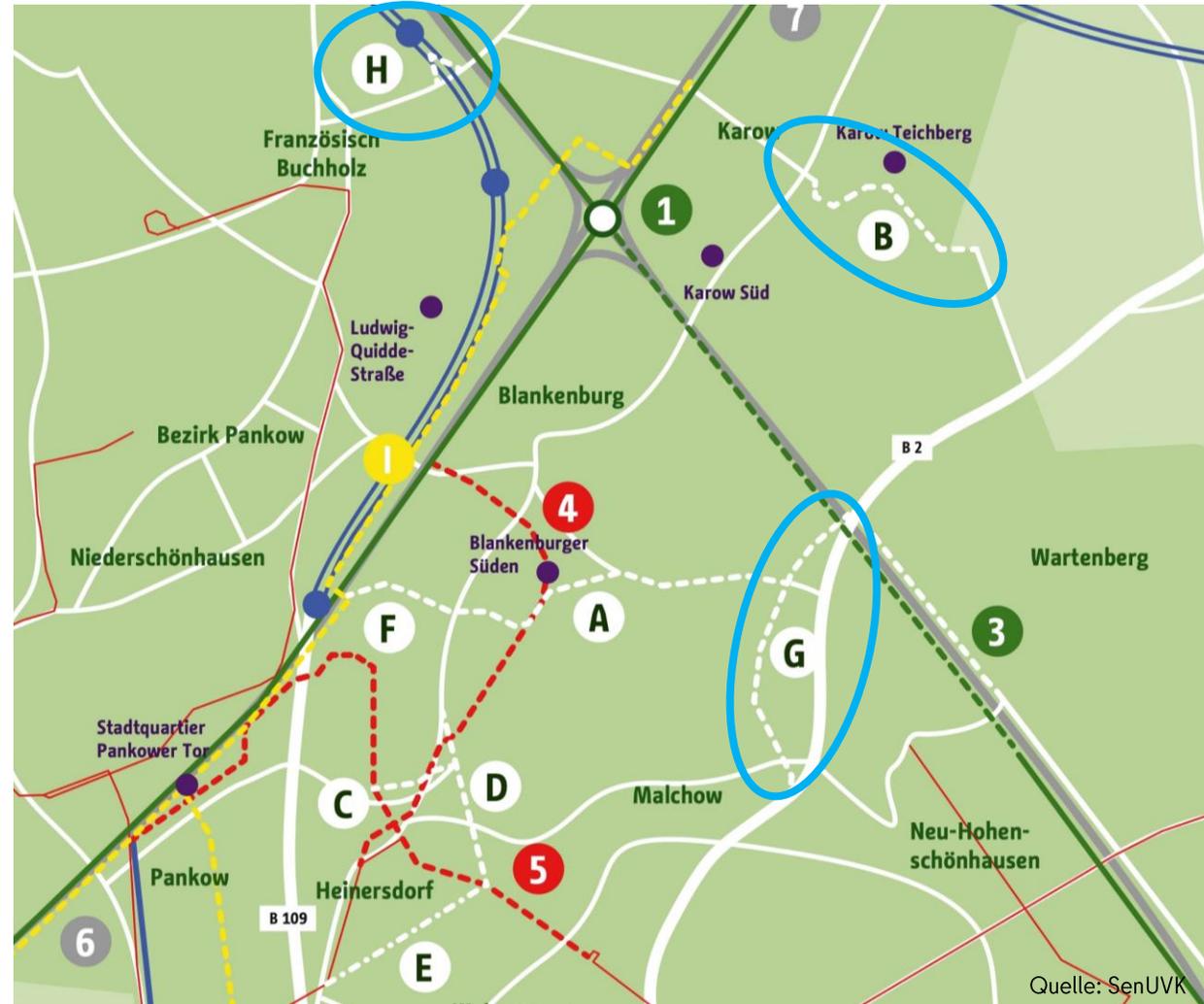
Doppelknoten Blankenburg: Vorzugsvariante bündelt Straße, Straßenbahn und Radwegeverbindung zum S-Bahnhof Blankenburg

- Auslösung Doppelknoten durch Bündelung von Straße, Straßenbahn sowie geplanter Radwegeverbindung vom Stadtquartier Blankenburger Süden zum S-Bahnhof Blankenburg
- Planung bietet zudem die Chance, heute mangelhafte Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr zu verbessern.
- Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus der Bahnhofstraße zwischen Heinersdorfer Straße und S-Bahnhof – bei Aufrechterhaltung des Busverkehrs sowie der Erschließungsfunktion für Anliegende – bietet Möglichkeit zur Aufwertung zugunsten des Aufenthaltes und des Rad- und Fußverkehrs ohne zusätzliche Eingriffe entlang der Bahnhofstraße.



WEITERE VERKEHRSMAßNAHMEN IM PANKOWER OSTEN

- B – Verbindungsstraße B 2 - Karow
- G – Ortsumfahrung Malchow
- H – A 114 Anschlussstelle Bucher Straße

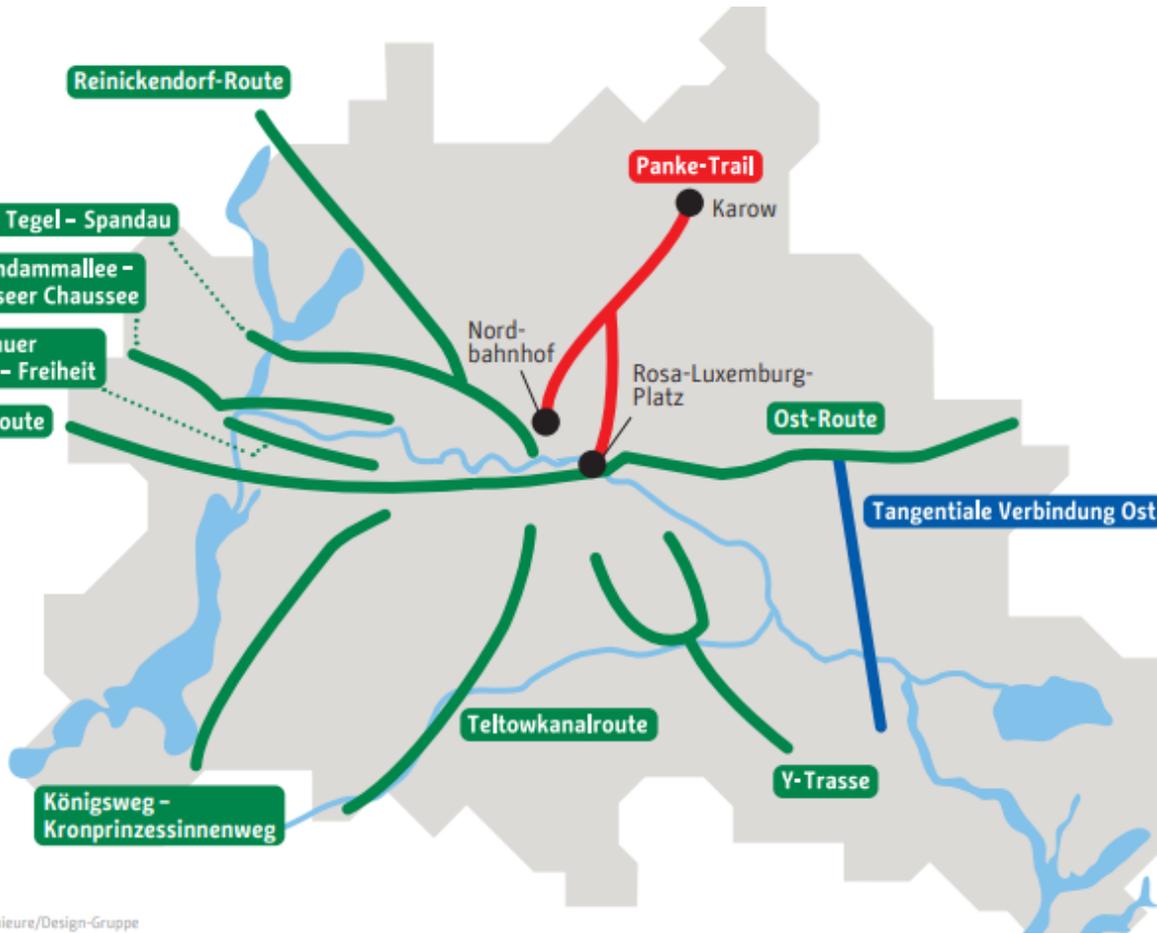




04

MAßNAHMEN IM RADVERKEHR

Umsetzung der Radschnellverbindung (RSV): Panke-Trail



Zielsetzung RSV:

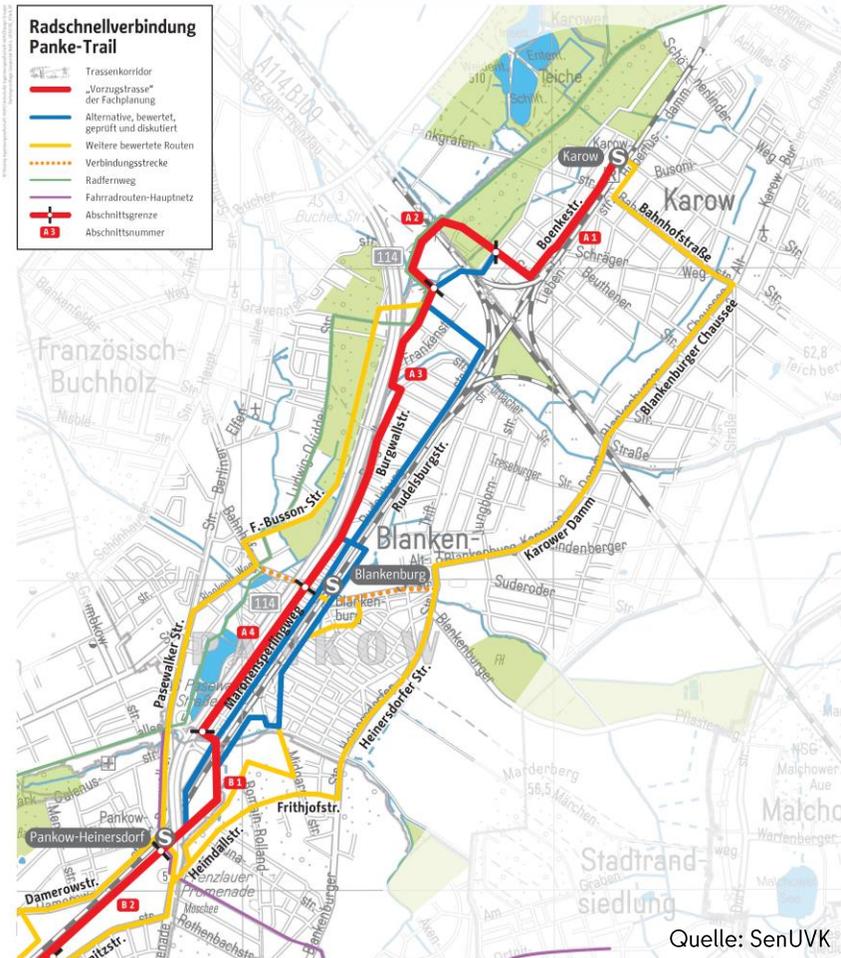
- Nach dem Berliner Mobilitätsgesetz mind. 100 km RSV im gesamten Stadtgebiet
- Panke-Trail ist eine der wichtigsten Verbindungen (sehr hohe Erschließungswirkung, sehr hohes (Entwicklungs-)Potenzial)

Eigenschaften einer RSV:

- Breite Radverkehrsanlagen (mind. 3 m)
- I.d.R. parallel geführte getrennte Fußwege (2,5 m)
- i.d.R. Vorrang für den Radverkehr, wenige Stopps
- hochwertiger Belag und Beleuchtung
- z.T. Überquerung baulicher Infrastruktur

Ergebnisse aus der Machbarkeitsuntersuchung: RSV - Panke-Trail

Trassenverlauf Panke-Trail im Nordosten von Pankow

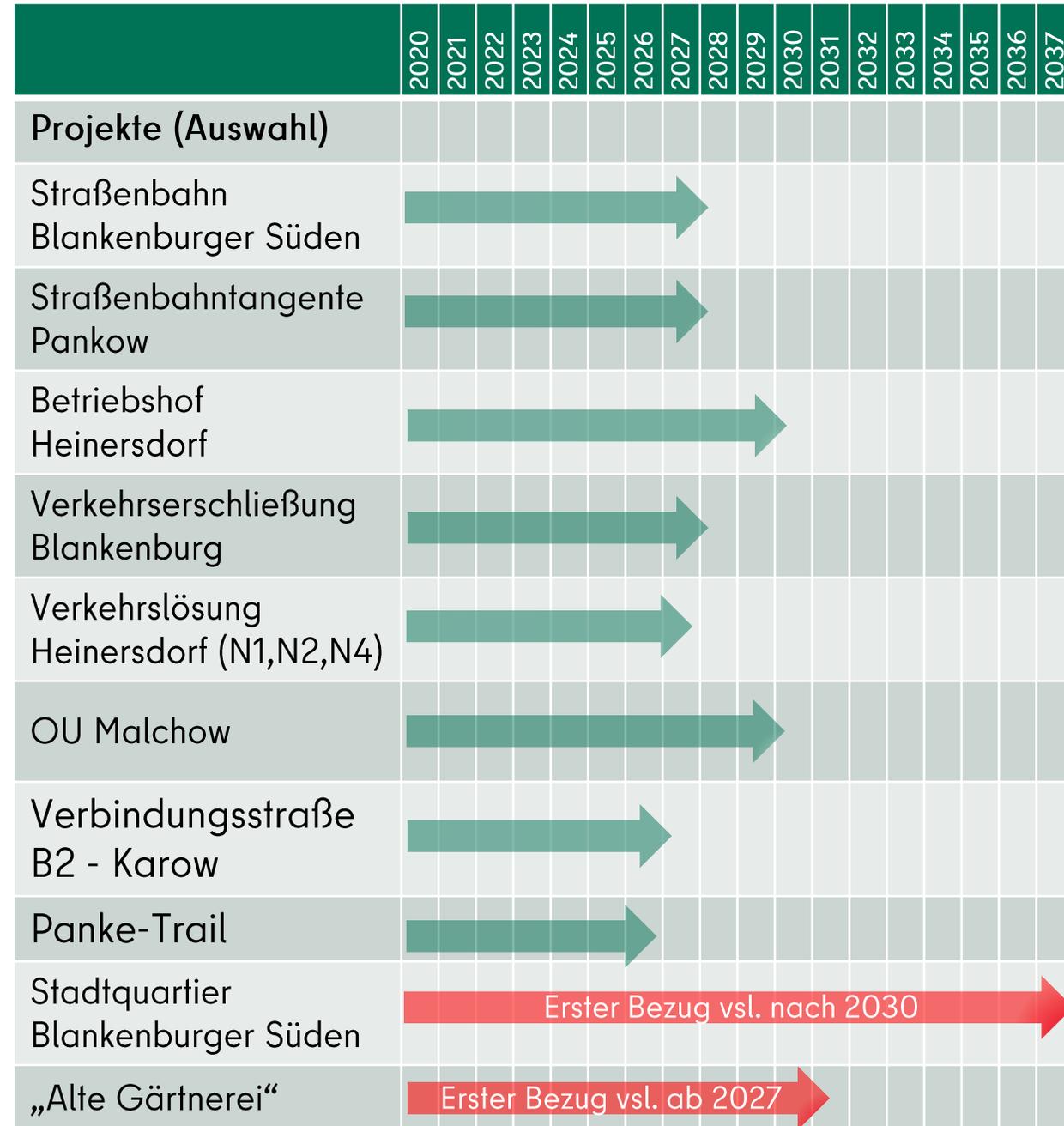
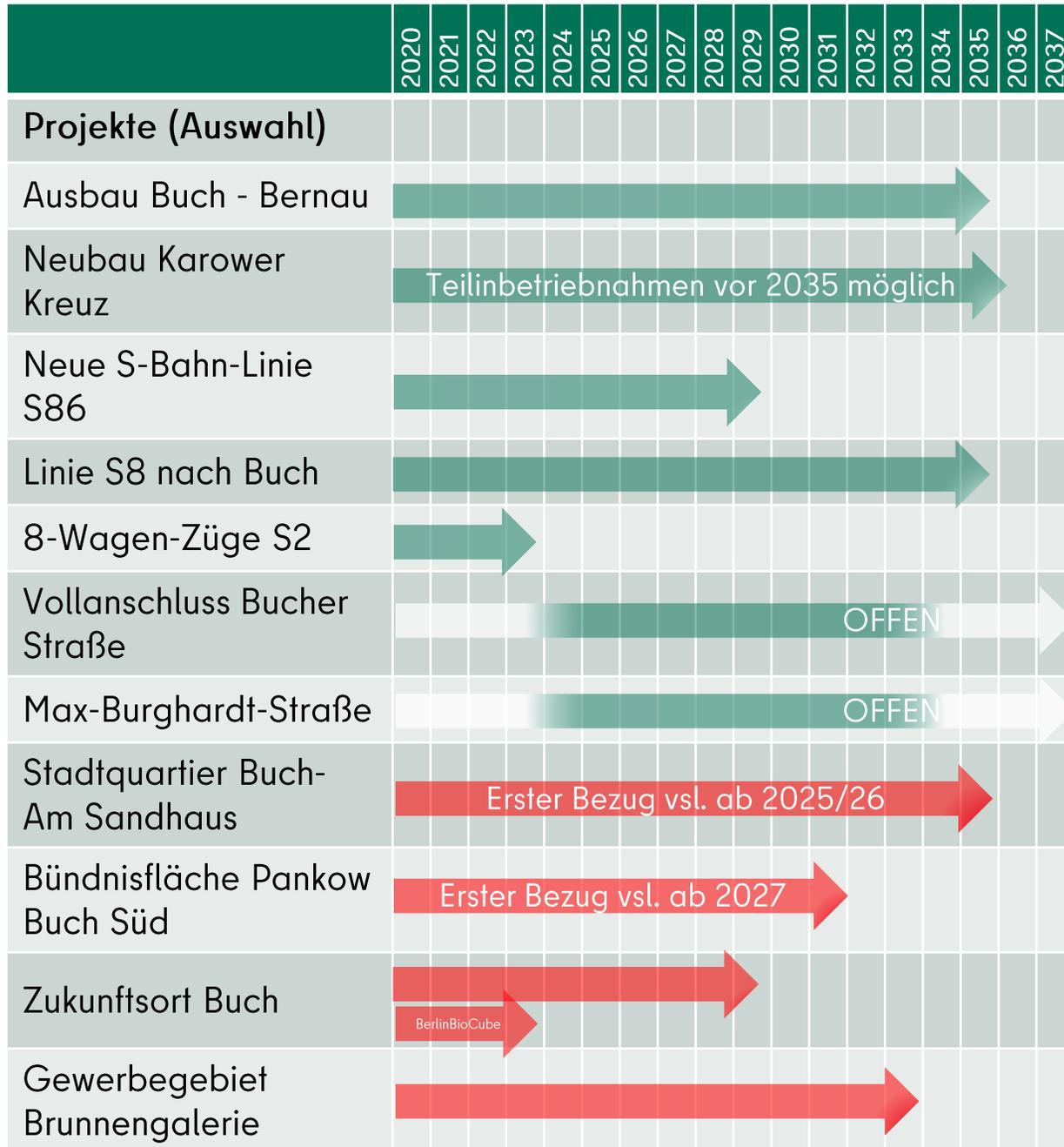


Verlauf:

- Von Karow bis zur Torstraße und zum Nordbahnhof
- Verlängerung Richtung Norden wird geprüft

Längen/Führungsformen:

- Gesamtlänge 18,4 km (derzeitige Vorzugsvariante), davon
- 10,8 km auf Nebenstraßen (bevorrechtigte Fahrradstraße)
- 7,0 km auf Sonderwegen (eigenständige Führung unabhängig vom Kfz-Verkehr)
- 0,6 km entlang von Hauptverkehrsstraßen



Vielen Dank.

Senatsverwaltung
für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz

BERLIN

