

# Nachtrag | Verkehrsuntersuchung

Bauvorhaben »Pankower Tor« – hier: B-Plan 3-60a |  
Auswirkungen auf den öffentlichen Nahverkehr



## IMPRESSUM

Titel ..... **Nachtrag | Verkehrsuntersuchung**  
Bauvorhaben »Pankower Tor« - hier: B-Plan 3-60a |  
Auswirkungen auf den öffentlichen Nahverkehr

Auftraggeber ..... **KRIEGER Handel SE**  
Am Rondell 1  
12529 Schönefeld  
<https://krieger.de>

Bearbeitung ..... **HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH**  
Freiheit 6  
13597 Berlin  
[www.hoffmann-leichter.de](http://www.hoffmann-leichter.de)

Projektteam ..... Matthias Jakob

Ort | Datum ..... Berlin | 22. Mai 2026

# INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Auswirkungen auf die Kapazitäten im ÖPNV .....</b>	<b>3</b>
2.1	Zukünftige Erschließung des Plangebiets .....	3
2.2	Zusätzliches Verkehrsaufkommen.....	4
2.2.1	Tageszeitliche Verteilung   Anteil in der Spitzenstunde .....	4
2.2.2	Räumliche Verteilung .....	5
2.2.3	Resultierendes Aufkommen in den Spitzenstunden .....	9
2.2.4	Vergleich mit bestehenden Verkehrsaufkommen .....	11
2.3	Fazit .....	13
	<b>Anlagen.....</b>	<b>14</b>

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1	Zukünftiges ÖPNV-Angebot und Erreichbarkeit im Plangebiet .....	3
Abbildung 2	Berlinweite Verteilung der Pendlerströme für die Teilverkehrszelle Pankow .....	6
Abbildung 3	Erwarteter Nutzungsanteil des zukünftigen ÖPNV-Angebots im Plangebiet .....	7

## TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1	Aufkommensermittlung   Spitzenstunde am Vor- und Nachmittag (ÖPNV-Verkehr) .....	4
Tabelle 2	Personenaufkommen je Verkehrsmittel in der Spitzenstunde am Vormittag .....	9
Tabelle 3	Personenaufkommen je Verkehrsmittel in der Spitzenstunde am Nachmittag .....	9
Tabelle 4	Verkehrszunahme   Einsteigende Personen in der Spitzenstunde am Vormittag .....	11
Tabelle 5	Verkehrszunahme   Aussteigende Personen in der Spitzenstunde am Vormittag .....	11
Tabelle 6	Verkehrszunahme   Einsteigende Personen in der Spitzenstunde am Nachmittag .....	12
Tabelle 7	Verkehrszunahme   Aussteigende Personen in der Spitzenstunde am Nachmittag .....	12

# 1 Aufgabenstellung

Auf dem Gelände des stillgelegten Rangierbahnhofs Pankow soll eine umfassende städtebauliche Gebietsentwicklung erfolgen. Die hierfür zur Verfügung stehende, rund 26 ha große Fläche befindet sich zwischen den Berliner Ortsteilen Pankow und Heinersdorf und wird von der S- und Regionalbahntrasse im Nordwesten, der Berliner Straße im Westen, der Granitzstraße im Südosten sowie der Prenzlauer Promenade im Osten begrenzt.

Zur planungsrechtlichen Sicherung des Bauvorhabens wird der Bebauungsplan 3-60 »Pankower Tor« durch den Bezirk Pankow aufgestellt. Der Geltungsbereich soll dabei in zwei Teile aufgeteilt werden – in den Geltungsbereich 3-60a (»Pankower Tor« Haupt- und Westfläche«) und den Bereich 3-60b (»Pankower Tor Ostfläche«). Im Rahmen des laufenden Bauleitplanverfahrens ist eine Verkehrsuntersuchung erforderlich, um die verkehrstechnischen Anforderungen und die Auswirkungen des Vorhabens innerhalb und außerhalb des Geltungsbereichs zu ermitteln und zu bewerten.

Dabei müssen zum einen die verkehrlichen Auswirkungen auf das unmittelbar anliegende Straßennetz (»äußere Erschließung«) abgeschätzt und Aussagen zur Machbarkeit bzw. zur Leistungsfähigkeit der geplanten Erschließung getroffen werden. Zum anderen sind der Bedarf, die Gestaltung und Dimensionierung der geplanten Verkehrsanlagen sowie Grundsätze der Verkehrsorganisation auf dem Grundstück (»innere Erschließung«) zu ermitteln. Der Untersuchungsbericht (Erläuterungsbericht und 6 Anlagenbände) liegt mit Stand vom 27. März 2026 vor.

Im Rahmen der vorangegangenen Abstimmungen und Prüfungen der Verkehrsuntersuchung wurde seitens der Senatsverwaltung darauf hingewiesen, dass Aussagen zur bestehenden und zukünftigen Nachfrage im ÖPNV ergänzt werden sollten. In der Untersuchung wird aufgezeigt, in welcher Größenordnung die bestehenden ÖPNV-Linien im direkten Umfeld des Plangebiets und nach vollständiger Realisierung des Bauvorhabens beeinflusst werden. Sie dienen als Unterstützung, um zukünftig erforderliche Beförderungskapazitäten im übergeordneten ÖPNV-Netz ableiten zu können.

Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Interpretation der aufgeführten Werte die relativ hohen Schwankungen bei der Verkehrsprognose des Bauvorhabens mit einer langfristigen Realisierungsphase in einem dynamischen Stadtumfeld zu beachten sind. Daher werden die sich rechnerisch ergebenden Werte bewusst gerundet und die Ergebnisse vereinfachend zusammenfasst.

Für die Untersuchung wurden folgende wesentliche Arbeitsschritte durchgeführt:

- Ermitteln bzw. Abfragen der ÖV-Daten (Ein- und Aussteigende Personen, Besetzungsgrad) für die hier relevanten Stationen S+U Pankow und S Heinersdorf bzw. die öffentlichen Nahverkehrsmittel der S-Bahn, U-Bahn und des Busverkehrs. Nach den vorliegenden Angaben stammen die Daten zum Fahrgastaufkommen der S-Bahn aus dem Jahr 2024. Die Daten zur U-Bahn und zum Busverkehr wurden im Jahr 2024 bzw. 2025 erhoben.
- Ermitteln des zusätzlichen Verkehrsaufkommens (Wie viel Nutzer:innen bzw. Verkehr wird dem Bauvorhaben unterstellt?) und der tageszeitlichen zu den Spitzenstunden. Die Grundlage bildet die bereits erarbeitete Aufkommensermittlung der o. g. Verkehrsuntersuchung.
- Ermitteln der maßgebenden räumlichen Verteilung und des erwarteten Nutzungsanteils (Wie viel Personen nutzen die S-Bahn, U-Bahn oder den Bus bzw. welche ÖV-Station?). In diesem Zusammenhang werden die übergeordneten Zielbeziehungen innerhalb Berlins sowie deren Erreichbarkeit durch die umliegenden ÖPNV-Linien aufgezeigt. Anschließend werden das bestehende und resultierende zusätzliche Aufkommen gegenübergestellt.

Der hier betrachtete Aspekt des zusätzlichen Einflusses auf das bestehende Verkehrsangebot bzw. auf die Verkehrsinfrastruktur kann inhaltlich dem Kapitel 5 des Erläuterungsberichts (»Einfluss auf den übergeordneten Verkehrsablauf«) zugeordnet werden.

Zum Zeitpunkt der redaktionellen Fertigstellung des o. g. Untersuchungsberichts lagen die Daten zum bestehenden Aufkommen im Nahverkehr noch nicht vollständig vor. Aus diesem Grund werden die Untersuchungsergebnisse in dem hier vorliegenden Nachtrag gesondert aufbereitet. Es handelt sich um eine Ergänzung, die jedoch die (Kern-)Aussagen und die erarbeiteten verkehrstechnischen Anforderungen zur Erschließung des Bauvorhabens der o. g. Verkehrsuntersuchung nicht berühren.

## 2 Auswirkungen auf die Kapazitäten im ÖPNV

### 2.1 Zukünftige Erschließung des Plangebiets

Die Erläuterungen zur bestehenden und zukünftigen Erschließung können dem Kapitel 3.2 und 6.2 des Erläuterungsberichts entnommen werden. Es ist festzuhalten, dass im direkten Umfeld bereits eine vergleichsweise dichte Angebotsqualität – insbesondere durch den S- und U-Bahnhof Pankow, den S-Bahnhof Pankow-Heinersdorf und mehrere Buslinien – vorliegt. Darüber hinaus werden mit dem B-Plan die erforderlichen Verkehrsräume für die übergeordneten Planungen der Straßenbahnverbindung (»Tangente Pankow – Heinersdorf – Weißensee«), einschließlich der zugehörigen Anschlüsse im Plangebiet freigehalten.

In der folgenden Abbildung 5 ist das zukünftig geplante Verkehrsangebot dargestellt.

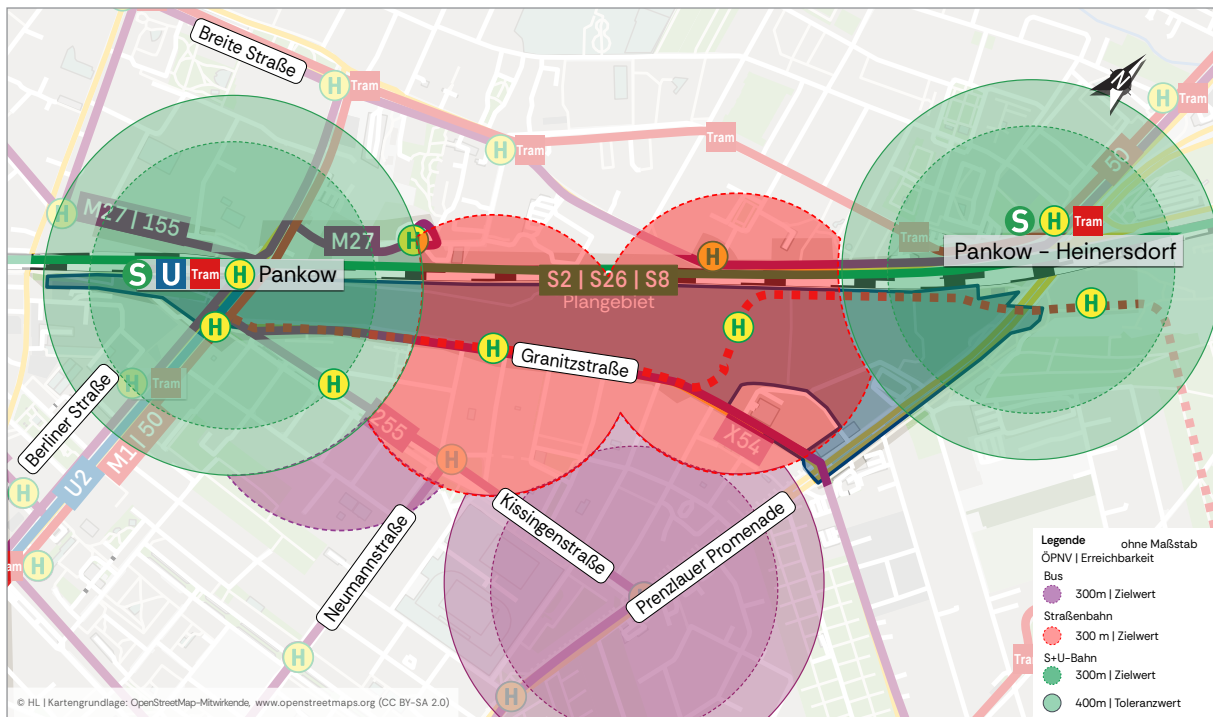


Abbildung 1 Zukünftiges ÖPNV-Angebot und Erreichbarkeit im Plangebiet

Es zeigt sich, dass die geforderte Erschließungsqualität für Siedlungsräume mit hoher Nutzungsdichte gewährleistet wird. Zudem ist und wird zu den Haltestellen des ÖPNV der angestrebte Erschließungsstandard für Berlin erfüllt.

## 2.2 Zusätzliches Verkehrsaufkommen

Im folgenden Abschnitt wird das durch das geplante Bauvorhaben zusätzlich erzeugte Verkehrsaufkommen (hier: ÖPNV-Anteil) abgeschätzt. Die Vorgehensweise, die zugrunde gelegten Ansätze, Orientierungswerte und Ergebnisse können dem Kapitel 4.3 des Erläuterungsberichts entnommen werden. Die detaillierte Darstellung ist in dem Anlagenband »Teil 2 | Aufkommensermittlung« tabellarisch aufbereitet. In der Anlage des Nachtrags ist der Teil für den ÖPNV ebenfalls aufbereitet und um die Darstellung zum Aufkommen in den Spitzenstunden ergänzt.

### 2.2.1 Tageszeitliche Verteilung | Anteil in der Spitzenstunde

Mit Blick auf die Leistungsfähigkeit ist im Allgemeinen der Tageszeitraum mit der höchsten Verkehrsbelastung (»Spitzenstunde«) relevant. Liegt in der Spitzenstunde ein stabiler Verkehrsablauf vor, kann davon ausgegangen werden, dass dieser auch in den übrigen Tagesstunden gewährleistet ist. Aus diesem Grund zielt die Darstellung auf die Ermittlung des höchsten zusätzlichen Verkehrsaufkommens in der Spitzenstunde ab. In der Tabelle 1 ist das unterstellte Aufkommen für die beiden Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag und für die maßgebenden Nutzungen dargestellt (gerundete Werte). Da für die Beförderungskapazität der Verkehrsmittel u. a. Angaben zu ein- und aussteigenden Personen relevant sind, wird außerdem nach Quellverkehr (entspricht einsteigende Personen) und Zielverkehr (entspricht aussteigende Personen) unterschieden.

**Tabelle 1** Aufkommensermittlung | Spitzenstunde am Vor- und Nachmittag (ÖPNV-Verkehr)

Nutzung	Spitzenstunde   Vormittag [Personen/h]		Spitzenstunde   Nachmittag [Personen/h]	
	Quellverkehr	Zielverkehr	Quellverkehr	Zielverkehr
Einzelhandelsbereich	70	130	170	140
Wohnnutzung	740	100	100	380
Fachmarktstandort	0	20	20	10
Büronutzung	40	170	110	40
Bildungseinrichtung	50	420	90	20
<b>Summe</b>	<b>1.750</b>		<b>1.080</b>	

Das stündliche Aufkommen liegt für die maßgebenden Nutzungen in den Spitzenstunden bei rund 1.100 bis 1.800 Personen pro Stunde. Dabei wird vor allem den Bewohner:innen und den Beschäftigten ein maßgebender Anteil unterstellt – entsprechend des vom Berufsalltag geprägten Tagesablaufs.

### 2.2.2 Räumliche Verteilung

Die räumliche Verteilung der Verkehrsströme hängt davon ab, welche Verkehrsmittel für die Nutzer:innen relevant werden. Die Wahl der Verkehrsmittel wiederum ist abhängig von der Angebotsqualität (Taktichte, Einzugsbereich, Entfernung zur ÖV-Station, Umsteigebeziehungen, Erreichbarkeit der nächsten ÖV-Knoten usw.). Es wird betont, dass die Ermittlung mit Blick auf die Größe und die langfristige Entwicklung des Bauvorhabens sowie auf die unterschiedlichen Ansprüche der zukünftigen Nutzer:innen (Schüler:innen, Beschäftigte, Bewohner:innen) nur vereinfacht durchgeführt werden kann.

Es werden hierbei die Kriterien der Entfernung bzw. der Gehdistanz zur nächsten ÖV-Station sowie die Reisezeit zu den »übergeordneten« Zielgebieten in Berlin berücksichtigt. So kann beispielsweise davon ausgegangen werden, dass die westlich liegenden Nutzungen in den Baufeldern MU, SO 1 oder WA 1 - 3 vor allem durch die Station S + U Pankow erschlossen werden. Für die östlich liegenden Baufelder wie beispielsweise WA 4 - 6, SO 2 oder GEe kann die Station Pankow - Heinersdorf eher relevant sein. Andererseits ist für die Wahl der Verkehrsmittel maßgebend, welche Zielverbindungen im umliegenden, großräumigen ÖPNV-Netz erreicht werden können. Das bedeutet auch, dass Fahrgäste einen längeren Fußweg zur ÖV-Station in Kauf nehmen, wenn damit insgesamt eine geringere Reisezeit (u. a. durch weniger Wartezeit bzw. hohe Taktichte, direkte Zielverbindung bzw. wenige Umsteigevorgänge) ermöglicht wird.

#### Übergeordnete Ziele (hier: Pendler:innen)

Für das Kriterium der »übergeordneten« Zielgebiete bzw. für die weiterführende räumliche Verteilung innerhalb Berlins wird auf Angaben der Verkehrsinformationszentrale Berlin (VIZ) zurückgegriffen. Hierbei werden maßgebende Zielpunkte der Pendlerströme durch die Lage im Funkzellennetz ermittelt. Die zugrunde liegenden Daten wurden im Rahmen des VIZ-eigenen Projekts »eUVM« auf Basis verfügbarer GPS-Daten verschiedener Fahrzeug- und Mobilfunkanbieter aus dem Jahr 2019 aufbereitet und mithilfe eines agentenbasierten Verkehrsmodells einzelnen Wegen, Verkehrsmitteln sowie Wegezwecken zugeordnet.

In der nachfolgenden Abbildung 2 wird die räumliche Verteilung der (aus-)pendelnden Ströme für die hier relevante Teilverkehrszelle »Pankow« und für den Wegezweck »Arbeit« dargestellt. Der Wegezweck »Arbeit« wird gewählt, weil er wegen der Überlagerung mit dem bestehenden Verkehr bzw. mit der Hauptverkehrszeit (geprägt durch den Berufsverkehr) den maßgebenden Fall für die Bewertung der Kapazitäten im ÖPNV darstellt. Es wird zudem vereinfachend davon ausgegangen, dass die räumliche Verteilung für die einpendelnden Ströme (Fahrt nach Hause) gilt – lediglich in entgegengesetzter Fahrtrichtung.

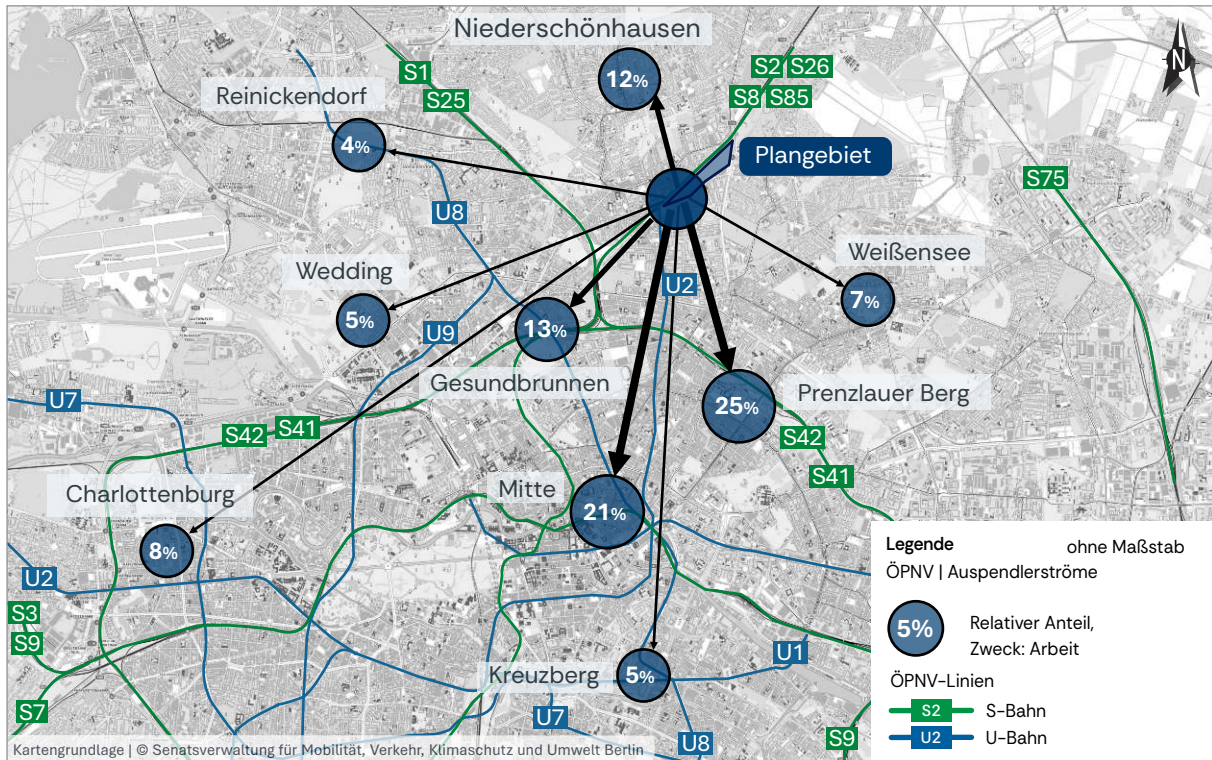


Abbildung 2 Berlinweite Verteilung der Pendlerströme für die Teilverkehrszelle Pankow

Es zeigt sich, dass ein Großteil des ausgehenden Pendelverkehrs in Richtung Innenstadt bzw. Berliner Zentrum führt. Danach entfallen rund 60% der Wege auf die südlich gelegenen Ortsteile Gesundbrunnen, Mitte und Prenzlauer Berg. In nördlicher Richtung liegt der Anteil bei rund 12%. Die übrigen übergeordneten Ziele haben einen vergleichsweise gleichmäßigen und geringen Anteil von rund 5% – wobei die Tendenz in Richtung der innerstädtischen Bezirke erkennbar bleibt.

### Zwischenfazit

Auf der Grundlage der Lage der Nutzungen im Plangebiet bzw. der resultierenden Gehdistanzen sowie der Erkenntnisse zur bestehenden großräumigen Verteilung wird im Folgenden angenommen, dass die ÖPNV-Fahrten vorwiegend über die Verbindungen in Richtung Innenstadt erfolgen und sich entsprechend auf die bestehenden und maßgebenden Verknüpfungspunkte im Berliner ÖPNV-Netz konzentrieren. Hervorzuheben sind dabei für die U-Bahn der Knoten S+U Schönhauser Allee und Alexanderplatz sowie für die S-Bahn die Stationen Bornholmer Straße, Gesundbrunnen und Friedrichstraße. Sie ermöglichen eine direkte Anbindung an die Stadtbahn, den Berliner S-Bahn-Ring sowie an weitere U- und S-Bahnlinien und stellen somit zentrale Verknüpfungspunkte im gesamtstädtischen Verkehrsnetz dar.

In der Abbildung 3 wird das Ergebnis der Überlegungen zur räumlichen Verteilung zusammenfassend dargestellt.

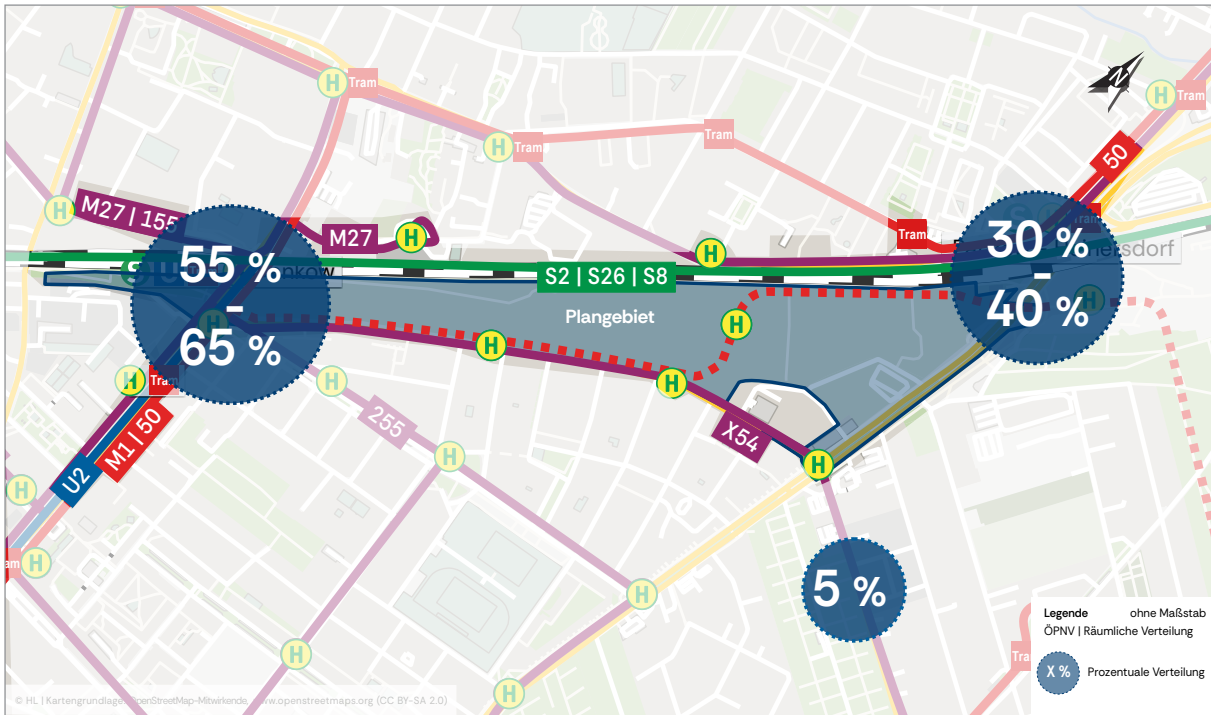


Abbildung 3 Erwarteter Nutzungsanteil des zukünftigen ÖPNV-Angebots im Plangebiet

Es wird also angenommen, dass in den Spitzenzeiten rund 55 % bis 65 % der ÖPNV-Wege über den S + U Bahnhof Pankow, 30 % bis 40 % über Pankow – Heinersdorf und 5 % über das übrige Busangebot abgewickelt werden.

### Ansatz zur Verteilung auf die jeweiligen ÖV-Linien

Für die (Fein-)Verteilung auf die bestehenden und zukünftigen Verkehrsmittel bzw. ÖV-Linien werden folgende Annahmen zum relativen Anteil getroffen.

- 35 % des Verkehrs erfolgen über die U-Bahnlinie U2 in Richtung Stadtmitte mit Ziel S+U Alexanderplatz über S+U Schönhauser Allee
- 35 % des Verkehrs erfolgen über die S-Bahnlinien S2, S8 und S26 in Richtung S Bornholmer Straße mit Weiterführung in Richtung S+U Gesundbrunnen und S Friedrichstraße (S2 und S26) bzw. S+U Schönhauser Allee und Ostkreuz (S8)
- 5 % des Verkehrs erfolgen über die S-Bahnlinien S2, S8 und S85 in Richtung Norden (Bernau)
- 10 % des Verkehrs erfolgen über das bestehende Straßenbahnangebot (Linien M1, 50) in Richtung Norden (5 %) bzw. in Richtung Süden (5 %)

- 5 % des Verkehrs werden für die geplante Straßenbahntrasse in Richtung Weißensee angesetzt
- 10 % des Verkehrs des Verkehrs erfolgen über das Busangebot (Linien 255, X54) in Richtung Weißensee (5 %) / Prenzlauer Berg sowie über (Linie M27) in Richtung Westen (5 %)

Auf dieser Grundlage wird das unterstellte Verkehrsaufkommen im ÖPNV (gemäß der Aufkommensermittlung) auf die bestehenden Verkehrsmittel bzw. ÖV-Linien »umgelegt«. Die Darstellung erfolgt für die S-Bahnlinien S2, S8 und S26, die U-Bahnlinie U2 sowie die Buslinien M1, 255 und X54. Das Ergebnis der »Umlegung« ist in den nachfolgenden Tabellen aufbereitet.

### 2.2.3 Resultierendes Aufkommen in den Spitzenstunden

In den beiden Tabellen 2 und 3 ist das resultierende Personenaufkommen für die jeweiligen ÖV-Linien für die Spitzenstunden aufbereitet.

**Tabelle 2** Personenaufkommen je Verkehrsmittel in der Spitzenstunde am Vormittag

ÖPNV-Linie	Quellverkehr [Personen/h]	Zielverkehr [Personen/h]
S-Bahn (S2, S8, S85) – Fahrtrichtung Nord	50	40
S-Bahn (S2, S8, S85) – Fahrtrichtung Süd	320	300
U-Bahn (U2) – Fahrtrichtung Süden	320	300
Straßenbahn (Neue Trasse) – Fahrtrichtung Südost	50	40
Straßenbahn (M1, 50) – Fahrtrichtung Nord	50	40
Straßenbahn (M1, 50) – Fahrtrichtung Süd	50	40
Bus (M27) – Fahrtrichtung West	50	40
Bus (255, X54) – Fahrtrichtung Südost	50	40
<b>Summe</b>	<b>900</b>	<b>840</b>

**Tabelle 3** Personenaufkommen je Verkehrsmittel in der Spitzenstunde am Nachmittag

ÖPNV-Linie	Quellverkehr [Personen/h]	Zielverkehr [Personen/h]
S-Bahn (S2, S8, S85) – Fahrtrichtung Nord	30	30
S-Bahn (S2, S8, S85) – Fahrtrichtung Süd	170	210
U-Bahn (U2) – Fahrtrichtung Süden	170	210
Straßenbahn (Neue Trasse) – Fahrtrichtung Südost	30	30
Straßenbahn (M1, 50) – Fahrtrichtung Nord	30	30
Straßenbahn (M1, 50) – Fahrtrichtung Süd	30	30
Bus (M27) – Fahrtrichtung West	30	30
Bus (255, X54) – Fahrtrichtung Südost	30	30
<b>Summe</b>	<b>490</b>	<b>590</b>

Danach wird unterstellt, dass in der Spitzenstunde am Vormittag zusätzlich bis zu rund 700 Personen/h im S-Bahnverkehr, rund 600 Personen/h im U-Bahnverkehr und jeweils rund 100 Personen/h im Straßenbahn- und Busverkehr abgewickelt werden. Für die Spitzenstunde am Nachmittag ergeben sich rechnerisch bis zu rund 400 zusätzliche Personen/h im S-Bahnverkehr, ebenfalls rund 200 Personen/h im U-Bahnverkehr und jeweils rund 30 Personen/h im Straßenbahn- und Busverkehr.

Vereinfachend dargestellt, entspricht es rund 10 Personen pro Minute oder jeweils rund 5 ein- und aussteigende Personen pro Minute im S- und U-Bahnverkehr. Für den Straßenbahn- und Busverkehr liegt die Größenordnung vereinfacht bei rund 1 bis 2 zusätzlichen Personen pro Minute. Es ist zu beachten, dass die Werte für die Spitzenstunde gelten und entsprechend des Tagesgangs in den übrigen Tagesstunden ein geringeres Aufkommen bestehen wird.

## 2.2.4 Vergleich mit bestehenden Verkehrsaufkommen

Nachfolgend wird das ermittelte Aufkommen für die Spitzenstunden den verfügbaren Verkehrsdaten gegenübergestellt (gerundete Werte). Die Darstellung erfolgt getrennt nach einsteigende und aussteigende Personen für die beiden Spitzenstunden.

### Spitzenstunde am Vormittag

**Tabelle 4** Verkehrszunahme | Einsteigende Personen in der Spitzenstunde am Vormittag

ÖPNV-Linie   Haltestelle und Fahrtrichtung	Bestand [Personen/h]	Zusätzliche Einsteigende [Personen/h]	Zunahme [%]
U2   S+U Pankow Richtung S+U Schönhauser Allee	2.020	320	+ 15 %
S2, S8, S85   S-Heinersdorf Richtung Pankow	420	70	+ 15 %
S2, S8, S85   S+ U Pankow Richtung Heinersdorf	150	50	+ 25 %
M1   S+U Pankow Richtung Vinetastraße	150	50	+ 25 %
M1   S+U Pankow Richtung Rathaus Pankow	120	50	+ 30 %
X54   S+U Pankow/Granitzstraße* Richtung Prenzlauer Promenade	170	50	+ 20 %

**Tabelle 5** Verkehrszunahme | Aussteigende Personen in der Spitzenstunde am Vormittag

ÖPNV-Linie   Haltestelle und Fahrtrichtung	Bestand [Personen/h]	Zusätzliche Aussteigende [Personen/h]	Zunahme [%]
U2   S+U Pankow Richtung S+U Schönhauser Allee	360	300	+ 45 %
S2, S8, S85   S-Heinersdorf Richtung Pankow	150	300	+ 65 %
S2, S8, S85   S+ U Pankow Richtung Heinersdorf	260	50	+ 15 %
M1   S+U Pankow Richtung Vinetastraße	680	50	+ 10 %
M1   S+U Pankow Richtung Rathaus Pankow	60	50	+ 45 %
X54   S+U Pankow/Granitzstraße* Richtung Prenzlauer Promenade	170	50	+ 20 %

\* Für die Buslinie 255 liegen keine Daten zum Bestand vor.

## Spitzenstunde am Nachmittag

**Tabelle 6** Verkehrszunahme | Einsteigende Personen in der Spitzenstunde am Nachmittag

ÖPNV-Linie   Haltestelle und Fahrtrichtung	Bestand [Personen/h]	Zusätzliche Einsteigende [Personen/h]	Zunahme [%]
U2   S+U Pankow Richtung S+U Schönhauser Allee	1.320	170	+ 10 %
S2, S8, S85   S-Heinersdorf Richtung Pankow	240	210	+ 45 %
S2, S8, S85   S+ U Pankow Richtung Heinersdorf	200	50	+ 20 %
M1   S+U Pankow Richtung Vinetastraße	190	30	+ 15 %
M1   S+U Pankow Richtung Rathaus Pankow	430	30	+ 10 %
X54   S+U Pankow/Granitzstraße* Richtung Prenzlauer Promenade	230	30	+ 10 %

**Tabelle 7** Verkehrszunahme | Aussteigende Personen in der Spitzenstunde am Nachmittag

ÖPNV-Linie   Haltestelle und Fahrtrichtung	Bestand [Personen/h]	Zusätzliche Aussteigende [Personen/h]	Zunahme [%]
U2   S+U Pankow Richtung S+U Schönhauser Allee	1.360	210	+ 15 %
S2, S8, S85   S-Heinersdorf Richtung Pankow	390	140	+ 25 %
S2, S8, S85   S+ U Pankow Richtung Heinersdorf	170	30	+ 15 %
M1   S+U Pankow Richtung Vinetastraße	200	30	+ 10 %
M1   S+U Pankow Richtung Rathaus Pankow	260	30	+ 10 %
X54   S+U Pankow/Granitzstraße* Richtung Prenzlauer Promenade	230	30	+ 10 %

\* Für die Buslinie 255 liegen keine Daten zum Bestand vor.

## 2.3 Fazit

Es ergibt sich gegenüber dem bestehenden Aufkommen an ein- und aussteigenden Personen eine Zunahme von rechnerisch + 15 % bis + 65 % auf den Linien im S-Bahnverkehr. Für die U-Bahnlinie liegt die Zunahme zwischen + 10 % und + 45 %. Für den Busverkehr wird eine Zunahme im Personenaufkommen von rund + 10 % unterstellt. Dabei ist bei der Interpretation zu beachten, dass sich die Werte zunächst nur auf die Anzahl an Personen beziehen und noch keine Aussagen zur zukünftigen Auslastung (oder Überlastung) erlauben.

Auf der Grundlage der vorliegenden Angaben zur Auslastung bzw. zum Besetzungsgrad zeigt sich zunächst, dass auf den ÖV-Linien überwiegend noch Kapazitäten vorhanden sind. Den eigenen Erfahrungen gemäß – werden die Kapazitäten im Allgemeinen im weiteren Streckenverlauf in Richtung Innenstadt zunehmend gebraucht. Wiederum besteht auf der S-Bahnlinie der S2 an diesem Standort bereits ein sehr hoher Besetzungsgrad zu den Spitzenzeiten.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass aus Sicht der bestehenden Verkehrsteilnehmenden das Aufkommen spürbar zunehmen wird – insbesondere im S- und U-Bahnverkehr. Auch unter Beachtung der Schwankungen bei der Aufkommensermittlung, bei der Einschätzung zur räumlichen Verteilung und der Verkehrsmittelwahl – wird sich mit der vollständigen Entwicklung des Bauvorhabens die Situation an den Haltepunkten des ÖPNV wahrnehmbar verändern.

# Anlagen

## Tageszeitliche Verteilung | Spitzenstunde am Vormittag

Nutzung	Tagesverkehr [OPNV - Fahrten/Tag]	Anteil Tagesverkehr	Anteil Quellverkehr [%]	Quellverkehr [Personen/h]	Anteil Zielverkehr [%]	Zielverkehr [Personen/h]
<b>Einzelhandel (SO1)</b>						
Kunden	2.500	1.250	5%	63	5%	63
Beschäftigte	450	225	5%	11	30%	68
Wirtschaft	0	0	0%	0	0%	0
Summe (gerundet)				70		130
<b>Wohnnutzung (MU, SO1, WA)</b>						
Bewohnende	3.700	1.850	40%	740	5%	93
Besuchende	110	55	5%	3	5%	3
Wirtschaft	0	0	0%	0	0%	0
Summe (gerundet)				740		100
<b>Möbelfachmarkt (SO2)</b>						
Kunden	150	75	0%	0	0%	0
Beschäftigte	160	80	5%	4	30%	24
Wirtschaft	0	0	0%	0	0%	0
Summe (gerundet)				0		20
<b>Büronutzung und Dienstleistung (SO1, GEe)</b>						
Beschäftigte	1.040	520	5%	26	30%	156
Kunden/Besucher	420	210	5%	11	5%	11
Wirtschaft	0	0	0%	0	0%	0
Summe (gerundet)				40		170
<b>Summe Teil I (gerundet)</b>				<b>850</b>		<b>420</b>

Nutzung	Tagesverkehr [ÖPNV- Fahrten/Tag]	Anteil Tagesverkehr	Anteil Quellverkehr [%]	Quellverkehr [Personen/h]	Anteil Zielverkehr [%]	Zielverkehr [Personen/h]
<b>Bibliothek/Galerie (MU)</b>						
Kunden	210	105	5%	5	5%	5
Beschäftigte	10	5	5%	0	30%	2
Wirtschaft	0	0	0%	0	0%	0
Summe (gerundet)				10		10
<b>Grundschule (Gemeinbedarfsfläche)</b>						
Schüler:innen	480	240	0%	0	60%	144
Beschäftigte	40	20	5%	1	30%	6
Wirtschaft	0	0	0%	0	0%	0
Summe (gerundet)				0		150
<b>Kita (Gemeinbedarfsfläche)</b>						
Kinder/Eltern-Wege	200	100	40%	40	40%	40
Beschäftigte	30	15	0%	0	30%	5
Wirtschaft	0	0	0%	0	0%	0
Summe (gerundet)				40		40
<b>Oberschule (Gemeinbedarfsfläche)</b>						
Schüler/ "Elterntaxi"		0	0%	0	0%	0
Schüler:innen	690	345	0%	0	60%	207
Beschäftigte	70	35	0%	0	30%	11
Wirtschaft	0	0	0%	0	0%	0
Summe (gerundet)				0		220
<b>Summe Teil II (gerundet)</b>				50		420
<b>Spitzenstunde   ÖPNV</b>				900		840

Nutzung	Quellverkehr [Personen/h]	Zielverkehr [Personen/h]	Summe [Personen/h]	Anteil
ÖPNV-Anschlusspunkt				
S+U Pankow	620	324	940	55%
S-Heinersdorf	235	475	710	40%
Buslinien Richtung Weißensee	45	42	90	5%

## Tageszeitliche Verteilung | Spitzenstunde am Nachmittag

Nutzung	Tagesverkehr [OPNV - Fahrten/Tag]	Anteil Tagesverkehr	Anteil Quellverkehr [%]	Quellverkehr [Personen/h]	Anteil Zielverkehr [%]	Zielverkehr [Personen/h]
<b>Einzelhandel (SO1)</b>						
Kunden	2.500	1.250	10%	125	10%	125
Beschäftigte	450	225	20%	45	5%	11
Wirtschaft	0	0	5%	0	0%	0
Summe (gerundet)				170		140
<b>Wohnnutzung (MU, SO1, WA)</b>						
Bewohnende	3.700	1.850	5%	93	20%	370
Besuchende	110	55	5%	3	10%	6
Wirtschaft	0	0	0%	0	0%	0
Summe (gerundet)				100		380
<b>Möbelfachmarkt (SO2)</b>						
Kunden	150	75	5%	4	10%	8
Beschäftigte	160	80	20%	16	5%	4
Wirtschaft	0	0	0%	0	0%	0
Summe (gerundet)				20		10
<b>Büronutzung und Dienstleistung (SO1, GEe)</b>						
Beschäftigte	1.040	520	20%	104	5%	26
Kunden/Besucher	420	210	5%	11	5%	11
Wirtschaft	0	0	0%	0	0%	0
Summe (gerundet)				110		40
<b>Summe Teil I (gerundet)</b>				<b>400</b>		<b>570</b>

Nutzung	Tagesverkehr [ÖPNV- Fahrten/Tag]	Anteil Tagesverkehr	Anteil Quellverkehr [%]	Quellverkehr [Personen/h]	Anteil Zielverkehr [%]	Zielverkehr [Personen/h]
<b>Bibliothek/Galerie (MU)</b>						
Kunden	210	105	10%	11	10%	11
Beschäftigte	10	5	20%	1	5%	0
Wirtschaft	0	0	0%	0	0%	0
Summe (gerundet)				10		10
<b>Grundschule (Gemeinbedarfsfläche)</b>						
Schüler:innen	480	240	10%	24	0%	0
Beschäftigte	40	20	20%	4	5%	1
Wirtschaft	0	0	0%	0	0%	0
Summe (gerundet)				30		0
<b>Kita (Gemeinbedarfsfläche)</b>						
Kinder/Eltern-Wege	200	100	10%	10	10%	10
Beschäftigte	30	15	20%	3	5%	1
Wirtschaft	0	0	0%	0	0%	0
Summe (gerundet)				10		10
<b>Oberschule (Gemeinbedarfsfläche)</b>						
Schüler/ "Elterntaxi"	0	0	0%	0	0%	0
Schüler:innen	690	345	10%	35	0%	0
Beschäftigte	70	35	20%	7	5%	2
Wirtschaft	0	0	0%	0	5%	0
Summe (gerundet)				40		0
<b>Summe Teil II (gerundet)</b>				90		20
<b>Spitzenstunde   ÖPNV</b>				490		590

Nutzung	Quellverkehr [Personen/h]	Zielverkehr [Personen/h]	Summe [Personen/h]	Anteil
ÖPNV-Anschlusspunkt				
S+U Pankow	278	420	700	65%
S-Heinersdorf	188	141	330	30%
Anschluss Richtung Weißensee	25	30	50	5%