

Sisyphosaufgabe Sonntagstraße

Wenn einer Eröffnung die Stilllegung vorausgeht



Seit mehr als drei Jahrzehnten wird um den Bau der Straßenbahn durch die Sonntagstraße gerungen und seit 2018 läuft das Planfeststellungsverfahren für die 1,8 Kilometer lange Trasse zwischen Marktstraße, Wühlischplatz und Holteistraße. Immer neue Planungsspannen und unzählige Einwendungen Betroffener haben für derart gravierende Verzögerungen gesorgt, dass der Linie 21 mittlerweile sogar die teilweise Stilllegung und ein jahrelanger Ersatzverkehr mit Bussen droht. Da die Gleise in der Boxhagener Straße verschlissen sind, eine Instandsetzung aus Sicht von Senat und BVG angeblich jedoch nicht lohnt, soll die Tram bereits Ende des Jahres 2025 in zwei Teile gestückelt werden und am Wismarplatz sowie am S-Bahnhof Rummelsburg enden.

Das Sisyphos hat seine Tore geöffnet und Menschenmassen kommen mit der Linie 21 vor allem aus Richtung Friedrichshain angereist. Die angekündigte Sperrung wäre eine Zäsur.

Die Straßenbahn zum Ostkreuz gehört zu den ersten Neubauvorhaben nach der Wende, das sich bis in das Jahr 1991 zurückdatieren lässt. Doch wie an vielen anderen Stellen in der Stadt rollt auch hier bis heute

keine Bahn. Schlimmer noch: Demnächst wird wahrscheinlich nicht einmal mehr auf der Altbaustrecke, die durch die Trasse über die Sonntagstraße ersetzt werden soll, eine Tram fahren. Spätestens im Novem-

ber, möglicherweise sogar im Oktober soll Schluss auf der Linie 21 sein. Dann enden die Züge auf der einen Seite am Wismarplatz und am anderen Ende in Rummelsburg. Wie es dazwischen weitergeht, dazu schweigen die Berliner Verkehrsbetriebe bislang.

Dabei hätte man das Problem eigentlich kommen sehen müssen. Gleise und Oberbau haben das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Schon 2002 hatte es geheißt, dass die Schienen in der Boxhagener Straße von Grund auf erneuert werden müssten. In Anbetracht der avisierten Linienverschiebung hatte man jedoch lange Zeit darauf gesetzt, dass der alte Ast bis zur Eröffnung der neuen Strecke durchhalten würde. Fehlerhafte Planfeststellungsunterlagen und massive Einwendungen von Betroffenen haben das Unterfangen letztlich durchkreuzt. Trotzdem hielten es weder der Senat noch die BVG für nötig, wenigstens so viel in den Status quo zu investieren, um ihn zu sichern. An dieser Grundhaltung hat sich trotz der sich anbahnenden Eskalation offensichtlich nichts geändert. Die verantwortlichen Akteure planen lieber einen jahrelangen Schienenersatzverkehr mit Bussen und eine in der Mitte gesprengte 21, als die vorhandenen Gleise mit den notwendigen Mitteln so weit fit zu machen, bis es die Tram tatsächlich in die Sonntagstraße schafft.

aus: verkehrspolitische Zeitschrift
SIGNAL 358 (Mai 2025)
Berliner Fahrgastverband IGEB
www.igeb.org • igeb@igeb.org
Tel. (030) 78 70 55 11



Viele Jahre Planung sind bereits ins Land gegangen für das überfällige Wendegleis am Blockdammweg, womit überhaupt erst ein versprochener 10-Minuten-Takt an Teilen entlang der Linie 21 möglich wird.

Fotos: Christian Linow

Stilllegen ist billig, aber nicht günstig

Ein Irrwitz vor dem Hintergrund des chronischen Fahrermangels, der im Busbereich in der Vergangenheit mehrfach zu Takt- und Ausdünnungen und einem Absenken des Angebots unter die vom Senat bestellten Leistungen geführt hat. Und der noch grotesker anmutet, wenn man die Sanierung des Gleisbogens zwischen Holtei- und Wühlischstraße sieht, welchen man für die Tram zum Ostkreuz ebenfalls wieder aus- und neubauen muss. Was der BVG hier bei der M 13 recht ist, sollte ihr für die 21 nur billig sein. Schließlich darf ernsthaft bezweifelt, dass ein Ersatzverkehr mit Bussen unterm Strich billiger sein wird, als eine trotz des mauen 20-Minuten-Takts ausgesprochen beliebte Straßenbahn durchgängig zu betreiben.

Die Menschen zwischen Rummelsburger Bucht, Victoriastadt und Kosanke-Siedlung stellt die Misere jedenfalls vor enorme Herausforderungen. Ihnen war seit Langem ein 10-Minuten-Takt versprochen worden. Ob der jetzt trotz der Havarie mit Ansage kommen wird, steht ebenso in den Sternen wie das dafür erforderliche, sage und schreibe 136 Meter lange Wendegleis am Blockdammweg. Für das gibt es zwar nach mehr als vier Jahren baurechtlicher Genehmigungsexzesse endlich grünes Licht vom Senat, die BVG rechnet jedoch trotzdem nicht mit einer Inbetriebnahme vor Mitte 2026. „Maßgeblich für den Baustart ist der Beschaffungsprozess für die neuen, notwendigen Weichen, der bis zu 19 Monate dauern kann“, hatte BVG-Sprecher Nils Kremmin dazu im vergangenen September gegenüber dem Neuen Deutschland erklärt.

Zwischen Sisyphos und Blockdammweg

Doch selbst wenn das Kehrgleis irgendwann fertiggestellt sein sollte, ist überhaupt nicht klar, ob die geplante Linie 22 entgegen aller Beteuerungen der Berliner Verkehrsbetriebe wirklich fahren wird. Zumal Strecke und Nutzen von einer Linie überschaubar wären, die von Rummelsburg aus gesehen nicht mal den S-Bahnhof Karlshorst als nächstes übergeordnetes Ziel erreichen würde, was jedoch vor allem im Falle einer Sperrung der Marktstraße umso wichtiger wäre. Generell ist ausgerechnet dieser abgängige Teil ein insbesondere an Wochenenden hochgradig nachgefragter Abschnitt. Clubbesucher des Sisyphos fluten die Bahnen zwischen Friedrichshain und Gustav-Holzmann-Straße. Dass das Angebot des ÖPNV schon heute vielen Feierwütigen nicht genügt, lässt sich an den Gehwegen rund um die angesagte Location deutlich erkennen. Unzählige Scooter, Leihräder und Roller stellen die Bürgersteige zu und lassen Passanten nicht mal mehr Raum zum Atmen. Zweifellos würde sich die-

aus: verkehrspolitische Zeitschrift
SIGNAL 358 (Mai 2025)
Berliner Fahrgastverband IGEB
www.igeb.org • igeb@igeb.org
Tel. (030) 78 70 55 11

IGEB
Berliner Fahrgastverband



Hier am S-Bahnhof Rummelsburg soll nach dem Willen von Senat und BVG für die Linie 21 Ende des Jahres 2025 „vorerst“ Schluss sein. Weiter geht es für Fahrgäste dann nur mit dem Bus, der S-Bahn oder zu Fuß. Rechts das seit Jahren stillgelegte zweite Gleis.



Schon im Oktober 2024 plante die BVG am Wismarplatz den Einbau einer Weiche, damit Züge der Linie 21 dann auf Jahre hier enden.

Fotos: Christian Linow

ses Problem mit einer Teilstilllegung der Straßenbahn abermals verschärfen. Noch mehr Partygänger würden mit Sharing-Angeboten und Mietwagen anreisen und auch das letzte Bisschen Trottoir in einen Parkplatz verwandeln, auf dem es kein Durchkommen mehr gäbe. Die Forderung an Politik und BVG ist also klar. Die 21 muss weiterhin durchgehend und ohne Unterbrechung verkehren, notfalls auch mit Langsamfahrstellen in Schrittgeschwin-

digkeit. Mit Schritt zu fahren, ist für Reisende immer noch besser als zu laufen. Dafür müssen die maroden Gleise interimsmäßig und ohne aufwendigen Schnickschnack hergerichtet werden. Nicht mehr, aber auch nicht weniger. Denn sonst droht allen, die mit der 21 unterwegs sind, eine Sisyphosaufgabe – auch jenen, die im gleichnamigen Etablissement gar nicht feiern und tanzen wollen.

Christian Linow