

Schrumpfung statt Stabilität

Stillstand auf ganzer Linie 21

Trotz zahlreicher Interventionen vom Fahrgastverband seit Anfang 2025 haben sich Senat und BVG lieber für die Teileinstellung der Straßenbahnlinie 21 zwischen Holteistraße und Marktplatz entschieden. Statt Wachstum gibt es für Fahrgäste jetzt nicht mal mehr die von BVG-Chef Henrik Falk vielbeschworene Stabilität, sondern eine spürbare Schrumpfung des Angebots bis zum Sankt-Nimmerleinstag.

Schon im Jahre 2002 war die Rede davon, dass die Gleise in der Boxhagener Straße von Grund auf erneuert werden müssten. An ausreichend Vorbereitungszeit hat es also nicht gemangelt. Dennoch ließen es die Verantwortlichen bei BVG und Politik lieber darauf ankommen, sehenden Auges in ein mehrjähriges Stilllegungsszenario mit ungewissem Ausgang zu schlittern. Denn der als Alibi herbeizitierte Trassenneubau durch die Sonntagstraße ist auch nach mehr als drei Jahrzehnten Projektierung dank der fünften Auslegung der Planfeststellungsunterlagen nach wie vor ungewiss. Immer wieder werden von Anwohnern und Betroffenen neue Gründe ins Spiel gebracht, den überfälligen Spatenstich zu verhindern.

Aktuell ist der so genannte zweite Rettungsweg der Erisapfel, der für weitere Verzögerung sorgt. Die Feuerwehr befürchtet, dass die Oberleitungen ihr ins Gehege

kommen könnten, sollte eine Drehleiter vor Ort zum Einsatz kommen. Diverse Varianten wurden in jüngster Vergangenheit diskutiert, von denen der Feuerwehr offensichtlich keine so richtig genügen will. Sogar eine höhenverstellbare Oberleitung und eine Konstruktion, die das seitliche Verschieben des Fahrdrahtes erlauben würde, waren bereits im Gespräch.

Das erstaunt insofern, als man anderswo in Deutschland zwar dieselben Probleme hat, sie jedoch kreativ löst. In Düsseldorf beispielsweise setzt man auf ein simples Verfahren, wie Rheinbahnsprecherin Katharina Natus schon vor geraumer Zeit erläuterte: „Im Einsatzfall der Feuerwehr im Bereich von Fahrleitungsanlagen wird unsere Technische Schaltwarte informiert, die dann in dem betroffenen Streckenabschnitt den Fahrstrom abschaltet. Die Feuerwehr ist mit Spannungsprüfern und Erdungsstangen

Boxhagener Straße, Februar 2025.

Foto: Florian Müller

ausgestattet, sodass sie eigenständig die Spannungsfreiheit feststellen und die Anlage erden könnten.“

Eine technische Alternative dazu gibt es in Ratingen. „Hier haben wir bauliche Erdungskurzschließer in Form eines Handschalters realisiert, die von der Feuerwehr bedient werden können – inklusive einer Sicherung gegen unbeabsichtigtes Wiedereinschalten. Nach Erdung ist die Abstandseinhaltung zu den spannungsführenden Teilen nicht mehr relevant. Hier wäre dann lediglich zu prüfen, ob der Feuerwehrkorb physisch zwischen den Elementen der Fahrleitung hindurchkommt. Im größten Notfall könnte die Fahrleitung dann noch vor Ort durch die Feuerwehr abgeschnitten werden.“

Statt das Problem wie in Düsseldorf praktisch anzugehen, brüten die Beteiligten hierzulande im Elfenbeinturm lieber über einer praxisfernen, technikgeschwängerten Alternative. Wertvolle Zeit ist dadurch verloren gegangen und ein Baubeginn immer weiter in die Ferne gerückt.

Trotzdem haben Senat und BVG unbeirrt darauf gesetzt, mit der 1,8 Kilometer langen Neubaustrecke den verschlissenen Abschnitt ersetzen zu wollen. Ein Plan, der gehörig schief ging, wie man an der Einstellung der Linie zwischen Holteistraße und Marktstraße sehen kann. Noch dazu wäre letztere überhaupt nicht nötig, weil die Gleise für Überführungsfahrten betriebsfähig erhalten bleiben. Vielmehr wäre eine Notinstandsetzung der maroden Schienen angezeigt, um auch weiterhin mit Fahrgästen besetzte Züge verkehren lassen zu können.

Insider zufolge dürfte das nicht mehr als eine halbe Million Euro kosten. Zweifellos



Haltestelle Neue Bahnhofstraße, Boxhagener Straße, Februar 2025.

Foto: Florian Müller



Statt neuer Gleise durch die Sonntagstraße endet künftig die Linie 21 an der Marktstraße. Bis zur Holteistraße muss in die Buslinie 240 umgestiegen oder gelaufen werden.

Foto: Christian Linow



Künftig abgehängt von Friedrichshain ist Rummelsburg. Statt das Ostkreuz zu erreichen, ist für die Straßenbahnlinie 21 bereits eine Haltestelle weiter an der Marktstraße Schluss. Durchgehende Fahrten sind allenfalls Überführungen vorbehalten.

Foto: Christian Linow

sinnvoll investiertes Geld, das man an der Gehrenseestraße bereitwillig in die Hand nahm, obwohl auch dort eine kurze Neubaustrecke entstehen soll, die sich gegenwärtig genauso wie die am Ostkreuz in der Planfeststellung befindet.

Einen regulären Ersatzverkehr wird es übrigens nicht geben, die Buslinie 240 soll die Lücke künftig schließen.

Ungeachtet dessen kommen Fahrgäste bis mindestens Mitte Dezember in den Genuss eines ausgedehnten Schienenersatzverkehrs. Vom Bersarinplatz bis zum Hegemeisterweg bzw. bis zum Blockdammweg während der zweiten Etappe fahren Busse statt Bahnen. Auf Höhe des S-Bahnhofs Rummelsburg arbeitet die BVG an einer Weiche und erneuert darüber hinaus die Straßenüberfahrten in der Köpenicker Straße. Des Weiteren erhalten die Gleise in der Ehrlichstraße eine notdürftige Auffrischkur. All das in von Fahrermangel geprägten Zeiten, wo die BVG seit 2023 im Busbereich 6% weniger Leistung als ursprünglich geplant erbringt und selbst davon nicht alles zuverlässig fährt.

Unbenommen ist die Stilllegung ein fatales Signal, und sie steht stellvertretend für die orientierungslose Verkehrspolitik eines Senats, der falsche Prioritäten setzt und vor allem in Sachen Demontage glänzt, was sich bedauerlicherweise nicht bloß auf den Abriss von Autobridgen beschränkt. Der 21.11.2025 darf nicht als letzter Betriebstag in die Geschichtsbücher einer durchgehenden Linie 21 für die nächsten Jahre eingehen. Es muss das Interesse von Verkehrssenatorin Ute Bonde höchstpersönlich sein, an der Sonntagstraße rasch die Baureife zu erlangen, ohne eine Unterbrechung der Straßenbahn hinzunehmen.

Christian Linow



Unterbrochen: Alte Strecke außer Betrieb, neue Strecke noch nicht gebaut. Die Linie 21 ist in der Boxhagener Straße stillgelegt, die Gleise werden aber noch für Betriebsfahrten genutzt.

Grafik: Holger Mertens, Kartengrundlage: OSM



Der geplante Straßenbahn-Haltestellenbereich unter der Ringbahnbrücke am Bahnhof Ostkreuz wurde im September 2025 gepflastert, ohne Berücksichtigung von Gleis und Bahnsteig – offenbar für längere Zeit gedacht. Die Sandfläche ist seit ca. 10 Jahre als Baustelleneinrichtungsfläche wenig genutzt und abgesperrt.

Foto: Florian Müller