

19. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Stefan Taschner (GRÜNE)**

vom 22. Mai 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Mai 2025)

zum Thema:

**Ersatzverkehr Tram 21: Verschlechtert sich das Angebot des ÖPNV für  
Karlshorst und Rummelsburg?**

und **Antwort** vom 6. Juni 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Juni 2025)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Dr. Stefan Taschner (GRÜNE)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/22660

vom 22.05.2025

über Ersatzverkehr Tram 21: Verschlechtert sich das Angebot des ÖPNV für Karlshorst und Rummelsburg?

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft zum Teil Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG) und die Autobahn GmbH des Bundes (AdB GmbH) um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist.

Frage 1:

Konnten die Pläne für den Ersatzverkehr für die Tram 21 – sollte diese aufgrund des Zustandes der Gleise im Bereich Markstraße tatsächlich unterbrochen werden – mittlerweile finalisiert werden? Wenn ja: Wie sehen die konkreten Pläne aus und welche Rolle spielt dabei die Buslinie 240?

Frage 3:

Inwiefern werden die Fahrzeiten der Straßenbahn 21 und des Bus-Ersatzverkehrs bzw. der Buslinie 240 aufeinander abgestimmt?

Frage 5:

Wie stark ist die Linie 240 im Abschnitt zwischen Wismarplatz und S Rummelsburg aktuell zu den verschiedenen Tageszeiten und an den sieben Wochentagen ausgelastet?

Frage 6:

Wie viele zusätzliche Fahrgäste werden für die Linie 240 aufgrund eines möglichen Ersatzverkehrs erwartet?

Frage 7:

Sind auf der Linie 240 Taktverdichtungen für die Zeit eines möglichen Ersatzverkehrs vorgesehen?

Antwort zu 1, 3, 5 bis 7:

Die BVG teilt hierzu mit, dass erforderlichenfalls auf dem Abschnitt Holteistraße und Marktstraße bzw. S Rummelsburg die bestehende parallel verkehrende Buslinie 240 genutzt werden könnte und auf den anderen Abschnitten ein separater Schienenersatzverkehr (SEV) angeboten werden würde. Aktuelle Erhebungen zeigen eine Auslastung der Buslinie 240 in der Hauptverkehrszeit (ca. 7-9 und 14-19 Uhr) an Schultagen von maximal 25,3 Prozent, für die meisten Fahrten liegt sie in dieser Zeit sogar nur zwischen 10 und 22 Prozent. Außerhalb der Hauptverkehrszeit und der Schulzeiten sowie am Wochenende ist die Auslastung in diesem Abschnitt mit maximal 18 Prozent noch niedriger. Die BVG teilt hierzu mit, dass sich Verkehrsströme bei baubedingten Sperrungen in der Regel leicht verändern und daher nicht alle Fahrgäste der Tram 21 auf den Ersatzverkehr bzw. parallele Buslinien, die die SEV-Funktion übernehmen, ausweichen werden. Bestehen gute Umfahrungsmöglichkeiten, wie hier z.B. mit der S-Bahnlinie S3, liegt ihr Anteil erfahrungsgemäß nur bei rund 50 Prozent. Die Auslastung der Buslinie 240 zeigt noch genügend Platzkapazitäten, um die erwarteten zusätzlichen Fahrgäste der Tramlinie 21 im gemeinsam bedienten Abschnitt aufzunehmen. Entsprechend sind keine Taktverdichtungen auf der Linie 240 vorgesehen. Konkrete Abstimmungen zur genauen Ausgestaltung der Fahrpläne haben noch nicht stattgefunden.

Frage 2:

Ist die Einrichtung einer Busspur auf der Hauptstraße vorgesehen, für den Fall, dass der Bus-Ersatzverkehr dort verkehren soll?

Antwort zu 2:

Für den Fall eines SEV in diesem Bereich würde die Einrichtung einer temporären Busspur geprüft werden.

Frage 4:

Inwiefern ist berücksichtigt worden, dass u. U. der Weg zwischen der nördlichen (Haltestelle Bus) und der südlichen Seite (Haltestelle Tram) des Bahnhofs Rummelsburg zurückgelegt werden muss?

Antwort zu 4:

Die BVG teilt hierzu mit, dass im jetzigen Konzept berücksichtigt ist, dass die Straßenbahn zur Haltestelle Marktstraße zurückgezogen werden soll, an welcher ein guter Umstieg mit kurzen Wegen zwischen der Tramlinie 21 und der Buslinie 240 besteht. Für den Fall, dass die Nutzung der Endstelle Rummelsburg notwendig ist, wird ein optimierter Umstieg von der Tramlinie 21 und der Buslinie 240 avisiert.

Frage 8:

Ab wann wird der Straßenbahnbetrieb auf dem Abschnitt S Rummelsburg-Wismarplatz unterbrochen und wann wird er wieder aufgenommen?

Antwort zu 8:

Die BVG teilt hierzu mit, dass voraussichtlich der Betrieb auf diesem Abschnitt zwischen den Haltestellen Holteistraße und Marktstraße bzw. S Rummelsburg noch bis Ende 2025 aufrechterhalten werden kann.

Ab 2026 ist eine grundlegende Instandsetzung der Gleisanlagen zwingend erforderlich und damit ein ab dann wirksames Verkehrs- und Umleitungskonzept.

Durch die geplante Straßenbahnneubaustrecke zur Anbindung des Bahnhofs Ostkreuz wird die Streckenführung der Linie 21 verändert.

Sollte im Jahr 2025 der Planfeststellungsbeschluss für die Neubaustrecke ergehen, hat dies auch einen Rückbau bzw. die Stilllegung der Gleise in der Boxhagener Straße ab Mitte 2027 zwischen Holteistraße und Marktstraße zur Folge. Eine Grundinstandsetzung der Bestandsstrecke ist baulich und wirtschaftlich damit nicht mehr sinnvoll.

Die Inbetriebnahme der Neubaustrecke hängt maßgeblich vom Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses der Neubaustrecke ab.

Frage 9:

Welche Steigerung des Verkehrsaufkommens erwartet der Senat auf der Hauptstraße durch die Eröffnung der Anschlussstelle Treptower Park der A100 im Herbst dieses Jahres und welche Auswirkungen werden dadurch auf den Bus-Ersatzverkehr angenommen?

Antwort zu 9:

Die zuständige Autobahn GmbH des Bundes geht davon aus, dass sich mit der Inbetriebnahme des 16. BA der A 100 keine Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der Hauptstraße in Rummelsburg ergeben wird.

Frage 10:

Von welchen Auswirkungen auf den Bus-Ersatzverkehr geht der Senat durch die für 2026 geplanten Umbauarbeiten (Umleitungsverkehr) in der Schlichtallee sowie den Baustellenverkehr aufgrund der in diesem Jahr beginnenden Bauarbeiten für die Schule in der Georg-Löwenstein-Straße?

Antwort zu 10:

Die BVG teilt hierzu mit, dass Bauarbeiten im Straßenland und Hochbauarbeiten mit Beeinträchtigungen im Straßenland im Rahmen der Maßnahmenplanung stets unter den Vorhabenträgern und weiteren Beteiligten abgesprachen und berücksichtigt werden.

Frage 11:

Wurden erneut Überlegungen angestellt, das marode Teilstück in der Marktstraße zu sanieren?

Antwort zu 11:

Die BVG teilt hierzu mit, dass die Gleisanlagen in der Boxhagener Straße und Marktstraße zwischen Holteistraße und Pfarrstraße sich nach ca. 40 Jahren in einem altersgerecht sanierungsbedürftigen, aber betriebssicheren Zustand befinden. Die Auswirkungen des bisherigen und derzeit weiter andauernden Verschleißes lassen jedoch auf gesamter Länge der Marktstraße keine Minimalinstandsetzungen mehr zu. Eine grundlegende Instandsetzung wäre daher zwingend erforderlich. Hierzu verweisen wir auch auf die Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/20679 vom 4. November 2024.

Frage 12:

Welche Kosten würden bei einer Teilsanierung der maroden Gleise in der Marktstraße entstehen und wie lange würden diese Arbeiten dauern?

Antwort zu 12:

Die BVG teilt hierzu mit, dass für die grundlegende Instandsetzung zur Erhaltung der Betriebssicherheit der Gleise in der Boxhagener Straße und Marktstraße im Jahr 2024 ein Kostenrahmen von ca. 3,5 Mio. EUR ermittelt wurde. Dabei wurde eine Bauzeit von 4-6 Monaten im Jahr 2026 je nach möglichem Verkehrs- und Umleitungskonzept angesetzt, in der

die Straßenbahn auch nicht verkehren könnte. Nicht Bestandteil dieser Maßnahme sind Kosten für eine Erneuerung der Fahrleitungsanlage oder den barrierefreien Ausbau von Haltestellen.

Frage 13:

Wie steht der Senat zu Überlegungen, den Neubau der Straßenbahngleise zum Ostkreuz vorzuziehen (und vorerst dort enden zu lassen) und so die Tram 21 immerhin bis ans Ostkreuz anzubinden?

Antwort zu 13:

Die BVG teilt hierzu mit, dass jegliche Art von Bauarbeiten für den Gleisbau einen Planfeststellungsbeschluss für das Gesamtvorhaben erfordert. Es werden parallel zum Planfeststellungsverfahren alle Vorbereitungen und Abstimmungen mit den Projektpartnern getroffen, um einen Maßnahmenbeginn schnellstmöglich nach Vorliegen des Beschlusses durchzuführen.

Berlin, den 06.06.2025

In Vertretung

Britta Behrendt  
Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt