

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Danny Freymark und Prof. Dr. Martin Pätzold (CDU)

vom 2. Juni 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 3. Juni 2026)

zum Thema:

Veränderung der Linienführung der Tramlinie 4 in Hohenschönhausen prüfen

und **Antwort** vom 18. Juni 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Juni 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Danny Freymark (CDU) und
Herrn Abgeordneten Prof. Dr. Martin Pätzold (CDU)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/26239
vom 02.06.2026

über Veränderung der Linienführung der Tramlinie 4 in Hohenschönhausen prüfen

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

Frage 1:

Welche Möglichkeiten sieht der Senat, die vollständige Einstellung der Tramlinie M4 im Bereich Hohenschönhausen während der gegenwärtigen langen Bauzeit zu vermeiden oder zumindest abzumildern?

Antwort zu 1:

Eine Alternative zur Einstellung sieht der Senat nicht. Es ist sowohl eine Kompletterneuerung der Gleisanlagen entlang der Hansastrasse zwischen Buschallee und Prerower Platz erforderlich, als auch in der Gleisschleife Zingster Straße. Ein Bauen „unter dem rollenden Rad“ bzw. in einem Gleis ist bei diesem Maßnahmenumfang nicht möglich.

Dennoch besteht ein adäquates Verkehrsangebot. Die Straßenbahnlinie M4 verkehrt aus der Innenstadt kommend noch bis zum 27.07.2026 bis zur Gleisschleife Hansastrasse mit der letzten Haltestelle Sulzfelder Straße. In den Streckenabschnitten der M4, auf denen die Gleisbauarbeiten stattfinden, wird ein Ersatzverkehr mit Bussen mit einem 4-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit angeboten. Er läuft nach den Beobachtungen des Aufgabenträgers weitestgehend stabil und pünktlich. Er ist nicht überlastet.

Der kurze Linienast der M4 zwischen Prerower Platz—Falkenberg mit insgesamt fünf Streckenhaltestellen, in dem keine Bauarbeiten stattfinden, wurde bauzeitbedingt von der Linie M5 übernommen, da diese die normalerweise bediente Gleisschleife Zingster Str. nicht anfahren kann. Mit der Linie M5 besteht eine gute Fahrtalternative für die Fahrgäste aus Neu-Hohenschönhausen in die Innenstadt und nach Alt-Hohenschönhausen.

Frage 2:

Aus welchen Gründen ist es derzeit nicht möglich, dass einzelne Bahnen der Linie M4 während der Bauzeit die Strecke über die Suermondstraße nutzen?

Antwort zu 2:

Die Führung der Linie M4 über die Suermondstraße - auch für einzelne Bahnen - ist aus Sicht des Senats nicht sinnvoll. Zum einen könnten die auf der Linie M4 eingesetzten 60 Meter langen Straßenbahnzüge (GT6-Doppel) aufgrund zu kurzer Haltestellenbereiche nicht alle Haltestellen auf der Umleitungsstrecke über die Buschallee, Suermondstraße, Hauptstraße, Wartenberger Straße und Rüdickenstraße nutzen. Zum anderen nimmt die reguläre Endstelle Falkenberg der M4 die umgeleiteten Züge der M5 auf, so dass dort die Gleiskapazitäten ausgeschöpft sind.

Frage 3:

Welche Möglichkeiten sieht der Berliner Senat, die Linienführung der Tramlinie M4 nach Abschluss der Bauarbeiten so zu verändern, dass einzelne Bahnen dauerhaft über die Suermondstraße geführt werden, um die Anbindung von Alt-Hohenschönhausen an den ÖPNV zu verbessern?

Antwort zu 3:

Alt-Hohenschönhausen ist mit der Linie M5 bereits sehr gut an den ÖPNV angebunden. Im aktuellen Nahverkehrsplan ist daher keine veränderte Führung der M4 vorgesehen. Auch im Entwurf des Nahverkehrsplans 2026-2028 ist keine Veränderung geplant. Darüber hinaus ist - wie ausgeführt - die Führung auch einzelner Bahnen der Linie M4 mit bis zu 60 Meter Länge schon aufgrund begrenzter Haltestellenlängen ausgeschlossen.

Berlin, den 18.06.2026

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt