

19. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (**LINKE**)

vom 21. Juli 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Juli 2025)

zum Thema:

**Sturm in Berlin – Was bedeutet das für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste der S-Bahn?**

und **Antwort** vom 13. August 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. August 2025)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/23422  
vom 21.07.2025  
über Sturm in Berlin – Was bedeutet das für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste der S-Bahn?

---

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 DB AG um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist: Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Welche Erkenntnisse haben sich für die S-Bahn aus den Stürmen vom 23.06.2025 und 26.06.2025 für die Notfallversorgung mobilitätseingeschränkter Fahrgäste ergeben?

Antwort zu 1:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Solche absoluten Ausnahmesituationen binden alle verfügbaren Kapazitäten, sowohl bei der S-Bahn Berlin selbst als auch bei den Rettungskräften. Es waren Tausende von Fahrgästen von den unmittelbaren Folgen der beiden Unwetter betroffen. Priorität hatte an beiden Tagen die Evakuierung von liegengebliebenen Fahrgästen auf freier Strecke. Hier wird selbstverständlich ein besonderer Fokus auf die mobilitätseingeschränkten Fahrgäste gelegt. Von den 168 S-Bahnhöfen sind inzwischen alle bis auf fünf barrierefrei ausgebaut. Sollten einzelne wenige

mobilitätseingeschränkte Menschen an einer der fünf Stationen gestrandet sein, war die Wartezeit bis zum Eintreffen der Hilfe möglicherweise verlängert.“

Frage 2:

Wie konnte es dazu kommen, dass ein Mann im E-Rollstuhl über Stunden an einem S-Bahnhof ohne Aufzug (Yorckstraße) „gestrandet“ ist? Warum wurde der Person nicht schneller geholfen?

Antwort zu 2:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Der S-Bahnhof Yorckstraße ist einer der fünf noch nicht barrierefrei ausgebauten S-Bahnhöfe – ein Aufzug ist bereits in Planung. Da alle Kräfte gebunden waren u.a. für die Evakuierung der Tausenden Fahrgäste aus den Zügen, die auf freier Strecke liegengeblieben waren, konnte dem einzelnen Fahrgast erst mit Verspätung geholfen werden.“

Frage 3:

Warum fuhr die S-Bahn nicht zum Anhalter Bahnhof, um der Person im E-Rollstuhl eine Weiterfahrt und einen schnellen Nachhauseweg zu ermöglichen?

Antwort zu 3:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Am S-Bahnhof Anhalter Bahnhof waren alle Bahnsteiggleise mit angehaltenen Zügen bereits besetzt, so dass ein weiterer Zug dort nicht hätte halten können.“

Frage 4:

Warum mussten die Fahrgäste die S-Bahn verlassen? Warum konnten und/oder durften die Fahrgäste nicht in der Bahn warten, wo sie vor dem Wetter geschützt gewesen wären? Warum war es nicht möglich, die stehenden Züge wenigstens als Warte- und Wetterschutzräume für gestrandete Fahrgäste freizugeben?

Antwort zu 4:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Das Regelwerk sieht vor, dass Fahrgäste aus Sicherheitsgründen an die nächstgelegene Station zu bringen sind, um ihnen dort den Ausstieg zu ermöglichen. Das Notfallmanagement trifft nach Abwägung der Gesamtsituation die Entscheidung. Möglicherweise werden die Züge anderweitig benötigt (bspw. für Erkundungsfahrten) oder der Bahnsteig muss für nachrückende Züge zur Verfügung stehen, die von der freien Strecke geholt werden müssen, um deren Fahrgästen gleichermaßen den Ausstieg zu ermöglichen.“

Frage 5:

Warum wurde den an den Bahnsteigen wartenden Triebfahrzeugführer\*innen nicht unverzüglich nach Abzug der Sturmwagen der Auftrag erteilt, jeweils "leer und auf Sicht" zur nächsten Verkehrsstation zu fahren? Warum wurde dann nicht über GSM-R die Strecke als entweder "blockiert" oder "befahrbar" gemeldet und anhand dieser Meldungen der Betrieb so unverzüglich wie möglich wieder aufgenommen?

Antwort zu 5:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Die Wiederaufnahme des Verkehrs bedingt ein Zusammenwirken des Eisenbahnverkehrsunternehmens mit dem letztverantwortlichen Infrastrukturbetreiber, die beide intensiv mit allen verfügbaren Kapazitäten daran gearbeitet haben, den Fahrgästen Stück für Stück wieder Fahrgastfahrten zur Verfügung zu stellen. Vor der Wiederaufnahme des Fahrgastverkehrs mussten die Strecken auf eventuelle Schäden oder Hindernisse erkundet werden. Auf Streckenabschnitten, auf denen fast alle Bahnsteiggleise durch zurückgehaltene Züge besetzt waren, konnte dies nur schrittweise (vorn beginnend und nach hinten kaskadierend) erfolgen.“

Frage 6:

Warum wurde nicht auf Strecken wie Charlottenburg - Ahrensfelde/Wartenberg/Karlshorst sowie Nordbahnhof - Anhalter Bahnhof, wo keine Bäume auf Gleise stürzen können, der Betrieb wenigstens in ausgedünntem Takt fortgeführt?

Antwort zu 6:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Sturmauswirkungen drohen nicht allein durch umstürzende Bäume, sondern z.B. auch durch umfallende Baugerüste, abgerissene Werbetafeln, umherfliegendes Balkonmobiliar, aufgewirbelten Sperrmüll usw. Die präventive Einstellung des Zugverkehrs erfolgt außerdem nicht allein wegen konkreter Einzelgefahren, sondern beispielsweise – wie im vorliegenden Fall – auch dann, wenn alle verfügbaren Kapazitäten des Notfallmanagements ausgeschöpft sind und somit im Falle weiterer (eventuell eintretender) Ereignisse kein adäquater Aufruf von Hilfe mehr gewährleistet werden kann. (s. darüber hinaus auch Antwort auf Frage 5).“

Frage 7:

Welche Informationen haben Triebfahrzeugführer\*innen und/oder Zugbegleiter\*innen über den Zustand von Fahrstühlen an Bahnhöfen? Wie werden die Mitarbeitenden darüber informiert, wo sich Aufzüge befinden - und wo nicht - und ob sie funktionieren? Inwiefern ist [www.brokenlifts.org](http://www.brokenlifts.org) unter den Mitarbeitenden bekannt und/oder bekannt gemacht worden? Wie kann die Leitstelle ihre Mitarbeitenden kurzfristig dazu informieren?

Antwort zu 7:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Benötigt ein Fahrgast Unterstützung, so wird diese durch den Mobilitätsservice oder die Leitstellen des Eisenbahnverkehrsunternehmens bzw. Eisenbahninfrastrukturbetreibers koordiniert, deren Mitarbeitende die einschlägigen Informationen einsehen können. Darüber hinaus betreibt die DB die Website Bahnhof.de, auf der tagesaktuell die Verfügbarkeit von Aufzügen einzusehen ist.“

Frage 8:

Welche Abläufe sind vorgesehen, wenn Triebfahrzeugführer\*innen und/oder Zugbegleiter\*innen Kenntnis von einer „gestrandeten“ Person im Rollstuhl erhalten?

Antwort zu 8:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Der Bedarf wird an die o.g. Stellen kommuniziert, die dann ihrerseits die notwendige Koordination von Rettungskräften der öffentlichen Feuerwehren übernehmen. Gleichmaßen muss sich auch der Fahrgast selbst um einen Kontakt zu diesen Stellen bemühen. Soweit es um den Zustieg zu den fünf noch nicht barrierefrei erschlossenen Stationen geht, beteiligt sich die Deutsche Bahn an dem seitens des Berliner Senats initiierten Projekt Muva, das mit hierfür ausgerüsteten Bussen eine Fahrtalternative für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste anbietet. Der Dienst ist rund um die Uhr telefonisch erreichbar.“

Frage 9:

Welche Abläufe sind vorgesehen, wenn der S-Bahn-Kundenservice Kenntnis von einer „gestrandeten“ Person im Rollstuhl erhält?

Antwort zu 9:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Im Sinne der Antwort auf Frage 7 unterstützt der Kundendialog die Koordination der weiteren Unterstützung.“

Frage 10:

Welche Evakuierungsmaßnahmen kann die S-Bahn im Falle einer „gestrandeten“ Person im Rollstuhl selbst durchführen? Welche muss der Rettungsdienst durchführen?

Antwort zu 10:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Die Mitarbeitenden sind zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen geschult; verlangt die Unterstützungshandlung jedoch spezielle Fertigkeiten oder Gerätschaften, ist dies den Rettungskräften vorbehalten.“

Frage 11:

In wessen Verantwortung liegt die Einschätzung darüber, ob der Rettungsdienst gerufen werden muss? Nach welchen Kriterien erfolgt die Beurteilung?

Antwort zu 11:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Diese Einschätzung kann vor Ort nach Beurteilung des Einzelfalls im Zusammenwirken mit dem betroffenen Fahrgast getroffen werden bzw. den Kolleg:innen der Leitstellen.“

Frage 12:

Welche Regeln/ Anforderungen sieht die S-Bahn vor, um für eine transparente Kommunikation mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen im Fall des Steckenbleibens zu sorgen?

Antwort zu 12:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Jeder Kontakt mit den Fahrgästen ist darauf ausgelegt, respektvoll und sachdienlich die Kundenbelange aufzugreifen und einer praktikablen Lösung zuzuführen.“

Frage 13:

Inwiefern sind die Mitarbeitenden der S-Bahn geschult, um in derartigen Notfallsituationen mit „gestrandeten“ Personen im Rollstuhl handeln zu können? Welche Vorgaben gibt es, im Zweifelsfall Hilfe durch Dritte anzufordern?

Antwort zu 13:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Die Mitarbeitenden der S-Bahn Berlin GmbH sind für den Umgang mit den Herausforderungen mobilitätseingeschränkter Reiseketten geschult und wenden diese auch regelmäßig im Kontakt mit den Fahrgästen an. Wenn eine ausreichende Hilfeleistung durch Mitarbeitende des Eisenbahnverkehrsunternehmens nicht möglich ist, werden über die Notfallleitstelle der Betriebszentrale des Eisenbahninfrastrukturbetreibers Rettungskräfte angefordert.“

Frage 14:

Welche Wartezeit auf Evakuierung hält die S-Bahn in welchen Szenarien für angemessen?

Antwort zu 14:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Eine pauschale Antwort auf diese Frage ist nicht möglich, bemisst sich die Wartezeit doch im Wesentlichen danach, wie schnell es gelingt, die notwendigen Kapazitäten zur Verfügung zu stellen. Im vorliegenden Fall war es bedauerlicherweise nicht möglich, zeitnah Rettungskräfte für die Unterstützung beim Verlassen der Station zu binden.“

Frage 15:

Wird eine temporäre Lösung bis zum vollständigen Umbau des S-Bahnhofs Yorckstraße im Zusammenhang mit dem 3.BA der S21 angestrebt? Wenn nein, warum nicht? Wie wird dies vor dem Hintergrund gerechtfertigt, dass es sich um einen Bahnhof mit Umstieg auf die U-Bahn der Linie 7 und mehrerer Buslinien handelt?

Antwort zu 15:

Für den Bahnhof Yorckstraße ist ein provisorischer barrierefreier Ausbau geplant, um den Zeitraum bis zum Umbau im Rahmen vom Streckenneubau S21 (3. Bauabschnitt) zu überbrücken. Dafür wurde eine Machbarkeitsstudie erarbeitet, die den bestmöglichen Standort dafür eruieren sollte. Diese ist abgeschlossen und ein Standort im historischen Empfangsgebäude gefunden worden. Der weitere Zeitplan für die Umsetzung wird derzeit mit der DB AG abgestimmt. Die weitere Planung (Leistungsphasen 3 und 4) soll vrsl. in den Jahren 2025 und 2026 bearbeitet werden. Im Sinne einer Planungsbeschleunigung wird alles daran gesetzt, den barrierefreien Ausbau des S-Bahnhofs zeitnah voranzutreiben.

Frage 16:

Welche Planungen gibt es, kurzfristig transportable Modulaufzüge, wie sie derzeit am S-Bahnhof Buckower Chaussee in Gebrauch sind bzw. am Bahnhof Schöneweide eingesetzt wurden, auch am S-Bahnhof Yorckstraße und ggf. weiterer Bahnhöfe ohne Fahrstuhl einzusetzen?

Antwort zu 16:

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde auch die Möglichkeit geprüft, am Ende des Bahnhofs (etwa in der Verlängerung der Großgörschenstr.) eine barrierefreie Verbindung zu schaffen. Dies wäre die einzige Möglichkeit, etwa mit Modulbauwerken zu arbeiten, da ein Modulaufzug aufgrund der beengten lokalen baulichen Voraussetzungen an anderer Stelle nicht infrage gekommen ist.

Für diese Lösung hätte es aber zwei Aufzüge, ein Brückenbauwerk sowie Treppenanlagen bedurft, da ein S-Bahn-Gleis überquert hätte werden müssen. Das hätte das Ausfallrisiko deutlich erhöht. Da auch die Wege für mobilitätseingeschränkte Umsteigerinnen und Umsteiger unverhältnismäßig lang geworden wären (U-Bahnhofeingang bis Fahrstuhl S-Bahn mind. 350 m) und eine Steigung hätte bewältigt werden müssen, wurde diese Lösung verworfen.

Berlin, den 13.08.2025

In Vertretung

Arne Herz  
Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt