

**19. Wahlperiode**

**Schriftliche Anfrage**

**der Abgeordneten Catrin Wahlen und Antje Kapek (GRÜNE)**

vom 15. Januar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Januar 2026)

zum Thema:

**Barrierefreie Beförderung: Was kommt nach Muva?**

und **Antwort** vom 4. Februar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 5. Februar 2026)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Catrin Wahlen (GRÜNE) und  
Frau Abgeordnete Antje Kapek (GRÜNE)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/24879  
vom 15.01.2026  
über Barrierefreie Beförderung: Was kommt nach Muva?

---

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 VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB) um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist.

Frage 1:

In der Antwort auf die schriftliche Anfrage Drucksache 19/23195 heißt es, es sei Ziel des Senats „eine Lösung zur Erfüllung der Aufgabe einer Alternativen Barrierefreien Beförderung (ABB) aus dem § 29 Abs. 6 Mobilitätsgesetz (MobG) und dem Nahverkehrsplan für Berlin (NVP) umzusetzen“ (S. 2). Welche Lösung(en) wurde(n) seither gefunden?

Frage 2:

Wie kommt das Land Berlin in Bezug auf den öffentlichen Nahverkehr seiner Verpflichtung aus Artikel 20 des Übereinkommens über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (UN-Behindertenrechtskonvention/UN-BRK) nach, demzufolge von den Vertrags- und ihren Gliedstaaten für „Menschen mit Behinderungen persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit sicherzustellen“ ist?

Antwort zu 1 und 2:

Die Fragen 1 und 2 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Mobilität von Menschen mit Behinderungen wird sowohl innerhalb als auch außerhalb des ÖPNV gewährleistet.

Der Senat bestellt alle Verkehrsleistungen des ÖPNV mit barrierefreien Fahrzeugen, der Ausbau der barrierefreien Infrastruktur (Bahnhöfe und Haltestellen) wird vorangetrieben. Sofern die barrierefreie Infrastruktur gestört ist bzw. fehlt (Aufzüge/barrierefreie Rampen), steht mit dem VBB-BAV („Barrierefreier Alternativ-Verkehr“) ein direkt telefonisch erreichbarer Service zur Verfügung, der über barrierefreie Alternativen berät und bei Bedarf einen Taxi-Fahrdienst bucht. Dies entspricht der Aufgabenstellung aus § 29 Abs. 6 Mobilitätsgesetz (MobG) für den ÖPNV, sowie dem § 11 des Landesgleichberechtigungsgesetzes (LGBG), der die Barrierefreiheit der Anlagen des ÖPNV fordert. Darüber hinaus finanziert der Senat mit dem VBB-Begleitservice ein Angebot, das ergänzend zu den o. g. Maßnahmen im Rahmen des § 29 Abs. 6 MobG weitergehende Unterstützung für Personen mit Einschränkungen ermöglicht, die sich bei der Nutzung des ÖPNV unsicher fühlen.

Für Menschen mit Behinderungen, die auf Grund besonderer Umstände das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs für Fahrten zur sozialen Teilhabe nicht nutzen können, legt § 12 LGBG darüber hinaus fest, dass vom Senat „mit dem Ziel einer möglichst gleichwertigen Mobilität nach Maßgabe des Haushaltsgesetzes angemessene individuelle Beförderungsangebote zur Überwindung von Barrieren oder anderen Nutzungseinschränkungen entwickelt und barrierefreie Mobilitätsalternativen, einschließlich eines besonderen Fahrdienstes vorgehalten“ werden. Dies umfasst u. a. den Sonderfahrdienst (s. u. Antwort zu 3. b), der „insoweit kein Angebot des öffentlichen Personenverkehrs ...“ darstellt.

Frage 3:

Zur Erfüllung der Vorgaben aus § 29 Abs. 6 Mobilitätsgesetz (MobG) verfolgt der Senat nach Beendigung des Dienstes BVG Muva das Angebot „Barrierefreier Alternativ-Verkehr“ des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB-BAV) beworben, der allerdings nur als Fahrstuhlersatz konzipiert ist.

- a. Welche Lösungen zur Erfüllung der Fahrgastrechte, die über den bloßen Fahrstuhlersatz hinausgehen, plant der Senat?
- b. Welche Alternativlösungen für Menschen, die aufgrund ihrer Beeinträchtigung oder/und wegen notwendiger Hilfsmittel, nicht in der Lage sind, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, sind dem Senat bekannt?
- c. Wie werden dabei „Orientierungshilfen und Informationsangebote nach dem Zwei-Sinne-Prinzip“ (§ 29 Abs. 6 MobG) berücksichtigt?
- d. Wie wird das Zwei-Sinne-Prinzip bei der Kontaktaufnahme zum Angebot VBB-BAV umgesetzt?

Antwort zu 3a:

Das Angebot VBB-BAV bietet bereits eine Lösung, die über den bloßen Fahrstuhlersatz hinausgeht, indem die Kunden eine konkrete Beratung erhalten, wie sie mit Blick auf ihre spezifische Mobilitätseinschränkung ihren Fahrtwunsch bestmöglich und selbstständig mit Bus und Bahn umsetzen können. Insofern wird über den VBB-BAV eine Dienstleistung angeboten,

die es den betroffenen Fahrgästen ermöglicht, anlassbezogen und fahrtzielorientiert Hilfe zu erhalten.

Darüber hinaus haben die BAV Nutzerinnen und Nutzer die Möglichkeit, sich individuell zu aktuellen Störungen und deren Umfahrungsmöglichkeiten informieren zu lassen und dadurch konkrete Unterstützung für eine Weiterfahrt mit dem ÖPNV zu erhalten.

Antwort zu 3b:

Mit den Berliner Mobilitätshilfedielen (Mhd) besteht ein niedrigschwelliges, ambulantes Begleitangebot im Integrierten Sozialprogramm (ISP) unter dem Dach des 4.

Rahmenfördervertrags mit der LIGA der Wohlfahrtsverbände, das in allen Berliner Bezirken vorgehalten wird.

Die Mhd ermöglichen zu Hause lebenden, mobilitätseingeschränkten Menschen ab 60 Jahren durch Aktivierung und Mobilisierung die Teilnahme am öffentlichen Leben und die Verrichtung von Alltagsaktivitäten im näheren Wohnumfeld.

Die Dienste begleiten zu Terminen, Besuchen, Spaziergängen oder kleineren Einkäufen. Die Begleitung erfolgt zu Fuß (auch Blindenbegleitung), als Rollstuhlschiebeleistung oder auch mithilfe öffentlicher Verkehrsmittel. Treppentransportleistungen sind unter bestimmten Voraussetzungen ebenfalls Teil des Angebotes.

Darüber hinaus liegen in der Zuständigkeit der Senatsverwaltung für Arbeit, Soziales, Gleichstellung, Integration, Vielfalt und Antidiskriminierung (SenASGIVA) zwei Alternativlösungen für Menschen, die aufgrund ihrer Beeinträchtigung oder/und wegen notwendiger Hilfsmittel, nicht in der Lage sind, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Zum einen gibt es das Angebot des Sonderfahrdienstes im Rahmen von Freizeitfahrten und zum anderen das Angebot der Beförderung im Zusammenhang mit Leistungen der Eingliederungshilfe für Menschen mit Behinderungen.

#### Zum Sonderfahrdienst

Im Kontext mit Freizeitfahrten im Sinne der sozialen Teilhabe haben Menschen, denen aufgrund ihrer körperlichen Beeinträchtigungen seitens des Landesamtes für Gesundheit und Soziales (LAGeSo) im Schwerbehindertenausweis durch ein Feststellungsverfahren das Merkzeichen „T“ zuerkannt wurde die Möglichkeit, das auf der Grundlage des § 12 des Landesgleichberechtigungsgesetzes Berlin (LGBG) und durch die Verordnung über die Vorhaltung eines besonderen Fahrdienstes geregelte Angebot des Sonderfahrdienstes zu nutzen.

Die erforderlichen Regie- und Beförderungsleistungen zur Sicherstellung dieser Fahrten werden von einem Betreiber auf vertraglicher Basis erbracht. Die Beförderung durch den Sonderfahrdienst erfolgt durch eine durch den Betreiber gestellte Fahrzeugflotte. Die Fahrten können durch die Nutzungsberechtigten 14 Tage vor dem Fahrtwunsch über

eine spezielle, betreiberseitig bereitgestellte, kostenlose App, per Telefon, per Mail, im Internet und per Fax gebucht werden.

Alleinstellungsmerkmal des Angebotes ist die Bereitstellung einer Treppensteigehilfe – welche auch unabhängig von einer Fahrtbuchung separat seitens der Nutzungsberechtigten gebucht werden kann -, sowie das Bereitstellen weiterer in direktem Kontext mit der Fahrrealisierung stehender Assistenzleistungen, wie z. B. eine Hilfestellung beim Anziehen von Schuhen, dem Anziehen einer Jacke, oder dem Tragen von Unterlagen und Taschen.

Nutzungsberechtigte des Sonderfahrdienstes haben zudem die Möglichkeit, alternativ zu den Fahrzeugen des Sonderfahrdienstes ein Taxi zu nutzen. Über ein spezielles Taxikonto können die Nutzungsberechtigten bis zu einem bestimmten Betrag verauslagte Taxirechnungen erstattet bekommen.

#### Zu den Fahrten im Rahmen der Beförderungsleistungen in der Eingliederungshilfe

Für die Teilhabefachdienste Soziales der Bezirke und des LaGeSo sind die Beförderungsleistungen in der Eingliederungshilfe durch nicht vertragsgebundene Fahrdienste durch ein Rundschreiben der Senatsverwaltung ASGIVA geregelt (Rundschreiben Soz Nr. 02/2021, zuletzt geändert am 29.12.2022).

Das Rundschreiben gilt für Beförderungen durch Fahrdienste, die als Eingliederungshilfe nach dem SGB IX von den Teilhabefachdiensten Soziales bewilligt werden. Das sind insbesondere Beförderungen

- zu und von Angeboten der Teilhabe am Arbeitsleben (Nr. 130 ff. AV EH) zum oder vom Ort an dem im Arbeitsbereich der Werkstatt für Menschen mit Behinderungen (WfbM) oder eines anderen Anbieters Leistungen erbracht werden
- als Leistungen der Mobilität in Form der Beförderung durch einen Fahrdienst (Nr. 154 f. AV EH), insbesondere zu und von tagesstrukturierenden Angeboten nach Nr. 151 AV EH

Die Kostenübernahme erfolgt durch Leistungsbescheid; ein Rahmen- oder Beförderungsvertrag zwischen Träger der Eingliederungshilfe und Fahrdienst besteht nicht. Die Auswahl des Fahrdienstes obliegt grundsätzlich der leistungsberechtigten Person (Wunsch- und Wahlrecht), sofern der Preis den nach Rundschreiben maßgeblichen Grundbetrag nicht überschreitet; Abweichungen sind nur bei Zumutbarkeit unter Berücksichtigung der persönlichen Umstände möglich.

Zu den Personen, die den ÖPNV aufgrund ihrer Beeinträchtigung nicht ohne weiteres nutzen können, können auch Menschen mit kognitiven Einschränkungen gehören. Der bereits unter der Antwort zu Frage 1 genannte VBB-Begleitservice bietet auf Nachfrage die Begleitung von kognitiv eingeschränkten Fahrgästen in Form individueller Mobilitätstrainings an, die es den Nutzerinnen und Nutzern ermöglichen, entsprechend ihrer Beeinträchtigung, nach dem personalisierten Training, Standardwege mit dem ÖPNV selbständig zu bewältigen.

Antwort zu 3c:

Für die unter Ziffer 3 b genannten Angebote ist § 29 Abs. 6 MobG nicht einschlägig, da sich dieser auf den Öffentlichen Personennahverkehr bezieht.

Antwort zu 3d:

Das Angebot VBB-BAV ist bisher nur telefonisch buchbar. Durch den direkten Kontakt ist es jedoch möglich, das konkrete Hilfsbedürfnis der betroffenen Fahrgäste viel besser und eindeutiger zu identifizieren und darauf angepasst eine individuelle Lösung anzubieten. Die bisher z.B. mit Apps gemachten Erfahrungen zeigen regelmäßig Mängel in der Barrierefreiheit auf. Statt möglichst schnell eine nicht auf die tatsächlichen Bedarfe abgestimmte App-Lösung anzubieten, wurde der Weg gewählt, ein sorgfältiges und tragfähiges, zudem mit den tatsächlichen Anwender\*innen abgestimmtes Konzept dafür zu erarbeiten. Es ist mit der eingerichteten Expertenbegleitgruppe vereinbart, dass eine Kommunikationsmöglichkeit für gehörlose Menschen mit Mobilitätseinschränkungen entwickelt werden soll. Anknüpfend daran wird geprüft, die BAV-Dienstleistung auch im Rahmen einer Vorausbuchung anzubieten.

Frage 4:

Wie erfolgt die Einbindung des Taxigewerbes, insbesondere der Inklusionstaxen?

- a. Welche Kosten fallen für die Nutzer\*innen an, insbesondere für diejenigen, die im Besitz eines Beiblatts zum Ausweis des Versorgungsamtes mit Wertmarke sind?
- b. Welche Kosten fallen für Personen an, die nicht in Besitz eines Beiblatts mit Wertmarke sind, jedoch auf funktionierende Fahrstühle angewiesen sind?
- c. Wo sind diese Regelungen bekannt gegeben?

Antwort zu 4 a bis c:

Der mit Taxen angebotene Barrierefreie Alternative Verkehr kann mit einer regulären Fahrtberechtigung für das Tarifgebiet Berlin AB genutzt werden (Ticket, Abo, Schwerbehindertenausweis mit Wertmarke). Ein Zuschlag ist nicht erforderlich. Die Informationen sind auf der Website des VBB verfügbar: [www.vbb.de/bav](http://www.vbb.de/bav). Die Information ist zudem über den regelmäßig versendenden Newsletter der Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderungen (LfB) an den Landesbeirat für Menschen mit Behinderungen und die Bezirksbeauftragten für Menschen mit Behinderungen sowie durch die Koordinierungsstelle Landesgleichberechtigungsgesetz der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt an die Mitglieder der dortigen AG Mobilität und Verkehr Barrierefrei gegangen. Die vertretenen Verbände vermitteln die Information in ihren jeweiligen Informationsmedien.

Frage 5:

In welcher Weise wurden in den Entscheidungsprozess die Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderungen, der Landesbehindertenbeirat und die Interessenvertretungen der Senior\*innen eingebunden?

Antwort zu 5:

Die Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung wurde in den ersten Workshop zur Neustrukturierung im Mai 2025 zusammen mit dem Taxigewerbe, VBB und BVG einbezogen. Seit August 2025 gibt es regelmäßige, formelle Abstimmungstermine auch mit Betroffenenvertretungen, welche sich als „Expertenbegleitgruppe“ definiert. Folgende Interessensvertretungen haben bisher daran teilgenommen:

- ABSV Berlin,
- Bezirksbeauftragte für Menschen mit Behinderungen,
- Bezirksbeauftragter für Senioren und Menschen mit Behinderungen,
- CoCaS e.V.,
- InklusionsTaxi – Taxi für Alle,
- Lebenshilfe Berlin,
- Selbsthilfe Berlin,
- Seniorenvertretung Berlin-Mitte.

Frage 6:

Wie soll die sogenannte Übergangsphase gestaltet werden? Wird es in dieser Zeit noch Muva-Fahrzeuge im Einsatz geben und wenn nicht, wer übernimmt diese Aufgabe dann?

Frage 7:

Wofür sollen die im DH 26/27 hinterlegten 1,7 Mio Euro für Muva eingesetzt werden?

Antwort zu 6 und 7:

Die Fragen 6 und 7 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die ersten Erfahrungen des VBB-BAV belegen eine gute Verfügbarkeit der Taxen (reguläre, genauso aber auch die als zunächst kritischer Faktor betrachteten Inklusionstaxen). Das belegt die durchschnittliche Wartezeit beim VBB-BAV von bislang etwa 10 Minuten im Verhältnis zu durchschnittlichen 22 Minuten auf ein MUVA-Fahrzeug.

Bis Ende Februar dieses Jahres wird parallel zum Angebot VBB-BAV der MUVA als rein digital buchbares Angebot fortgeführt, um den Hochlauf des VBB-BAV zu flankieren. Ab März nimmt die Aufgabe aus dem § 29 Abs. 6 MobG vollständig der BAV war. In der Erarbeitung ist eine Ausweitung der Unterstützung von mobilitätseingeschränkten Personen bei der Nutzung des ÖPNV in einer ergänzenden Form des BAV. Hierzu gibt es laufende Abstimmungen mit dem

VBB, um u. a. zunächst die organisatorischen und technischen Voraussetzungen und deren Kosten zu kalkulieren und zum März umzusetzen.

Die im Haushalt veranschlagte Summe wird für die Übergangslösung der zweimonatigen Weiterführung des MUVA eingesetzt sowie für unmittelbar anschließende weitergehende Maßnahmen.

Frage 8:

Wie und bis wann wird soll die erforderliche Anzahl an zusätzlichen Inklusionstaxen erreicht werden? Was ist hier die Zielzahl?

Antwort zu 8:

Für das ÖPNV-Angebot im Rahmen des VBB-BAV konnten bisher alle vom VBB angeforderten Fahrten mit Inklusionstaxen mit der o. g. Wartezeit erfüllt werden. Die vorhandenen Inklusionstaxen stellen zahlenmäßig ein Vielfaches der begrenzten Anzahl an ehemals vorhandenen MUVA-Fahrzeuge dar. Relevant für die Funktionsfähigkeit des BAV ist daher nicht die bloße Anzahl der vorhandenen Inklusionstaxen, sondern deren Verfügbarkeit. Diese ist – eng abgestimmt mit dem Taxigewerbe - über die pauschale Vergütungsregelung finanziell beanreitzt. Die Erfahrungen der ersten Wochen zeigen, dass dies wie geplant gut funktioniert.

Soweit es um die erforderliche Anzahl von Inklusionstaxen für die Bedienung regulärer Taxi-Anfragen im Gelegenheitsverkehr von nicht umsetzbaren Rollstuhlnutzenden geht, lässt sich diese Frage nicht abschließend beantworten. Eine Studie der TU Berlin aus dem Jahr 2017 sah einen Zielwert von 250 Inklusionstaxen vor, der mit aktuell 191 Inklusionstaxen noch nicht erreicht ist. Zudem wäre der damalige Zielwert allein aufgrund der seither gewachsenen Bevölkerungszahlen nach oben zu korrigieren. Allerdings hängt die „Erforderlichkeit“ auch ganz wesentlich davon ab, welche Anfahrtswege die vorhandenen Inklusionstaxen in Kauf nehmen, um spontane Buchungsanfragen und Vorbestellungen zu bedienen und wie der Mehraufwand für das Einstiegen/Aussteigen und die Rollstuhlsicherung im Fahrzeug vergütet wird. Der geltende Berliner Taxitarif sieht hier keine Zuschläge vor. Daher strebt der Senat eine Anpassung des Berliner Taxitarifs an, mit dem Ziel die Wirtschaftlichkeit der Durchführung von Inklusionsfahrten zu verbessern.

Frage 9:

Wie genau soll die Kontrolle von Inklusionstaxen erfolgen, um zum einen zu verhindern, dass diese vornehmlich am BER stehen und zum anderen auch wirklich berechtigte Personen befördert werden?

Antwort zu 9:

Es gibt keinen Anknüpfungspunkt im Verkehrsgewerberecht, um Inhaber barrierefreier Taxen zu verpflichten, dass sie ausschließlich oder auch nur überwiegend nicht umsetzbare Rollstuhlnutzende befördern. Für Inklusionstaxen gilt wie für reguläre Taxen die Beförderungspflicht, wenn ein Auftrag durch Heranwinken oder durch direkte Ansprache, z. B. am Taxistand, erteilt wird. Darüber hinaus müssen Anreizmechanismen genutzt werden. Sofern Privilegien für barrierefreie Taxen an die tatsächliche Beförderung von nicht umsetzbaren Rollstuhlnutzenden geknüpft werden sollen, ist eine manipulationssichere Nachweisführung in Bezug auf die tatsächliche Durchführung von Inklusionsfahrten nur möglich, wenn diese Fahrten mit einer spezifischen Vergütungskomponente im Taxitarif verknüpft sind, so dass diese Fahrten automatisch über den Taxameter erfasst werden. Insofern wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

Frage 10:

Wie wird sichergestellt, dass die Buchung auch für Menschen erfolgen kann, die nicht telefonieren können?

Antwort zu 10:

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 d verwiesen.

Berlin, den 04.02.2026

In Vertretung

Arne Herz  
Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt