

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Catrin Wahlen (GRÜNE)

vom 24. Februar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Februar 2026)

zum Thema:

Barrierefreie Beförderung – Nachfragen zu Drucksache 19/24879

und **Antwort** vom 12. März 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. März 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

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

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25313
vom 24.02.2026
über Barrierefreie Beförderung – Nachfragen zu Drucksache 19/24879

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

Frage 1:

Laut Antwort auf Fragen 1 und 2 der genannten Drucksache besteht auf den Barrierefreien Alternativ-Verkehr (VBB-BAV) Anspruch, „[s]ofern die barrierefreie Infrastruktur gestört ist bzw. fehlt (Aufzüge/barrierefreie Rampen).“ Demgegenüber sichert § 26 des Berliner Mobilitätsgesetzes (MobG BE) angemessene Vorkehrungen „[z]ur Überwindung von Barrieren beziehungsweise Nutzungseinschränkungen“ im Allgemeinen zu. Welche Maßnahmen werden getroffen,

- a. um z. B. Menschen mit Sehbeeinträchtigungen oder Lernschwierigkeiten das Auffinden eines Schienenersatzverkehrs (SEV) zu erleichtern?
- b. um Fahrgästen mit Behinderungen Umstiege zu erleichtern, die auf den von VBB-BAV vorgeschlagenen Routen nötig werden?
- c. um die Nutzungseinschränkung Verweigerung der Mitnahme bei Überfüllung (insbesondere in Bussen und beim SEV) auszugleichen?

Antwort zu 1:

Antwort zu Teilfrage a:

Zur Unterstützung von Fahrgästen mit Sehbeeinträchtigungen, Lernschwierigkeiten oder vergleichbaren Nutzungseinschränkungen stehen im Land Berlin verschiedene begleitende Maßnahmen zur Verfügung. Die Wegweisung zu den SEV-Haltestellen hat grundsätzlich nach dem Zwei-Sinne-Prinzip zu erfolgen, d. h. neben durchgehenden Wegweisungen mit einfachen und verständlichen Informationen und Nutzung einfacher Symbole, Plänen oder auch „Fußspuren“ wären z.B. auch durch Ansagen der zum SEV führende Ausgang zu benennen und der Abfahrtsort zu beschreiben oder daneben liegende Haltestellen regulärer Linienverkehre als Orientierung anzugeben. Solche Maßnahmen sind jedoch bei ungeplantem, kurzfristig einzurichtendem SEV nicht immer zeitgerecht realisierbar. Der Aufgabenträger ist hier im Austausch mit den Verkehrsunternehmen, damit die hierfür notwendigen Maßnahmen konsequenter umgesetzt werden. Grundsätzlich ist dies bei geplanten und länger anhaltendem SEV möglich, je nach Umfang der Maßnahmen bzw. erwartetem Fahrgastaufkommen gibt es vor Ort auch Unterstützung durch Personal.

Darüber hinaus kann der VBB Bus & Bahn-Begleitservice in Anspruch genommen werden, wenn sich an Personen aufgrund von Mobilitätseinschränkungen oder anderen Beeinträchtigungen unsicher fühlen.

Antwort zu Teilfrage b:

Die Vorgaben u. a. des PBefG (Personenbeförderungsgesetz) und des MobG (Mobilitätsgesetz Berlin) sollen die barrierefreie Nutzbarkeit des öffentlichen Nahverkehrs für Personen gewährleisten, die sich grundsätzlich im öffentlichen Raum autonom bewegen können. Die im MobG genannten Maßnahmen zur Überwindung von Barrieren und Nutzungseinschränkungen durch individuelle Beförderungsangebote beziehen sich in Umsetzung der Vorgaben aus § 8 Abs. 3 PBefG auf die Infrastruktur. Umfahrungsvorschläge des VBB-BAV-Kundencenters sind insofern auch Teil der Gewährleistung einer barrierefreien Beförderung, da die Mitarbeitenden nur barrierefreie Alternativrouten innerhalb des ÖPNV vorschlagen, die maximal einen zusätzlichen Umsteigevorgang umfassen. Dabei können die Mitarbeitenden aufgrund ihrer genauen Kenntnis der Umstiegsstationen und barrierefreien Wege die Variante empfehlen, die für die Betroffenen entsprechend der spezifischen Einschränkung am besten nutzbar ist, z.B. bei Umstiegsalternativen den Bahnhof, der ein geringes Fahrgastaufkommen und wenig Gedränge beim Umstieg erwarten lässt. Die Mitarbeitenden priorisieren auf Wunsch der Anrufenden bei ihren Vorschlägen die Vermeidung von Umstiegen bzw. die Auswahl eines für den Betroffenen „einfachen“ Umstiegs (Route mit einem für den/die Anrufende bekannten Umsteigebahnhof, einfache Wegeführung etc.) gegenüber dem Faktor „Reisezeit“. Diese Kompetenz der Mitarbeitenden wird in der Praxis des VBB Bus & Bahn-Begleitservice permanent geschult und gestärkt. Auch bei der Buchung eines Taxis als BAV wird darauf geachtet, den zusätzlichen Umstiegsaufwand so gering wie möglich zu halten.

Antwort zu Teilfrage c:

Das Problem, dass bei Nachfragespitzen die Beförderungskapazität nicht in allen Fällen ausreicht, betrifft nicht allein Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Keines der in § 26 Abs. 7 MobG aufgeführten Kriterien

- Ausstattung von Fahrzeugen,
- Ausstattung fahrgastbezogener Infrastruktur,
- Informationen, Vertrieb und Orientierungshilfen sowie
- Betrieb und der Wartung der entsprechenden Infrastruktur

lässt sich hierauf anwenden. Daher liegt bei nicht ausreichender Beförderungskapazität keine Störung der Barrierefreiheit vor, sondern eine allgemeine Begrenzung der Verfügbarkeit von Beförderungsangeboten (z.B. wg. begrenzter Infrastrukturkapazitäten im Netz der DBInfraGo im Regionalverkehr, oder wg. derzeit begrenzter Personalverfügbarkeit im straßengebundenen ÖPNV). In diesen Fällen ist ein genereller Ausgleich von Kapazitätsproblemen in Form individueller Beförderungsangebote, für die eine exklusive Nutzung durch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu gewährleisten wäre, durch den ÖPNV-Aufgabenträger nicht leistbar und auch von den Maßgaben des MobG nicht intendiert.

Frage 2:

In der Antwort zu Frage 3a der genannten Drucksache wird als über den bloßen Fahrstuhlersatz hinausgehende Leistung „eine konkrete Beratung“ genannt. Welche angemessenen Vorkehrungen werden vorgehalten, wenn diese Beratung nicht ausreicht?

Antwort zu 2:

Wie bereits in der Drucksache Nr. 19/24879 ausgeführt, bucht das VBB-BAV-Kundencenter ein geeignetes Taxi, wenn die Beratung zur Umfahrungsmöglichkeit nicht ausreicht oder keine Umfahrungsmöglichkeit vorhanden ist. Die Frage wird daher so verstanden, dass sie sich auf Sachverhalte bezieht, in denen ein barrierefreies ÖPNV-Angebot im Sinne barrierefreier Zugänglichkeiten von Bahnhöfen bzw. Bahnsteigen und dem Einsatz barrierefreier Fahrzeuge gegeben ist.

Soweit es – z. B. bei empfohlenen Alternativrouten - darum geht, eine bessere Orientierung an bisher nicht genutzten Umsteigepunkten zu erhalten, wird im VBB-BAV-Kundencenter angeboten, auch beim Umsteigen telefonisch zu unterstützen. Siehe hierzu auch die Antwort zu Frage 1 b und die dort benannte Ortskenntnis. In schwierigen Fällen besteht zudem die Möglichkeit, den VBB-Begleitservice in Anspruch zu nehmen.

Generell wird im VBB-BAV-Kundencenter bei der Beratung darauf geachtet, dass die vorgeschlagene Alternativroute bzw. die Kombination aus Taxi und ÖPNV die spezifischen Einschränkungen der Anrufenden berücksichtigt. Soweit allerdings eine Störung zu einem Entfall des Nahverkehrsangebots für alle Fahrgäste führt (z. B. Streik), ist eine gesonderte, spezifische Vorkehrung für diese Zielgruppe durch den ÖPNV-Aufgabenträger in der Regel nicht leistbar.

Frage 3:

In der Antwort zu Frage 8 der genannten Drucksache heißt es, der Senat strebe „eine Anpassung des Berliner Taxitarifs an, mit dem Ziel die Wirtschaftlichkeit der Durchführung von Inklusionsfahrten zu verbessern“.

a. Welche Stelle kommt für den Aufpreis auf?

b. Wie wirkt sich der Aufpreis auf die Regelung bei der Taxi-Konto-Nutzung für Personen aus, die berechtigt sind den Sonderfahrdienst (SFD) zu nutzen?

Antwort zu 3:

Die Teilfragen 3 a. und 3 b. werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Überlegungen, durch welche Tarifmaßnahmen die Wirtschaftlichkeit verbessert werden kann, sind noch nicht abgeschlossen. Aus diesem Grunde können dazu noch keine Aussagen getroffen werden. Die für das Taxikonto zuständige Senatsverwaltung wird in diese Überlegungen einbezogen.

Berlin, den 12.03.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt