

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Catrin Wahlen und Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 4. März 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 5. März 2026)

zum Thema:

Barrierefreie Bus- und Tramhaltestellen

und **Antwort** vom 20. März 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. März 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

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

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25428
vom 04.03.2026
über Barrierefreie Bus- und Tramhaltestellen

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 Bezirksämter von Berlin und die Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG) um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist: Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie viele Bushaltestellen wurden seit Beantwortung der schriftlichen Anfrage Drucksache 19/17555 (Frage 9) nach den im Nahverkehrsplan festgelegten Kriterien barrierefrei umgebaut? Bitte nach Bezirk und Haltestellen getrennt ausweisen.

- a. Falls Haltestellen nur einige der im Nahverkehrsplan festgelegten Kriterien erfüllen: Welche sind das? Bitte nach Bezirk und Haltestellen getrennt ausweisen.
- b. Welche Gründe liegen vor, dass diese Haltestellen noch nicht alle im Nahverkehrsplan festgelegten Kriterien erfüllen?

Antwort zu 1a und 1b:

Folgende Tabelle beinhaltet die Anzahl der umgebauten Richtungsbushaltestellen der Bezirksämter im Zeitraum Dezember 2023 bis heute und die Anmerkungen der Bezirksämter:

<u>Bezirk</u>	<u>Anzahl Richtungsbushaltestellen</u>	<u>Berücksichtigung Kriterien NVP</u>
Charlottenburg-Wilmersdorf	4	ja
Friedrichshain-Kreuzberg	Keine Rückmeldung	-
Lichtenberg	3	?**
Marzahn-Hellersdorf	10	teilweise
Mitte	2	ja
Neukölln	2	?**
Pankow	0	-
Reinickendorf	0	-
Spandau	17	ja
Steglitz-Zehlendorf	0	-
Treptow-Köpenick	4	teilweise
Tempelhof-Schöneberg	26*	?**

*Angabe bezieht sich auf „die letzten Jahre“

** Eine gesonderte Prüfung ist in der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit nicht leistbar.

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf von Berlin teilt darüber hinaus mit:

„Im Bezirk Marzahn-Hellersdorf erfüllen folgende Haltestellen derzeit nur teilweise die im Nahverkehrsplan festgelegten Kriterien:

- Hellersdorfer Straße / Cecilienstraße
- Lemkestraße / Lübecker Straße
- Riesaer Straße / L-Lewin-Straße
- Oberfeldstraße / Kornmandelweg

Hauptgrund ist der Nichteinbau des Kasseler Sonderbords (22 cm). Durch die gegenüber den üblichen Sonderbordhöhen von 16 cm deutlich größere Höhe erhöht sich das Gefälle, wodurch Längs- bzw. Querneigungen von über 4 % entstehen können. Zudem konnte die neue Höhe an vielen Grundstücksgrenzen nicht in angemessener Weise an die angrenzenden Grundstücke angebunden werden. Dies war aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht vertretbar. Darüber hinaus wären für die angrenzenden Grundstückseigentümer erhebliche Einschränkungen beim Zugang zu ihren Grundstücken entstanden.

Ein weiterer Punkt liegt in der Lage der Bushaltestellen begründet. Sofern der Bus den Kasseler Sonderbord mit 22 cm Höhe nicht gerade anfahren konnte, war ein schadfreies Anfahren des Bordsteins nicht immer möglich. Aus diesem Grund wurde dieser Bordstein an Bushaltestellen, die sich in der Nähe von Kurvenbereichen befinden, nicht eingebaut.“

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin teilt darüber hinaus mit:

„1. Haltestellen Baumschulenstraße / Köpenicker Landstraße

Im Rahmen von Baumaßnahmen der Berliner Wasserbetriebe (BWB) am Regenkanal zwischen Köpenicker Landstraße und Neue Krugallee wurden die Haltestellen mit Kasseler Sonderbord und Auffindestreifen ausgeführt. Bei der Ausführung waren die örtlichen Zwangspunkt für eine gesicherte Entwässerung aller Verkehrsflächen sowie der vorhandene Baumbestand zu beachten, sodass nicht alle Kriterien laut Nahverkehrsplan umgesetzt werden konnten. Das Straßen- und Grünflächenamt Treptow-Köpenick finanzierte die Maßnahme aus eigenen Mitteln.

2. Haltestellen Wegedornstraße / Semmelweisstraße

Die barrierefreie Herstellung erfolgte gemäß Vorschriften im Zuge einer Fahrbahnsanierung. Das Straßen- und Grünflächenamt Treptow-Köpenick finanzierte die Maßnahme aus eigenen Mitteln.“

Frage 2:

In der Antwort auf die schriftliche Anfrage Drucksache 19/16250 (Frage 3) wurden neun Tramhaltestellen benannt, die bis 2026 barrierefrei gestaltet werden sollten.

- a. Entsprechen diese Angaben ebenfalls den im Nahverkehrsplan genannten Kriterien? Wenn nein: Warum nicht, und welche Kriterien wurden stattdessen herangezogen?
- b. Wurden die in Drucksache 19/16250 Planungsziele erreicht bzw. wie ist der Umsetzungsstand bei den genannten Haltestellen? Bitte getrennt nach Bezirken und Haltestellen ausweisen.
- c. Wenn die Ziele nicht erreicht wurden: Welche Gründe liegen hierfür vor?
- d. Wie ist der Umsetzungsstand der Barrierefreiheit bei den weiteren in der o. g. Drucksache benannten Haltestellen?

Antwort zu 2a bis 2d:

In der Drucksache 19/16250 sind neun Maßnahmen gelistet, die nach damaligem Stand und mit dem Hinweis, dass Verschiebungen möglich sind, vorrausichtlich bis 2026 realisiert werden sollten. Diese Maßnahmen umfassen nicht neun Haltestellen, sondern insgesamt 44 Richtungshaltestellen. Die aufgeführten Maßnahmen gehen in der Regel einher mit weiteren Gleiserneuerungsmaßnahmen und Straßenumbauerfordernissen, wodurch es häufig aufgrund der Komplexität zu längeren Abstimmungsprozesse kommt. Alle Beteiligten sind bemüht, die Kriterien der Barrierefreiheit des NVP vollständig beim Haltestellenausbau umzusetzen. Aufgrund technischer und örtlicher Gegebenheiten ist dieses jedoch nicht immer uneingeschränkt möglich.

Die BVG teilt ergänzend mit:

„Neben den im Nahverkehrsplan genannten Kriterien wird zudem der Zustand der Straßenbahngleisanlagen bei der Terminplanung und Umsetzung der Vorhaben für den barrierefreien Ausbau berücksichtigt.

Vorhaben	Anzahl Richtungs- haltestellen	Bezirk	vsI. Umsetzung		Grund der Abweichung
			Stand 03.2026	Stand 07.2023	
"Königsplatz" / Brückenstraße	2	TRE-KÖP	abgeschlossen	2023	
	2	TRE-KÖP	2030	2026	Baustellenzufahrt für ein Hochbauprojekt im Bereich der künftigen barrierefreien Haltestellen Bauliche Umsetzung in Kombination mit Grundinstandsetzung Treskowbrücke (Gleise [BVG] und Brücke [SenMVKU V])
	2	TRE-KÖP	in Abstimmung aufgrund Abhängigkeit Lange Brücke	2026	Die bauliche Umsetzung steht in zeitlicher Abhängigkeit zum Ersatzneubau Lange Brücke (OT Köpenick) und Grundinstandsetzung Treskowbrücke (OT Oberschöneweide). Betrieblicher Hintergrund: mind. eine der beiden Straßenbahnstrecken Schöneweide—Köpenick muss in Betrieb bleiben, damit KÖP kein Inselnetz wird.
Kastanienallee	2	MIT	2026	2025	Verzögerung während der Planung zur Ermittlung der Vorzugsvariante
Schönhauser Allee	6	PAN	2030--2033	2025	Die bauliche Umsetzung erfolgt in Etappen im Zusammenhang mit dem Brückenersatzneubau Eisenbahnüberführung Schönhauser Allee
Rosenthaler Straße	2	MIT	2030	2027	Verzögerung während der Planung zur Ermittlung der Vorzugsvariante und zugleich Einhaltung der Prozesse der Berliner LHO zur Erlangung der Fördermittel und die damit verbundenen Dauern der Sonderfinanzierung
	1	MIT	zurückgestellt	2027	Derzeit sind noch Abstimmungen zur zukünftigen verkehrlichen Gestaltung des Bereichs rund um den Hackeschen Markt notwendig.
Altstadt Köpenick	3	TRE-KÖP	2027	2027	im Zeitplan
	1	TRE-KÖP	zurückgestellt	2027	Aufgrund fehlender Personalkapazitäten wurde das Teil-Vorhaben zurückgestellt. Eine genaue Terminierung ist derzeit nicht durchführbar.
Bleicheroder Straße	4	PAN	2029	2026	Verzögerung aufgrund zwischenzeitlich fehlender Personalkapazitäten.
Kopernikus-, Wühlischstraße	5	FRI-KRE	2029	2027	Verzögerung während der Planung zur Ermittlung der Vorzugsvariante
Bahnhofstraße/Nord	2	TRE-KÖP	2029	2028	Verzögerung während der Planung zur Ermittlung der Vorzugsvariante
Grünauer Straße	10	TRE-KÖP	2029	2029	im Zeitplan
Invaliden-/ Brunnenstraße	4	MIT	2030	2025	Verzögerung während der Planung zur Ermittlung der Vorzugsvariante und zugleich Einhaltung der Prozesse der Berliner LHO zur Erlangung der Fördermittel und die damit verbundenen Dauern der Sonderfinanzierung
S Friedrichshagen	4	TRE-KÖP	2030	2028	Fehlende Personalkapazitäten verzögerten den Vorhabenbeginn. Dies wirkt sich zeitlich linear auf das Umsetzungsende aus.
Siegfriedstraße/Nord	10	LIC	2030	2025	Verzögerung während der Planung zur Ermittlung der Vorzugsvariante. Bauliche Umsetzung zeitlich mit anderen Vorhaben im Bezirk Lichtenberg abgestimmt, um die Erreichbarkeit des Betriebshofs Lichtenberg zu gewährleisten.

Vorhaben	Anzahl Richtungs- haltestellen	Bezirk	vsI. Umsetzung		Grund der Abweichung
			Stand 03.2026	Stand 07.2023	
Herzbergstraße/West	4	LIC	2030	2027	Verzögerung während der Planung zur Ermittlung der Vorzugsvariante. Bauliche Umsetzung zeitlich mit anderen Vorhaben im Bezirk Lichtenberg abgestimmt, um die Erreichbarkeit des Betriebshofs Lichtenberg zu gewährleisten.
Bernauer Straße	7	MIT	2030	2029	Verzögerung während der Planung zur Ermittlung der Vorzugsvariante
	2	PAN	zurückgestellt	2029	Aufgrund fehlender Personalkapazitäten wurde das Teil-Vorhaben zurückgestellt. Eine genaue Terminierung ist derzeit nicht durchführbar.
	1	PAN	2030	2027	Verzögerung während der Planung zur Ermittlung der Vorzugsvariante
Loeperplatz	2	LIC	2031	2031	im Zeitplan
Hultschiner Damm	2	MAR-HEL	2032	2030	Der Bezirk Marzahn-Hellersdorf initialisiert eine Machbarkeitsuntersuchung zur Umgestaltung des Hultschiner Damms, u. a. nach den Vorgaben des MobG BE und der AV Geh- und Radwege. Da die Auswirkungen auf die Trasse der Straßenbahn derzeit nicht bekannt sind, wird der BA Strab daher vorerst zurückgestellt.
	1	TRE-KÖP	2032	2030	
Wilhelminenhof-, Ostendstraße	5	TRE-KÖP	in Abstimmung aufgrund Abhängigkeit Lange Brücke	2024/2026	Die bauliche Umsetzung steht in zeitlicher Abhängigkeit zum Ersatzneubau Lange Brücke (OT Köpenick) und Grundinstandsetzung Treskowbrücke (OT Oberschöneweide). Betrieblicher Hintergrund: mind. eine der beiden Straßenbahnstrecken Schöneweide–Köpenick muss in Betrieb bleiben, damit KÖP kein Inselnetz wird.
Seelenbinderstraße	4	TRE-KÖP	zurückgestellt	2025	Aufgrund fehlender Personalkapazitäten wurde das Vorhaben zurückgestellt. Eine genaue Terminierung ist derzeit nicht durchführbar.
Pankow/Kirche	2	PAN	zurückgestellt	2028	Aufgrund fehlender Personalkapazitäten wurde das Vorhaben zurückgestellt. Eine genaue Terminierung ist derzeit nicht durchführbar.
Oranienburger Straße	5	MIT	zurückgestellt	2032	Aufgrund fehlender Personalkapazitäten wurde das Vorhaben zurückgestellt. Eine genaue Terminierung ist derzeit nicht durchführbar.
GS Am Kupfergraben	2	MIT	zurückgestellt	2032	Aufgrund fehlender Personalkapazitäten wurde das Vorhaben zurückgestellt. Eine genaue Terminierung ist derzeit nicht durchführbar.
U Naturkundemuseum (Chausseestr.)	2	MIT	zurückgestellt	2032	Aufgrund fehlender Personalkapazitäten wurde das Vorhaben zurückgestellt. Eine genaue Terminierung ist derzeit nicht durchführbar.

Frage 3:

Welcher Zeitplan für die Herstellung von Barriererefreiheit bei weiteren Bus- und Tramhaltestellen liegt dem Senat vor?

Antwort zu 3:

Straßenbahnhaltestellen, die noch barrierefrei auszubauen sind und noch nicht unter Antwort 2 benannt wurden, liegen insbesondere an Streckenabschnitten, die noch grundhaft instandgesetzt oder streckenhaft saniert werden müssen und in diesem Zusammenhang barrierefrei ausgebaut werden.

Über die bereits unter Antwort 2 genannten Haltestellen hinausgehend liegen der Senatsverwaltung keine aktuell belastbaren Erkenntnisse zum Zeitplan des barrierefreien Ausbaus der Straßenbahnhaltestellen vor.

Frage 3a:

Bitte beschreiben Sie den Prozess der barrierefreien Umgestaltung der Haltestellen inklusive der Schritte, die von den Bezirken vorzunehmen sind.

Antwort zu 3a:

Die BVG teilt zum Prozess des barrierefreien Ausbaus von Straßenbahnhaltestellen mit:

„Die Umsetzung des barrierefreien Haltestellenausbaus erfolgt gemäß den Leistungsphasen der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI), die insgesamt neun Phasen umfassen. Die Leistungsphasen 1 bis 5 decken die Planung ab, während die Leistungsphasen 6 bis 9 u. a. die Bauvorbereitung und die bauliche Ausführung betreffen.

Beim barrierefreien Ausbau von Straßenbahn-Haltestellen werden die Bezirke bereits in den frühen Planungsphasen durch die BVG eingebunden. Sie benennen relevante Bezirksvorhaben, die bei der Planung berücksichtigt werden müssen und haben die Möglichkeit, die Ermittlung der Vorzugslösungen für die künftigen Haltestellen mitzugestalten. Dies umfasst beispielsweise Kommentare zu Auswirkungen wie Baumfällungen und die Unterstützung bei Kompensationsmaßnahmen. Während der Bauausführung sind die Bezirke zudem in die Ermittlung von Flächen für die Baustelleneinrichtung sowie in die Erteilung von Baumfällgenehmigungen und Sondernutzungen eingebunden.

Beim barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen übernehmen die Bezirke die genannten Schritte, während die BVG die Umsetzbarkeit prüft und unterstützt. Dabei werden die Anforderungen an Barriererefreiheit hinsichtlich Platzangebot und Anfahrbarkeit der Bushaltestellen gemäß Nahverkehrsplans Berlin 2019–2023, Anlage 6, berücksichtigt.“

Bezüglich des barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellen ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass sich die Gegebenheiten vor Ort häufig stark unterscheiden können und somit der Ablauf über den HOAI-Planungsprozess hinausgehend nur grob skizziert werden kann. In der Regel

erfolgt durch die Straßenbaulastträger, die Bezirke, eine Vergabe der Planungsleistungen an ein Ingenieurbüro. Selten werden Umbauten von bezirkseigenem Personal geplant. Das Ingenieurbüro erstellt die Bauplanungsunterlagen (BPU) für die einzelnen Haltestellen. Ergänzend werden durch die Bezirke die Finanzierungsmöglichkeiten geprüft. Hierbei greifen die Bezirke regelmäßig auf die gesonderte Finanzierungsmöglichkeit durch SIWA Mittel der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt zurück. In diesem Fall werden die erstellten BPU von der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen geprüft. Nach Bestätigung der BPU erteilt die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt eine Finanzierungszusage für den barrierefreien Ausbau der betreffenden Bushaltestelle. Daraufhin erfolgen die Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen durch die Bezirke. Nach Abschluss des Vergabeverfahrens kann durch die Bezirke mit der baulichen Umsetzung der Haltestellen begonnen werden.

Frage 3b:

An welchen Stellen sieht der Senat die Möglichkeit zur Effizienzsteigerung?

Antwort zu 3b:

Effizienzsteigernd kann die Zusammenführung von Zuständigkeiten und der zweckgebundene Einsatz der dafür notwendigen Ressourcen wie Finanzmittel und Personal wirken. Als nicht in der erwünschten Form beschleunigend hat sich in den letzten Jahren die Etatisierung von Fördermitteln des Landes für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen in der Hauptverwaltung herausgestellt. Dies führt mitunter zu komplexen Bearbeitungsprozessen durch die verschiedenen zu beteiligenden Verwaltungen.

Um den barrierefreien Ausbau der Straßenbahnhaltestellen zu beschleunigen, versucht die BVG – soweit möglich – Projekte zu bündeln. Darüber hinaus findet bei der BVG bzgl. der Arbeitsstrukturen aktuell ein Umstrukturierungsprozess statt.

Frage 3c:

Auf welchen Musterbauplänen basiert die Umgestaltung?

Antwort zu 3c:

Ausschlaggebend für den barrierefreien Ausbau von Bus- und Straßenbahnhaltestellen ist der Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023, sowie die zugehörige Anlage 6 für Bushaltestellen, welche

entsprechende Muster enthält. Darüber hinaus hat jede Planung die aktuell gültigen Richtlinien zu berücksichtigen und ist insbesondere an die jeweiligen räumlichen Strukturen anzupassen.

Berlin, den 20.03.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt