

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Danny Freymark (CDU)

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

zum Thema:

Barrierefreier Einstieg in die Fahrzeuge der BVG durch automatische Rampen und Lifte

und **Antwort** vom 10. September 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Sep. 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Danny Freymark (CDU)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/27003
vom 24.08.2026

über Barrierefreier Einstieg in die Fahrzeuge der BVG durch automatische Rampen und Lifte

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 Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG) um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Über welche Einstiegshilfen für Menschen mit Behinderung verfügen die gegenwärtig bei der BVG eingesetzten

- a) Straßenbahnen,
- b) U-Bahnen und
- c) Busse?

Antwort zu 1:

Die BVG teilt hierzu mit:

Straßenbahnen:

„Alle im Einsatz befindlichen Straßenbahnen sind als Niederflurfahrzeuge, also Fahrzeuge mit niedriger Bodenhöhe, ausgeführt. An barrierefrei ausgebauten Haltestellen kann der Einstieg deshalb in der Regel allein und ohne fremde Hilfe erfolgen. Es sind bereits mehr als 72% der Straßenbahnhaltestellen barrierefrei ausgebaut. Kleine Reststufen lassen sich allerdings nicht überall vermeiden. Für diesen Fall kann vom Fahrpersonal eine Spaltüberbrückung ausgeklappt werden.

Alle Fahrzeuge der Flotte verfügen über eine Einstiegshilfe, die an nicht barrierefreien Haltestellen zum Einsatz kommt. Dort bekommen Personen mit Rollstuhl eine Klapprampe ausgeklappt, um die Reststufe zur Fahrbahn überwinden zu können. Einige Fahrzeuge verfügen statt einer Rampe über einen elektrischen Hublift. Neue Fahrzeuge werden grundsätzlich mit manuellen Einstiegshilfen ausgestattet, da sich das elektrische System als fehleranfällig erwiesen hat.“

U-Bahnen:

„Die Baureihen H, IK, J und JK sind als barrierefreie Niederflurfahrzeuge ausgeführt. Der Ein- und Ausstieg ist in der Regel stufenlos und allein und ohne fremde Hilfe möglich. Bei Bedarf können Personen mit Rollstuhl sich an der ersten Tür eine Rampe als Spaltüberbrückung anlegen lassen.

Bei den älteren Baureihen wird an der ersten Tür vom Fahrpersonal eine manuelle Klapprampe angelegt. Diese ermöglicht es Rollstuhlfahrenden, die vorhandene Reststufe zu überwinden.“

Busse:

„Alle bei der BVG im Einsatz befindlichen Busse sind als Niederflurfahrzeuge ausgeführt und senken sich an den Haltestellen automatisch ab ("Kneeling"). Zudem haben alle Fahrzeuge eine manuelle Klapprampe, um einen Ein- und Ausstieg für Menschen mit Behinderung zu gewährleisten.“

Frage 2:

Bitte nach Fahrzeugtyp, Anzahl der Fahrzeuge sowie Art der Einstiegshilfe aufschlüsseln.

Antwort zu 2:

Straßenbahnen:

Die BVG hat dazu nachstehende Tabelle übermittelt:

TRAM Typ	Fz in Betrieb	Einstiegshilfe	Anzahl je Fz	Anzahl Hublift	Anzahl Klapprampe
F6Z	34	Klapprampe	2		68
F8Z	156	Klapprampe	2		312
F8E	40	Klapprampe	1		40
GT6 alt	28	Hublift	1	28	
GT6U	70	Klapprampe	1		70
GTZ	45	Hublift	2	90	
UBL	6	Klapprampe	2		12
SUMME	379			118	502

U-Bahn

Zur U-Bahn hat die BVG keine Angaben geliefert.

Busse

Alle bei der BVG eingesetzten Busse sind mit jeweils einer Klapprampe pro Fahrzeug ausgestattet.

Frage 3:

Wie wird bei den neu beschafften Straßenbahnfahrzeugen der BVG der barrierefreie Ein- und Ausstieg von Menschen mit Behinderung gewährleistet?

Antwort zu 3:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die neuen Urbanliner-Fahrzeuge sind mit Klapprampen ausgerüstet (siehe tabellarische Gesamtübersicht). Zusätzlich befindet sich an der 2. Tür der in Fahrtrichtung linken Seite (gegenüber der Tür mit Klapprampe) eine Spaltüberbrückung, um den barrierefreien Zugang bei Bahnsteigmittellage zu gewährleisten.“

Frage 4:

Verfügen die neu beschafften Straßenbahnfahrzeuge über automatisch oder elektrisch betriebene Rampen oder Lifte?

- a) Wenn ja, wie funktionieren diese und durch wen werden sie bedient?
- b) Wenn nein, aus welchen technischen, betrieblichen oder wirtschaftlichen Gründen wurde darauf verzichtet, und ist dies für die Zukunft geplant?

Antwort zu 4:

Die BVG teilt hierzu mit, dass bei den neu beschafften Straßenbahnen auf automatische, elektrisch betriebene Einstiegshilfen verzichtet wurde, da sich diese im Betrieb als technisch störanfällig erwiesen haben. Manuelle Klapprampen bieten demgegenüber eine zuverlässige und betrieblich robuste Lösung. Die Klapprampen werden bei Bedarf manuell durch das Fahrpersonal ausgelegt.

Der Senat ergänzt, dass derzeit nicht angedacht ist, bei künftigen Straßenbahnbeschaffungen elektrische Rampen und/oder Spaltüberbrückungen vorzusehen.

Frage 5:

Welche Anforderungen an die Barrierefreiheit waren Bestandteil der Ausschreibung und der Vergabe für die neuen Straßenbahnfahrzeuge?

Antwort zu 5:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Folgende Anforderungen wurden definiert:

- 100 % Niederflur-Anteil (keine Stufen im Fahrgastraum)
- Barrierefreier Zugang mittels Klapprampe
- 2 Multifunktionsabteile für mind. je 2 Rollstühle
- Sitzplätze für besonders große und kleine Personen.

Die Berliner Behindertenverbände und die Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderungen wurden am gesamten Beschaffungsprozess beteiligt.“

Frage 6:

Wurde im Rahmen der Fahrzeugbeschaffung geprüft, automatisch oder elektrisch betriebene Rampen beziehungsweise Lifte einzubauen?

- a) Welche technischen Lösungen wurden untersucht?
- b) Zu welchem Ergebnis kam die Prüfung?
- c) Welche Mehrkosten wären mit dem Einbau verbunden gewesen?

Antwort zu 6:

Die BVG teilt hierzu mit, dass bei der Erstellung des Lastenhefts die Barrierefreiheit der neuen Straßenbahnfahrzeuge umfassend berücksichtigt wurde. Die Anforderungen wurden mit dem ÖPNV-Aufgabenträger sowie den Interessenverbänden abgestimmt. Im Ergebnis wurden die bei den Flexity-Fahrzeugen etablierten und anerkannten Lösungen auch für die Neufahrzeuge vorgesehen. Die konkrete Ausführung wurde anschließend gemeinsam mit den beteiligten Verbänden am Modell des Urbanliners überprüft und bestätigt.

Ein wesentlicher Schwerpunkt lag auf einer möglichst niedrigen Einstiegshöhe, die bei den neuen Fahrzeugen umgesetzt werden konnte. Gegen den Einsatz elektrischer Hublifte sprachen insbesondere technische und betriebliche Gründe: Bei modernen Niederflurstraßenbahnen ist der verfügbare Bauraum im hinteren Fahrzeugbereich stark begrenzt. Komplexere Einstiegssysteme würden zudem zusätzliches Gewicht verursachen. Darüber hinaus haben sich elektrische Hublifte insbesondere unter winterlichen Bedingungen als nicht ausreichend zuverlässig erwiesen. Kann ein defekter Hublift nicht vollständig in das Fahrzeug eingefahren werden, ist das Fahrzeug unter Umständen nicht mehr bewegungsfähig. Dies kann zu länger andauernden Störungen führen und den Linienverkehr auf dem betroffenen Streckenabschnitt

beeinträchtigen. Aus diesen Gründen wurde die bereits bei den Flexity-Fahrzeugen bewährte Lösung mit manuellen Klapprampen auch für die neuen Urbanliner-Straßenbahnen gewählt.

Der Senat ergänzt, dass aufgrund der Vorgabe manueller Klapprampen in den Ausschreibungsunterlagen für die Bietenden kein Anlass bestand, Angebote für elektrische Rampen bzw. Spaltüberbrückungen abzugeben. Daher kann zu den durch diese Ausstattung potenziell induzierten Mehrkosten keine Aussage getroffen werden.

Frage 7:

Welche Voraussetzungen müssen an den Berliner Haltestellen erfüllt sein, damit automatisch oder elektrisch betriebene Rampen sicher eingesetzt werden können?

Antwort zu 7:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Elektrische Hublifte und manuelle Rampen kommen grundsätzlich nur dann zum Einsatz, wenn der Ein- und Ausstieg von der Fahrbahn erfolgt. An barrierefrei ausgebauten Haltestellen ist aufgrund des weitgehend niveaugleichen Einstiegs im Regelfall keine zusätzliche Einstiegshilfe erforderlich. Ein gegebenenfalls verbleibender Spalt kann bei Bedarf mit einer manuellen Spaltüberbrückung geschlossen werden.“

Frage 8:

An wie vielen Straßenbahnhaltestellen ist derzeit kein niveaugleicher beziehungsweise weitgehend niveaugleicher Einstieg möglich? Bitte nach Bezirk und Haltestelle aufschlüsseln.

Antwort zu 8:

Derzeit sind rund 72 Prozent aller Straßenbahnhaltestellen barrierefrei ausgestattet. Die Anzahl verteilt sich wie folgt auf die von der Straßenbahn erschlossenen Bezirke:

Bezirk	Nicht barrierefreie Richtungshaltestellen	Richtungshaltestellen insgesamt
Pankow	56	211
Mitte	26	98
Friedrichshain-Kreuzberg	13	50
Lichtenberg	39	160
Marzahn-Hellersdorf	14	99
Treptow-Köpenick	80	210
Gesamt	228	828

Frage 9:

Welche Maßnahmen sind vorgesehen, um Straßenbahnhaltestellen, an denen der barrierefreie Einstieg gegenwärtig nur eingeschränkt möglich ist, entsprechend umzubauen? Bitte den jeweiligen Planungsstand und den vorgesehenen Realisierungszeitraum angeben.

Antwort zu 9:

Alle noch ausstehenden Haltestellen werden sukzessive nach den Standards der Barrierefreiheit für die Straßenbahn ausgebaut. Dazu zählen unter anderem:

- 22 cm Bordhöhe
- Herstellung eines taktilen Leitsystems
- Berücksichtigung von Durchgangsbreiten und Aufstellflächen für Rollstuhlnutzende.

Fünf Richtungshaltestellen befinden sich derzeit in baulicher Umsetzung.

Die Planungen der BVG sehen derzeit den Ausbau von weiteren 126 Richtungshaltestellen bis zum Jahr 2032 vor.

Frage 10:

Wie viele Beschwerden über nicht oder nur eingeschränkt nutzbare Einstiegshilfen, unterbliebene Hilfestellungen oder Probleme beim Ein- und Ausstieg von Rollstuhlnutzenden wurden der BVG in den Jahren 2021 bis 2025 sowie im laufenden Jahr 2026 übermittelt?

Antwort zu 10:

Die BVG teilt hierzu mit:

„2021: 14 Beschwerden,

2022: 15 Beschwerden,

2023: 18 Beschwerden,

2024: 18 Beschwerden,

Auswertung ab 02.25:

2025: 159 Beschwerden,

2026: 75 Beschwerden (Daten bis 27.08.2026).

Die Werte bis 2024 und ab 2025 sind aufgrund einer internen Systemumstellung nur eingeschränkt miteinander vergleichbar: Mit der Systemumstellung änderte sich die Erfassungs- und Auswertungssystematik. Zudem bestehen Überschneidungen zwischen den Kategorien „Barrierefreiheit“ sowie „Ein- und Ausstieg“. Der Anstieg der ausgewiesenen Fallzahlen ist daher nicht mit einer entsprechenden tatsächlichen Zunahme von Beschwerden gleichzusetzen. Die Formulare wurden inzwischen angepasst, um künftig eine eindeutigere Zuordnung und präzisere Auswertung zu ermöglichen.“

Frage 11:

Welche konkreten weiteren Maßnahmen planen der Senat und die BVG, um Menschen mit Behinderung künftig einen möglichst selbstständigen, sicheren und zuverlässigen Ein- und Ausstieg in Busse und Bahnen zu ermöglichen?

Antwort zu 11:

Der Senat verfolgt das Ziel, den gesamten Berliner ÖPNV so schnell wie möglich barrierefrei zu gestalten. Zu den geplanten Maßnahmen gehören:

- Beteiligung von Interessenvertretungen: Der Senat bezieht die Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderungen und verschiedene Betroffenenverbände in die Planung und Umsetzung der nachfolgend genannten Maßnahmen ein, um sicherzustellen, dass die Bedürfnisse der Betroffenen berücksichtigt werden. Daran wird auch zukünftig festgehalten.
- Fahrzeugneubeschaffungen berücksichtigen jeweils die aktuellen Erkenntnisse im Hinblick auf Barrierefreiheit.
- Der barrierefreie Ausbau von Bahnhöfen und Straßenbahnhaltestellen wird fortgesetzt, dies umfasst unter anderem den Einbau von Aufzügen oder Rampen sowie von Blindenleitsystemen.
- Barrierefreier Alternativ-Verkehr (BAV): Gemeinsam mit dem VBB wird fortwährend an der Weiterentwicklung des BAV gearbeitet. Folgende Themen stehen aktuell im Fokus:
 - o Die textbasierte Bestellung (per SMS oder Mail) wird derzeit vom VBB technisch vorbereitet;
 - o Anstoß einer verbesserten Beratung von Menschen mit Behinderung bei den Verkehrsunternehmen;
 - o Anstoß einer Verbesserung der Kommunikation defekter oder aus anderen Gründen nicht nutzbarer Aufzüge, die der Erreichbarkeit von Bahnhöfen dienen, durch die jeweiligen Betreiber der Aufzüge;
 - o Klare Regelung und Kommunikation der Rangfolge bei der Nutzung von Mehrzweckabteilen in den Verkehrsmitteln.
- Derzeit läuft der Testbetrieb für die „sprechenden Busse und Straßenbahnen“. Dabei wird bei an den Haltestellen stehenden Fahrzeugen automatisch die Linie und das Fahrtziel angesagt. Dies soll auf alle Busse und Straßenbahnen der BVG ausgerollt werden.

Die BVG teilt hierzu mit:

„Um allen Fahrgästen einen selbstständigen, sicheren und zuverlässigen Ein- und Ausstieg zu ermöglichen, wird der barrierefreie Ausbau von Straßenbahnhaltestellen in Straßenlage weiter

vorangetrieben. Ziel ist es, möglichst alle Straßenbahnhaltestellen zu barrierefreien Kaphaltestellen umzubauen.“

Berlin, den 10.09.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt