

S 07

Defekte Hublifte und Barrierefreiheit bei der Bremer Straßenbahn AG

**Anfrage der Abgeordneten Tim Sültenfuß, Sofia Leonidakis, Nelson Janßen
und Fraktion Die Linke
vom 18. Februar 2026**

Wir fragen den Senat:

1. Bei wie vielen Straßenbahnen der Bremer Straßenbahn AG lagen im Januar 2026 Fehlermeldungen zu Funktionseinschränkungen der Hublifte vor (bitte getrennt nach Kalenderwochen aufschlüsseln)?
2. Bei wie vielen Bussen der Bremer Straßenbahn AG lagen im Januar 2026 Fehlermeldungen zu Funktionseinschränkungen der Hublifte vor (bitte getrennt nach Kalenderwochen aufschlüsseln)?
3. Welche Kriterien werden bei der Priorisierung für den barrierefreien Umbau von Haltestellen angewandt (zum Beispiel Fahrgastaufkommen, Knotenpunkte, Synergien mit anderen Baumaßnahmen, Einrichtungen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen)?

Zu Frage 1:

Bei den Straßenbahnen lagen in Kalenderwoche eins drei Fehlermeldungen vor; in der Kalenderwoche zwei lagen sechs, in der Kalenderwoche drei lagen zehn, in der Kalenderwoche vier lagen neun und in der Kalenderwoche fünf lagen vier Fehlermeldungen vor. Die Anzahl der Fehlermeldungen bei Hubliften bildet allerdings nicht ab, wie viele Fahrzeuge mit defekten Hubliften im Fahrbetrieb unterwegs sind.

Zu Frage 2:

Aufgrund der bestehenden Fahrzeugreserve werden im Busbereich keine Fahrzeuge mit defekten Hubliften oder Hubliftstörungen im Fahrbetrieb eingesetzt. Vereinzelt Ausfälle können im Betrieb auftreten. Diese Busse werden bis zum Beheben des Fehlers nicht mehr eingesetzt. Bei den Bussen lagen in Kalenderwoche eins keine Fehlermeldungen vor; in Kalenderwoche zwei lagen drei, in der Kalenderwoche drei lagen siebenundzwanzig, in der Kalenderwoche vier lagen elf und in der Kalenderwoche fünf lagen sechs Fehlermeldungen vor.

Zu Frage 3:

In Bremen erfolgt die Bewertung von Bushaltestellen für einen barrierefreien Umbau auf Grundlage eines strukturierten Kriterienkatalogs. Ziel ist es, die vorhandenen Ressourcen so einzusetzen, dass eine größtmögliche Verbesserung der Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Menschen erreicht wird.

Bei der Erstellung entsprechender Bewertungsgrundlagen wurden bislang grundsätzlich keine vollständigen Haltestellenpaare betrachtet, sondern jeweils einzelne Teilhaltestellen separat beurteilt. Diese Vorgehensweise ermöglicht eine differenzierte Betrachtung der jeweiligen stadträumlichen und verkehrlichen Bedeutung jeder einzelnen Fahrtrichtung.

In die fachliche Bewertung fließen insbesondere folgende Kriterien ein:

- Die Anzahl der ein- und aussteigenden Fahrgäste,
- Die Funktion der Haltestelle als wichtiger Umsteigepunkt bzw. Knotenpunkt im Liniennetz,
- Die Nähe der Haltestelle zu Alten- und Pflegeeinrichtungen, Krankenhäusern, medizinischen Versorgungseinrichtungen,
- oder zu Kindertagesstätten sowie Schulen,

und mögliche Synergien mit anderen laufenden oder geplanten Baumaßnahmen.