

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Catrin Wahlen (GRÜNE)

vom 7. Mai 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 8. Mai 2026)

zum Thema:

NordWestraum Level 4: Nutzer*innenfreundlichkeit, Barrierefreiheit und angemessene Vorkehrungen

und **Antwort** vom 20. Mai 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Mai 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. 19/26012
vom 07.05.2026
über NordWestraum Level 4: Nutzer*innenfreundlichkeit, Barrierefreiheit und angemessene
Vorkehrungen

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 BVG (Berliner Verkehrsbetriebe) um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist.

Frage 1:

Aufgrund welcher Kriterien wurde das Einsatzgebiet für das Projekt NordWestraum Level 4 (NoWeL4) ausgewählt?
Welche demographischen Gesichtspunkte wurden dabei berücksichtigt?

Antwort zu 1:

Die BVG teilt dazu mit, dass das Einsatzgebiet für das Projekt NordWestraum Level 4 (NoWeL4) im Nordwesten Berlins Teile der Bezirke Spandau, Charlottenburg-Wilmersdorf und Reinickendorf umfasst.

Ziel war es, ein Gebiet auszuwählen, das sowohl für die Erprobung neuer Technologien im autonomen Fahren geeignet ist, als auch relevante Rückschlüsse für eine mögliche Übertragbarkeit auf andere urbane Räume ermöglicht. Die Auswahl des Einsatzgebiets erfolgte auf

Grundlage fachlicher und struktureller Kriterien. Maßgeblich war insbesondere die Nutzung eines Entwicklungsraumes, das sich durch eine geeignete Mischung aus bestehender Verkehrsinfrastruktur, Entwicklungsflächen sowie einem realistischen Anwendungsumfeld für innovative Mobilitätslösungen auszeichnet.

Demographische Gesichtspunkte wurden insofern berücksichtigt, als dass das Untersuchungsgebiet unterschiedliche Nutzergruppen des öffentlichen Verkehrs abbildet und damit eine möglichst realitätsnahe Untersuchung von Mobilitätsbedarfen erlaubt.

Frage 2:

Welche Partner sind an dem Projekt beteiligt? Wie erfolgte die Auswahl der Projektpartner?

Antwort zu 2:

Die BVG teilt mit, dass NoWeL4 ein Verbundprojekt unter Federführung der BVG ist. Weitere geförderte Partner sind das Zentrum für Technik und Gesellschaft (ZTG) der TU Berlin für die Nutzungsforschung und das Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität für die rechtswissenschaftliche Begleitforschung. Fahrzeug- und Technologiepartner sind Volkswagen und die MOIA GmbH (MOIA). Darüber hinaus sind die Senatsverwaltungen für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt sowie für Wirtschaft, Energie und Betriebe assoziierte Partner. Die Auswahl der geförderten Projektpartner erfolgte im Rahmen des Förderverfahrens. Maßgeblich waren hierbei die jeweilige fachliche Expertise, die im Projektkonsortium zur Erfüllung der Anforderung der Förderrichtlinie und zur Erreichung der Projektziele zu berücksichtigen ist. MOIA als Partner für die Umsetzung und die Bereitstellung der erforderlichen autonomen Fahrsysteme identifiziert.

Insgesamt stellt das Projektkonsortium sicher, dass alle für die erfolgreiche Umsetzung erforderlichen fachlichen Kompetenzen, institutionellen Zuständigkeiten und gesellschaftlichen Perspektiven integriert berücksichtigt sind. Damit sind die zentralen Akteure und Voraussetzungen entlang von Entwicklung, Regulierung und praktischer Anwendung in einem gemeinsamen Ansatz gebündelt.

Frage 3:

Welche Anforderungen an die Barrierefreiheit gibt es in dem Projekt? Inwieweit spielte der Punkt Barrierefreiheit bei der Förderzusage eine Rolle?

Antwort zu 3:

Nach Auskunft der BVG ist die Untersuchung der Barrierefreiheit autonomer Mobilitätssysteme Bestandteil des Förderantrags und wird im Projektkontext durchgeführt.

Der Schwerpunkt im Thema Barrierefreiheit liegt auf der konzeptionellen und wissenschaftlichen Erarbeitung von Anforderungen und Lösungsansätzen mit Blick auf Nutzungshürden, während die konkrete fahrzeugseitige Umsetzung für den ÖPNV perspektivisch in späteren Projekten mit weiterentwickelten Fahrzeugkonzepten erfolgen wird. Bislang stehen auf dem europäischen Markt noch keine autonomen Fahrzeuge des Level 4 zur Verfügung, die umfassende Barrierefreiheit ermöglichen. Entsprechende Grundlagenforschung ist daher notwendig.

Frage 4:

Wie wird sichergestellt, dass auch Fahrgäste mit Hilfsmitteln (z. B. Rollator, Rollstühlen) das Angebot nutzen können?

- a. Wie wird eine ggf. notwendige Unterstützung, insbesondere beim Ein- und Aussteigen, gewährleistet?
- b. Wie können die Hilfsmittel sicher und StVO-konform in den Fahrzeugen abgestellt werden?

Frage 5:

Wie wird gewährleistet, dass Fahrgäste mit anderen Beeinträchtigungen (z. B. Fahrgäste mit Sinnesbeeinträchtigungen oder Lernschwierigkeiten) das Angebot nutzen können?

- a. Inwieweit ist das Zwei-Sinne-Prinzip ins Projekt implementiert?
- b. Welche Unterstützung für Menschen, die auf Kommunikation in Leichter Sprache angewiesen sind, ist im Projekt vorgesehen?

Antwort zu 4 und zu 5:

Die Fragen 4 und 5 werden im Zusammenhang beantwortet.

Die BVG teilt dazu mit, dass primäres Ziel des Projekts NoWeL4 ist, den klassischen Nahverkehr mit flexiblen, autonomen Angeboten zu verknüpfen und den Einsatz autonomer Shuttles im Realbetrieb zu testen. Letzteres ist eine zentrale Voraussetzung für eine Serienzulassung für den Flottenbetrieb und den Hochlauf von Level-4-Fahrzeugen. Im Mittelpunkt stehen also technische Gesichtspunkte.

Zu diesem Zweck werden fünf Fahrzeuge in einem etwa 15 Quadratkilometer Testgebiet unterwegs sein. Vorerst handelt es sich um einen Forschungs- und Erprobungsbetrieb mit Testfahrzeugen, der nur auf einen begrenzten und geschlossenen Probanden/Probandinnenbetrieb ausgerichtet ist.

Die in diesem Testbetrieb eingesetzten Fahrzeuge sind noch nicht barrierefrei, da es derzeit an vielen Stellen noch keine Lösungen für Fragen rund um den barrierefreien autonomen Betrieb gibt. Die Mitnahme von Hilfsmitteln und die Beförderung von Fahrgästen mit Behinderung sind aus den genannten Gründen in dem Projekt nicht möglich. Die Entwicklung barrierefreier Lösungen ist jedoch ein erklärtes Ziel für den späteren Regelbetrieb. Ein wissenschaftliches Institut begleitet das Projekt und untersucht, auch unter Einbezug von Menschen mit Behinderung und ihren Verbandsvertretungen, wie künftig alle Menschen von dieser Mobilitätsform profitieren können.

Frage 6:

Wie erfolgt die Evaluation der Projektphase?

- a. Inwieweit werden dort die Rückmeldungen von Menschen mit besonderen Bedarfen bei der Nutzung des ÖPNV, insbesondere von Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen, berücksichtigt?
- b. Inwieweit werden diese Ergebnisse bei der weiteren Planung berücksichtigt?

Antwort zu 6:

Nach Auskunft der BVG erfolgt die Evaluation des Projekts sowohl projektbegleitend als auch abschließend. Während der Projektlaufzeit werden wissenschaftliche Begleituntersuchungen durchgeführt, vor allem durch das ZTG der TU Berlin. Dabei kommen unterschiedliche Methoden zum Einsatz, darunter Befragungen von Nutzerinnen und Nutzern nach den Fahrten, Beobachtungen im Betrieb sowie Fokusgruppen zum Thema Barrierefreiheit mit Betroffenen und Vertreter/innen und experimentelle Tests in Laborumgebungen. Die Ergebnisse werden in einem Abschlussbericht zusammengeführt.

a.)

Rückmeldungen von älteren Menschen sowie Menschen mit Behinderungen werden im Rahmen dieser Untersuchungen berücksichtigt. Dazu fanden bereits Analysen statt und sind auch im weiteren Projektverlauf in Planung. Hierzu zählen insbesondere sozialräumliche Analysen und Befragungen in der Berliner Bevölkerung.

b.)

Die gewonnenen Erkenntnisse dienen dazu, zentrale Herausforderungen und Entwicklungsbedarfe im Bereich des autonomen Fahrens zu identifizieren und Grundlagen für zukünftige autonome Mobilitätssysteme zu schaffen.

Frage 7:

Inwieweit wurden die Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderungen, die Interessenvertretungen der Menschen mit Behinderungen sowie die Senior*innenvertretungen in die Projektplanung eingebunden? Wenn keine Einbindung erfolgte: warum nicht?

Antwort zu 7:

Die BVG teilt dazu mit, dass die konzeptionellen und wissenschaftlichen Untersuchungen zur Barrierefreiheit autonomer Shuttles unter Einbindung der entsprechenden Stakeholder erfolgen. Die Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderungen wurde im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für den geplanten Testbetrieb eingebunden und angehört. Informiert wurden auch die Bezirksbehindertenbeauftragten der involvierten Bezirke. Darüber hinaus gab es bereits Workshops im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitforschung mit Interessenvertretungen von Menschen mit Behinderungen. Weitere Austauschformate mit

Menschen mit Behinderungen und Senioren und Seniorinnen sind im Rahmen des Testbetriebs sowie der wissenschaftlichen Begleitforschungen des Projekts in Planung.

Berlin, den 20.05.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt