

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Catrin Wahlen (GRÜNE)

vom 1. Juni 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 2. Juni 2026)

zum Thema:

**Nachfrage zu Drucksache 19/26012 - NordWestraum Level 4:
Nutzer*innenfreundlichkeit, Barrierefreiheit und angemessene Vorkehrungen**

und **Antwort** vom 17. Juni 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Juni 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. 19/26231
vom 01.06.2026
über Nachfrage zu Drucksache 19/26012 - 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 Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG) um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist.

Frage 1:

Inwiefern wird im Projektbetrieb der Tatsache Rechnung getragen, dass das Untersuchungsgebiet zwar „unterschiedliche Nutzergruppen des öffentlichen Verkehrs abbildet und damit eine möglichst realitätsnahe Untersuchung von Mobilitätsbedarfen erlaubt“ (Antwort auf Frage 1, S. 2), aber dennoch durch mangelnde Barrierefreiheit nicht alle Nutzer*innengruppen berücksichtigt werden (vgl. Antwort auf Fragen 4 und 5, S. 3)? Wie bewertet der Senat diesen Umstand?

Antwort zu 1:

Die BVG teilt dazu mit, dass im Projektbetrieb die eingeschränkte Barrierefreiheit des Untersuchungsgebiets ausdrücklich berücksichtigt und transparent gemacht wird. NordWestraum Level 4 (NoWeL4) ist als Innovations- und Erprobungsprojekt angelegt, dessen Ziel nicht die sofortige vollständige Inklusion im Rahmen dieses Tests ist, sondern im Forschungsprojekt die schrittweise Entwicklung belastbarer Grundlagen erfolgt. Fragen rund um die Barrierefreiheit werden daher in der Begleitforschung berücksichtigt, da am Markt bislang noch keine bei der BVG einsetzbaren Lösungen vorliegen und aktuell noch technische Grenzen

gesetzt sind. Ziel der Begleitforschung ist, die Anforderungen zu dokumentieren, um sie für die Weiterentwicklung künftiger Projekte nutzen zu können.

Frage 2:

In der Antwort zu Frage 3 der Drucksache 19/26012 heißt es, der Schwerpunkt im Bereich Barrierefreiheit liege „auf der konzeptionellen und wissenschaftlichen Erarbeitung von Anforderungen und Lösungsansätzen mit Blick auf Nutzungshürden“ (S. 3).

- a. Wie genau und nach welchen konzeptionellen und wissenschaftlichen Kriterien erfolgt diese Erarbeitung?
- b. Weiter heißt es in der Antwort zu Frage 3, „die fahrzeugseitige Umsetzung für den ÖPNV [werde] perspektivisch in späteren Projekten mit weiterentwickelten Fahrzeugkonzepten erfolgen“ (S. 3). Welchen Zeitplan gibt es bereits für die Umsetzung der genannten späteren Projekte? Welche Erfahrungen im Bereich Barrierefreiheit aus dem bereits bestehenden ÖPNV-Betrieb werden in die Projekte einfließen?

Antwort zu 2:

- a. Die BVG teilt dazu mit, dass wie schon in der Antwort zur Drucksache 19/26012 beschrieben, das Forschungsprojekt NoWeL4 darauf abzielt, den klassischen Nahverkehr mit flexiblen, autonomen Angeboten zu verknüpfen und den Einsatz autonomer Shuttles im Realbetrieb zu testen. Letzteres ist eine zentrale Voraussetzung einer Serienzulassung für den Flottenbetrieb und den Hochlauf von Level-4-Fahrzeugen. Das Forschungsprojekt besteht aus dem Praxistest mit einem starken Fokus auf Technik und Begleitforschung, die Grundlagenfragen rund um einen späteren Betrieb betrachtet. Das Zentrum Technik und Gesellschaft der TU Berlin verfolgt mit Unterstützung der HFC Human-Factors-Consult GmbH einen multimethodischen Erhebungsansatz, der die Partizipation möglichst vieler Nutzenden-Gruppen ermöglichen soll. In Befragungen und Beteiligungsverfahren werden Erkenntnisse zu Mobilitätsbedarfen, Akzeptanz, Sicherheitsempfinden, Gebrauchstauglichkeit u.ä. zu autonom fahrenden Shuttles erhoben. Dazu werden beispielsweise Workshops, Fokusgruppen oder Planspiele mit Menschen mit und ohne Beeinträchtigungen, Fahrgastgruppenvertretenden und Anwohnenden aus dem Sozialraum zu unterschiedlichen Projektzeitpunkten durchgeführt. Zudem erfolgen im Rahmen der geschlossenen Nutzendengruppe in den eingesetzten Fahrzeugen standardisierte Fahrgastbefragungen, die auch Aspekte der Gebrauchstauglichkeit umfassen. Weiter beinhalten die Arbeiten die wissenschaftliche Auseinandersetzung mit der Informations- und Kommunikationsschnittstelle in autonomen Fahrzeugen in einem nutzerzentrierten Designprozess (nach ISO 9241-210). Zur Schnittstelle und zum Fahrzeug werden u. a. Kriterien der Gebrauchstauglichkeit und Barrierefreiheit betrachtet, z. B. Wahrnehmbarkeit, Bedienbarkeit, Verständlichkeit und das 2-Sinne-Prinzip. So werden konkrete Anforderungen sowie Nutzungshürden der heterogenen Fahrgastgruppe an Fahrzeugzugang, Gestaltung, Nutzung und Service identifiziert und an die BVG sowie die Hersteller gespiegelt. Erkenntnisse aus diesen Erhebungen fließen zusätzlich in ein mehrdimensionales Technikbewertungsverfahren ein, das mit zentralen Stakeholdern Anforderungen definiert, Probleme in der Umsetzung des Pilotsystems identifiziert und gemeinsam Lösungsvorschläge entwickelt.

b. Die BVG teilte dazu mit, dass noch keine konkrete Zeitplanung für Folgeprojekte besteht, da diese immer auch in Abhängigkeit von Förderprogrammen stehen. Für eventuelle zukünftige Projekte wird die BVG bezüglich der Barrierefreiheit wie bisher den Austausch mit den Behindertenverbänden und mit Herstellern suchen. Die Erfahrungen im Bereich Barrierefreiheit, die heute vorliegen, finden darin Berücksichtigung. Aufgrund des grundsätzlich anders funktionierenden Systems ohne Fahrpersonal stellen sich in Bezug auf Barrierefreiheit zudem neue Fragen, die Stück für Stück gelöst werden müssen.

Frage 3:

Welches Institut begleitet das Projekt hinsichtlich der Fragestellung, „wie künftig alle Menschen von dieser Mobilitätsform profitieren können“ (Antwort auf Fragen 4 und 5, S. 3)? Wie wurde die Fragestellung operationalisiert?

Antwort zu 3:

Die BVG teilte dazu mit, dass das begleitende Institut das Zentrum Technik und Gesellschaft der TU Berlin ist. Zur Operationalisierung siehe Antwort auf Frage 2a.

Frage 4:

Wie wurden die in der Antwort auf Frage 6 a (S. 4) erwähnten Befragungen und Analysen durchgeführt und zu welchen Ergebnissen kamen sie? Wo sind diese Ergebnisse öffentlich einsehbar? Wenn sie nicht öffentlich einsehbar sind: warum nicht?

Frage 7:

Welche Ergebnisse lieferten die in der Antwort auf Frage 7 erwähnten Workshops mit Interessenvertretungen von Menschen mit Behinderungen?

Antwort zu 4 und 7:

Die BVG teilte dazu mit, dass das Projekt noch läuft und die Forschung entsprechend noch nicht abgeschlossen ist.

Frage 5:

Zu welchem Ergebnis führte die Anhörung der Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderungen?

Antwort zu 5:

Die BVG teilte dazu mit, dass die Landesbeauftragte im Rahmen der Genehmigung angehört und mit ihr die eingeschränkte Barrierefreiheit des Forschungsprojektes im nicht-öffentlichen Betrieb erörtert wurde. Es wurde vereinbart, dass es weiteren Austausch mit den Behindertenverbänden geben soll und Vertreter der Behindertenverbände an einer Fokusgruppe der TU teilnehmen.

Frage 6:

Warum wurden die Beauftragten der beteiligten Bezirke lediglich informiert, jedoch nicht angehört?

Antwort zu 6:

Die BVG teile dazu mit, dass im Rahmen des Genehmigungsverfahrens lediglich die Pflicht bestand, die Landesbeauftragte anzuhören. Die Bezirksbeauftragten der betroffenen Bezirke waren in Absprache mit der Landesbeauftragten aber ebenfalls zum Anhörungstermin geladen und konnten sich äußern.

Frage 8:

Welchen Zeitplan gibt es für die ebenfalls in der Antwort auf Frage 7 genannten weiteren Austauschformate mit Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen? Bitte beschreiben Sie dabei auch, welche Austauschformate zu welchen Fragestellungen geplant sind.

Antwort zu 8:

Die BVG teilte dazu mit, dass Zusammen mit dem ZTG der TU Berlin Termine im Sommer und Herbst mit Verbandsvertretenden sowie auch Menschen mit Einschränkungen in den Sozialräumen des Bediengebiets geplant sind. Die inhaltliche Ausgestaltung befindet sich in Abstimmung.

Frage 9:

Welchen Zeitplan hat der Senat für den Einsatz barrierefreier autonomer Fahrsysteme im Regelbetrieb?

Antwort zu 9:

Die BVG und der Senat befinden sich im regelmäßigen Austausch zu dieser Fragestellung und bewerten gemeinsam die aktuelle Marktreife autonomer Fahrsysteme sowie die Passfähigkeit auf den Berliner ÖPNV.

Berlin, den 17.06.2026

In Vertretung
Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt