

Berliner Fahrgastverband IGEB

## Perlen vor die autonomen Säue

### Shuttles statt Busse in Berlin

Seit 2023 lässt die BVG sechs Prozent weniger Busfahrten stattfinden als ursprünglich bestellt – und selbst das nicht mal zuverlässig. Vor allem Fahrermangel zwang die Berliner Verkehrsbetriebe zu diesem Schritt, den die Senatsverkehrsverwaltung als Auftraggeber mit einer Kürzung des Angebots honorierte. „Stabilität vor Wachstum“ lautet seither das von BVG-Vorstand Henrik Falk viel beschworene Motto, das jedoch bei einem Joint Venture mit dem Automobilriesen Volkswagen keine größere Rolle zu spielen scheint. Fünf Shuttles der VW-Tochter MOIA sind von nun an auf den Straßen im Nordwesten Berlins unterwegs. Begleitet ausgerechnet von den anderswo händeringend benötigten Busfahrern der BVG, und das Ganze nicht mal barrierefrei.



**Autonome Shuttles von VW und der Tochter MOIA sollen in Zusammenarbeit mit der BVG zunächst in einem Testquartier zwischen Spandau und Tegel die Feinerschließung des ÖPNV übernehmen und verbessern.**

Stolze 11 136 Nutzwagenkilometer weniger waren es im Jahre 2024 auf der Buslinie 139; also das, was an bestellten Leistungen ausfiel. Auch bei der Pünktlichkeit lag die Linie mit gerade mal 85% unter dem BVG-Gesamtdurchschnitt von 88%. Übrigens ist der 139er die Linie, die seit ein paar Monaten nicht mehr an der Messe und damit ebenfalls nicht am wichtigen ZOB hält, sondern stattdessen bis auf Weiteres bis zur Schlosspark-Klinik umgeleitet wird. In einer Schriftlichen Anfrage des Abgeordneten Ariturel Hack (CDU) erläutert Verkehrs-Staatssekretär Arne Herz: „Auf Grund der derzeitigen Verkehrssituation auf der Königin-Elisabeth-Straße, die durch die Beeinträchtigungen durch den Neubau der Ringbahnbrücke auf der BAB 100 bestehen, ist kein stabiler Betrieb der Linie 139 möglich. Darum wurde die Linienführung der Buslinie 139 zur Schlosspark-Klinik zurückgezogen. Diese Zurückziehung gewährleistet einen stabilen Betrieb der Linie.“

Ebenso auffällig sind die Ausfallkilometer bei der Buslinie 123, die im Jahr 2024 auf stattliche 28.069 km und damit mehr als das

Doppelte vom 139er kommt. Wahrscheinlich wäre das trotz des berechtigten Frusts darüber nicht mal einer Rede wert, weil die von BVG-Vorstand Henrik Falk ausgegebene Losung „Stabilität vor Wachstum“ gebetsmühlenartig wiederholt wird. Jeder in der Stadt weiß mittlerweile, dass der Fahrermangel chronisch ist und es eine Aussicht auf Besserung nicht gibt. Bereits im Sommer hatte der BVG-Chef ein Hochfahren des Fahrplans 2026, wie er es nannte, ausgeschlossen: „Es macht überhaupt keinen Sinn, Versprechen abzugeben und denen hinterherzurrennen, wenn ich nicht meinen Ist-Fahrplan im Griff habe.“

#### Busfahrer für keine Fahrgäste

Umso erstaunlicher ist jetzt das Engagement der Berliner Verkehrsbetriebe beim autonomen Fahren. In einem 15 Quadratkilometer großen Gebiet in Teilen von Spandau, Charlottenburg-Wilmersdorf und Reinickendorf verkehren seit diesem Herbst fünf VW-Kleinbusse des Typs „iD. Buzz AD“. Das „AD“ am Ende steht hierbei für „Autonomous Driving“, was so viel wie vollautomatisches Fah-



**Eines seiner größten Herzensprojekte ist die neue Fahrplan-App MAX, auf die BVG-Vorstand Henrik Falk alles setzt.**

Fotos: Christian Linow

ren bedeutet. Der Elektro-Bulli ist speziell für den Einsatz als Robotaxi im so genannten Level 4 entwickelt. Insgesamt 13 Kameras, neun LiDAR- und fünf Radar-Sensoren sollen ab 2027 die Shuttles zum „festen Bestandteil der Hauptstadt-Mobilität“ machen, wie die BVG präventiv bekanntgibt. Bis dahin wird die Testphase in jedem Falle andauern, weil die Serienzulassung vom Kraftfahrt-Bundesamt noch aussteht. So lange müssen die Fahrzeuge von einem Sicherheitsfahrer begleitet werden, der eingreifen soll, wenn die Technik Fehler macht.

Und ausgerechnet für diese Eskorte rekrutiert die BVG Busfahrer, die sie dem Kooperationspartner MOIA – einer VW-Tochter – zur Verfügung stellt. Unter dessen Führung läuft nämlich das Projekt mit dem Titel NoWeL4, was für Nord-Westraum Level 4 steht und sich auf das Erprobungsgebiet und den Automationsgrad bezieht. Neben Berlin fahren die MOIA-Bullis auch in Hamburg und München.

Grundsätzlich spräche gegen den Einsatz der BVG nichts, wären Busfahrer nicht eine derart knappe Ressource, dass stadtwweit das Angebot zusammengekürzt wurde und trotzdem Verbindungen nach wie vor ausfallen. So wie bei den Linien 123 und 139, die mitten durch das auserwählte Testgebiet fahren. Auf Letzteres fiel die Wahl, weil „zwischen dem ehemaligen Berliner Flughafen Tegel, der etablierten Siemensstadt und den vormaligen Industriearealen in Gartenfeld und Haselhorst Nord (heute Waterkant)“ das so genannte „Entwicklungsband Nordwest“ entsteht, wie das an der Forschung beteiligte Zentrum Technik und Gesellschaft der TU Berlin auf seiner Homepage schreibt. „Mit NoWeL4“ sollen die als autoarm konzipierten Quartiere „an den Umweltverbund ori-

entiert entwickelt werden, so dass bereits ab Zuzug von Menschen und der Ansiedelung von Gewerbe auf die Nutzung des MIV verzichtet werden kann. Neben dem Ausbau des ÖPNV plant die BVG ein Sharing- und Shuttle-Angebot, um so flexible multimodale Mobilität für alle Menschen zu ermöglichen.“

Zugespitzt lässt sich das in die Formel gießen: Regulärer ÖPNV fällt sogar vor Ort im Versuchsareal aus, damit VW seine experimentellen Spielereien machen kann. All das auf dem Rücken der Fahrgäste, die man gleich in mehrfacher Hinsicht buchstäblich im Regen stehen lässt. Zum einen, weil der Zustieg für Fahrgäste binnen der nächsten Monate gar nicht und für ein auserlesenes Publikum erst irgendwann im Verlauf des ersten Halbjahres 2026 möglich sein wird. Zum anderen, weil die Shuttles zumindest am Anfang nicht barrierefrei sind.

### Bullshitbingo

Im Hause BVG wiegelt man ab. Auf der im November 2025 vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (kurz: VDV) und den Berliner Verkehrsbetrieben gemeinsam initiierten Mobility Lounge erklärte Henrik Falk, dass der Einsatz von Busfahrern nötig sei, um Abstimmungsprozesse mit der Leitstelle entwerfen und evaluieren zu können. Mittlerweile ist offiziell die Rede von fünf Fahrern – analog zur Flotte. Unmöglich können bei dieser Größenordnung Urlaubs- und Krankenvertretungen Eingang gefunden haben. Ein Insider geht abhängig von den Betriebszeiten und Pausenregelungen eher von 10-15, im Extremfall sogar von 20 Fahrern aus. Personal, das man beispielsweise dringend für eine Taktverdichtung des 240ers benötigen würde, auf die man aktuell verzichtet, obwohl der Omnibus der Ersatz für die teilweise eingestellte Straßenbahnlinie 21 ist. Als „Bullshitbingo“ bezeichnet das ein Verkehringenieur, der namentlich nicht genannt werden möchte.

Und die Frage nach dem Bullshitbingo stellt sich genauso beim Thema Barrierefreiheit. Henrik Falk ist sich zwar sicher, dass man am Ende irgendwann mit barrierefreien Fahrzeugen unterwegs sei, momentan jedoch gehe es um die Entwicklung einer neuen Technologie. Dass dafür indes Verkehrsunternehmen zuständig sein sollen und wertvolle Ressourcen in Zeiten auch knapper werdender Finanzen aufwenden, darf offen gestanden bezweifelt werden. Das Ziel dieser Technologie ist schließlich der unbemannte Betrieb, der denselben Qualitätsstandards des heutigen ÖPNV genügen muss, wenn sich die Nahverkehrsbranche an der Wegbereitung aktiv einbringt. Doch momentan scheitert dieses Vorhaben genau an den unterschiedlichen Maßstäben, weil zum Beispiel so etwas wie Barrierefreiheit ohne technisches Begleitpersonal nicht störungsfrei garantiert werden kann. Eine Rampe für den Zustieg mobilitätseingeschränkter Menschen könnte im fahrerlosen Betrieb

nur elektrisch installiert werden. Der Hersteller HOLON, dessen Shuttles von der Hochbahn in Hamburg getestet werden, setzt auf diese Lösung.

Allerdings ist die Variante keineswegs neu, sondern war in den 1990er-Jahren ein weit verbreitetes Modell in Straßenbahnen und Bussen. Mittlerweile haben die allermeisten Hersteller die elektrische gegen eine ausklappbare Rampe ausgetauscht. Keine Entscheidung von ungefähr, weil die Störanfälligkeit der motorbetriebenen Systeme extrem hoch war. Schmutz und im Winter Rollsplit und Streusalz haben dem Spiel aus Elektrik und Mechanik so stark zugesetzt, dass die Rampen ausfielen und ein Zustieg für Rollstuhlfahrer dann gar nicht mehr möglich war.

### Fahrerlos in weiter Ferne

Dass dieses Problem auch bei den Shuttles auftreten kann, besser gesagt: wird, ist unbestreitbar. Wie aber reagiert man, wenn der fahrerlose Kleinbus einen mobilitätseingeschränkten Menschen nicht mehr in die Freiheit entlassen kann, weil sich die Ein- und Ausstiegshilfe im Granulat verkantet hat und sich die halb ausgefahrene Rampe bei sperrangelweit geöffneter Tür und Minusgraden nicht mehr vor oder rückwärts bewegt? Servicepersonal muss in einem angemessenen Zeitrahmen vor Ort eintreffen und in ausreichender Zahl für diesen Fall vorgehalten werden, was den wirklichen fahrerlosen Betrieb abgesehen von allen anderen Unwägbarkeiten in die Ferne rücken lässt.

Sofern also ein echtes autonomes Fahren im Einklang mit den heutigen Qualitätskriterien des ÖPNV, wozu Barrierefreiheit zwingend gehört, eher unwahrscheinlich ist, verbieten sich Eskapaden wie diese. Es ist nicht Aufgabe von Verkehrsunternehmen, Feldforschung für eine Technologie zu betreiben, die in erster Linie der Automobilindustrie nützt.

Zumal BVG-Vorstand Henrik Falk bei der Mobility Lounge selbst an anderer Stelle, als es um Elektromobilität ging, deutlich hervorhob, dass der Fortschritt und die Entwicklung stets vom Pkw ausgehen: „Die einfache Wahrheit ist die, der Business Case für die Industrie wird nicht über den ÖPNV kommen. Der Markt ist viel zu klein ... In dem Moment, wo der Pkw-Markt auf die Elektromobilität im großen Stile umgeschwenkt hat, war es auf einmal klar, dass



**Autonome Shuttles wie der „urban“ aus dem Hause Holon kommen spätestens bei der Barrierefreiheit an ihre technischen Grenzen. Elektrische Rampen sind störungsanfällig; was machen, wenn sie nicht mehr ausfahren wollen?**

Foto: Christian Linow

die Bushersteller nachziehen.“ Von daher wirft man die Busfahrer als Perlen vor die Automobilindustrie, die sich mit deren Hilfe ihre Träume vom autonomen Fahren bezahlen lassen. Übrig bleibt der Fahrgast, den man mit Taktausdünnungen, Verspätungen und Stilllegungen als Sau durchs Dorf treibt. Immerhin hier ist man stabil.

Christian Linow

aus: verkehrspolitische Zeitschrift  
SIGNAL 364 (Mai 2026)  
Berliner Fahrgastverband IGEB  
www.igeb.org • igeb@igeb.org

**IGEB**  
Berliner Fahrgastverband