

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 21. November 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. November 2023)

zum Thema:

Magnetschwebebahn

und **Antwort** vom 12. Dezember 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Dez. 2023)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (Die Linke)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/17403
vom 21. November 2023
über Magnetschwebbahn

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Welche Pläne verfolgt der Senat zur Einführung einer Magnetschwebbahn in Berlin?

Frage 2:

Seit wann verfolgt der Senat diese Pläne?

Frage 3:

Welcher Verkehrsprobleme soll eine Magnetschwebbahn in Berlin lösen?

Frage 4:

Welche potentiell geeigneten Strecken gibt es aus Sicht des Senats?

Frage 5:

Welche Vorbereitungen für eine Magnetschwebbahn-Pilotstrecke wurden seit Regierungsantritt getroffen?

Antwort zu 1 bis 5:

Die Fragen 1 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Jahr 2021 hat der damalige Senat mit Zustimmung des Abgeordnetenhauses den Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) beschlossen. Darin verankert sind sowohl Aussagen zu den Herausforderungen an die Verkehrssysteme in der wachsenden Stadt als auch zu Innovationen im Verkehrsbereich. Ebenfalls wird im StEP MoVe Bezug genommen auf die Anforderungen an einen modernen Wirtschaftsverkehr in Berlin, welche im integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept formuliert sind und ebenfalls vom Senat und Abgeordnetenhaus beschlossen wurden.

Der Senat zieht alle innovativen und nachhaltigen verkehrlichen Möglichkeiten in Betracht, wozu auch Magnetschwebbahnen gehören, die autonom, leise und emissionsfrei Personen befördern und Wirtschaftsgüter transportieren. Die Auswahl einer geeigneten Pilotstrecke wird unter Abwägung der maßgeblichen Parameter getroffen werden.

Frage 6:

Treffen Presseberichte zu, wonach dafür eine Arbeitsgruppe eingerichtet worden ist? Aus welchen Vertretern besteht diese Arbeitsgruppe und wer hat die Arbeitsgruppe eingerichtet?

Frage 7:

Welche Mitarbeiter*innen sind an der Arbeitsgruppe beteiligt und wie viele Arbeitsstunden haben sie dafür aufgebracht?

Frage 8:

Welche Mitarbeiter*innen der BVG sind daran beteiligt und wie viele Arbeitsstunden haben sie dafür aufgebracht?

Frage 9:

Welche Mitarbeiter*innen des VBB sind daran beteiligt und wie viele Arbeitsstunden haben sie dafür aufgebracht?

Frage 10:

Wer leitet die Arbeitsgruppe?

Frage 11:

Wie oft hat die Arbeitsgruppe getagt und welche Themen hat sie in ihren Sitzungen behandelt?

Frage 12:

Welche Rolle spielt der VBB in dieser Arbeitsgruppe? Treffen die Aussagen der VBB-Chefin, Ute Bonde, zu, wonach der VBB Leiter des visionären Projekts sei (Berliner Zeitung, 20.11.2023)?

Frage 13:

Hat der Senat den VBB mit der Leitung des Projekts beauftragt? Wenn ja, warum hat er das getan und entspricht dies den Aufgaben, die der VBB hat?

Antwort zu 6 bis 13:

Die Fragen 6 bis 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft des VBB besteht eine durch den Regierenden Bürgermeister eingerichtete behördenübergreifende Arbeitsgruppe, die unter Leitung des VBB überwiegend aus Vertreterinnen und Vertretern der Senatskanzlei, der BVG und der BEHALA besteht. Die Arbeitsgruppe tagt in unterschiedlichen Konstellationen. In dieser Arbeitsgruppe wird die Beauftragung einer Vorabuntersuchung und einer Machbarkeitsstudie erörtert. SenMVKU wird die Arbeitsgruppe künftig inhaltlich unterstützen. Im Übrigen wird auf die Antworten zu 14 bis 17 verwiesen.

Frage 14:

Treffen Presseberichte zu, wonach diese Arbeitsgruppe auch mit potentiellen Anbietern einer Magnetschwebbahn zusammenarbeitet? Hält es der Senat für unbedenklich, wenn Unternehmensvertreter an diesen Sitzungen teilnehmen, wenn ja, warum?

Frage 15:

Welche Rolle spielt die Firma „Max Bögl“? Welche Kontakte mit der Fa. Max Bögl hat es seitens des Senats, der BVG oder des VBB seit Regierungsantritt der schwarz-roten Koalition gegeben?

Frage 16:

Nimmt die Fa. Max Bögl an den Sitzungen der Arbeitsgruppe teil? Wurden auch andere Firmen angefragt an der Arbeitsgruppe teilzunehmen?

Frage 17:

Welche Gespräche mit Herstellern und potentiellen Betreibern einer Magnetschwebbahn haben seit Regierungsantritt stattgefunden? Wer hat an diesen Treffen teilgenommen und welche Inhalte wurden bei den Treffen besprochen?

Antwort zu 14 bis 17:

Die Fragen 14 bis 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zu den ersten Arbeitsschritten gehört nach Auskunft des VBB ein Überblick über den Markt. In Asien gibt es Systeme, wie etwa von CRRC in Peking und Changsha, das HSST-Linimo-System

im japanischen Nagoya oder das Rotem-System am Flughafen Incheon in Südkorea. Zudem wird in Chengdu, China, seit 2020 das Max Bögl-System (TSB) auf einer 3,5 km langen Demonstrationsstrecke getestet. Eine Betrachtung des europäischen Marktes ergab, dass bislang nur TSB ein autonomes, Personenbeförderung und Gütertransport ermöglichendes, emissionsfreies und leises sowie CO²-reduziertes elektromagnetisches Schwebbahnsystem bereitstellen kann.

Um einen Eindruck der Möglichkeiten eines, andere Systeme ergänzenden, elektromagnetischen Schwebbahnsystems zu bekommen, hat auf Einladung des VBB die Fa. Max Bögl u.a. ihr Schwebbahnsystem der Geschäftsführerin des VBB und Frau Senatorin Schreiner, vorgestellt. Seitens der Senatorin Schreiner bestand darüber hinaus kein Kontakt zur Fa. Bögl und keine Teilnahme an weiteren Sitzungen.

Im Übrigen hat es nach Auskunft des VBB seit Juli 2023 insgesamt drei Präsenz- und drei digitale Treffen gegeben, bei denen in unterschiedlicher Konstellation Vertreter des VBB, der BVG, der Havelländischen Eisenbahn und der BEHALA, der Senatskanzlei sowie der Fa. Bögl teilnahmen. Die Senatsverwaltung für Verkehr, Mobilität, Klimaschutz und Umwelt hat auf Arbeitsebene an einem Termin teilgenommen, an dem es um die Einbeziehung der BEHALA ging und die Fa. Bögl nicht zugegen war.

Frage 18:

Treffen Presseberichte zu, wonach die Arbeitsgruppe mögliche Strecken für eine Magnetschwebbahn mit einem Kleinbus abfährt? Welche Strecken hat die Arbeitsgruppe abgefahren und welche möchte sie noch abfahren?

Frage 19:

Auf welcher Grundlage hat die Arbeitsgruppe die möglichen Streckenverläufe für eine Magnetschwebbahn ausgewählt?

Frage 20:

Trifft es zu, dass die Arbeitsgruppe die Verbindungen Jungfernheide Richtung Spandau, die Erschließung des Nord-Ost-Raums über die Greifswalder Straße bis Buch (statt einer U 10) sowie die Charité über Virchowgelände Richtung Tegel prüft? Auf welchen fachlichen Grundlagen beruht die Auswahl der Korridore? Welche weiteren Verbindungen werden geprüft? Welche finanziellen Mittel wurden jeweils für die Prüfungen aufgewandt?

Frage 21:

Trifft es zu, dass die Strecken Rudow Richtung BER sowie eine Güterverkehrs-Variante vom Verteilzentrum Wustermark bis Westhafen bereits negativ geprüft wurden? Auf welcher fachlichen Grundlage beruht die Auswahl dieser Korridore und aus welchen Gründen wurden diese Korridore verworfen? Welche weiteren Verbindungen wurden negativ geprüft?

Frage 24:

Beabsichtigt der Senat eine Machbarkeitsstudie für Magnetschwebebahnen in Auftrag zu geben?

Frage 25:

Wenn die Arbeitsgruppe für eine Magnetschwebebahn bereits Prüfungen getätigt haben sollte, warum will der Senat erst jetzt die Machbarkeitsstudie auf den Weg bringen?

Frage 26:

Teilt der Senat die Auffassung, dass eine solche Vorgehensweise unproduktiv und eine Verschwendung von Steuergeldern ist?

Antwort zu 18 bis 21 und 24 bis 26:

Die Fragen 18 bis 21 und 24 bis 26 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Senat verfolgt das Ziel, den Nahverkehrsbereich des Personenverkehrs mit dem Nahverkehrsbereich des Güterverkehrs zu verbinden und damit die Möglichkeit einer optimalen Ergänzung der bestehenden Systeme zu erzielen. Diese Zielsetzung erfordert eine intensive Auseinandersetzung mit den vorhandenen geografischen, städtebaulichen und verkehrlichen Gegebenheiten. Entsprechend dem üblichen Vorgehen in einem verkehrlichen Bauvorhaben nutzt die Arbeitsgruppe ihre verkehrs- und angebotsplanerische Expertise, um vor Beauftragung der Vorabuntersuchung und Machbarkeitsstudie potenzielle Strecken zu ermitteln. Eine Festlegung ist noch nicht erfolgt.

Unabhängig davon hat es nach Auskunft des VBB u.a. bei einer Fahrt zu einem Besprechungstermin in Wustermark eine Besichtigung der Entwicklungsgebiete im Westraum und einiger großen Verkehrsachsen in Spandau und der Verknüpfung mit dem Umland gegeben; die Fahrten haben am Sitz des VBB am Stralauer Platz begonnen und geendet. Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt hat an keiner Streckenfahrt teilgenommen.

Im Übrigen wird auf die Antworten auf Fragen 1 bis 5 verwiesen.

Frage 22:

Welche verkehrlichen Probleme sollen in den geprüften Korridoren gelöst werden und welche können weder durch einen Bus, eine Straßenbahn oder eine S- oder U-Bahn gelöst werden?

Frage 23:

Wie hoch könnten geplante Haltestellenabstände sein, mit welcher durchschnittlichen Geschwindigkeit wird bei diesen Haltestellenabständen gerechnet und wie hoch ist der Energieverbrauch im Vergleich zu schienengebundenen Verkehrsmitteln bei vergleichbaren Haltestellenabständen?

Antwort zu 22 und 23:

Die Fragen 22 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es besteht der Anspruch des Senats, dass ein Nahverkehrsmagnetschwebe-Bahnsystem hoch flexibel sein muss. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat ein Gutachten in Auftrag gegeben, das verschiedene Verkehrssysteme miteinander vergleicht und die in diesem Rahmen hervorgebrachten Erkenntnisse auch im Sinne der Fragestellung darstellt: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/machbarkeitsstudien-einsatz-alternative-verkehrssysteme.pdf?__blob=publicationFile

Frage 27:

Wie schnell könnte eine Magnetschwebebahn vrs. geplant werden?

Frage 28:

Wie schnell könnte eine Magnetschwebebahn vrs. gebaut werden?

Frage 29:

Wie will der Senat erreichen, dass eine Magnetschwebebahn laut Presseveröffentlichungen noch bis zum Ende der Legislaturperiode gebaut soll?

Frage 30:

Wie hoch sind die Kosten für die Realisierung einer Magnetschwebebahn anzusetzen?

Frage 31:

Treffen die in der Presse veröffentlichten Aussagen zu, wonach mit Baukosten von 85 Mio. Euro zu rechnen wäre? Worauf beruhen diese Zahlen?

Antwort zu 27 bis 31:

Diese Fragen können erst nach einer Festlegung einer Strecke und des Streckenverlaufs beantwortet werden.

Frage 32:

Wie soll die Beschaffung der Fahrzeuge organisiert werden? Mit welcher Zahl Fahrzeuge plant der Senat und wie hoch wären die Anschaffungskosten? Wie hoch wären die Betriebskosten? Wie schnell könnten Fahrzeuge für die Magnetschwebbahn beschafft werden?

Antwort zu 32:

Diese Frage kann erst im weiteren Projektverlauf in Abhängigkeit von weiteren Umsetzungsentscheidungen beantwortet werden.

Frage 33:

Welche Schritte sind zur Zulassung eines Magnetschwebbahnsystems aus Sicht des Senats erforderlich? Bitte Nennung der einschlägigen rechtlichen Vorschriften und Voraussetzungen für den Betrieb eines solchen Systems.

Frage 34:

Wie lange wird vrs. ein solcher Zulassungsprozess dauern? Welche finanziellen und personellen Aufwände sind damit verbunden?

Frage 35:

Sind dem Senat Sicherheitskonzepte für Magnetschwebbahnen bekannt, die Fluchtwege sicherstellen?

Antwort zu 33 bis 35:

Die Fragen 33 bis 35 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zu diesen Fragen verweist der Senat auf Seiten 129 - 134, 175 – 186 des zu den Fragen 22 und 23 angeführten Gutachtens. Von zu bezuschlagenden Unternehmen würde das Vorhandensein bzw. die Erlangung der jeweils erforderlichen Zulassungen und sicherheitstechnischen Ausstattungen gefordert.

Frage 36:

Wie positioniert sich die BVG zur Einführung einer Magnetschwebbahn in Berlin? Will oder soll die BVG die geplante Magnetschwebbahn selbst betreiben?

Frage 37:

Verfügt die BVG über die Expertise eine Magnetschwebbahn zu betreiben?

Antwort zu 36 und 37:

Die Fragen 36 und 37 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es ist selbsterklärter Anspruch der BVG, zuverlässig und innovativ auf die Anforderungen einer sich verändernden und ständig wachsenden Großstadt einzugehen. Hierzu zählt, sich ein Bild von den Potenzialen weiterer ÖPNV-Systeme sowie deren Auswirkungen auf den Berliner Verkehrsmarkt und das vorhandene Netz zu machen und dabei auf ihre verkehrsplanerische Expertise zurückzugreifen.

Berlin, den 12.12.2023

In Vertretung
Dr. Claudia Elif Stutz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt