

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Antje Kapek (GRÜNE)**

vom 5. Dezember 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 6. Dezember 2023)

zum Thema:

Magnetschwebebahn in Berlin: Was hebt zuerst ab, die Bahn oder die Kosten?

und **Antwort** vom 20. Dezember 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Dez. 2023)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Antje Kapek (Bündnis 90/Die Grünen)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/17543
vom 05.12.2023

über Magnetschwebbahn in Berlin: Was hebt zuerst ab, die Bahn oder die Kosten?

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

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Seit dem 20.11.2023 wird in Berlin über die Pläne für eine Magnetschwebbahn diskutiert. Während Senatorin Manja Schreiner von einer "sinnvollen Ergänzung" spricht¹, kritisieren zahlreiche Expert*innen diesen Vorschlag.² Insbesondere die im Raum stehenden Kosten von 80 Millionen Euro für nur wenige Kilometer Magnetbahn werden als unmöglich bezeichnet und widersprechen einer Studie des Bundesverkehrsministeriums³ sowie selbst den Informationen des Magnetschwebbahn-Herstellers Max Bögl.⁴ Behauptungen, eine auf Stelzen verlaufende Magnetschwebbahn sei günstiger als eine U-Bahn im Tunnel, sind irreführend. Denn auch U-Bahnen können auf Stelzen gebaut werden und sind in diesem Fall günstiger als Magnetschwebbahnen.⁵ Angesichts der dramatischen Personalengpässe, dem Investitionsstau bei Berlins Bahnen und Bussen und den resultierenden Verspätungen und Ausfällen, ist es von besonderer Bedeutung, vorhandene Mittel effizient zu nutzen und zu verhindern, dass Gelder und Personal verschwendet werden.

Frage 1:

Plant der Senat die Errichtung einer Magnetschwebbahn in Berlin? Wenn ja, wann soll die Umsetzung dieser Pläne gestartet?

Frage 2:

Im Mobilitätsausschuss am 29.11.2023 sagte Senatorin Schreiner der Bedarf der Magnetschwebbahn sei im politischen Raum formuliert worden. Wann und durch wen wurde der Bedarf festgestellt?

¹ <https://www.zeit.de/news/2023-11/20/magnetschwebbahn-laut-senatorin-sinnvolle-ergaenzung>

² <https://www.tu.berlin/ueber-die-tu-berlin/profil/pressemitteilungen-nachrichten/magnetschwebbahn>

³ https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/machbarkeitsstudien-einsatz-alternative-verkehrssysteme.pdf?__blob=publicationFile, (S. 138)

⁴ https://max-boegl.de/images/downloads/mobilitaet/210301_mb-tsb_imagebrochuere_DE_300dpi.pdf (S. 6)

⁵ Technische Universität Berlin, siehe oben

Antwort zu 1 und 2:

Hierzu wird auf die Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/17403 verwiesen.

Frage 3:

Gibt es neben dem politischen Bedarf eine planerischen Grundlage auf der ein fachlicher Bedarf für die Magnetschwebbahn in Berlin ermittelt wurde? Wenn ja wo zeigt sich der verkehrliche Bedarf? Wenn nicht, wird der Senats die Pläne für eine Magnetschwebbahn auch weiterverfolgen, wenn ein verkehrlicher Bedarf nicht nachgewiesen werden kann?

Frage 4:

Welche Planungsschritte und Vorbereitungsuntersuchungen und -arbeiten haben bislang für den Bau einer Magnetschwebbahn in Berlin stattgefunden? (bitte benennen)

Frage 5:

Welche Planungsschritte und Vorbereitungsarbeiten sind für den Bau einer Magnetschwebbahn in Berlin in den nächsten zwei Jahre geplant und sind diese bereits im Haushalt berücksichtigt?

Antwort zu 3 bis 5:

Im Jahr 2021 hat der 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 ist im StEP MoVe Bezug genommen auf die Anforderungen im modernen Wirtschaftsverkehr in Berlin, welche im integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept formuliert sind und ebenfalls vom Senat und Abgeordnetenhaus beschlossen wurden. Es ist Selbstverständnis des Senats, sich neben den vorhandenen Verkehrssystemen offen gegenüber ergänzenden, innovativen, und nachhaltigen Verkehrssystemen zu zeigen.

Analog zum üblichen Vorgehen in einem verkehrlichen Bauvorhaben nutzt die eingerichtete behördenübergreifende Arbeitsgruppe ihre verkehrs- und angebotsplanerische Expertise, um in einem ersten Schritt alle relevanten Fragen zu einer Vorabuntersuchung und einer Machbarkeitsstudie zu erörtern. Erst mit Vorliegen dieser Ergebnisse können Aussagen über die Fortführungen der Planungen für eine Magnetschwebbahn abgegeben werden. Im Übrigen wird auf die Antworten der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/17403 verwiesen.

Frage 6:

Wie viele Mitarbeitenden der Senatsverwaltungen arbeiten aktuell Planung bzw. Vorbereitung der Magnetschwebbahn in Berlin?

Frage 7:

Von welcher benötigten Personalkapazität geht der Senat für die Planung einer Magnetschwebbahn aus?

Frage 8:

Wie viele weitere Personen arbeiten aktuell im Auftrag des Senats an der Planung bzw. Vorbereitung der Magnetschwebbahn in Berlin?

Frage 9:

Welche Projekte haben diese Mitarbeitenden betreut, bevor sie an der Magnetschwebbahn gearbeitet haben?

Frage 10:

Welche Abteilungen der Senatsverwaltungen sind für die Planung der Magnetschwebbahn zuständig?

Frage 11:

Wie bewertet der Senat die Einschätzung des Rechnungshofs, dass eine Finanzierung der Magnetbahn aus dem Sondervermögen Klimaschutz nicht zulässig sei?

Antworten zu 6 bis 11:

Beim derzeitigen Stand der Überlegungen und erfolgten Abstimmungen sind mit geringen zeitlichen Anteilen Beschäftigte der Senatskanzlei und der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt eingebunden gewesen. In Abhängigkeit von den Ergebnissen der aktuellen Orientierungstermine und den daraus abgeleiteten Überlegungen und Festlegungen zum weiteren Vorgehen wird sich der künftige Personaleinsatz, mögliche Finanzierungen und die Priorisierung richten.

Frage 12:

Mit welchen Gesamtkosten rechnet der Senat für die Errichtung einer Magnetschwebbahn in Berlin und mit welchen Kosten pro Kilometer?

Frage 13:

In welchem Verhältnis stehen die Baukosten einer im ÖPNV eingesetzten Magnetschwebbahn im Verhältnis zu den Kosten für die Errichtung einer ebenso langen U-Bahn-, S-Bahn- oder Straßenbahnstrecke? (bitte auflisten)

Frage 14:

In welchem Verhältnis stehen die Baukosten pro Kilometer einer im ÖPNV eingesetzten Magnetschwebebahn in aufgeständeter Bauweise im Vergleich zum Bau einer U-Bahn in aufgeständeter Bauweise bei vergleichbarer Streckenlänge?

Frage 15:

In welchem Verhältnis steht der Energieverbrauch pro Person und Kilometer bei einer Magnetschwebebahn im Vergleich zum Energieverbrauch im Betrieb einer Berliner U-Bahn, S-Bahn und Straßenbahn?

Frage 16:

Welche Vorteile hat eine Magnetschwebebahn gegenüber einer U-Bahn, S-Bahn oder einer Straßenbahn?

Frage 17:

Welche Nachteile hat eine Magnetschwebebahn gegenüber einer U-Bahn, S-Bahn oder einer Straßenbahn?

Antwort zu 12 bis 17:

Es besteht der Anspruch des Senats, dass ein Nahverkehrsmagnetschwebebahnssystem 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. ([TTK Berichtsvorlage \(bund.de\)](https://www.ttk.bund.de)). Die angefragten Details können erst in späteren Planungsphasen beantwortet werden. Im Übrigen wird auf die Antwort auf die Fragen 3 bis 5 verwiesen.

Frage 18:

Medienberichten ist eine Verbindung zwischen dem Vorstoß zur Magnetschwebebahn und dem Magnetschwebebahnhersteller Max Bögl zu entnehmen. Wie viele Treffen mit welchen Inhalten gab es wann zwischen Senatsmitgliedern oder Vertretern dieser und der Firmengruppe Max Bögl? Wurden Reisen nach Bayern organisiert? Wenn ja, wann und welche Regierungsmitglieder oder -Mitarbeitende haben an diesen teilgenommen? Welche Kosten sind durch diese entstanden?

Frage 19:

Wie viele Treffen gab es wann mit welchen anderen Anbietern von Magnetschwebebahnssystemen und worüber wurde gesprochen?

Frage 20:

Wie viele Treffen von Regierungsmitgliedern oder -Mitarbeitenden gab es mit anderen Anbietern für Magnetschwebetechnik, um über die Pläne für eine Magnetschwebebahn in Berlin zu sprechen? (Bitte benennen wann und mit welchen Inhalten und mit welchen Kosten)

Frage 21:

In welcher Höhe wurden durch diese Treffen (Frage 18-20) entstandene Kosten aus Mitteln des Landeshaushalts finanziert?

Antwort zu 18 und 21:

Hierzu wird auf die Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/17436 verwiesen

Frage 22:

Hat die Verkehrsverwaltung Kenntnis darüber, ob die Firma Max Bögl einen Bedarf für eine Magnetschwebebahn in Berlin sieht? Und wenn ja worauf basieren diese?

Antwort zu 22:

Entscheidend ist, ob die für Mobilität und Verkehr in Berlin verantwortliche Senatsverwaltung einen verkehrlichen Bedarf für eine Nahverkehrsschwebebahn in Berlin sieht. Hierzu wird auf die og. Ausführungen verwiesen.

Berlin, den 20.12.2023

In Vertretung

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