

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Antje Kapek (GRÜNE)

vom 13. Februar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Februar 2026)

zum Thema:

**Wünsch-dir-was oder Fata Morgana? Wie kam es zur neuerlichen
Magnetschwebebahn-Fantasie?**

und **Antwort** vom 6. März 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 9. März 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Antje Kapek (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25233
vom 13.02.2026

über Wunsch-dir-was oder Fata Morgana? Wie kam es zur neuerlichen Magnetschwebebahn-Fantasie?

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Senatorin Bonde hat sich für den Bau einer Magnetschwebebahn zwischen der Urban Tech Republic (UTR) und Spandau ausgesprochen. Gleichzeitig würde damit die Umsetzung einer bislang geplanten Straßenbahnverbindung gestoppt. Senatorin Bonde hat dies mit einer schnelleren Umsetzungsmöglichkeit begründet, da der Bau einer Magnetschwebebahn schneller als die Tram möglich sei. Das Bauunternehmen Max Bögl gibt die Bauzeit für eine Magnetschwebebahn mit zwei Jahren an. Die Bauzeit der zuletzt in Berlin eröffneten Tramstrecken betrug für die Strecke Turmstraße – Hauptbahnhof 24 Monate (Sept. 2021 – Sept. 2023), für die Strecke Adlershof – Schöneeweide sogar nur 17 Monate (Mai 2020 – Oktober 2021).

Frage 1:

Was ist der aktuelle Stand bei der Planung einer Magnetschwebebahn von Spandau nach Tegel?

- a. In welcher Planungsphase befindet sich das Projekt?
- b. Welche Planungsphasen müssen für die Planung einer Magnetschwebebahn absolviert werden und wie ist die zeitliche Dauer der einzelnen Planungsphasen bei idealtypischem Verlauf ohne Verzögerungen oder sonstige Probleme?
- c. Wie ist der Zeitplan für die Durchführung und den Abschluss der laufenden und weiteren Planungsphasen?
- d. Welche Kosten werden für die einzelnen Planungsphasen sowie für den Bau kalkuliert?
- e. Von welchen durchschnittlichen Baukosten geht der Senat für den Bau von einem km Magnetbahnstrecke und einem km Straßenbahnstrecke aus unter Beachtung aller erforderlichen Zusatzkosten für neu zu errichtende Infrastrukturen, die für den Betrieb der jeweiligen Verkehrsmittel notwendig sind?
- f. Wie viele Personalstellen werden in der Verwaltung mit der Planung befasst?

Antwort zu 1:

Die Teilfragen a) bis c) werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Planung einer Magnetschwebebahn sind dieselben Planungsschritte wie für jedes andere Verkehrsmittel zu absolvieren, das heißt die Leistungsphasen 1-8 nach der Verordnung über die Honorare für Architekten- und Ingenieurleistungen (HOAI).

Es erfolgt dabei keine losgelöste Untersuchung bzw. Planungsphase. Der vorliegende Verkehrsmittelvergleich für die Verkehrserschließung der Urban Tech Republic bzw. U-Bahnhof Paulsternstraße über Gartenfeld nach Spandau wird um die Betrachtung einer Magnetschwebebahn ergänzt. Dabei werden auch mögliche Trassen geprüft und bewertet, um eine valide Vergleichsbasis zu generieren. Ergibt sich im Verkehrsmittelvergleich die Magnetschwebebahn als das zu bevorzugende Verkehrsmittel, ist eine technische Machbarkeitsuntersuchung durchzuführen, um die Annahmen zu validieren und quantifizieren. Diese ist dann Input für die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung in Form einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU). Der Verkehrsmittelvergleich und die Trassenbewertung können voraussichtlich bis Mitte dieses Jahres abgeschlossen werden. Die technische Machbarkeitsstudie und die NKU könnten im Jahr 2027 abgeschlossen werden.

Die Teilfragen d) und e) werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundsätzlich werden die Kosten der Planungsphasen nach HOAI auf Basis der Gesamtkosten auf die einzelnen Planungsphasen anteilig aufgeschlüsselt. Da derzeit noch keine Gesamtkosten vorliegen, können keine diesbezüglichen Zahlen benannt werden. Die NKU für eine Maßnahme in Nürnberg ist von rund 19 Mio. Euro pro Kilometer Magnetschwebebahn (Transportsystem Bögl) gemäß Herstellerangaben ausgegangen. Die Quantifizierung ist Teil der technischen Machbarkeitsstudie.

Die Kosten einer Straßenbahn pro Kilometer liegen in Berlin bei ca. 15 bis 25 Mio. Euro. Zu betrachten sind darüber hinaus die Betriebskosten der unterschiedlichen Verkehrssysteme.

f) Grundsätzlich sind in die Vorbereitung, Begleitung und Auswertung von Planungsvorhaben diverse Fachbereiche eingebunden. In diesem Zusammenhang kann eine Abschätzung der Stellenanteile, die durch Vorhaben gebunden sind, nicht gegeben werden. Es erfolgt keine vorhabenspezifische Zeiterfassung.

Frage 2:

Wie bewertet der Senat die Planung einer Magnetschwebebahn auf der Linie?

- a. Wie soll die konkrete Linienführung aussehen und wo sind Halte geplant?
- b. Welche Vor- und Nachteile hat eine Magnetschwebebahn gegenüber einer Tramlinie?
- c. Wie verhalten sich die Umstiegsbeziehungen und -zeiten bezogen auf das existierende Nahverkehrsnetz bei einer Magnetschwebebahn vs. einer Tramlinie?

- d. Was bedeutet es für die langfristige Instandhaltung des Berliner Nahverkehrsnetzes, zusätzlich zu Bus, Tram, U- und S-Bahn sowie den Fähren ein sechstes Verkehrsmittel in den ÖPNV zu integrieren?
- e. Welche Klagen und juristischen Anfechtungen erwartet der Senat in Bezug auf die erhöhte Linienführung einer Magnetschwebbahn seitens Haus- und Wohnungsbesitzerinnen?
- f. Welche Nachteile ergeben sich aus dem Betrieb einer Magnetschwebbahn im Hinblick auf die Integration in das bestehende und zukünftig auszubauende ÖPNV-System Berlins?

Antwort zu 2:

Als beispielhafte Vorteile gegenüber einer Straßenbahn zu bewerten sind die straßenunabhängige Führung, die höhere maximale Reisegeschwindigkeit bei großen Haltestellenabständen, die Kombinierbarkeit mit dem Güterverkehr mittels Standardcontainer, der Einsatz des autonomen Fahrens, geringere Lärmemissionen, geringere Erschütterungen und die höhere Verkehrssicherheit sowie der geringere Verschleiß der Infrastruktur

Als beispielhafte Nachteile gegenüber einer Straßenbahn zu bewerten sind der größere Bogenradius und damit eine komplexere Trassierung, die Trennwirkung unabhängig von der aufgeständerten oder ebenerdigen Bauform, mögliche Verschattung und der derzeit noch aktuelle Status als "Pilotsystem". Darüber hinaus ist die komplexere Netzbildung und -wirkung eine systemische Herausforderung.

Der ebenenübergreifende Umstieg kann eine zusätzliche Herausforderung darstellen. Die Strecken bzw. Linien eines Verkehrssystems sind für sich isoliert und bestehende Linien können grundsätzlich nicht integrativ verlängert bzw. durchgebunden werden.

Die potenziellen Betroffenheiten sind im Rahmen der Planung zu bewerten und entsprechend abzuwägen. Wie in allen vergleichbaren Verfahren kann es ggf. zu gerichtlichen Verfahren kommen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1 a) bis c) verwiesen.

Frage 3:

Welche Erfahrungen bestehen beim Land Berlin und der BVG bei der Planung und Umsetzung von Magnetschwebbahnen?

Antwort zu 3:

1982 wurde ein Auftrag für eine Demonstrationsanlage („M-Bahn“) in West-Berlin erteilt. Die Bauarbeiten für die Berliner M-Bahn begannen im Dezember 1983, der Probetrieb – noch ohne Fahrgäste – am 28. Juni 1984. Die Strecke zwischen den Stationen Kemperplatz und Bernburger Straße wurde am 26. September 1986 eröffnet und in enger Kooperation der BVG mit dem Hersteller betrieben.

Darüber hinaus gab es in den 90er-Jahren die Planung des Transrapids zwischen Berlin und Hamburg.

Frage 4:

Mit welchem Bedarf an Werkstätten, Betriebshofinfrastruktur und sonstigen technischen Betriebseinrichtungen rechnet der Senat im Falle der Entscheidung für eine Magnetschwebebahn und welche Kosten werden dafür kalkuliert?

Frage 5:

Beabsichtigt der Senat die BVG mit dem Betrieb der Magnetschwebebahn zu beauftragen?

Frage 6:

Wie bewertet die BVG die Herausforderung, mit der Magnetschwebebahn ein technisch für Berlin völlig neues, zusätzliches Verkehrssystem aufzubauen und alle dafür erforderlichen Infrastrukturen vorzuhalten?

Antwort zu 4 bis 6

Die Fragen 4 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Es wird auf die Antwort zur Frage 1 verwiesen. Derzeit sind keine Aussagen möglich, da diese Prüfungen Teil einer technischen Machbarkeitsuntersuchung wären.

Frage 7:

Aufgrund welcher Untersuchungen, Daten oder Erfahrungen kommt Senatorin Bonde zu dem Schluss, dass der Bau einer Magnetschwebebahn schneller wäre als einer Tramstrecke angesichts der Tatsache, dass der Bau der zuletzt in Berlin eröffneten Tramstrecken 24 bzw. 17 Monate gedauert haben und die Bauzeit für Magnetschwebebahnen vom Unternehmen Max Bögl mit zwei Jahren angegeben wird?

Antwort zu 7:

Pauschale Aussagen zu konkreten Bauzeiten können aufgrund diverser Herausforderungen in der Berliner Stadtstruktur (z.B. Straßenraum, Leitungsarbeiten, etc.) sehr unterschiedlich ausfallen und sind entsprechend projektspezifisch zu prüfen und zu bewerten. Wesentlich für die Bauzeit der Magnetschwebebahn ist der hohe Vorfertigungsgrad.

Frage 8:

Wie ist der letzte Stand bei der Planung einer Tramstrecke von Spandau zur geplanten UTR?

- a. Wann haben die Planungen einer neuen Verkehrsanbindung nach Spandau begonnen?
- b. Wann wurde der Verkehrsmittelvergleich abgeschlossen?
- c. Welche Ergebnisse hat der Verkehrsmittelvergleich ergeben?
- d. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis wurde für die Tramstrecke zwischen UTR und Spandau ermittelt?
- e. Welche weiteren Leistungsphasen für eine Tramlinie zwischen UTR und Spandau wurden bereits durchgeführt?
- f. Welche Kosten sind bei den bisherigen Planungen entstanden?
- g. Wie viele Mitarbeitende der Verwaltung waren bislang mit der Planung befasst?
- h. Wurde die Planung für die Tram gestoppt, pausiert oder wird diese fortgeführt und wenn nein, warum? Und wenn ja, warum und mit welchem Ziel?
- i. von welchen Gesamtkosten für diese Tramstrecke geht der Senat derzeit aus?

Antwort zu 8:

- a) Die Grundlagenermittlung für die Straßenbahnstrecke von der Urban Tech Republic bzw. U-Bahnhof Paulsternstraße über Gartenfeld nach Spandau wurde 2021 aufgenommen.

Die Fragen b), e) und h) werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die Grundlagenermittlung als Leistungsphase 0/1 in Anlehnung an die HOAI mit den Bestandteilen Verkehrsmittelvergleich, Trassenvergleich und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wurde 2023 abgeschlossen. Seit 2023 befindet sich der Senat über die weiteren Planungen in Abstimmungen mit dem Bezirk Spandau.

- c) Im bisherigen Verkehrsmittelvergleich, der die Magnetschwebebahn nicht einbezog, hat sich die Straßenbahn als das am besten geeignete Verkehrsmittel herausgestellt.
- d) Der Nutzen-Kosten-Indikator für die Verbindung liegt bei rund 1,2.
- f) Für die Grundlagenuntersuchung wurden 211.432,06 Euro verausgabt. Für die begleitende Öffentlichkeitsbeteiligung in Form von zwei Online-Veranstaltungen in 2022 wurden 38.314,33 Euro verausgabt.
- g) Es wird auf die Antwort zu Frage 1 f) verwiesen.
- i) Gemäß den Ergebnissen der Grundlagenuntersuchung wird von Gesamtkosten in Höhe von ca. 300 Millionen Euro mit einem Preisstand von 2022 ausgegangen.

Frage 9:

Welche Anforderungen werden an die verkehrliche Erschließung der neuen Stadtquartiere und Entwicklungsgebiete Insel Gartenfeld, Urban Tech Republic und Schumacher-Quartier gestellt, um den erforderlichen Erschließungsnachweis zu erbringen?

Frage 12:

Wie stellt der Senat sicher, dass mit der Entscheidung für eine Magnetschwebebahn dieser Erschließungsnachweis für die Umsetzung der betroffenen Stadtquartiere erbracht werden kann?

Frage 13:

Aus welchen Gründen hält die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen die Umsetzung einer Straßenbahnverbindung zwischen UTR und Spandau für geeigneter als den Bau einer Magnetschwebebahn?

Antwort zu 9, 12 und 13:

Die Fragen 9, 12 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Im Trassenkorridor einer geplanten Verbindung für den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr zwischen der Urban Tech Republic und dem Bahnhof Spandau wurden in den dazwischen liegenden anzuschließenden Neubauquartieren vielerorts bereits planerische sowie vereinzelt auch Bauvorleistungen getroffen. Bebauungspläne im Umgriff der Neuen Stadtquartiere Das Neue Gartenfeld sowie Wasserstadt Oberhavel enthalten

Trassenfreihaltungen für eine Straßenbahn. Die die Havel querende Wasserstadtbrücke ist bereits als eine Straßenbahn tragende Brücke konzipiert. In der Urban Tech Republic ist zudem der Standort für einen Straßenbahn-Betriebshof vorgesehen.

Die Bewertung der am besten geeigneten Erschließung ist dabei Teil der unter Frage 1 dargestellten Verfahrensschritte.

Frage 10:

Aus welchen Gründen weicht der Senat vom Ergebnis des bereits durchgeführten Verkehrsmittelvergleichs ab und hält eine erneute Grundlagenermittlung für die geplante Strecke zwischen UTR und Spandau für zwingend erforderlich?

Frage 11:

Wie ist diese Wiederholung der bereits durchgeführten Planungsphase mit allen damit verbundenen Kosten mit dem Gebot des sparsamen und effizienten Umgangs mit öffentlichen Haushaltsmitteln vereinbar?

Antwort zu 10 und 11:

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Angesichts des Austauschs mit dem Bezirk Spandau und der im Jahr 2025 erteilten Zulassung durch das Eisenbahnbundesamt bietet sich die ergänzende Prüfung einer Magnetschwebebahn als Verkehrserschließung der Urban Tech Republic bzw. U-Bahnhof Paulsternstraße über Gartenfeld nach Spandau an. Siehe darüber hinaus die Antwort zur Frage 1.

Frage 14:

Wie wird der Senat den vorliegenden Konflikt um die Verkehrsmittelwahl für die verkehrliche Erschließung des Gebietes zwischen UTR und Spandau auflösen und wann wird die Grundsatzentscheidung über die zu wählenden Verkehrsmittel getroffen?

Antwort zu 14:

Für eine Entscheidungsfindung sind zunächst die in der Antwort zu Frage 1 dargestellten Untersuchungen durchzuführen.

Frage 15:

Welche Verzögerung erwartet der Senat für die verkehrliche Erschließung der Gebiete UTR/Insel Gartenfeld durch eine Zurücksetzung der Verkehrsplanung auf Leistungsphase 0, um alle Planungsphasen für eine Magnetschwebebahn durchzuführen, die für die Tram bereits erfolgt sind?

Antwort zu 15:

Es wird auf die Antwort zur Frage 1 a) bis c) verwiesen.

Frage 16:

Welche fachlichen Stellungnahmen des Referats IV C der SenMVKU zu den Vor- und Nachteilen einer Magnetschwebebahn wurden durch die Hausleitung vor der Einbringung des Vorschlags in die Senatskommission Wohnungsbau angefordert und wie lauteten diese Stellungnahmen?

Antwort zu 16:

Keine, da es Gegenstand der entsprechenden Beauftragung ist, den vorliegenden Verkehrsmittelvergleich um die Magnetschwebebahn zu ergänzen.

Frage 17:

Von welchen Verkehrsverlagerungseffekten in welcher Größenordnung geht der Senat beim Bau der Tram/Magnetschwebebahn in dem Gebiet aus, insbesondere die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf die zu schaffende neue ÖPNV-Verbindung?

Antwort zu 17:

Die Frage kann zum derzeitigen Zeitpunkt für die Magnetschwebebahn nicht beantwortet werden. Verkehrsverlagerungseffekte sind Teil der Modellierung im Rahmen der NKU. Darüber hinaus wird auf die Antworten zur Frage 1 verwiesen.

Für den in der Antwort zur Frage 8 dargestellten Prozess wurde mit dem damaligen Prognosehorizont 2030 im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung gezeigt, dass sich die Fahrgastzahlen im ÖPNV gegenüber der reinen Buserschließung durch Einführung der Straßenbahn in etwa verdoppeln würden. Damit würde eine Einsparung von rund 4,4 Millionen Fahrzeugkilometern bzw. ca. 19 Millionen Personenkilometern im Kfz-Verkehr einhergehen.

Frage 18:

In welchem Zusammenhang kam es zum erstmaligen Kontakt zwischen dem Senat und der Firmengruppe Max Bögel?

- a. Wann wurde erstmalig die Option einer Magnetschwebebahn in der Senatsverwaltung erwogen?
- b. Welche anderen Baufirmen sind dem Senat bekannt, die eine Magnetschwebebahn in Berlin errichten und in Stand halten könnten?
- c. Angesichts des sehr kleinen Marktes für Magnetschwebebahnen, wie plant der Senat beim Vergabeverfahren einem preislich überhöhten Angebot entgegenzuwirken?

Antwort zu 18:

Das Unternehmen Max Bögl wurde laut öffentlich verfügbaren Informationen 1929 gegründet. Es lässt sich nicht mit Verlässlichkeit rekonstruieren, wann ein erstmaliger Kontakt zwischen dem Senat und der Firmengruppe stattfand.

- a) Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.
- b) Grundsätzlich gibt es eine Vielzahl an Fahrzeugherstellern und Bauunternehmen weltweit, die über die entsprechende technische Expertise verfügen, um eine Magnetschwebbahn und deren Strecke zu entwerfen, zu realisieren und instand zu halten.
- c) Die Einschätzung bzgl. eines „sehr kleinen Marktes“ wird nicht geteilt. Bei einem offenen Wettbewerb und Vergabeverfahren wird von einem entsprechenden Bewerberfeld ausgegangen.

Berlin, den 06.03.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt