

Home > Berlin > Magnetschwebebahn für Berlin: Wo die erste Strecke gebaut werden soll

NEUER VORSTOSS FÜR PILOTPROJEKT

Magnetschwebebahn für Berlin: Wo die erste Strecke gebaut werden soll

Bisher sahen Pläne noch den Bau einer Straßenbahn vor. Doch andere Technik wäre sinnvoller, sagt CDU-Politiker Thorsten Schatz. Der Senat plant eine Studie.



Peter Neumann

04.02.2026

05.02.2026, 13:53 Uhr



Einsteigen bitte! Eine Magnetschwebebahn der Firma Max Bögl auf der Teststrecke in der Oberpfalz.

Peter Neumann/Berliner Zeitung

Schnee, Eis und Streikgefahr bei den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG). Verkehrspolitik und Infrastrukturplaner haben derzeit andere Probleme als neue Technologien. Doch das heißt nicht, dass in Berlin nicht weiterhin über mögliche Strecken für eine Magnetschwebebahn diskutiert wird. Jetzt will der Spandauer Bezirksstadtrat Thorsten Schatz (CDU) die Diskussion wieder in Schwung bringen. Er unterbreitet einen neuen konkreten Vorschlag, wo eine solche Trasse sinnvoll wäre.

Schatz bestätigte der Berliner Zeitung, dass er die Idee einer Magnetschwebebahn von der Urban Tech Republic (UTR) zum Bahnhof Spandau befürwortet. Damit entstünde im Nordwesten Berlins eine Strecke, die Wirtschaftsstandorte und Wohnviertel auf dem Gelände des ehemaligen Flughafens Tegel mit dicht bebauten Wohngebieten wie Hakenfelde und Neustadt mit dem Spandauer Zentrum verbindet.

Dem Vernehmen nach verfolgen Senatsplaner bereits eine solche Idee. Ein Beschlussvorschlag zur Vorbereitung der nächsten Sitzung der Senatskommission Wohnungsbau am 17. Februar sieht vor, die Machbarkeit einer Magnetschwebebahn auf

dieser Verbindung zu untersuchen. Eine entsprechende Studie werde angestrebt, heißt es in dem Entwurf von Ende Januar, der der Berliner Zeitung vorliegt.



M+ Magnetschwebbahn für Berlin: Auf diesen Strecken könnte sie fahren

Berlin 22.01.2024



Neue VBB-Chefin: „Wir könnten in Berlin eine Magnetschwebbahn testen“

Berlin 24.05.2023



„In Spandau braucht es intelligente Verkehrslösungen“

Eine Magnetschwebbahn, deren Trasse auf Pfeilern über dem Straßenniveau verläuft, wäre eine sinnvolle Lösung, erklärte der Stadtrat. „Spandau leidet nicht an zu wenig Ideen, sondern an zu wenig Platz. Der Verkehrsraum ist in vielen Bereichen vollständig ausgereizt. Wer hier Entlastung will, muss anders denken als bisher“, so der Bezirkspolitiker, der die Abteilung Bauen, Planen, Umwelt- und Naturschutz leitet.

„Die Magnetschwebbahn ist ein moderner Ansatz, der genau dieses Problem aufgreift: Sie nutzt den Raum über der Straße, ist leise, leistungsfähig und im Betrieb emissionsfrei. Vor allem aber schafft sie zusätzliche Kapazitäten, ohne den ohnehin überlasteten Straßenraum weiter zu verengen“, sagt Schatz. „Gerade für wachsende Quartiere und starke Pendlerströme bietet die Magnetschwebbahn die Chance, Verkehr sinnvoll zu entflechten und den Umweltverbund spürbar zu stärken.“

Das Fazit des Spandauer Baustadtrats: „In Spandau braucht es intelligente Verkehrslösungen, die den begrenzten Raum berücksichtigen. Wenn die Breite nicht reicht, müssen wir Höhe und Tiefe nutzen. Die Magnetschwebbahn passt genau in dieses Konzept und sollte ernsthaft geprüft werden“, fordert Thorsten Schatz.



M+ Gute Idee oder absurde Luftnummer? So diskutiert Berlin über die Magnetschwebbahn

Von Peter Neumann

Berlin 20.11.2023



„Wir könnten in Berlin eine Magnetschwebebahn testen“

Mit seinem Vorschlag belebt der Politiker eine Diskussion, die schon etwas älter ist. 2016 schlug die Firma Max Bögl vor, den Flughafen BER und den U-Bahnhof Rudow mit einer Magnetschwebebahn aus ihrem Unternehmen zu verbinden. 2020 beschloss der CDU-Landesvorstand, sich für den Bau eines solchen Transportsystems einzusetzen. 2023 bekräftigte die heutige Verkehrssenatorin Ute Bonde (CDU), damals Geschäftsführerin des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg, die Idee.

„Generell bin ich jemand, die eher für Visionen steht und die lieber Ideen hat, als sich von vornherein zu beschränken. Wir könnten in Berlin eine Magnetschwebebahn testen. Was spricht dagegen? Aus unserer Sicht wäre es möglich und sinnvoll, eine solche Technik auszuprobieren“, sagte Bonde im Mai 2023 der Berliner Zeitung.

Die Kritik fiel heftig aus. Berlin habe andere Sorgen, hieß es. „Eine vollkommen sinnfreie Luftnummer“, sagte Jens Wieseke vom Berliner Fahrgastverband IGEB. „Eine Magnetschwebebahn löst kein Verkehrsproblem. Sie ist kein Mittel, um die Klimakrise anzugehen“ – auch deshalb, weil so ein Projekt so lange dauern würde wie ein neuer U-Bahn-Tunnel. Die Strecke ließe sich ins übrige Verkehrssystem nicht integrieren, Umsteigezwänge entstünden. Anlieger würden vor Gericht klagen: „Wollen Sie, dass Ihnen Fahrgäste ins Schlafzimmer schauen?“



So könnte eine Magnetschwebebahn-Station am Berliner Hauptbahnhof aussehen. Eine Simulation des Berliner Planungsbüros Graft zeigt eine Trasse, die am Europaplatz die Invalidenstraße überquert.

Simulation: Graft GmbH

„Statt auf naheliegende Lösungen zu setzen, wie das Straßenbahnnetz auszubauen oder die Automatisierung des U-Bahn-Betriebs voranzutreiben, setzt die CDU auf Luftschlösser“, kritisierte der Linke-Verkehrspolitiker Kristian Ronneburg. Der neue Vorschlag aus Spandau soll offenbar sogar dazu dienen, die Straßenbahn aus dem westlichsten Berliner Bezirk weiterhin draußen zu halten.

Bisherige Senatsplanungen sehen zwar vor, die UTR Tegel, Gartenfeld, Hakenfelde und Spandau mit einer Straßenbahnstrecke zu verbinden. Die Route ist auch im Zielnetz Spandau

enthalten, das das Bündnis Pro Straßenbahn erarbeitet hat. „Spandau kann sich mit rund 247.000 Einwohnerinnen und Einwohnern ohne Weiteres mit Großstädten wie Braunschweig, Augsburg oder Halle vergleichen“, so das Bündnis. „Doch die Großstadt Spandau müsse sich mit einem überlasteten Bussystem begnügen. Dieses Angebot ist für die Fahrgäste unattraktiv.“ Der Bezirk brauche ein Straßenbahnnetz – notfalls als Insellösung.

Doch um Gleise verlegen zu können, müsste der Straßenraum vielerorts neu aufgeteilt werden. Absehbar ist, dass der Autoverkehr Platz verliert, Fahrbahnraum und vor allem Parkplätze. „Der Spandauer Baustadtrat ist total dagegen. Deshalb setzt er sich so vehement für die Magnetschwebbahn ein“, gab ein Beobachter zu bedenken.



B+ Magnetschwebbahn für Berlin: Wie sich eine Fahrt wirklich anfühlt

Von Peter Neumann

Berlin 22.03.2024



Kalte Dusche für Berlin: Bund will kein Geld beisteuern

Dem Vernehmen nach war die BVG ausschlaggebend dafür, dass das umstrittene Projekt erstmal in der Schublade landete. Henrik Falk, seit Anfang 2024 Chef des Landesunternehmens, zeigte wenig Bereitschaft, einen weiteren Betriebsteil aufzubauen. In den kommenden Jahren gehe es um „Stabilität statt Wachstum“, so Falks Devise. Nicht zuletzt winkte das Bundesverkehrsministerium ab. Geld vom Bund gebe es nicht.

Für mögliche Magnetschwebbahntrassen liegen seit Längerem auch andere Vorschläge auf dem Tisch. Eine Idee sieht vor, das Güterverkehrszentrum (GVZ) Großbeeren mit einem Bahnhof an der Ringbahn zu verbinden. Dann könnte die Magnetschwebbahn auch für die City-Logistik genutzt werden, so Bonde. Die Technik eigne sich für den Gütertransport und könnte Berlins Straßen viele Lkw-Fahrten ersparen. Die Trasse würde auch Lichterfelde, die Freie Universität und das Universitätsklinikum Benjamin Franklin erschließen.

Die damalige Verkehrsverbund-Chefin und heutige Senatorin brachte vor zwei Jahren auch eine Verbindung vom Alexanderplatz in Mitte zu den geplanten neuen Wohngebieten in Karow und anderen Teilen des Berliner Nordostens ins Gespräch. Die Pfeilerstrecke könnte unter anderem in der breiten Greifswalder Straße verlaufen.



B+ Magnetschwebbahn für Berlin: Warum dieses Projekt so nicht funktionieren kann

Von Peter Neumann

Berlin 22.11.2023



Nach Falkensee? Oder lieber eine Ringlinie?

Die Heerstraße in Charlottenburg und Spandau ist eine weitere Magistrale, die als mögliche Pilotstrecke für eine Magnetschwebbahn in den Blick geriet. Von einem S-Bahnhof am Ring ginge es über die Heerstraße zum Beispiel nach Falkensee im Landkreis Havelland. Schon früh war davon die Rede, den Hauptbahnhof mit dem Charité-Campus Mitte und dem Virchow-Klinikum zu verbinden. Die Urban Tech Republic (UTR) könnte ein weiterer Endpunkt sein, hieß es damals.



So sieht es im Testzug der Magnetschwebbahn aus.

Peter Neumann/Berliner Zeitung

Nicht zuletzt könnte die Linie 0, die im BVG-Konzept „Expressmetropole Berlin“ eine Rolle spielt, statt als U-Bahn als Magnetschwebbahn entstehen. Die Ringstrecke in der äußeren Stadt würde zwischen Schöneweide, Steglitz, Jungfernheide, Pankow sowie Lichtenberg neue Direktverbindungen schaffen.

Bondes Sprecherin Petra Nelken bestätigte, dass diese Idee weiterhin Bestand habe. Doch derzeit sei das Thema Magnetschwebbahn in der Senatsverwaltung nicht aktuell. „Still ruht der See“, sagte sie auf Anfrage. Es gebe andere Herausforderungen, denen sich Planer und Politiker widmen müssten. Begraben sei das Thema aber nicht.

In der Tat: Die Projektkonferenz, die derzeit die nächste Sitzung der Senatskommission Wohnungsbau vorbereitet, hat sich mit dem Thema bereits befasst. „Als künftiges Rückgrat einer Erschließung im Berliner Westraum sind die Planungen zur Weiterführung der Siemensbahn voranzutreiben sowie die Planungen für eine Magnetschwebbahn (MSB) UTR – Insel Gartenfeld – Rathaus Spandau zu untersuchen“, heißt es in dem Entwurf eines möglichen Beschlusses. „Die Planung der MSB soll eine stufenweise Entwicklung berücksichtigen. Als erste Ausbaustufe soll die Streckenführung von der UTR bis zum Bereich östlich des Havelufers planerisch vertieft werden.“

Das Bauunternehmen Max Bögl ist derzeit in Europa der einzige Anbieter eines Magnetschwebbahnsystems. Das Transport System Bögl wird am Firmensitz in der Oberpfalz erprobt. 2023 war die Projektgruppe des Verkehrsverbunds, der die Senatskanzlei,

die Senatsverwaltung für Mobilität, die Behala und die BVG angehören, in Sengenthal und fuhr einige Runden auf der Teststrecke mit.



Magnetschwebebahn für Berlin: Bund lässt den Hauptstadt-Traum zerplatzen

Von Peter Neumann

Berlin 05.02.2024



Eisenbahn-Bundesamt erteilt Betriebsgenehmigung

„Nach unserem Wissen tagt die Arbeitsgruppe derzeit nicht“, bestätigte Andreas Rau, der die Hauptstadtrepräsentanz von Max Bögl leitet. „Wir haben in den zurückliegenden Monaten keine Neuigkeiten aus Berlin gehört, freuen uns aber, wenn das Thema Magnetschwebebahn in Berlin trotzdem im Hintergrund weiterbehandelt wird.“



Auf der Teststrecke in Sengenthal unterwegs: Der Ingenieur Andreas Rau, heute Leiter der Hauptstadt-Repräsentanz von Max Bögl, in einem Probezug.

Peter Neumann/Berliner Zeitung

Der Ingenieur wies darauf hin, dass die Technik eine bürokratische Hürde genommen hat: Das Eisenbahn-Bundesamt erteilte Max Bögl die Betriebsgenehmigung für Magnetschwebebahnstrecken in Deutschland. „Seit November 2025 haben wir als erstes europäisches Unternehmen eine behördliche Zulassung zum Betrieb kommerzieller Magnetbahnstrecken“, sagte Rau. „Ein wichtiger Meilenstein.“

Zudem sei in Baden-Württemberg eine Machbarkeitsstudie abgeschlossen worden, in der das System sehr positiv abschneidet. Die Untersuchung für die Strecke zwischen Nagold und Herrenberg bescheinigt, dass beim Bau einer Magnetschwebebahn der Nutzen die Kosten um das 1,19-Fache übersteigen würde. Bei einer Stadtbahn läge der Faktor bei 1,14, bei einer S-Bahn in allen Varianten unter 1,0.

Dieser Artikel wurde auf [berliner-zeitung.de](https://www.berliner-zeitung.de) veröffentlicht.

