

TRANSKRIPTION PODCAST SIEMENSSTADT CALLING #7

- MOBILITÄT VON MORGEN -

Michael Peter

Ich glaube, es gibt wesentlich bessere Angebote und mögliche Konzepte, als das alle mit dem Auto auf die gleiche Straße fahren wollen in der Innenstadt. Das macht einfach keinen Sinn.

Sarah Tietze

Hallo aus Berlin und willkommen zu Siemensstadt Calling. In Siemensstadt entsteht ein ganz neues Stadtquartier auf 70 Hektar, ein Stückchen neues Berlin, ein Stückchen Zukunft und wie sich das Leben und das Arbeiten in der Zukunft anfühlen wird. Wie sich die Mobilität von morgen ändert, darüber sprechen wir hier in unserem Podcast. Mein Name ist Sarah Tietze und beim Podcast immer mit dabei ist Stefan Kögl, der gemeinsam mit seinem Team und ganz vielen Partnern das Projekt Siemensstadt und damit den Zukunftsort gestaltet und umsetzt. Hallo Stefan.

Stefan Kögl

Hallo Sarah. Und ich freue mich sehr auf unseren siebten Podcast heute, vor allem aufgrund der spannenden Gäste und interessanten Informationen und Meinungen, die wir einsammeln. Ich begrüße heute ganz herzlich Herrn Streese, Staatssekretär für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in Berlin.

Ingmar Streese

Hallo.

Stefan Kögl

Hallo Herr Streese. Und Herrn Michael Peter, CEO, der Siemens Mobility hier aus Berlin direkt. Hallo Herr Peter.

Michael Peter

Hallo.

Sarah Tietze

Hallo, natürlich auch von mir. Wir möchten heute ganz besonders vertiefen. Das Thema Mobilität, also die Fragestellung: Wie werden wir uns in Zukunft von A nach B bewegen? Brauchen wir eigentlich in Zukunft noch ein eigenes Auto?

Warum sollen wir das eigene Auto aufgeben? Aber auf der anderen Seite wird ganz aktiv an autonomen Fahren gearbeitet. Wieso ist das eine umweltfreundlicher als das andere? Und wie sieht ein smarterer Bahnhof der Zukunft und wie ein smartes Stadtquartier aus? Darüber sprechen wir heute. Ich freue mich total, dass wir gemeinsam hier sind. Obwohl, nicht ganz. Wir sind ja gar nicht beieinander. Also Corona hat natürlich auch uns gezwungen, Abstand zu halten. Wir sind von unterschiedlichen Orten zugeschaltet. Und damit Corona uns nichts antun kann und wir trotzdem ganz schnell reinkommen in unsere Diskussion, habe ich ein kleines Spiel vorbereitet. Das Spiel heißt "1 Minute und 12 Fragen" und es erklärt sich fast von selbst. Ich stelle 4 Fragen an jeden von ihnen und wir schauen mal, ob wir diese 12 Fragen innerhalb von einer Minute beantwortet bekommen. Sind sie Drei ready? Das hört sich gut an. Ich stelle mal meinen Timer auf meinem Handy. Und Herr Peter, sie ziehen sich schon mal die Jacke aus. Das ist wunderbar. Ich fange nämlich an. Ich drücke jetzt auf Start und genau dann haben wir 1 Minute Zeit. Und los geht´s. Herr Peter, LinkedIn oder Clubhouse?

Michael Peter

LinkedIn. Clubhouse habe ich noch nie gemacht. Kenne ich nicht.

Sarah Tietze

Bangkok oder Sacramento?

Michael Peter

Berlin.

Sarah Tietze

Wunderbar. Fahrrad oder E-Roller?

Michael Peter

Ich würde lieber mal wieder Fahrrad fahren hier im Winter.

Sarah Tietze

Und was muss in Zukunft noch erfunden werden?

Michael Peter

Das autonome Fahren.

Sarah Tietze

Herr Streese. Sie sind dran. S-Bahn oder Fahrrad?

Ingmar Streese

S-Bahn... oder Fahrrad? Beides. Fahrrad in der S-Bahn.

Sarah Tietze

Jüngster Technikkauf?

Ingmar Streese

Ein neuer Router für zu Hause.

Sarah Tietze

Auto besitzen oder Auto teilen?

Ingmar Streese

Auto teilen.

Sarah Tietze

Und jetzt wird es knifflig: Volksentscheid-Fan oder Volksentscheid-Kritiker?

Ingmar Streese

Och, als Demokrat bin ich Volksentscheid-Fan.

Sarah Tietze

Stefan, rüber zu dir. Du hast noch 11 Sekunden Berlin oder Istanbul?

Stefan Kögl

In Istanbul habe ich zwar viel Zeit verbracht, aber Berlin würde ich heute antworten, weil die Vielfalt und Entwicklung einfach spannend sind.

Sarah Tietze

Letzte neue App?

Stefan Kögl

Ich würde nicht sagen letzte neue App, aber ich verwende viel, z.B. einfach Google Maps, weil man mir sagt, wo ich wie hinkomme und vor allem mit den unterschiedlichen Möglichkeiten.

Sarah Tietze

Elektro oder Hybrid?

Stefan Kögl

Ja, die Technik entwickelt sich. Im Moment Hybrid. Aber ich denke in der Zukunft zeitnah Elektro.

Sarah Tietze

Und wen würdest du gerne zum Lunchen treffen?

Stefan Kögl

Ja, ich muss sagen, aus der Situation eigentlich gerne meine Eltern mal wieder. Es passt jetzt einfach. Ist mir so eingefallen.

Sarah Tietze

Wir haben leicht überzogen. Genau gesagt 11 Sekunden, aber das würde ich mal gelten lassen. Ich bin auf jeden Fall warm geredet. Ich hoffe sie auch. Und damit springen wir gleich rein in unsere Diskussion. Wir wollen jetzt ganz tief einsteigen in das Thema Mobilität. Wir wollen uns am Ende des Podcasts vorstellen können, wie wir im Jahr 2030 uns von A nach B bewegen und um uns dieser Antwort zu nähern, Herr Streese, würde ich gerne mit ihnen anfangen. Sie arbeiten ja seit zwei Jahren an der Umsetzung des Mobilitätsgesetzes. Das Mobilitätsgesetz regelt ja quasi die Mobilität der Zukunft in Berlin. Können sie uns ein bisschen reinholen in das Mobilitätsgesetz? Was wird da genau neugestaltet und auf was können wir uns einstellen in Zukunft?

Ingmar Streese

Ja, das mache ich sehr gerne. Das Berliner Mobilitätsgesetz ist ein bundesweites Vorreitergesetz. Es hat zum Ziel, die Menschen und stadtgerechten Verkehr. Hängt die Verkehrssicherheit sehr sehr hoch. Die "Vision Zero" wollen wir sehr ernst nehmen in Berlin. Unter anderem durch Umbau von Kreuzungen, gerade von unfallauffälligen Kreuzungen mit Schwerverletzten oder auch Todesfällen. Dass Lichtsignalanlagen, sprich Ampeln neugestalten. Dass das Rechtsabbiegen sicherer wird, dass sich nicht LKW und Radfahrende gleichzeitig beim Abbiegen begegnen. Aber gleichzeitig fördert das Gesetz auch den Klima- und Umweltschutz, unter anderem durch Dekarbonisierung der Elektrobus-Flotte bei der BVG. Letztlich fördert dieses Gesetz einen sogenannten Umweltverbund aus Öffentlichen Personennahverkehr, Fahrradverkehr und Fußverkehr. Im ÖPNV haben wir tatsächlich das größte Investitionsprogramm aller Zeiten in Berlin mit 28 Milliarden bis 2035. Man muss auch tatsächlich sagen, in den letzten Jahren wurde wenig investiert in Berlin, in den ÖPNV. Das merkt man an den alten S-Bahnen, alten U-Bahnen. Wir wollen ausbauen neue Straßenbahnen, neue S-Bahnlinien, engere Taktung, die eine oder andere U-Bahn, Ergänzung oder Verlängerung.

Gleichzeitig vereinfachen wir das Tarifsystem. Im Fahrradbereich ist es wichtig, dass wir an Hauptverkehrsstraßen tatsächlich überall breite, komfortable Radwege bekommen, die auch sicher sind. Zum Teil mit Pollern geschützt. Wir wollen ein Netz von 3000 Kilometern Fahrradwegen aufbauen in Berlin. Wir wollen 100 km Radschnellverbindungen bis zum Jahre 2030 errichten, um auch die Pendlerinnen und Pendler, die das Fahrrad nutzen wollen, schneller zu ihren Arbeitsplätzen kommen zu lassen. Fahrradstraßen sollen gefördert werden, aber auch Fahrradparkhäuser, Parkbügel. Circa 100.000 Abstellplätze bis 2025. Letzter Punkt, was wir bisher schon verabschiedet haben, der Fußverkehr. Da wollen wir gerade das leichtere Queren für Fußgängerinnen und Fußgänger ermöglichen durch längere Ampelzeiten. Dass man nicht mehr Mittelinsel warten muss. Dass man auch an allen Armen an einer Kreuzung bei Grün über die Ampel gehen kann. Manche haben nur drei oder zwei Ampeln. Das wollen wir auch nicht mehr. Wir wollen es barrierefrei machen, den Verkehr in Berlin, insgesamt menschenfreundlicher, stadtfreundlicher. Es kommt noch, ist gerade in der Arbeit, ein Gesetzesabschnitt für neue Mobilität und Wirtschaftsverkehr. Der ist jetzt gerade noch nicht im Parlament. Aber so grundsätzlich geht es darum, auch der Lieferverkehr umweltfreundlicher zu machen, Mikromobilität, aber auch Flächen zu sichern für Lieferverkehr und die neue Mobilität durch Daten und Ähnliches zu ermöglichen, aber auch einen Rahmen zu geben.

Sarah Tietze

Wow, das war jetzt ein ganz schön großer und breiter Rahmen. Ich würde gerne einmal kurz reinpiksen. Sie nannten die "Vision Zero". Für die, die es nicht wissen, das heißt "Null Verkehrstote". Durch die Veränderung, richtig, in Zukunft?

Ingmar Streese

Ja. Genau.

Sarah Tietze

Das Mobilitätsgesetz wird seit zwei Jahren auf die Straße gebracht und ich glaube 1500 km Radwege sind geplant. Bisher 100 umgesetzt. Da ist natürlich noch Luft nach oben. Sie kriegen das auch so auf die Straße wie geplant?

Ingmar Streese

Wir kriegen das auf die Straße und wahrscheinlich noch ein bisschen mehr. So ein großes Programm braucht immer ein bisschen Anlaufzeit. Durch Stellenschaffung, durch Budgetbereitstellung, Planung... Solche Planung, einen Radweg baut man nicht in 3 Monaten. Gerade wenn es längere Radwege sind.

Aber sie haben es gesagt, wir haben schon über 100 km. Dazu noch die 27 km Pop-up-Radwege aus dem letzten Jahr, die ja auch alle oder fast alle umgewandelt werden in feste Radwege im Laufe dieses Jahres. Und natürlich sind noch weitere geplant, sodass wir am Ende des Jahres weitere 50, vielleicht sogar 100 km haben. Und das wird die nächsten Jahre weiter gehen. Also noch weiter ausweiten. Sie haben Recht, wir streben sogar 3000 km Radwege an. Bis 2030. Das heißt, wir müssen alle, Land und Bezirke, ein, zwei, drei Schippen draufpacken, im Personal, in Planung, damit wir das schaffen. Aber ich bin optimistisch, weil die Stimmung in der Stadt hat sich gewandelt. Es merken alle. Der Radverkehr ist umweltfreundlicher, teilweise schneller, ist auch gesünder und braucht entsprechend auch den Platz. Und den wollen wir jetzt schaffen.

Sarah Tietze

Herr Peter, 3 000 km, neue Fahrradstrecke für Berlin, verlängerte Ampelzeiten für Fußgänger, eine sicherere Fahrradpolitik. Das hört sich natürlich sehr, sehr spannend an. Ich weiß sie sind ein absoluter Technik-Fan und sehr Technikbegeistert und in ihrem Job natürlich auch mit vielen digitalen Lösungen für die Mobilitätswende betraut. Sehen sie darüber hinaus weitere Trends, die auf uns zukommen?

Michael Peter

Wenn sie jetzt mal ein allgemeines Betätigungsfeld ansprechen, dann gibt's natürlich zwei Trends, die die Welt gerade verändern. Das eine ist einfach die Klimaneutralität, die wir anstreben. Also Global Warming - man darf nicht vergessen, der Verkehr produziert 25 Prozent der Treibhausgase - also es wird keine Klimaneutralität ohne einen sauberen Verkehr geben. Und der zweite, der dem entgegenwirkt, kann man schon fast sagen, ist die Urbanisierung. 2050 werden 70 Prozent der Menschen in der Stadt leben. Das heißt, der Bedarf an Mobilität wird weiterhin steigen und die Komplexität des Verkehrs wird auch weiterhin steigen. Das heißt, wir brauchen smarte Lösungen. Wir gehen heute davon aus, dass es nicht ohne einen Rückgrat zu schaffen sein wird. Das ist die U-Bahn, die S-Bahn, die wir hier in Berlin ja auch lieben und die ausgebaut werden soll, wie wir gerade gehört haben. Und die muss natürlich elektrisch fahren, logischerweise. Aber auch die PKW, die es weiterhin geben wird, die auch Funktionen haben. Gerade Überlandbereichen in kleineren Städten - auch die werden sicherlich elektrisch fahren. Und ja, smart heißt dann, wenn ich auf die Urbanisierung komme, den gridlock vermeiden, den Stillstand vermeiden in den Städten. Das heißt, wir müssen dann von diesem Rückgrat die letzte Meile bedienen können. Das heißt, wenn ich die U-Bahn verlasse, muss ich irgendwie dorthin kommen, wo ich möchte. Der Staatssekretär sagte es gerade. Am besten hat man das Fahrrad in der U-Bahn dabei.

Aber es wird viele, viele andere Möglichkeiten geben, nämlich das Fahrrad zu mieten, den Elektroroller zu mieten. Sicherlich die autonomen Minibusse, die sie ja angesprochen haben. Die sind dann wirklich ein Riesenstück der Lösung, um autofrei zu sein. Am Ende gibt's ein Thema, das ich immer sehr spannend finde dabei. Eine Stadt und die Bürger der Stadt müssen letztlich entscheiden und sich Gedanken machen, wie wollen sie die Fläche, die zur Verfügung steht, nutzen. Denn eines ist klar, wir werden nicht für alle Verkehrsmittel unbegrenzt Verkehrstreifen bauen können. Dann bleibt kein Platz mehr für uns selbst übrig als Menschen. Und gerade hier in Siemensstadt, wenn ich an die S-Bahn denke, wenn ich da aussteige, da soll erst einmal Kaffee entstehen, ein Kindergarten, aber nicht unbedingt ein extrem großes Parkhaus oder sechsspurige Verbindungsstraßen. Und ich glaube, viele Städte sind heute so weit, dass sie den Weg konsequent gehen, zu sagen: Was möchte ich mit meinem Platz anfangen? Also, das fängt in Städten an wie Singapur, die keine Nummernschilder mehr rausgeben. Es gibt Städte in China darf ich nur mit einem ungeraden Nummernschild - also die letzte Ziffer ungerade - in die Stadt einfahren an einem gewissen Tag. London hat eine City-Maut. New York führt eine City-Maut ein. Und wir haben es ja auch gerade gehört, wenn ich neue Fahrradwege bauen möchte, dann kostet das Platz. Und diese Entscheidung ist eine ganz wichtige, dass ich mir Gedanken mache, wie soll meine Stadt funktionieren. Und letztlich brauche ich dann aber auch ein orchestriertes System. Ich brauche dann ein System, das im Zusammenspiel funktioniert und das ich als Bürger mit meiner App, BVG-App oder Google Maps eben auch aussteuern kann, sodass ich sagen kann, ich möchte von A nach B kommen und wie funktioniert das denn. Das sind so die groben Gedanken, die wir uns machen. Man muss mal ganz klar sagen: das Auto spielt dabei auch eine Rolle. Aber vielleicht nicht unbedingt in dem urbanen Zentrum, wo wir heute schon um die letzten Quadratmeter der verfügbaren Fläche kämpfen, sondern die Kunst ist eigentlich, die Anbindungen so zu schaffen, dass das Autofahren da Spaß macht, wo es Sinn macht. Und ich gehe davon aus, dass auch das Autofahren grün sein wird, im Sinne von Elektromobilität.

Sarah Tietze

Stefan, Herr Peter, spricht die App für Alles an und smarte Technologien, die uns dann helfen, diese letzte Meile zu beschreiten, sind das auch Ideen, die in Siemensstadt gerade wichtig sind, die ihr weiterentwickelt?

Stefan Kögl

Ja, natürlich.

Also, ich würde sagen, es ist ja erst mal auch ein Vorteil, eine Stadt in der Vorausschau zu planen, denn die Vergangenheit ist doch sehr stark auf das Auto, Individual-PKW ausgerichtet in Städten, die aber 100 Jahre vorher gebaut wurden. Also, wo es noch keine PKWs gab. Und natürlich haben wir die Möglichkeit, Herr Peter hat es ja auch schon ein bisschen beschrieben, diesen Stadtteil neu zu gestalten mit den Möglichkeiten, die es in der Zukunft gibt. Herausforderung ist, dass wir natürlich jetzt anfangen, das heißt in den nächsten fünf, sechs Jahren auch noch Regularien, vor allem auch in Anforderung der Ist-Zeit haben und gleichzeitig aber in Kategorien in 20, 30 Jahren, denken müssen. Das heißt, wir müssen uns auch eine gewisse Flexibilität bewahren. Einige Teile des Areals werden erst in zehn Jahren bebaut werden. Da werden wir dann schon viel, viel weiter sein. Und das gilt es jetzt am besten auszuloten. Aber vom Grundsatz her, sehen wir vor allem natürlich auch die Möglichkeit aus der digitalen Entwicklung, was eben auch schon gesagt wurde, dass man eben verschiedene Mobilitäts-Themenkonzepte miteinander verbinden kann. Also, das ist ja oft früher die Schwierigkeit gewesen, wenn man einfach wo ankam mit dem Zug und wusste gar nicht, wie man von A nach B kommt. Ja, musste sich in der Stadt erst zurechtfinden, um einen Bus zu finden z.B. Also das sind ja die Dinge, die heute sehr, sehr smart funktionieren, sehr komfortabel für den Einzelnen umgesetzt werden.

Sarah Tietze

Herr Peter, wenn ich das mal aufgreifen kann, was Herr Kögl gesagt hat. Ich stelle mir vor, wir kommen am neu eröffneten S-Bahnhof Siemensstadt an. Wie wird sich das anfühlen? Was wird sich verändert haben? Im Gegensatz zu dem Ankommen, das ich heute kenne von normalen S-Bahnhöfen in Berlin.

Michael Peter

Also ich bin ja nicht der Stadtplaner, so kann ich nur träumen, was ich mir alles so wünsche.

Sarah Tietze

Wir träumen hier. Da sind sie hier richtig.

Michael Peter

Wunderbar. Es könnte jetzt Berlin sein oder Singapur oder irgendwo in der Welt. Aber wir stellen es uns natürlich so vor, dass ich am Flughafen ankomme und zu einem gewissen Ort in der Siemensstadt möchte. Das heißt, ich sehe schon auf meiner App, wo ich in den Waggon einsteige, in der U-Bahn, da werden vielleicht auch schon Leute zusammengeführt, die letztlich das gleiche Endziel der Reise haben.

Das heißt, es sitzen schon Leute nebeneinander, die dann in Siemensstadt aussteigen und in den gleichen Minibus einsteigen möchten. Das heißt dieses Klassische, wir nennen das Rendezvous-Problem. Ich steige aus dem Bahnhof aus, oh mein Gott, wo muss ich hin? Wo wartet das Taxi? Da muss ich anrufen, bin in die falsche Richtung gegangen. Also all das, soll es dann nicht geben, sondern ich sitze mit Leuten, die in die gleiche Richtung wollen. Ich gehe in Minibus und da habe ich jetzt den ganzen Vorteil dieser Minibusse. Also können, wir sagen demand-responsive, sein. Das heißt, die können also Nachfrage-mäßig angesteuert werden. Der wartet dort, weil da 20 Leute sind, sind es 5 Minibusse mit 4 Sitzen. Leute sind in einer Gruppe, die ihnen die ans gleiche Ziel möchten. Das heißt, ich habe keinen Zwischenhalt mehr. Ich habe eigentlich den Komfort vom Taxi. Ich habe einen vorgebuchten Platz. Ich habe aber die Kostenposition vom öffentlichen Nahverkehr. Denn man darf natürlich nicht vergessen, die Busse, die wir heute benutzen, sind davon geprägt, dass - ich spreche nicht über Berlin, ich spreche über die Welt - dass in der Regel der Fahrer die Hälfte der Kosten ausmacht eines Busses. Und damit werden die Busse lang, damit sie viele Leute transportieren können. Da möchte ich aber nicht an jeden 100 Metern halten. Das heißt, die Leute müssen zur Station laufen. Das wird sehr unbequem. All das könnte ich mit den Minibussen eben völlig anders lösen. Und ich kann die Minibusse natürlich, wenn die Leute und damit geht's ja los, diese Reise planen, kann ich sie vorausplanen, die Minibusse. Ich weiß ja beispielsweise, dass es einen hohen Bedarf gibt, dann von Siemensstadt nach Tegel weiterzufahren. Das heißt, ich habe die richtige Anzahl der Busse zur Verfügung und ich habe sie dann zur Verfügung und elektrisch aufgeladen, wenn ich sie eben brauche. So könnte es funktionieren.

Sarah Tietze

Ist so eine multimodale App wirklich realistisch, bei der alle Player dann auch mitspielen? Weil das heißt ja auch, dass dann jetzt in Berlin beispielsweise die BVG alle Sharing Konzepte, das gemeinsame Lied singen.

Michael Peter

Ja, wir bauen ja als Siemens solche Apps. Wir haben eine Firma, die die machen, wir haben ganze Länder damit ausgerüstet, wir haben ganze Städte ausgerüstet, inklusive aller Verkehrsmittel, die es gibt. Wir haben es in der Schweiz gemacht, inklusive Skilift. Da können Sie auch den Skilift schon kaufen, in der gleichen App. Es ist natürlich auch ein politisches Thema. Sie haben es sehr oft in der Welt, dass die Verkehrsverbände sagen: Das ist ja mein Vertriebskanal. Und welche Firma möchte Ihren Vertriebskanal hergeben? Und da braucht es dann auch eines politischen Beschlusses, dass man sagt, man muss halt Tickets quer verkaufen können.

Es muss möglich sein, dass wenn ich ein Deutsche Bahn Ticket kaufe, dass ich gleich die S-Bahn am Zielort mit kaufe. Sonst ist das nicht möglich. Ja, natürlich, sie sagten es, ich bin technikaffin und habe viel Hoffnung. Ich habe gesehen in Corona, das doch auch viele Menschen sagen: es hat einen Vorteil, wenn ich meine Reise planen kann, wenn ich nicht am Bahnhof rumhöre, sondern ich weiß, wo ich hingehere, und ich kann einen Sitz reservieren. Und insofern glaube ich, dass die überwiegenden Vorteile natürlich sich durchsetzen werden.

Sarah Tietze

Herr Streese, was tut die Stadt Berlin, um das zu unterstreichen und zu unterstützen, dass das auch zeitnah umgesetzt wird?

Ingmar Streese

Also eine App für alles ist natürlich hilfreich, aber es ist natürlich nicht alles. Herr Peter hat es ja auch schon gesagt, er braucht entsprechend, wenn er mit dem Flughafen Bus ankommt oder Zug in der Siemensstadt, dann auch Fortbewegungsmittel. Das kann ein Pooling, das können Minibusse, Taxis sein. Das kann natürlich auch das Mietfahrrad sein oder auch der gut dargestellte Fußweg, der hoffentlich nicht so groß ist. Was sinnvoll ist in solchen Zusammenhängen, ist tatsächlich auch diese Mobilitätstationen oder Jelbi Hubs, wie auch dieses Produkt der BVG sagt. Sprich, ich komme an einer größeren S-Bahn-, U-Bahnstation oder ähnlichem und habe dort verschiedene Möglichkeiten. Vom E-Tretroller bis zum Mietfahrrad bis zum PKW bis zum Anschluss an andere Verkehrsmittel. Da helfen natürlich Apps. Ob das nun eine BVG oder vom Verkehrsverbund eine App ist oder was Privates - wird sich wahrscheinlich zeigen, was sich durchsetzt. Die eine für alles App, das haben viele schon an verschiedenen Stellen versucht, bisher hat es noch nicht so ganz geklappt. Ich bin da immer noch optimistisch, dass es klappen kann. Weil es, glaube ich, sehr hilfreich ist. Also insofern sind wir da offen. Wir sind auch offen für autonome Verkehre. Sie sprachen ja eben von autonom-fahrenden Bussen. Wir testen das ja auch auf dem Eurf-Campus und auch in Tegel an verschiedenen Stellen mit kleinen, noch langsam fahrenden kleinen Bussen. Das könnte natürlich über die Jahre, Jahrzehnte tatsächlich dann auch ein Modell, eine Ergänzung sein, des öffentlichen Personennahverkehrs in Berlin.

Sarah Tietze

Stefan, autonom-fahrende Busse auch in der Siemensstadt?

Stefan Kögl

Ja, natürlich. Ich würde es mal so umschreiben. Wir sind dabei, alle Möglichkeiten zu überlegen, durchzuspielen. Wir sind ja noch relativ früh im Projekt. Ich denke Wesentliches, vor allem erst einmal aus der Städteplanung, dass wir nicht dieses starre Fußweg-, Fahrradweg-, Straßen-, Straße/Autostraße- System haben, sondern sogenannte multimodale Straßen, sodass man je nach Entwicklung auch unterschiedlich die Plätze oder ich sag mal besser, die Fahr-oder Straßennetze nutzen kann. Und natürlich wollen wir im Lauf der Jahre alles einbinden und Möglichkeiten umsetzen, die sich anbieten, um bestmögliche Verbindungen zu schaffen. Was grundsätzlich schon anders sein wird, ist natürlich, dass wir die Verteilung z.B. des individuellen PKW-Verkehrs jetzt überlegen und regeln. Ja, über entsprechende Systeme. Über Park-Hubs, nicht Park-Hubs, Entschuldigung, Mobilitäts-Hubs, die an bestimmten Stellen in diesem Areal angesiedelt werden. Also nicht wirklich in jedem Haus eine umfassende Parkgarage. Es geht aber auch so weit, dass wir in späteren Planungsphasen Hochgaragen im Moment im Stadtplan haben, die vielleicht dann gar nicht umgesetzt werden. Also bewusst nicht mit Tiefgaragen überall arbeiten, sondern Entwicklungen offenlassen.

Sarah Tietze

Darf ich bei dir nochmal reinpiksen? Du hast gerade gesagt multimodale Straßen, also eine Straße, die nicht mehr getrennt ist in Radweg und Autostraße, sondern eine Straße für alle. Ist das nicht total gefährlich für die Fahrradfahrer und die Fußgänger?

Stefan Kögl

Das ist nicht gefährlich, wenn der heute bekannte Individualverkehr entsprechend langsam fährt und natürlich nur an bestimmten Stellen. Also jetzt nicht hauptsächlich die Stadt nach dem PKW-Verkehr geplant wird. Sondern sie wird danach geplant, wie komme ich möglichst von A nach B? Also, dieses Beispiel ich komme in der Siemensbahn, S-Bahnstation an zum Beispiel und muss aber ans andere Ende, wie komme ich dahin, ohne jetzt ein Auto zu brauchen? Und da wurden ja hier schon verschiedene Möglichkeiten genannt, die dann auch entsprechend sicher fahren können. Ich möchte vielleicht nochmal ein Bild zeichnen. Wenn wir uns überlegen in der Städteplanung vor allem, sind Schilder ein ganz wesentlicher Aspekt, die den Städtebau kaputt machen, so würde ich es mal ausdrücken. Also, wer hat nicht schon vor einem tollen Gebäude gestanden und hat immer irgendwie ein Schild im Bild gehabt? Wenn wir uns vorstellen, alle Autos fahren autonom, brauchen wir eigentlich keine Schilder mehr und auch keine Ampeln.

Sarah Tietze

Herr Peter, warum ist das autonom-fahrende Auto umweltfreundlicher als der eigenbetriebene PKW?

Michael Peter

Naja, umweltfreundlicher ist es nur, wenn mehrere Menschen zusammen in dem Auto sitzen. Natürlich gehe ich davon aus, wie gesagt, dass alle Autos letztlich sauber fahren werden, ob es nun Wasserstoff oder elektrisch ist. Irgendwann. Aber nichtsdestotrotz gibt es eine Energiebilanz und wenn mehrere Leute in einem Fahrzeug sitzen, ist es natürlich sauberer. Die selbstfahrenden Fahrzeuge werden erst mal so gut wie überhaupt keinen Vorteil für den Individualverkehr haben. Also was habe ich davon, wenn ich in einem Auto von hier nach was nicht nach Brandenburg fahre? Ehrlich gesagt, da fahre ich sogar gerne Auto. Ich persönlich, Michael Peter, weil das Autofahren Spaß macht - ein bisschen zu steuern. Das heißt, da gibt's gar keine Veränderung. Der Fortschritt wird natürlich eklatant, wenn wir uns das im Nahverkehr anschauen. Und ich dort ein selbstfahrendes Fahrzeug habe, einfach weil der Busfahrer heute die Hälfte der Kostenposition ist. Deswegen habe ich Taktzeiten von 10, von 20 Minuten in der Nacht. Die Busse sind sehr lang. Ich habe Haltestellen, die sehr weit auseinander sind, weil jetzt habe ich so viele Leute da drin, die ich transportieren muss. Und ich kann eben nicht demand-responsive fahren. Ich kann nicht, wenn jemand an der Haltestelle steht, meinen Bus früher losschicken. Wenn ich aber in der Zukunft Fahrzeuge habe, die selbstfahrend sind und ich glaube, deswegen forschen auch diese Firmen wie Uber etc natürlich so wahnsinnig, die dann da den Fahrrädern nicht mehr haben, dann kann ich eine Strecke dann anfahren, wenn sie gebraucht wird. Das klassische Beispiel ist für mich, wo ich anfangen würde: den Ku'damm. Wenn der Bus nicht mehr subventioniert werden muss, dann kann ich als Unternehmen hingehen und sagen: Ich biete den Ku'damm an als Strecke, genauso viel wie öffentlicher Nahverkehr. Und wenn die Leute ihre App nutzen und sagen: Ich möchte genau von hier zum KDW oder die Querstrecke zum Bahnhof Zoo, dann suche ich mir vier Leute, die nah beieinanderstehen, die werden angefahren, steigen alle in dieses Fahrzeug, fahren ohne Zwischenhalt, direkt zum zum Bahnhof Zoo. Natürlich verbraucht das mehr Fläche, Verkehrsfläche als heute der Bus. Das heißt, ich lande wieder bei dem Argument: Ich muss mir überlegen, was will ich in meiner Stadt anfangen? Da gebe ich ihnen mal ein Beispiel. In Singapur haben wir interessante Diskussionen gehabt. Da ging es darum: Kriegt noch ein Carsharing Unternehmen eine Lizenz? Und dann haben die gesagt: na ja, was löst das für ein Problem? Übrigens, wenn die Autonomen fahren, wird's ja noch schlimmer. Da haben wir ja noch mehr Autos.

Und dann haben sie sich überlegt, ob sie nicht die Lizenz daran koppeln sollten, dass der Preis, wenn ich zu einer U-Bahn-Station fahre, der halbe sein muss. Und wenn ich über der U-Bahn lang fahre, dann ist er doppelt so hoch. Oder ich darf nur fahren, wenn mindestens drei Leute im Auto sitzen, weil ich ja im Prinzip dem Nahverkehr das Blut aus der Ader ziehe. Und das sind ganz interessante Ideen, wie man auch mit Lizenzen für solche Dienste letztlich einen koordinierten Verkehr schaffen kann. Und dieses letzte Kilometer Problem löst all das. Mit einem selbstfahrenden Fahrzeug wäre das natürlich sehr leicht machbar und könnte sogar profitabel sein. Das wären dann aber andere Städte, die wir hätten. Ist übrigens auch der Grund, warum wir davon ausgehen, dass der selbstfahrende Verkehr zuerst im Nahverkehr kommen wird, weil wir dann nämlich die Möglichkeit haben, es mit - und deswegen das Beispiel Ku'damm - wir haben dann die Möglichkeit, es mit Infrastruktur zu unterstützen. Und wenn sie sich anschauen, wie heute die Automobilindustrie über komplett autonome Fahrzeuge spricht, da ist man froh, wenn ihr auf der Autobahn 2 Minuten autonom fahren. Vielleicht mit besserer Technik, dann auch mal autonom von Auffahrt zu Abfahrt, aber in der Innenstadt von Berlin - und morgen mit der gleichen Technik in einer völlig anderen Innenstadt - ist weit, weit weg. Und deswegen zu sagen den Ku'damm rüste ich aus, mit Infrastruktur, mit zusätzlichen Sensoren. Und ich habe den Raum geschaffen, dass dieser Minibus immer auf einer vorgegebenen Strecke fährt und halt 20 Optionen hat, aber eben der Weg bestimmt ist. Das erniedrigt die Komplexität um viele, viele Zehnerpotenzen und deswegen wird man damit vermutlich 10 Jahre früher im Betrieb sein. Und deswegen denke ich mal, dass man voll autonomes Fahren im Nahverkehr koordiniert sehen wird. In den Städten zunächst.

Sarah Tietze

Spannend. Das ist sicherlich auch eine gute Möglichkeit, um den Lieferverkehr in der letzten Meile stark zu entschanken, oder?

Michael Peter

Das ist nicht so mein Thema. Da lese ich viel über Drohnen und alles Mögliche. Ich denke, es wäre sicherlich notwendig. Denn wenn man sich anschaut, wie sich unser Konsumverhalten verändert hat, jetzt auch in der Corona Zeit, ist das ein echtes Problem geworden. Das ist sicherlich so. Wobei ich davon ausgehe, dass man da, wenn man das so macht, automatisiert macht, sich über Zeitfenster unterhalten wird. Dann ist der Lieferverkehr halt morgens von 3 bis 5 Uhr und danach ist die Stadt frei und lebbar.

Ingmar Streese

Frau Tietze, ich würde Herrn Peter an zwei Stellen gerne mal widersprechen.

Sarah Tietze

Ja bitte.

Ingmar Streese

Zum einen beim Pooling. Das ist natürlich attraktiv. Man muss aber tatsächlich auch bedenken, dass zumindest bei den Verkehrsversuchen, die wir in Berlin hatten, wir festgestellt haben, dass das Pooling nicht in erster Linie Personen aus anderen Autos holt, sondern aus dem ÖPNV. Oder Leute, die bisher zu Fuß gegangen sind. Das heißt, es schafft nicht unbedingt weniger Verkehr, kann sogar mehr Verkehr schaffen. Und die Version, die sie eben hatten, Ku'damm statt Bussen, künftig Pooling Verkehr. Das ist natürlich Rosinenpicken. Da werden dann wenige, wahrscheinlich lukrative Strecken, denn bisher ist das Pooling nicht lukrativ, in Berlin zumindest nicht gewesen... Da werden dann wenige lukrative Strecken vielleicht ausgewählt, vielleicht auch vergeben. Also ich würde es nicht vergeben, weil ich für den ÖPNV hat eine wichtige Rolle. Aber das hat eben auch Nachteile. Ich finde es aber spannend, auch von Städten wie Singapur zu lernen, nach dem Motto: Was geht, was geht nicht. Was könnte man auf Berlin übertragen, was nicht? Wir sollten schon aufpassen, dass wir das Kind nicht mit dem Bade ausschütten und den gut organisierten und eigentlich für besser noch ausgerüsteten - wir wollen ja stark investieren - Öffentlichen Nahverkehr nicht dadurch zu schwächen, dass wir Konkurrenz in die Stadt holen, was insgesamt auch viele neue Fahrzeuge in die Stadt holt. Und dann haben wir die Vision von autofreien Vierteln eher ein bisschen abgeschwächt. Und da wollen wir eigentlich auch hin. Ja.

Sarah Tietze

Vielen Dank für die Ausführungen. Ich habe auch noch eine Frage an sie, und zwar: wir planen ja in der Siemensstadt ein ganz neues Ökosystem. Das heißt, da wird dann ein Verkehrsnetz, ein Straßennetz komplett neu ausgerollt. Wie ist die Stadt da mit Siemens im Dialog, im Schulterschluss? Was ist da ihre Rolle bei der Entwicklung eines ganz neuen Ökosystems?

Ingmar Streese

Also das neue Ökosysteme hängt zum einen davon ab, ist es ein städtisches Quartier oder ein Privatinvestor? In diesem Fall ist es so, dass wir uns natürlich mit der Firma Siemens früh abgestimmt haben.

Auch die Wettbewerbsausschreibung entsprechend in Abstimmung mit unserem Partner Senatsverwaltung von Stadt Bauen und Wohnen (SenSW) abgestimmt haben. Mit dem Ziel, das relativ autoarm zu machen. Das ist jetzt kein Autofreies Quartier, da gibt's andere in Berlin, die gerade so geplant werden, aber relativ autoarm. Mit einem Parkplatzschlüssel, der deutlich geringerer ist als in der Vergangenheit. Und davon ausgehend kann man natürlich sagen, wenn man so ein Autofreies Quartier oder Autoarmes Quartier gründen will, entwickeln möchte. Was braucht man? Eigentlich ist es schon mal angeklungen. Wir brauchen sicherlich Parkmöglichkeiten am Rande, sodass die Menschen nicht mit ihren Autos direkt in die Stadt fahren, weil das war ein wichtiger Aspekt eben, fand ich, diese Mischverkehrsfläche. Wo Kinder, Erwachsene, Radfahrende, aber auch die, die das Auto brauchen, Mobilitätseingeschränkte mit niedrigen Geschwindigkeiten fahren. Aber im Allgemeinen sollten solche Viertel dann vom Durchgangsverkehr frei sein und eigentlich auch vom Verkehr, der nicht unbedingt notwendig ist. Wie gesagt, Schwerbehinderte oder ähnliches müssen natürlich nah an ihre Unterkunft fahren können. Man muss auch Ausnahmen schaffen für Umzüge oder ähnliches. Aber ansonsten könnte man - das planen wir gerade beim Kurt Schumacher Quartier z.B. - auch sagen, wir machen außen Poller, die dann für bestimmte Dienste, dann Notdienste, Müllabfuhr oder ähnliches erreichbar sind, sodass sie die herunterlassen können und dann reinfahren. Mit niedriger Geschwindigkeit fahren im Quartier und ansonsten Paketdienste z.B., die können ja am Rande des Quartiers ihre Paketboxen errichten. Ist ja jetzt auch schon ein zunehmender Markt, dass man nicht alles direkt bis zur Haustür liefern lässt, auch wenn man manchmal gar nicht zuhause ist. Im Homeoffice vielleicht noch ein bisschen häufiger, aber das wird sich wieder ändern bei vielen Menschen. Und das würde auch den Verkehr im Quartier reduzieren. Also gibt's viele spannende Ideen und Möglichkeiten. Wichtig ist, dass man tatsächlich verschränkt zwischen Verwaltung und Investor vorangeht, sodass es nicht knirscht, sondern sich gegenseitig ergänzt.

Sarah Tietze

Stefan, es werden sich jetzt viele auch fragen: Will ich überhaupt mein eigenes Auto aufgeben? Ist ja eigentlich ganz gemütlich, jeden Morgen von zuhause zur Arbeit zu fahren. Und wieder zurück. Da habe ich meine Privatsphäre. Gerade in Corona Zeiten treffe ich niemanden, habe meine Ruhe, keimfrei... wunderbar. Warum müssen auch wir uns anpassen?

Stefan Kögl

Also ich glaube, dass was du geschildert hast, würde vielleicht auch nicht jeder unterstreichen. Das müssen wir auch mal berücksichtigen. Letztendlich geht es darum, dass wir den enorm überbordenden Individualverkehr in den Griff bekommen und überhaupt den Verkehr. Und eine Rolle spielt natürlich die Vielzahl an Menschen in den Städten. Das darf man einfach, muss man mal gesagt haben, die vermehren sich nicht, sondern es werden immer mehr so rum. Vermehren tun sie sich hoffentlich auch. Und in den nächsten 50 Jahren oder 20 30 Jahren schon signifikant. Das muss gelöst werden. Die Fragen müssen wir heute stellen, um in 20, 30 Jahren die Antworten zu haben. Und darum geht es letztendlich. Und was wir ja gerade machen... Im Endeffekt zeigt sich ja bei vielen Themen, wenn dem Einzelnen ein gewisser Komfort angeboten wird, wie Dinge ablaufen können und er nicht umständlich mehrere Überlegungsansätze verbinden muss, dann ist es in der Regel auch für den Einzelnen okay oder er nutzt es gerne. Und das ist das, was wir gerade machen oder was sich auch in der Mobilität gerade entwickelt. Um dann zu, ja vor allem, emissionsärmeren Innenstädten zu kommen. Also ich will euch ein Beispiel nennen. Wenn ich nur mal den Lärm nehme. Da hat ja auch ein Wertewandel stattgefunden. Während früher ein sehr laut aufbrausendes Auto auf dem Ku'damm die Blicke bewegt hat, ist es heute vielleicht tatsächlich schon so, wenn ein Auto mit einem Summ-Geräusch vorbeifährt, das man da hinterher schaut. Und natürlich ist es auch viel angenehmer von der Geräuschkulisse. Also da bin ich ganz sicher, in 10 Jahren ist das eine ganz andere Atmosphäre und auch andere Wahrnehmung.

Sarah Tietze

Herr Peter, in 10 Jahren, würden sie da nochmal einen Führerschein machen?

Michael Peter

Ich weiß nicht, ob er noch notwendig sein wird. Ich ich denke, ich würde ihn machen, weil ich glaube, wir dürfen auch nicht denken, dass Berlin jetzt Gesamtdeutschland ist. Ich glaube, Deutschland sogar noch eine Ausnahme, weil wir sehr viele urbane Räume haben. Aber es gibt eben auch das Land. Es gibt die Ferien. Es ist ja heute schon so, dass der PKW überwiegend benutzt wird, um in der Freizeit unterwegs zu sein. Aber ich glaube eben wurde etwas Wichtiges gesagt. In der Stadt wird man vielleicht den PKW nicht nehmen, weil es bessere Angebote gibt. Ich glaube letztlich ist das eher der Zug-Effekt, als dass man es raus zwingen kann. Und ich glaube es gibt wesentlich bessere Angebote und mögliche Konzepte, als dass alle mit dem Auto auf die gleiche Straße fahren wollen in der Innenstadt. Es macht einfach keinen Sinn.

Sarah Tietze

Herr Streese, glauben sie auch, dass es heute schon und gerade in 10 Jahren bessere Angebote gibt als das Auto?

Ingmar Streese

Ach ja, das glaube ich schon. Es gibt ja jetzt schon ganz gute Angebote, es gibt ja auch viele Berlinerinnen und Berliner, die überhaupt kein Auto haben. Deutlich weniger als die Hälfte der Haushalte in Berlin besitzt ein Auto. Insofern kommt man gut voran. Stadt, Land ist natürlich ein Unterschied. Das ist ganz klar. Mit Brandenburg zusammen versuchen wir natürlich auch Regionalbahn und et cetera im Verkehrsverbund stärker zu betonen, auch mit dem 20/30 Bahn-Ausbauprogramm, wo ja auch die Siemensbahn drunter fällt. Aber ich könnte mir schon ein Leben ohne Auto vorstellen, wenn es Sharing-Autos gibt, wenn man ab und zu doch mal etwas transportieren möchte. Wenn ich gute Radwege habe, an den arbeiten wir, wenn wir guten ÖPNV haben, an dem arbeiten wir auch. Die Fußwege werden auch immer besser. Auch in ihrer Breite. Insofern kann man in einer Stadt wie Berlin, glaube ich, ohne Auto durchaus aushalten. In manchen Gegenden müssen wir den ÖPNV noch verbessern, die Anbindung, das stimmt. Aber da arbeiten wir auch dran. Ich glaube aber, natürlich gibt's eine Menge Leute, die brauchen das Auto aus beruflichen Gründen oder was eine Behinderung haben oder ähnliches. Und für die wird es dann eben angenehmer, wenn weniger Autos fahren. Die kommen dann besser durch und der Lieferverkehr natürlich auch. Der braucht auch den Platz entsprechend und die Zeiten, in denen er beliefern kann. Das wäre bei einer Stadt mit weniger Autos sicherlich dann leichter für die, die es wirklich brauchen.

Sarah Tietze

Herr Peter, ich habe noch eine Frage an sie. Wie ist Berlin eigentlich aufgestellt im weltweiten Vergleich? Wenn ich das mit anderen Großstädten vergleiche, haben wir ein dichtes Schienennetz. Sind wir da besonders effizient und besonders weit vorne oder liegen wir eher im Mittelfeld oder hinten dran?

Michael Peter

Berlin hat natürlich ein hervorragendes U-Bahn-Netz, auch ein gutes S-Bahn-Netz, ein gutes Busnetz. Also der öffentliche Nahverkehr ist gut ausgebaut hier. Sicherlich kann man sich immer die Frage stellen: Wie viel wollte die Gesellschaft in den vergangenen Jahren investieren in die Fahrzeuge? Ein Schweizer gibt dreimal so viel aus für den Schienenverkehr wie ein Deutscher. Es geht immer mehr. Und sicherlich sind die Fahrzeuge nicht alle die allerneuesten, die wir haben.

Heute möchte man vielleicht Klimaanlage haben, aber vom Netz her ist es erst einmal sehr, sehr dicht ausgestattet. Ich denke, vielleicht nochmal eine Zahl, die meisten U-Bahnen der Welt fahren mit 20 Prozent Belegung heutzutage. Was da noch an Effizienz drin ist. Man kennt die U-Bahn überfüllt morgens aus dem Berufsverkehr und man kennt sie dann leer eigentlich den Rest des Tages und was man da noch in Effizienz rausholen kann, um so eine Stadt wie Berlin wirklich modern fahren zu lassen. Das ist ganz ungeheuerlich. Und insofern glaube ich, auch diese Minibusse, die ich erwähnt, habe ich eigentlich als ein Teil des öffentlichen Nahverkehrs gesehen. Dass man dieses Gesamtsystem optimiert.

Sarah Tietze

Aber wie macht man denn die S-Bahn effizienter? Wie schafft man es, dass die Auslastung besser ist?

Michael Peter

Der Klassiker wäre natürlich, dass man es wieder schafft, die autonom fahren zu lassen. Dann kann ich z.B. auch nachts mit kürzeren Zügen fahren. Passiert ja auch teilweise so und kann die Abstände halten. Ich kann morgens noch mehr Züge auf die Strecke schicken, weil ich, weil ich natürlich nicht so viel disponieren muss, mitfahren, kann flexibler kuppeln. Eine Riesenchance ist Corona in der Hinsicht, wenn einfach nicht mehr alle Menschen morgens zur gleichen Uhrzeit zur Arbeit gehen, sondern einfach schauen wann ist der nächste Zug leer. Das kann ich heute schon natürlich technisch ganz einfach machen und einfach ihren Tagesverlauf ein bisschen anpassen.

Sarah Tietze

Herr Streese, wer an die Siemensstadt denkt, der freut sich natürlich auch sehr auf die neue Anbindung mit der S-Bahn. Was haben wir da zu erwarten?

Ingmar Streese

Ja, wir wollen die Siemensbahn prioritär bearbeiten, das machen wir auch schon, indem wir erste Finanzierungen für Machbarkeitsstudien mitfinanziert haben, als Land. Haben wir auch erfreuliche Signale vom Bund erhalten, dass er eine Linie dort auch sicherlich finanzieren würde. Nachdem wir jetzt die Machbarkeitsstudie fertig haben werden im Laufe des ersten Halbjahres, würden wir dann tatsächlich die weiteren Schritte machen. Es geht ins Planfeststellungsverfahren, sodass wir dann ab circa 2024 mit Ausschreibung und Bau beginnen können. Das dauert natürlich alles noch einige Jahre. Wir wissen aber auch, dass die Siemensstadt natürlich nicht schon 2023 komplett steht. Insofern hoffen wir, dass das einigermaßen zeitlich verschränkt wird.

Und gleichzeitig planen wir schon die Weiterführung Richtung Hakenfelde, die natürlich ein bisschen schwieriger wird mit der Spreequerung. Aber auch da sind wir zumindest erst einmal dran zu gucken, was und wie das möglich wäre.

Sarah Tietze

Hakenfelde. Wie viele Stationen wären das dann von Siemensstadt noch?

Ingmar Streese

Das liegt auch ein bisschen an der Planung. Zwei oder drei Stationen würde man dort anlegen sollen. Ist auch deswegen sinnvoll, weil Spandau ja viele neue Wohn- und Entwicklungsgebiete bekommt - nicht nur die Siemensstadt - sodass wir dort den ÖPNV insgesamt noch verstärken müssen in Spandau.

Sarah Tietze

Und gerade auch für die Unternehmen, die sich dann neu in Siemensstadt ansiedeln werden und sollen, ist sicherlich auch die Anbindung an den Flughafen nicht irrelevant.

Ingmar Streese

Das ist richtig. Und die Siemensbahn bindet natürlich dieses Viertel dann ideal an die anderen Zugverbindungen für den BER an. Wie haben wir verschiedene Linien schon S-Bahnen, wie den Flughafen Express und künftig auch die Dresdner Bahn. Insofern gibt's viele Möglichkeiten aus der Siemensstadt relativ komfortabel und zügig dann zum BER zu gelangen.

Sarah Tietze

Sie haben gerade ein bisschen das Timing angesprochen. In der Presse hatte man gelesen, 2028 soll der S-Bahnhof aufmachen. Wieso dauert das so lange?

Ingmar Streese

Ja, so Planungsverfahren dauern natürlich ihre Zeit. Zum einen, müssen wir jetzt erstmal gucken: Sind die bestehenden Trassen überhaupt nutzbar? Das hoffen wir sehr. Wo brauchen wir noch ein Planfeststellungsverfahren? Hoffentlich nicht an allen Stellen. Man braucht sicherlich noch die eine oder andere Brücke. Und dann muss man natürlich auch europaweit ausschreiben. Großes Bauvorhaben. Das braucht auch schon ein dreiviertel Jahr die Ausschreibung. Und dann natürlich bauen. Insofern ist glaube ich ein Zeitrahmen ab jetzt von 6 bis 7 Jahren realistisch.

Sarah Tietze

Stefan, du hast bei unserem Eingangspiel gesagt, du fährst heute noch Hybrid, aber in Zukunft sicherlich Elektro. Ich habe dich schon einmal lachen hören über das Stromkabel, was du heute immer von A nach B fährst. Dem folge ich, dass du eine bessere Idee hast und glaubst, dass es bald abgelöst ist.

Stefan Kögl

Oh je. Ich habe keine bessere Idee, aber man fährt ja auch kein Tankschlauch mit sich rum. Also ich denke, das ist einfach der... Es ist für mich ein Sinnbild der Übergangszeit. Und jetzt, wenn ich die Entwicklung der Lademöglichkeiten sehe oder der Ladeleistung sehe, dann würde ich mal annehmen, dass wir in 10 Jahren so schnell laden, dass es eben Ladetankstellen gibt und dort auch ein Kabel hängt und nicht ich das mit dem Auto rumfahren muss, sondern ich fahr da hin. Dort ist ein Kabel, das stecke ich ins Auto und fünf Minuten später ist es 80 Prozent voll. Oder so ähnlich. Oder vielleicht geht es dann sogar induktiv. Das werden wir sehen, was da denn tatsächlich das Thema ist. Aber ich wollte nur einen Punkt sagen zu dem, was Herr Peter gerade sagt, glaube ich ein ganz wichtiger Aspekt, die sich verändernde Arbeitswelt, weil wir uns natürlich auch sehr stark damit beschäftigen. Und das ist jetzt so am Rande quasi nicht, aber von Herrn Peter mal so im Nebensatz erwähnt worden. Es wird, glauben wir aber schon einen erheblichen Einfluss haben, wenn die Mitarbeiter nicht mehr an 9 to 5 gebunden sind und sehr individuell mal für diese Besprechung oder für dieses Thema zu unterschiedlichsten Tageszeiten ins Büro fahren. Also das glauben wir auch nach Corona einen großen Unterschied erleben zu dürfen im Vergleich zu der Vergangenheit.

Ingmar Streese

Also ich würde gerne bestätigen oder unterstützen, was gerade gesagt wurde. Die Flexibilisierung der Arbeitszeiten ist, glaube ich, ein hohes Gut. Generell sind die Straßen nicht so voll, ist der ÖPNV nicht so voll, sprich gleichmäßiger ausgelastet. Das hilft glaube ich sehr, um so Stoßzeiten in allen Verkehrsmitteln zu vermeiden. Ist glaube ich auch angenehmer für die einzelnen Menschen. Ich hoffe, dass die Firmen das auch für die Zeit nach Corona hinüberretten. Viele haben ja flexible, flexiblere Arbeitszeiten. Ist vielleicht auch ein Ansatz für die Siemensstadt, so was von Anfang an gleich mitzuplanen, dass tatsächlich nicht das 9 to 5 zum Dauer Modell wird, sondern flexibles Modell zu Hause. Dann kommt man mal rein oder man fängt später, man fängt mal früher an, würde glaube ich insgesamt helfen.

Sarah Tietze

Herr Peter?

Michael Peter

Bei Siemens haben wir das Ziel ausgegeben, nach Corona 60 Prozent oder 40 Prozent der Arbeitszeit zuhause arbeiten zu können, da wo das natürlich möglich ist, aber das sind durchaus sehr, sehr, sehr viele Menschen, bei denen das möglich ist. Macht den Beruf vereinbarer, macht die Familie vereinbarer. Macht die Karriere der Partnerin oder des Partners vereinbarer. Und ich glaube, die Produktivität leidet darunter nicht, sondern die wird eher besser.

Sarah Tietze

Spannender Aspekt, auf den wir uns auf jeden Fall freuen können. Und das bringt mir auch zu meiner Schlussfrage, und zwar die gleiche Frage an sie alle: Auf was freuen sie sich, wenn sie an die Zukunft denken? An die Zukunft der Mobilität? Herr Streese?

Ingmar Streese

Ich freue mich darauf, dass wir umweltfreundlich klimaschützend uns fortbewegen und vor allen Dingen sehr Lärm-arm. Da habe ich auch eine besondere Erwartung und Hoffnung, dass Drohnen, wenn die mal stärker in die Welt kommen, möglichst leise fliegen.

Sarah Tietze

Stefan, was wird dein Leben positiv verändern?

Stefan Kögl

Also ja, es ist wurde ja schon vieles genannt, aber ich glaube, ich freue mich darauf, wenn ich das Bild, was vorhin schon gezeichnet wurde von Herrn Peter, meine ich. Ich komme zum Beispiel von einem Flug an und habe mir schon ein autonomes Auto irgendwie bestellt. Vielleicht stehen noch zwei, drei rum und der fährt mich dann aber direkt dahin, wo ich will. Ich muss da nicht lang suchen, mir keine Gedanken machen. Dieses Bild finde ich interessant und spannend erleben zu können.

Sarah Tietze

Herr Peter?

Michael Peter

Sie haben ja vorhin gefragt Sacramento oder Bangkok? Ich habe Berlin gesagt. Ich mag Menschen.

Was ich an Berlin mag ist, wenn ich zu Fuß gehe, dass ich überall Cafés, Restaurants sehe, dass ich Parks sehe, dass ich Kinderspielplätze sehe. Und da hoffe ich eigentlich in der Zukunft, dass wir genau mit dem, was wir gerade diskutiert haben, die Möglichkeit haben, dass unsere Straßen ganz anders aussehen. Ich denke mir oft, wenn ich durch Berlin gehe, die schönsten Straßen, wenn ich mir die Kantstraße angucke - das ist ja eine der schönsten Straßen - die Wohnungen werden ja dreifach so schön, wenn es dort Stadtverkehr, große Fahrräder, Fahrradwege gäbe, Spielplätze in der Mitte. Man muss sich mal überlegen, wo man heute das Gefühl hat, diese Straße ist eine wertvolle Straße in Berlin und diese nicht so. Es geht eigentlich nur danach, wo Verkehr ist und wo man leben kann. Und das sehe ich als eine Riesenchance. So wie wir das gerade diskutiert haben, dass unsere Stadt noch schöner wird und noch lebenswerter. Und darauf freue ich mich, dass in den nächsten Jahren zu sehen.

Sarah Tietze

Ein schönes Schlusswort. Vielen Dank, Herr Peter. Vielen Dank, Herr Streese. Vielen Dank, Stefan. Ich habe auf jeden Fall auch Lust bekommen auf die Zukunft, auf eine grünere Zukunft, auf mehr Fahrrad, weniger Stau und weniger Stress. Vielen Dank für das Gespräch. Wenn es euch Spaß gemacht hat zuzuhören, dann schalte doch auch beim nächsten Mal wieder rein. In unserer nächsten Episode haben wir Berlins Regierendem Bürgermeister zu Gast. Und wenn ihr Michael Müller schon immer mal eine Frage stellen wolltet, dann schickt sie uns gerne an zukunftsart@siemens.com. Vielen Dank fürs Zuhören. Tschüss aus der Siemensstadt und bis bald.

S-Bahn Ansage

Next Stop: Siemensstadt.