Abgeordnetenhaus BERLIN

18. Wahlperiode

Plenar- und Ausschussdienst

Wortprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Betriebe

54. Sitzung
17. August 2020

Beginn: 15.07 Uhr
Schluss: 17.41 Uhr
Vorsitz: Frank-Christian Hansel (AfD)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 2 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs 0176
Siemensstadt 2.0 – mögliche Blaupause für eine nachhaltige Wirtschaftsentwicklung WiEnBe
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Die Linke und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

Hierzu: Anhörung

Vorsitzender Frank-Christian Hansel: Hierzu haben wir uns auf eine Anhörung verständigt. Dazu ist bei uns Herr Stefan Kögl, General-Manager Siemensstadt 2.0, Siemens AG. – Herzlich willkommen! Der andere Anzuhörende, Herr Rüdiger Groß, ist bisher nicht auftreibbar, so wie ich es gesehen habe. Er ist zumindest nicht anwesend. Ich glaube, es wurde ver-

sucht, ihn telefonisch zu erreichen, aber da gibt es noch keine Neuigkeiten. Wir haben digital zugeschaltet Herrn Alexander Kaczmarek, den Konzernbevollmächtigten für das Land Berlin der Deutschen Bahn AG – herzlich willkommen dann auf dem Bildschirm – und Herrn Sven Weickert, Geschäftsführer der Vereinigung der Unternehmerverbände in Berlin-Brandenburg. Sie waren schon öfter bei uns. Dann darf ich auch Herrn Jens-Holger Kirchner sehr herzlich begrüßen, den Beauftragten für Infrastrukturprojekte in der Senatskanzlei. Schön, dass wir Sie auch mal wieder hier im Hause sehen!

Wir machen wie immer ein Wortprotokoll. Ich habe schon gesehen, Herr Jahnke möchte begründen. – Bitte sehr, Herr Jahnke, Sie haben das Wort!

Frank Jahnke (SPD): Danke schön! – Wir kommen heute endlich zu dem Tagesordnungspunkt, zu dem auch in unserer letzten Ausschusssitzung vor dem Lockdown schon eingeladen war. Am 16. März 2020 wollten wir, vor fast einem halben Jahr genau, diese Anhörung machen, die wir heute durchführen, weil wir eine enorme Bedeutung in diesem Thema Siemensstadt 2.0 für Berlin erkennen. Dies ist, glaube ich, fraktionsübergreifend in diesem Ausschuss auch Konsens.

Berlin ist in den letzten knapp 200 Jahren eine Industriestadt gewesen, und das Unternehmen Siemens war dabei eigentlich, spätestens seit der zweiten Welle der elektrischen Industrialisierung, hier auch ein ganz entscheidender Player. Gleich um die Ecke, in der Schöneberger Straße am Anhalter Bahnhof ging es los mit dem Start-up von Siemens und Halske, von der damaligen Größenordnung, und hat sich dann in einer schrittweisen Randbewegung bis nach Siemensstadt bewegt, wo seit Beginn des 20. Jahrhunderts zunehmend der Hauptstandort von Siemens war. Nach dem Zweiten Weltkrieg, trotz des gesamten Wandels, obwohl die Konzernspitze dann – wir bedauern das – in Richtung München abgezogen ist, war nach wie vor dieser Standort in Siemensstadt insbesondere der größte Produktionsstandort von Siemens weltweit. Ich selbst habe als Werksstudent in den Achtzigerjahren dort gearbeitet.

Aber um sich mal die Zahlen so ein bisschen vor Augen zu führen: Damals waren es in Westberlin allein 27 000 Beschäftigte. Das war also eine ganz erhebliche Zahl, die mehr als das Doppelte ist, was Siemens heute in Berlin hat. Man erkennt darin den technologischen Wandel, der seitdem geschehen ist. Wenn wir uns Siemensstadt heute ansehen, sind natürlich viele der Bauten, wo ich damals noch arbeitete, zum Beispiel nicht mehr in Nutzung durch Siemens selbst. Umso mehr ist es zu begrüßen, dass Siemens sich seines alten Standortes aber nun wieder annimmt und dort eine neue industrielle Revolution mitgestalten will, sozusagen Siemensstadt 2.0 als ein Ort der Industrie 4.0. Auch dort werden wieder Start-ups mit auf den Weg genommen. Dort wird die ganze Breite der technologischen Zusammenarbeit gefördert und auch verortet, und das ist ein ganz wichtiger Punkt. Verkehrsprojekte sind damit verbunden, deshalb werden wir auch Herrn Kaczmarek hören.

Siemensstadt 2.0 ist auch ein Projekt, das von der Politik, meine ich, in die richtige Bahn gelenkt wurde. Darum haben wir hier im Titel schon die mögliche Blaupause für eine nachhaltige Wirtschaftsentwicklung drin. Was hier gelungen ist durch Akteure verschiedener Spektren des Unternehmens selbst, der Verbände, der Arbeitnehmervertretung, aber auch des Berliner Senats ist etwas ganz Außerordentliches. Die Planungen sind nun nach gut anderthalb Jahren auch schon ein ganzes Stück vorangekommen. Mich würde interessieren, dazu wird Herr Kögl sicher auch gleich etwas sagen können, inwiefern jetzt coronabedingt in dem halben

Jahr, seit wir eigentlich schon darüber sprechen wollten, die Dinge weitergelaufen sind und wie der derzeitige Stand ist. Dies ist jetzt sozusagen der Punkt, wo wir in die Diskussion einsteigen wollen. Ich bin sehr gespannt und freue mich darauf, und zu weiteren Fragen werden wir dann kommen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Frank-Christian Hansel: Vielen Dank! – Dann setzen wir auch gleich in die Anhörung ein. Wir beginnen mit Ihnen, Herr Kögl. – Bitte sehr, Sie haben das Wort!

Stefan Kögl (Siemens): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Sehr geehrte Frau Senatorin! Sehr geehrte Staatssekretäre! Sehr geehrte Abgeordnete! Zunächst einmal vielen Dank für die Einladung, dass wir die Möglichkeit haben, hier das Projekt oder den Stand des Projektes vorzustellen. Ich möchte auch gerne mit dem Titel beginnen, also Blaupause für nachhaltige Wirtschaftsentwicklung. Es ist sicher der Aspekt zu nennen, dass, wie man auf diesem Bild hier sieht, das ist vom Dach des Schaltwerkhochhauses, hier ein Standort gewählt ist, der besteht. Es ist keine grüne Wiese, und das ist ganz entscheidend und relevant bei der aktuellen Entwicklung. Ich denke, das haben alle gelesen, dass im Januar der Wettbewerb städtebaulich entschieden wurde. Wir haben jetzt seit ungefähr einem halben Jahr einen Masterplan und sind insofern in einer sehr frühen Phase noch für ein solches Projekt, sind aber letztendlich auf einem guten Weg und dadurch auch nicht ganz so stark beeinflusst von Corona, wenn ich das gleich mal ergänzen darf, Herr Jahnke. Wir haben den Hochbauwettbewerb, der mitten im Lockdown hätte stattfinden sollen, verschoben. Er wird jetzt stattfinden, aber das hat auf die Gesamtzeitschiene keine besondere Auswirkung.

Ich zeige Ihnen jetzt ein paar Bilder. Das Projekt ist digital aufgebaut. Es wird erst digital geplant und dann in die Realität übertragen. Ein entscheidender Punkt ist, dass das Areal im Moment geschlossen ist, was, denke ich, auch die meisten wissen. Ich klicke mal in ein paar Bilder aus dem Bestand. Das ist zum Beispiel die aktuelle S-Bahnstation. So stellt sich das heute dar mit dem Rohrdamm, das Verwaltungsgebäude dahinter. Hier sieht man das Schaltwerkhochhaus. Ich gehe mal in die Tiefe des Areals hinein. Sonst kommt man da nicht hin. Das ist von außen abgeschlossen. Das ist hier an den alten Schaltwerkhallen das Produktionsareal. Das ist, denke ich, so, wie man das erwartet. Es sind viele ältere Gebäude mit wenig interessanter Substanz. Wir haben aber auch, in Bezug auf Nachhaltigkeit zu erwähnen, über 250 000 Quadratmeter denkmalgeschützten Bestand, der hier auch in die zukünftige Planung integriert wird. Wir haben auch Areale, wie dieses hier nördlich der neuen Schaltwerkhallen, auf denen im Moment gar nichts ist.

Jetzt würde ich Ihnen gerne zeigen, wo das Ganze sich hin entwickelt oder hin entwickeln soll. Die Fassaden bitte ich noch zu vernachlässigen, auch das Straßengrün. Das ist alles noch in einem Entwicklungsstadium, aber man kann sich, glaube ich, ein ganz gutes Bild machen. Ich fahre mal an die Ecke Nonnendammallee/Rohrdamm. Ich denke, das können die meisten zuordnen. Man sieht hier das Verwaltungsgebäude, die S-Bahnstation, und hier links, die braunen Gebäude sind die Bestandsproduktionshallen, Dynamowerk, Röhrenwerk. Man sieht hier den neuen Hochpunkt an der Ecke, Infrastrukturen. Man sieht im Hintergrund sozusagen die neu entstehende Siemensstadt 2.0. Ich gehe jetzt mal zur S-Bahn rüber. Die neue S-Bahnstation, mal davon ausgehend, dass das alles auch so umgesetzt wird. Hier sieht man wieder den Hochpunkt an der Nonnendammallee. Wie die Bahn in der Zukunft aussieht, wissen wir noch nicht, aber es wird anders aussehen als heute. Man kann hier auf jeden Fall im Norden des Verwaltungsgebäudes einen Boulevard erkennen. Das ist sozusagen das neue Rückgrat

der Siemensstadt 2.0. Es wird hier auch Verkehr geben. Wir arbeiten an innovativen Mobilitätskonzepten. Es wird aber auch Individualverkehr geben, wobei sich die Geschwindigkeit zwischen 10 und 30 Stundenkilometern bewegen wird. Es wird also eine andere Mobilität sein, als wir sie heute üblicherweise kennen.

Jetzt gehe ich mal in das Areal hinein: Hier ist der neue zentrale Platz, der entstehen soll, also westlich der Schaltwerkhallen. Hier können Sie sich noch mal an dem Schaltwerkhochhaus orientieren. Der Blick zurück zur S-Bahnstation, der vorhin erwähnte neue Boulevard. Hier und auch dahinter sieht man das Schulgebäude, das entsteht. Es entstehen zwei Schulen mit dahinter entsprechenden Sportfeldern und alles, was dafür notwendig ist. Hier schaut man in ein zentral gelegenes Wohnareal, das hier entsteht. Es werden – 270 000 Quadratmeter – rund 2 700 Wohnungen entstehen. Weiter im Westen sind dann noch Gewerbebauten, und wenn ich weiter nach Westen gehe, sieht man die bestehenden neuen Schaltwerkhallen, die Parabelhalle und nördlich davon auch ein weiteres neues Wohngebiet, wo der Übergang zwischen Wohnen und Produktion baulich gefunden wird, was im Moment eine große Herausforderung ist. Das Ziel des Projektes, Arbeiten und Leben zusammenzubringen in einem Areal als zukünftiges Beispiel für nachhaltigen Städtebau, ist für das gesamte Team und auch für die Behördenvertreter eine interessante, aber auch große Herausforderung, wie das zu lösen ist. Der Masterplan, wie gesagt, besteht erst seit sechs Monaten. Daran wurde intensiv gearbeitet, aber es hat sich gezeigt, dass dieser Masterplan sehr robust ist. Das Büro Ortner & Ortner aus Berlin hatte den Wettbewerb gewonnen. Das sollte man an der Stelle mal erwähnen.

Wichtig sind auch die Themen, die hier zum Tragen kommen. Wesentlich sind natürlich alle Themen in Bezug auf die Energiewende, also dezentrale Energiesysteme, ich hatte schon erwähnt, innovative Mobilitätskonzepte und natürlich die intelligente Infrastruktur, getragen das Ganze von Siemenseinheiten, die auch vor Ort sind, wie Smart Infrastructure und Mobility, aber auch die Energy-Kollegen, und das Ganze in Zukunft entsprechend ergänzen, ausweiten durch Partnerfirmen. Es sei hier auch erwähnt, dass ca. 400 000 Quadratmeter Gewerbe entstehen, also im Endausbaustadium zusätzliche 15 000 bis 20 000 Arbeitsplätze bei verschiedensten Firmen hier entstehen werden oder können. – So viel zur Einleitung, und dann beantworte ich gerne Ihre Fragen.

Vorsitzender Frank-Christian Hansel: Vielen Dank! – Wir fahren fort mit den zugeschalteten Herren. – Wir beginnen mit Herrn Kaczmarek. Sie hören uns? Sie haben auch eine Präsentation. Das müsste dann von der Technik gleich klappen.

Alexander Kaczmarek (DB AG) [zugeschaltet]: Guten Tag, Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Frau Senatorin! Meine Damen und Herren Abgeordnete! Ich hoffe, ich bin gut zu hören. Ich freue mich, dass wir heute das Teilprojekt des gesamten Themas Siemens-Campus, nämlich die Reaktivierung der Siemensbahn kurz vorstellen können. In den vorigen Bildern ist sie schon ein paar Mal aufgetaucht.

Zum aktuellen Projektstand Folgendes: Die Siemensbahn ist eine historische Strecke, die 1929 in Betrieb genommen worden ist, übrigens damals nach wenigen Jahren Projektierung und Genehmigung. 1925 ist beschlossen worden, diese Siemensbahn zu bauen. 1927 gab es die Genehmigung dafür, und 1929 war sie fertig. Das sind Zeiten, von denen wir heute allerdings nur noch träumen können. Die Genehmigung vom Reichsverkehrsminister war damals allerdings auch nur anderthalb Seiten lang. Wir wissen, dass Genehmigungsvorgänge heute deutlich umfangreicher sind und dass das nicht mal mehr fürs Inhaltsverzeichnis ausreicht. Trotzdem ist das für uns das Premiumprojekt. Wir wollen hier anhand der Siemensbahn zeigen, wie auch unter den heutigen Bedingungen schnell Eisenbahninfrastruktur aufgebaut werden kann. Dazu gibt es ein paar Voraussetzungen, die es geben muss. Das eine ist die politische Entscheidung. Die hat es sehr schnell gegeben. Wir sehen hier die Unterzeichnungsmodalitäten auf dem Bahnhof Wernerwerk für den ersten Finanzierungsvertrag für die Planung der Siemensbahn. Es ist wichtig, dass wir einen juristisch vernünftigen Rahmen haben.

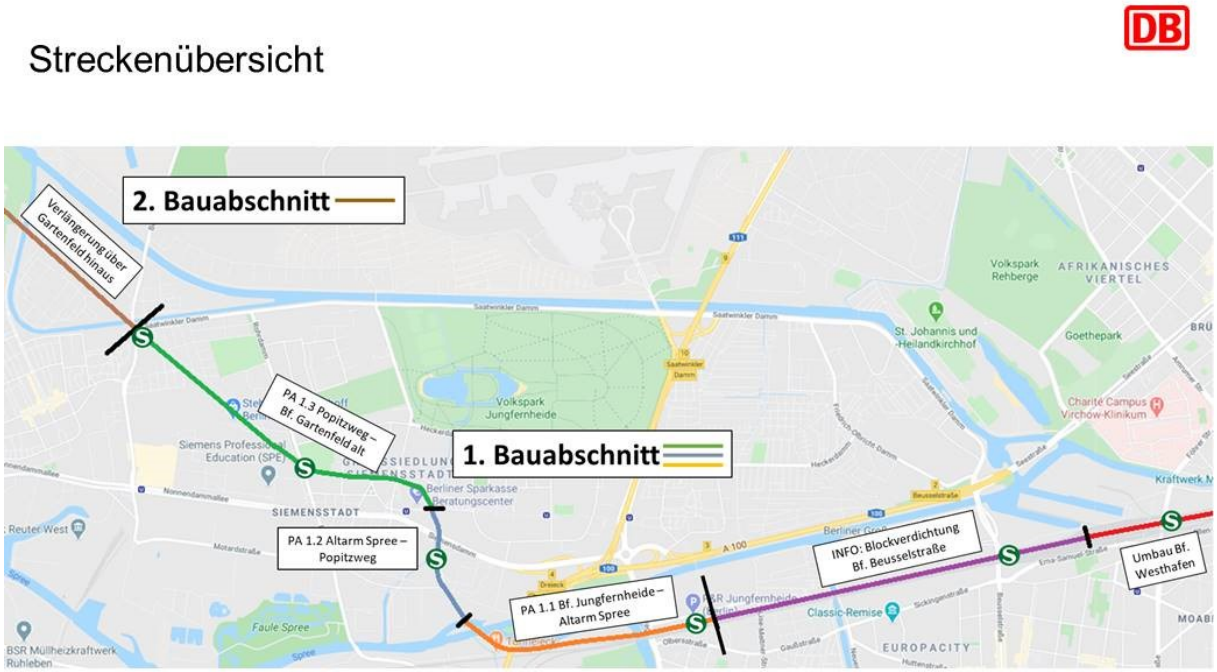
Wir haben uns die gesamte Strecke noch einmal angeguckt und auch die Geschichte dieser Strecke, und Folgendes ist festzuhalten: Die Strecke ist 1980 nicht etwa formal stillgelegt worden, sondern, wer sich noch an diesen geschichtlichen Fakt erinnern kann, im Rahmen des damals erfolgten S-Bahner-Streiks von der Deutschen Reichsbahn der DDR stillgelegt worden. Es hat aber nie ein formales Stilllegungsverfahren gegeben. Wenn man so will, ist die Strecke auch heute noch existent und aktiv. Man hat nur seit 1980 keinen Zug mehr dort gesehen. Das hat jetzt weniger folkloristische Bedeutung als auch juristische Bedeutung. Wir brauchen also für die Strecke, jedenfalls für den größten Teil dieser Strecke, kein neues Planfeststellungsverfahren durchzuführen, sondern wir haben eine bestehende Eisenbahninfrastruktur, die auch niemals entwidmet wurde. Deswegen tun wir uns mit einigen Dingen bei

der Reaktivierung auch leichter und hoffen auf eine deutlich schnellere Vorgehensweise, als es bei anderen Verfahren der Fall ist.

Wo stehen wir? – Wir haben im Moment die sogenannten Fahrplanuntersuchungen abgeschlossen. Das ist jetzt für den Nichteisenbahner vielleicht nicht so wahnsinnig aufregend, aber es ist schon spannend: Wo fahren denn diese Züge aus Gartenfeld über Siemensstadt und Wernerwerk tatsächlich hin? – Früher pendelten sie bis Jungfernheide im Regelfall. Wir wollen im Einvernehmen mit dem Land Berlin, dass diese Züge auf die neue City-S-Bahn durchgebunden werden bis zum Hauptbahnhof und dann später auch zum Potsdamer Platz. Das hat den Vorteil, dass wir eine Direktverbindung von der neuen Siemensstadt zum Hauptbahnhof bekommen, etwa 20 Minuten Fahrzeit, das lässt sich sehen, und dort natürlich auch Anschluss an den Flughafenexpress haben, den es dann ab 2025 geben wird. Das würde bedeuten, dass der Flughafen von der Siemensstadt, also von Gartenfeld aus, in etwa 40 Minuten erreichbar ist. Das ist, glaube ich, ein sehr gutes Angebot, das man dann für dieses Projekt machen kann.

Wir sind mit der Vermessung durch. Wir sind bei der Baugrunduntersuchung. Wir sind bei Bauwerksprüfungen. Warum Bauwerksprüfungen? – Dazu kommen wir gleich noch mal. Wir haben hier eine alte Infrastruktur, nämlich zum Beispiel das Viadukt, das von der Spree bis einschließlich Bahnhof Wernerwerk verläuft. Hier war natürlich die bange Frage: Ist diese Infrastruktur auch in der Zukunft nutzbar, oder müssen wir hier alles abreißen und neu bauen? Da haben wir schon erste Erkenntnisse. Die werden wir Ihnen gleich auch noch mitteilen.

Was wir weiterhin untersuchen, ist die Frage der Verlängerung. Da hat uns der Senat gebeten, eine Studie über die Weiterführung der Siemensbahn von Gartenfeld aus über die Gartenfeld-Insel in Richtung Wasserstadt und Hakenfelde zu erstellen. Das ist sicherlich etwas, was nicht im ersten Anlauf realisiert werden kann, aber es muss schon mitgedacht werden. Deswegen sind wir hier in den Untersuchungen. Die Ergebnisse werden wir auch noch dieses Jahr dem Senat vorlegen können.



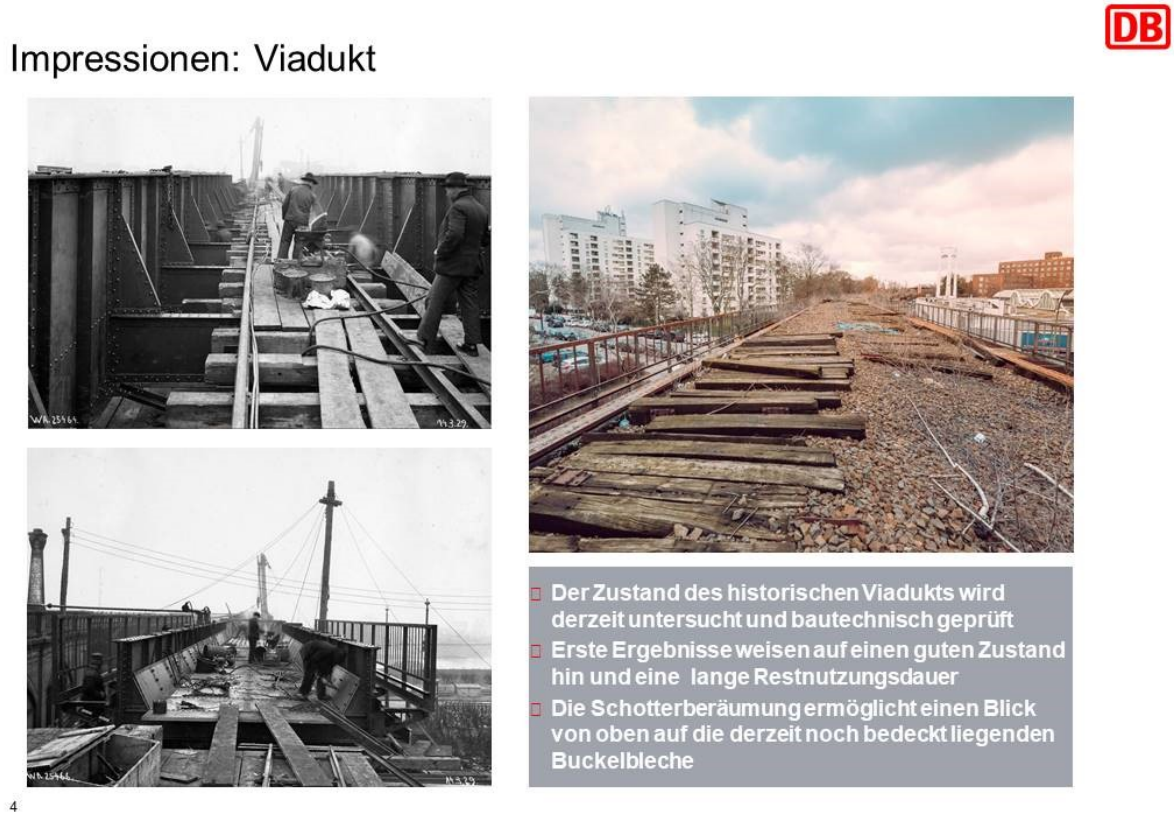
Dann können wir zum nächsten Bild kommen. Hier sehen wir die Abschnitte: Links oben in bräunlicher Farbe die Verlängerung über Gartenfeld hinaus, die heute hier nicht das primäre Thema sein soll. Dann der grüne Abschnitt. Das ist sozusagen die Dammstrecke vom Bahnhof Gartenfeld über Siemensstadt bis zum Popitzweg, wo dann das Viadukt, das ist der blaue Teil, mit dem Bahnhof Wernerwerk sich anschließt. Dann der orangene Teil, die Überquerung der Spree und Einbindung in den Nordring am Bahnhof Jungfernheide. Sie sehen dann auch die Fortsetzung über den Nordring in Richtung Westhafen und dann Richtung Hauptbahnhof.

Welche Abschnitte sind die schwierigsten? – Man kann sicherlich klar sagen: Abschnitt Gartenfeld–Popitzweg macht uns am wenigsten Sorgen bisher. Da haben wir eine bestehende Infrastruktur. Da muss sicherlich an dem Damm einiges gemacht werden, vermutlich Neuaufbau des Damms. Das muss man sich genau angucken. Wir brauchen hier aber keine neue Trassenführung, keine neuen Überlegungen und Varianten, sondern wir haben die alte Trassenführung. – Dann kommt der zweite Abschnitt. Das ist die Viaduktstrecke. Da liegen uns erste Erkenntnisse vor über den Stand. Auch hier haben wir keine weiteren Variantenuntersuchungen durchzuführen, sondern hier ist es ganz klar, wie wir hier verfahren.

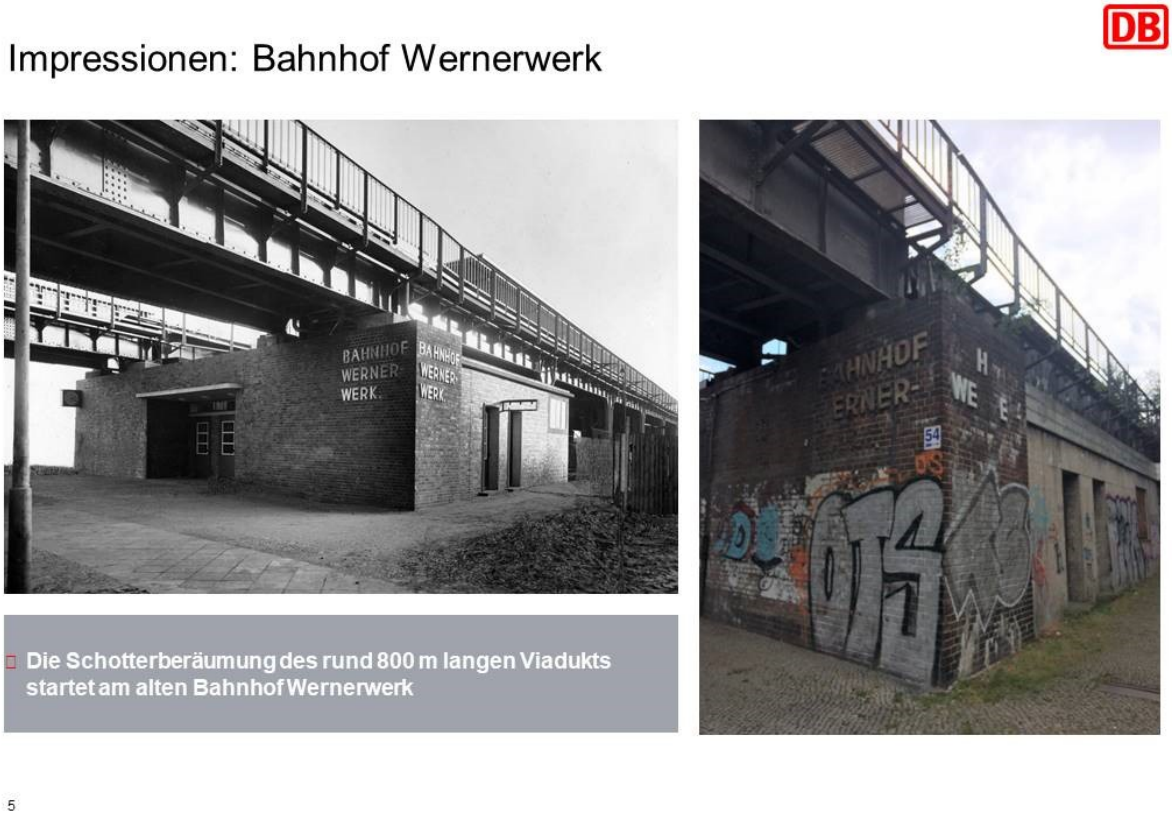
Der schwierigste Abschnitt kommt dann. Das ist die Überquerung der Spree. Beim Neubau der Schleuse Charlottenburg ist die Brücke der Siemensbahn über die Spree entfernt worden, nicht über den Altarm, da gibt es die Brücke noch, aber über die restliche Spree. Diese muss neu gebaut werden. Da gibt es auch eine Verpflichtung aus der Zeit des Neubaus der Schleuse, die der Bund eingegangen ist. Insofern sollte das finanziell regelbar sein. Hier braucht es aber eine neue Projektierung, und wir müssen in den Bahnhof Jungfernheide einbinden, und der ist komplett anders, als er es in der historischen Phase der Siemensbahn war. Wir haben

jetzt hier einen großen Fernbahnhof und S-Bahnknoten. Hier brauchen wir vermutlich eine dritte neue Bahnsteigkante für die Siemensbahn. Hier sind allerlei Umgestaltungen notwendig. Das ist also der Abschnitt, der sicherlich der schwierigste und herausforderndste ist, und hier brauchen wir übrigens auch ein Planfeststellungsverfahren, weil wir hier nicht an historische Substanz anknüpfen können.

Der Rest auf dem Nordring ist nur nachrichtlich genannt. Wir müssen vermutlich die Blockverdichtung durchführen, um auch mehr Züge auf dem Nordring durchbinden zu können. Der Rest dann in Richtung Hauptbahnhof ist bereits im Bau. Das sehen Sie, wenn Sie am Hauptbahnhof nach Norden mit dem ICE herausfahren, auch schon sehr gut. Das läuft unter dem Titel S 21 oder City-S-Bahn und wird dann auch bald nutzbar sein.



Zum nächsten Bild – Zustand des Viadukts: Da werden wir übrigens im September zur Schotterberäumung kommen. Wir werden hier auch ganz sichtbar in die nächste Stufe der Reaktivierung gehen. Die ersten Ergebnisse, ich will jetzt dem Gutachter nicht vorgreifen, aber das, was wir von ihm gehört haben, weisen auf einen sehr guten Zustand und eine sehr lange Restnutzungsdauer des Viadukts hin, das heißt, die Vorvorfahren haben da sehr anständig gebaut, und, das muss man jetzt auch dazu sagen, das Viadukt ist seit praktisch 40 Jahren ohne Belastung. Insofern können wir hier auf die historische Infrastruktur weitestgehend zurückgreifen. Was kostenmäßig eine gute Nachricht ist, aber auch für den Denkmalschutz – die Strecke steht unter Denkmalschutz – und für das Gesamtprojekt eine gute Nachricht ist, ist, es spart uns Zeit, und das Ganze ist natürlich auch stadtbildprägend. Ein solches Viadukt ist, siehe Kreuzberg oder auch Pariser Hochbahn, durchaus ein stadtbildprägendes Element, mit dem man arbeitet.



Zum nächsten Bild: Das ist der Bahnhof Wernerwerk, wir haben das vorhin schon gesehen, der natürlich dann auch eine wichtige Rolle der Reaktivierung spielen wird.

Dann können wir noch auf das nächste Bild gehen: Hier haben wir – wer die Strecke schon etwas länger kennt, wird das gesehen haben – schon ausgelichtet, um auch die Vermessungsarbeiten durchführen zu können. Das ist die Dammstrecke zwischen Popitzweg und Siemensstadt. Der Vegetationsrückschnitt ist da zu einem guten Teil schon erfolgt. Jetzt werden wir natürlich an den Damm noch rangehen und die entsprechenden Maßnahmen durchführen. Ich darf mich an der Stelle ausdrücklich bei den beiden Bezirksämtern bedanken, die zuständig sind. Namentlich natürlich das Bezirksamt Spandau, aber auch das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf, mit denen wir sehr gut zusammenarbeiten. Wenn wir hier in die Vegetation eingreifen, brauchen wir auch entsprechende Genehmigungen.

Was wir hier auch machen, ist, wir kartieren den Umweltzustand, das heißt, alle Tierarten, die uns dort begegnen, Sie sehen hier unseren Siemensbahn-Igel, werden entsprechend den Vorschriften aufgenommen. Im Moment sieht es aber nicht so aus, als würden wir da vollkommen unüberwindbare Hindernisse bekommen. Die berühmte Zauneidechse ist uns noch nicht begegnet. Vielleicht so viel von der Siemensbahn.

Der nächste Chart: Es geht weiter mit hohem Tempo. Wir wollen auf jeden Fall vor der endgültigen Fertigstellung des Siemensprojekts mit dieser Strecke am Netz sein. Es wird sicherlich auch noch einige Knackpunkte geben, vor allem, was die Anbindung in Jungfernheide angeht, aber keine wirklich unlösbaren. Alle Eisenbahnerinnen und Eisenbahner, von denen es, Herr Jahnke, das darf ich an der Stelle sagen, rund 22 000 in dieser Stadt gibt – Siemens hat nicht mehr ganz so viele Mitarbeiter, aber wir versuchen das ein bisschen zu kompensieren –, sind mit großer Begeisterung an diesem Projekt. Wenn Sie mich vor fünf Jahren gefragt hätten: Was kommt denn als Erstes als Reaktivierungsprojekt? Wie sehen Sie denn die Siemensbahn? –, hätte ich tatsächlich gesagt: Daran glaube ich jetzt erst mal die nächsten 10, 15 Jahre nicht. – Das war eine sehr positive Überraschung, dass Siemens sich für Berlin entschieden hat und wir in die glückliche Lage kommen, dieses Stück historische Eisenbahnstruktur wieder nutzbar zu machen und in das Netz einzubinden.

Man muss dazu noch sagen, dass diese Strecke mal eine der ersten Public-private-Partnership-Strecken war. Siemens hat nach Vorschriften der Deutschen Reichsbahn diese Strecke gebaut und sie dann der Deutschen Reichsbahn übereignet, also auch so etwas gab es. Insofern ist diese Strecke auch historisch bedeutend. Wir sind unterwegs, und wir wollen möglichst schnell mit allen Partnern vorankommen. Sie werden jetzt schon in diesem Jahr erste Änderungen an der Strecke sehen. Wir sind stolz darauf, dass wir an diesem Projekt mitwirken können, und jetzt freue ich mich auf Ihre Fragen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Frank-Christian Hansel: Vielen Dank, Herr Kaczmarek! – Herr Weickert, jetzt haben Sie das Wort ohne Präsentation. – Bitte sehr!

Sven Weickert (UVB) [zugeschaltet]: Sehr geehrte Frau Senatorin! Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren Abgeordnete! Vielen Dank für die Einladung! – Der Titel lautet: Siemensstadt 2.0 – mögliche Blaupause für eine nachhaltige Wirtschaftsentwicklung. Ich möchte auf zwei Ebenen begründen, warum aus unserer Sicht Siemensstadt 2.0 ein Vorbild ist für eine nachhaltige Wirtschaftsstruktur und auch ein Vorbild für eine nachhaltige Wirtschaftspolitik sein kann.

Vorab möchte ich aber betonen, dass Nachhaltigkeit drei Dimensionen hat: bekanntermaßen die ökologische Dimension mit Umwelt- und Klimaschutzaspekten, den sozialen Aspekt, der die Schaffung und auch die Sicherung von Arbeitsplätzen umfasst, aber auch die ökonomische Dimension, die die Nachhaltigkeit ausmacht. Es geht dort um die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen und die Innovationsfähigkeit, und alle drei Dimensionen müssen in einem vernünftigen Verhältnis zueinander stehen.

Das vorausgeschickt lautet meine erste These: Das Konzept Siemensstadt 2.0 steht für eine nachhaltige Wirtschaftsstruktur. Die Industrie muss sich wandeln, um zukunftssicher zu sein. Digitale Technologien verändern die Produktion. Additive Fertigung, künstliche Intelligenz sind Stichworte. Wir haben in diesem Rahmen schon öfter darüber gesprochen. Berlin ist in diesen neuen Technologien gut aufgestellt. Wir sind KI-Hauptstadt. Wir haben auch mit Potsdam eine Hochburg für erweitere virtuelle Realität, und hier entsteht der größte Anwendungspark für additive Fertigung. Was wir aber brauchen, sind mehr industrielle Anwendungen, und dafür steht Siemens mit Siemensstadt 2.0 und dem Werner-von-Siemens-Center für Industrie und Wissenschaft. Das zeigen schon die ersten Projekte: Gasturbinenproduktion mit additiver Fertigung, vorausschauende Wartung mit KI. Allein in diese Bereiche sind schon 40 Millionen Euro geflossen.

Das Thema Nachhaltigkeit spielt auch beim Werner-von-Siemens-Center eine sehr zentrale Rolle. Dort werden Lösungen für die großen gesellschaftlichen Herausforderungen entwickelt: produktionstechnischer Wandel, Mobilitätswandel und Energiewandel. Ich füge hier eine vierte Dimension hinzu: der Wandel der Arbeitswelt. Das ist Teil unseres Digitallabors. Wir sind dort auch mit dem Werner-von-Siemens-Center im Gespräch. Das sind Herausforderungen, die kein Unternehmen alleine bewältigen kann. Vor dem Hintergrund ist der Kontakt zur Wissenschaft extrem wichtig. Die TU-Professuren, die hier entstehen, die eben nicht am Ort der Lehre, sondern am Ort der Wertschöpfung arbeiten, sind ein interessanter Aspekt. Es entsteht ein offenes Ökosystem mit Open Innovation und Co-Creation. Das ist aus unserer Sicht ein modernes Verständnis von Innovation. Wenn sich also Siemens mit Siemensstadt 2.0 als Unternehmen zukunftssicher aufstellt, ist das die Voraussetzung dafür, dass man auch morgen noch ökonomisch erfolgreich ist und seiner Verantwortung als Arbeitgeber gerecht wird. Fazit also: Siemensstadt 2.0 steht für eine nachhaltige Wirtschaft.

These 2: Siemensstadt 2.0 ist ein Beispiel für eine nachhaltige Wirtschaftspolitik. Siemensstadt hat mit 500 Millionen Euro eine außergewöhnlich hohe Investitionssumme. Es hat eine enorme wirtschafts-, wissenschafts- und innovationspolitische Dimension. Es hat mit den gerade vorgestellten Bau- und Mobilitätskonzepten eine überregionale stadtplanerische Bedeutung. Hier sind nicht nur der Bezirk, sondern auch die verschiedenen Ressorts des Senats betroffen. Positiv ist, dass von Anfang an alle politischen Akteure vom Bezirk über die Wirtschafts- und Verkehrsverwaltung bis hin zum Denkmalschutz in das Projekt eingebunden waren und hier auch an einem Strang ziehen. Besonders erfreulich ist, dass die zweigliedrige Verwaltung der Stadt hier kein Hindernis war. Wir begrüßen auch die Schnelligkeit der Entscheidungen. Ein gutes Beispiel dafür, was man erreichen kann, wenn alle an einem Strang ziehen.

Die Arbeit der Verwaltung ist auf jeden Fall eine Blaupause für ähnliche Projekte der Stadt. Ähnlich heißt, vergleichbare Größenordnungen der Investitionen, eine vergleichbare wirtschafts- und innovationspolitische Dimension und eine ähnlich große Stadtentwicklungsperspektive. Das heißt aus unserer Sicht, dass das nächste Projekt in diesem Zusammenhang die TXL Urban Tech sein muss, urbane Technologien, die wichtig für die Stadt sind. Auch die Nähe zur Siemensstadt scheint uns dort extrem wichtig. Auch die Zukunft der Beuth-Hochschule. Das zweite Projekt in dem Zusammenhang, wo sich Erfahrungen aus Siemensstadt 2.0 übertragen lassen, ist aus unserer Sicht der Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort Schöneweide. Es geht da um den HTW-Campus und auch um die angekündigte Investitionen der dort mobilen Entwicklungs-AG. Das sind nicht nur zufällig zwei Zukunftsorte, so wie

auch Siemensstadt 2.0 ein Zukunftsort ist. Wir sehen, dass das Konzept Zukunftsort richtig ist, aus unserer Sicht aber durchaus noch geschärft werden kann.

Abschließend: Was macht industrielle nachhaltige Wirtschaftsentwicklung aus? – Sie fördert urbane Produktionen mit kurzen Wegen und digitale Technologien. Sie macht schnelles, zielorientiertes und ressortübergreifendes Handeln möglich. Sie unterstützt eine Verkehrspolitik, die den Wirtschaftsverkehr berücksichtigt, und sie schafft einen Interessenausgleich in Flächenfragen. All das können wir bei Siemensstadt 2.0 exemplarisch umsetzen und auf andere vergleichbare Projekte übertragen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Frank-Christian Hansel: Vielen Dank, Herr Weickert! – Dann beginnen wir mit der Runde. Zuerst hatte sich Herr Otto gemeldet. – Bitte sehr!

Andreas Otto (GRÜNE): Fragen Sie den Senat auch noch irgendwann?

Vorsitzender Frank-Christian Hansel: Die Senatorin wird nach der Fraktionsrunde angesprochen. Das hatte ich mit ihr so besprochen.

Andreas Otto (GRÜNE): Gut, vielen Dank! – Vielen Dank auch an die Anzuhörenden, Herrn Kögl hier im Raum, aber auch die anderen, die über Video zu uns gesprochen haben. Ich will für Bündnis 90/Die Grünen ein paar Fragen stellen. Wenn man sich mit diesem Siemensquartier beschäftigt, und Herr Jahnke hat zu Beginn auch etwas über die Geschichte von Siemens in Berlin erzählt, würde ich gerne von Ihnen, Herr Kögl, wissen: Wie ordnet sich das Ganze denn ein in die Gesamtstrategie von Siemens? Welche Wichtigkeit hat dieser Standort für Sie? Da schließt sich die Frage an: Sehen Sie sich da eigentlich mehr als Stadtentwickler oder als Industriekonzern? Man könnte sagen, Sie können oder tun beides an dem Ort, aber vielleicht können Sie das mal von der Wichtung her andeuten. Da war der Wettbewerb. Sie haben ein paar Bilder an die Wand geworfen. Da habe ich das Gefühl: Eigentlich spricht hier jemand, der Stadtentwicklung macht. Da würde ich Sie bitten, einfach mal zu erläutern: Wie viel ist eigentlich noch Industriepolitik? Wie viele Arbeitsplätze von Siemens wird es da perspektivisch geben, oder soll es geben? Welche Sparten bringen Sie da unter? Sie haben auch gesagt, da werden andere Unternehmen, Start-up-Szene usw. unterkommen. Das ist bestimmt alles gut und richtig, aber ich will das einfach nur mal einordnen können: Wie viel Siemens ist da eigentlich am Schluss? Ich habe immer so ein bisschen den Potsdamer Platz vor Augen. Das waren Sony und Daimler. Die sind inzwischen nicht mehr da. Das ist nicht schlimm, aber kann da auch so etwas passieren, dass Sie irgendwann sagen, wir haben das jetzt entwickelt, und jetzt machen das andere? Wie gesagt, das ist nicht schlimm. Ich will es einfach nur wissen, um fühlen zu können, welche Bedeutung das eigentlich für Sie und das Weltunternehmen Siemens hat.

Das Zweite: Wir finden es sehr gut, wenn man Wirtschaft, Unternehmen, Produktion, Start-up und Software mit Wohnen mischt. Das ist die Berliner Mischung schlechthin: Wohnen, Leben, Arbeiten. Da greifen Sie die Tradition des Standortes Siemensstadt auf. Ich würde gerne wissen wollen: Ist das Wohnen dort für Sie auch eine Form, Arbeitskräfte zu finden, Leute, die da hinziehen? Wenn Sie aus dem Silicon Valley Softwareleute nach Berlin holen wollen, müssen sie ihnen irgendetwas anbieten. Ist das sozusagen auch Teil Ihrer Strategie, dass Sie sagen, wir haben hier Wohnen und Arbeiten zusammen und wollen auch solche Leute damit nach Berlin locken?

Die Frage, die uns immer beschäftigt, ist: Bei Herrn Weickert kam auch Nachhaltigkeit vor, aber ich frage noch Herrn Kögl. Was heißt Nachhaltigkeit für Sie unter ökologischen Aspekten? Ich habe gelesen, der Siemens-Campus in Erlangen, da haben Sie sich große Mühe gegeben mit der Holz-Hybrid-Bauweise, mit diesem Cree-System. Ist so etwas hier auch vorgesehen für einen größeren Teil der Gebäude? Wollen Sie da so was machen? Das würden wir sehr gut finden. Gerade der Holzbau ist etwas, das wir in Berlin etablieren möchten. Sind Sie da ein Partner, oder sind moderne, ökologische Konzepte bisher in Ihren Planungen nicht enthalten?

Dann würde ich gerne noch von Ihnen wissen wollen: Wir haben einen Lokaltermin gemacht und waren auch auf der Insel Gartenfeld. Das ist eigentlich so ein ähnliches Projekt. Auch dort sollen Wohnen und Gewerbe stattfinden. Wie ist da die Zusammenarbeit vonseiten Siemens mit den Leuten, die das da betreiben und voranbringen? Wenn man benachbart zwei so große Dinge hat, dann ist das eigentlich fast die Pflicht, gemeinsam Innovation voranzubringen, die auch über eine gemeinsame, vielleicht verlängerte Bahnstrecke hinausgeht. Das würde mich interessieren.

Von Herrn Kaczmarek würde ich gerne wissen: Sie haben gesagt, Sie haben Glück, Sie brauchen nicht überall Planfeststellungsverfahren, aber an einzelnen Stellen doch. Können Sie uns da etwas sagen, wie weit Sie mit dem Land Berlin schon in Vorgesprächen sind, mit der Planfeststellungsbehörde, und was für eine Zeitdauer wir annehmen dürfen? Vielleicht haben Sie da schon Vorstellungen oder können uns aus anderen Vorhaben Erfahrungswerte mitteilen.

Von Herrn Weickert möchte ich gerne wissen: Sie haben über den Nachhaltigkeitsbegriff gesprochen und haben das auch mit was Wirtschaftsunternehmen Nachhaltiges machen ausgeführt. Das klingt alles plausibel. Ich würde aber doch gerne wissen, Sie sind ja hier für die Unternehmensverbände Berlin-Brandenburg, inwieweit denn das Thema ökologische Nachhaltigkeit tatsächlich für die Unternehmensverbände eine große Rolle spielt. Sind Sie unser Partner, wenn es darum geht, dass man bei einem Investitionsprojekt mit natürlichen Baustoffen arbeitet, dass man da im Energiebereich mit erneuerbaren Energien arbeitet, möglichst ausschließlich, dass man da Wasser spart und all diese Sachen? Ist das etwas, was die Unternehmen, die Sie hier vertreten im Rahmen der UVB, tatsächlich schon ganz oben auf der Agenda haben? Damit bin ich erst mal durch. – Danke schön!

Vorsitzender Frank-Christian Hansel: Vielen Dank, Herr Otto! – Herr Gindra, bitte!

Harald Gindra (LINKE): Danke den Anzuhörenden! – Ich bedauere sehr, dass der Vertreter vom Gesamtbetriebsrat nicht hier ist, denn das wäre sozusagen mein Einstieg. Ich möchte mich stärker auf die Frage von Industrieentwicklung konzentrieren und den Punkt, dass eigentlich die ganze Diskussion um die Siemensstadt mit einem negativen Vorzeichen angefangen hat – jetzt an Herrn Kögl –, nämlich 2017 mit dem Widerstand gegen Personalabbaupläne in dem Bereich Gas and Power, wie es jetzt heißt, also den beiden Turbinenwerken, und daraus erst mal der kleine Innovations-Campus, wenn ich das richtig verstanden habe, in größeren Vereinbarungen mit Betriebsrat und Gewerkschaften herausgekommen ist und die Gesamtstilllegung des Turbinenwerks in Spandau vermieden werden konnte. Zu der Eröffnung können Sie vielleicht noch etwas sagen. Das ist sozusagen die Vergangenheit, die nicht so schön war, aber an dem Punkt würde es mich interessieren, inwieweit in Ihre Planungen die

Vorschläge aus dem Betrieb, auch vom Betriebsrat und der IG Metall, die sich auch um viele Innovationsfragen scharen oder sich Gedanken machen, wie man sie voranbringen kann, dort eingeflossen sind.

Das Zweite an Herrn Kögl: Plant Siemens, das komplette Areal langfristig zu halten, oder behält sich Siemens den Teilverkauf von Grundstücken vor? – Denn ich kann mir schlecht vorstellen, dass Siemens in größerem Umfang ein Wohnungsvermieter wird. Da müsste es auch irgendwelche Vorstellungen geben.

Drittens: Kann man die verschiedenen Nutzungen, die es dort gibt, wo ich im Wesentlichen drei sehe, den neuen stärkeren Anteil Wohnen, den Anteil traditioneller Industrieproduktion, die jetzt zum Teil gegeben ist, aber sich natürlich in den nächsten zehn Jahren verändern wird, und den Anteil Wissenschaft und Kooperation mit der Gründerszene und so etwas, quantifizieren, also in diese drei Bereiche nach Fläche? Sie nannten, glaube ich, 400 000 Quadratmeter Gewerbefläche. Ich nehme an, dass Sie da traditionelle Industrie und auch Wissenschafts- und Start-up-Aktivitäten in einem und Büroflächen zusammenziehen. Aber vielleicht kann man das noch mal genauer auseinanderkriegen.

Ich halte es für wichtig, dass wir darum ringen in Berlin, nicht über Verluste von Industriearbeitsplätzen zu reden, wie die Diskussion vor drei Jahren dort anfing, sondern über die Gewinnung von neuen Industriearbeitsplätzen. Ich kann mich da Herrn Otto anschließen. Da interessiert mich: Ist der Plan einer stärkeren Zusammenarbeit mit Wissenschaft und Start-ups in Berlin jetzt nur ein Nachholen oder ein Nachtraben vieler anderer Firmen, die bereits viel länger in Berlin diese Innovations-Campus und Labs usw. gebildet haben, oder steckt dort eine längerfristige Strategie drin, dass man aus den Innovationen tatsächlich auch Fertigungsbereiche schafft und sozusagen neue Industriearbeitsplätze in eher traditionellem Sinn auch daraus generiert, was von mir aus ein starkes Interesse wäre, weil wir gerade in der Coronakrise gesehen haben: Nur mit Tourismus, Hotels, Dienstleistungen, Messen und Kongressen ist Berlin da ein bisschen zu einseitig ausgerichtet, sondern wir brauchen dringend solche Schübe, die unseren Industriebereich stärken, und das würde die Gesamtwirtschaft auch stärken am Standort Berlin.

Dann zu der Rolle von Siemens innerhalb dieses Innovationsnetzwerkes: Wie definieren Sie sich darin? Sind Sie die Spinne – jetzt provokativ formuliert – in der Mitte, die möglichst viel aus anderen herausziehen will, insbesondere natürlich dort, wo es um öffentliche Gelder geht, die in der Wissenschaft angelegt waren, oder wie stellen Sie sich den fruchtbaren Austausch an den Punkten vor? – Vielleicht zur Ergänzung zur Fläche: Ich weiß nicht, ob Sie es waren, Herr Kögl, der gesagt hat, ein Potenzial von 10 000 bis 15 000 neuen Arbeitsplätzen, wenn ich mich nicht verhört habe. In welche Bereiche würde sich das sozusagen entwickeln? Gibt es schon genauere Vorstellungen, wie sich die verschiedenen Schwerpunkte, die verschiedenen Bereiche dort ordnen werden mit den Partnern usw., oder ist das alles auch noch in der Entwicklung? – Danke!

Vorsitzender Frank-Christian Hansel: Jetzt kommt der Kollege Jahnke.

Frank Jahnke (SPD): Von meiner Seite auch erst mal herzlichen Dank für die Beiträge, die für mich alle ausgesprochen informativ waren! Es wäre schön, wenn wir die beiden, die wir in Präsentationsform gesehen haben, über das Ausschussbüro bekommen könnten. Zumindest

bei dem von Herrn Kaczmarek dürfte es leicht möglich sein. Ich weiß nicht, inwiefern das auch bei dem animierten Beitrag von Herrn Kögl geht, aber in irgendeiner Form ist das vielleicht machbar, denn es waren ganz interessante Bilder darin.

Anschließend an das, was gerade mein Vorredner, Herr Gindra, sagte, möchte ich auch noch mal auf die Arbeitsplatzsituation eingehen. Nun haben wir, wie gesagt, vermutlich durch ein Missverständnis, die Arbeitnehmervertretung jetzt nicht hier, aber trotzdem ist uns allen gerade die industrielle Situation im Arbeitsplatzbereich sehr wichtig. Es stimmt, wie es eben gesagt wurde, dass man nicht mit Dienstleistungen und Tourismus alleine in jeder Situation gut bedient ist, sondern dass das in gewisser Weise sensible Bereiche sind, die auch mal sehr schnell wieder weg sind. Die industrielle Basis Berlins wieder nachhaltig zu stärken, ist sicherlich ein wichtiger Punkt bei Siemensstadt 2.0. Wenn dort tatsächlich mehr als 10 000 neue Arbeitsplätze entstünden, würde man vielleicht wieder in diese Regionen kommen, die ich am Anfang nannte, die man auf dem Siemensstadtstandort in den Achtzigerjahren noch hatte. Das werden nicht alles Siemensarbeitsplätze sein, aber meine Frage an Herrn Kögl wäre natürlich: Wie viele Arbeitsplätze bei Siemens werden es denn voraussichtlich sein, die dort im Siemens-Campus sind? In welchem Konzernbereich werden sie vor allen Dingen angesiedelt sein? Wird Siemens also neue Schwerpunkte in Berlin konzentrieren, die sich dann dort finden, wo vielleicht alte Bereiche drin aufgehen und andere vielleicht sogar hinzugeholt werden können.

Zweite Frage: Da geht es nun wirklich um das Gelände. Es ist interessant – das war in Ihrer Präsentation –, dass man diese neuen Bauten, ausgehend vom S-Bahnhof Siemensstadt, sah, wo auch ein neuer Boulevard angesiedelt ist. Wird sich Siemens von diesem Grundeigentum trennen und es wird öffentliches Straßenland, oder wird das eine Straße im Eigentum von Siemens, aber als öffentlich zugängig? – Denn es soll, so habe ich es entnommen, nicht so sein wie derzeit. Sie haben Bilder gezeigt, wo Sie darauf hinwiesen, das ist im Moment alles gar nicht zu sehen. Das sind im Moment alles verschlossene Bereiche. Das soll nicht so bleiben, sondern die Wege durch Siemensstadt 2.0 sollen für die Öffentlichkeit in viel höherem Maße passierbar sein. Wie wird es dort mit dem Eigentum aussehen? Werden dies öffentliche Straßen oder nicht? Ähnliches schließt sich natürlich an mit den Grundstücken. Wenn dort sogar zwei Schulen entstehen, wie Sie verdeutlicht haben, wenn dort über 2 000 Wohnungen entstehen, ist natürlich immer die Frage: Wie wird es dort mit dem Grundeigentum geregelt?

Die nächste Frage richtet sich an Herrn Kaczmarek. Bei der Arbeitsplatzsituation – Sie haben recht, dass die Deutsche Bahn im Moment der größte Arbeitgeber in Berlin ist. Ich habe auch nicht gesagt, dass Siemens größer ist, sondern Siemens ist der größte industrielle Arbeitgeber in Berlin mit immer noch rund 10 000 Arbeitsplätzen, und wir hoffen, dass noch etwas dazukommt. Die Bahn will sich auch in erfreulicher Weise betätigen. Sie haben darauf hingewiesen, Herr Kaczmarek, dass diese Siemensbahn ursprünglich ein frühes PPP-Projekt war. Siemens hat gebaut, die Reichsbahn hat es übernommen. Wie ist die Finanzierung denn jetzt im Moment? Inwieweit ist all dies, was Sie uns vorgestellt haben, in trockenen Tüchern? Wenn Sie dazu vielleicht noch etwas sagen könnten. Findet dort denn auch eine Beteiligung von privater Seite statt? Welche öffentlichen Mittel sind dort praktisch schon fest zugesagt, oder was alles ist von dem, was Sie uns vorgeführt haben, im Moment noch in der Schwebe, insbesondere natürlich auch die möglichen Verlängerungen, dass man die vielleicht noch in nicht zu ferner Zukunft realisieren könnte? Da würde ich gerne noch etwas von Ihnen hören.

Zu Herrn Weickert vielleicht noch kurz: Die Begriffe der Nachhaltigkeit, die Sie hier diskutiert haben, halte ich auch für zutreffend. Es ist ein ganz besonderer Aspekt, wenn Sie der Berliner Verwaltung, auch in ihrer Zweistufigkeit, bescheinigen, dass dies also gut funktioniert hat mit der Senatsebene, mit den Bezirken, die beteiligt sind, und dass dies natürlich ein Punkt ist, wo wir die Blaupause sehen. Wenn hier ressortübergreifend, wie es bei Siemens geschehen ist, dies auch bei anderen Projekten passieren könnte, dann ist es, glaube ich, genau das, was wir hier wollen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Frank-Christian Hansel: Herr Kollege Czaja von der FDP, bitte!

Sebastian Czaja (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Herr Jahnke! In der Tat, das wäre die Nachricht des Jahres. Wenn das so funktioniert für Berlin und das eine Blaupause werden könnte, dann nur weiter für all die guten Ansiedlungsprojekte, die Berlin hoffentlich noch vor sich hat. – Ich möchte die Fragen, die von den Kollegen gestellt worden sind, nicht wiederholen, aber ich habe ein, zwei ergänzende Fragen und möchte zunächst noch einmal meine Frage an Herrn Kaczmarek richten. Sie haben ein bisschen ausgeführt, auch historisch, und die Strecke in den Gesamtkontext eingebettet, auch mit welcher Rolle der Siemens-Campus dort zu rechnen hat. Mich würde noch mal darüber hinaus interessieren: Welche Auslastung erwarten Sie denn auf dieser Strecke? Gibt es dazu Prognosen? Gibt es dazu entsprechende Abschätzungen? Sie werden sich sicherlich mit diesen Fragen auseinandergesetzt haben. In Bezug auf genau diese Auslastung in einer wachsenden Metropole würden mich noch so ein paar Szenarien oder, wenn Sie haben, auch schon konkretere Zahlen interessieren.

Der zweite Punkt, der insgesamt den Campus betrifft, ist das ganze Thema Ansiedlungskonzept. In welchem Kontext wird denn ein Ansiedlungskonzept auch mit den Unternehmensverbänden, mit dem Bezirk, auch mit der Senatsverwaltung für Wirtschaft, aber insbesondere auch aus Sicht von Siemens gesteuert, überlegt, gedacht, konzeptionell ausgearbeitet? Wir kennen die großen Themen, die Sie am Campus entwickeln wollen, aber darüber hinaus geht es natürlich um gezielte Ansiedlungsideen, insbesondere mit Blick auf den Wirtschaftsstandort Berlin-Brandenburg. Herr Gindra hat es angesprochen. Wir müssen uns natürlich mit einer Strukturerweiterung hier am Standort auseinandersetzen. Berlin ist extrem hart gezeichnet als Dienstleistungsstandort, und deshalb ist die Chance mit der Ansiedlung von Siemens in Berlin immens groß, um ergänzend zu dem, was diese Stadt bisher auszeichnet, weitere herausragende Leuchtturmprojekte zu haben.

In dem Zusammenhang würde mich dann ebenfalls interessieren, wie Sie in den nächsten Wochen und Monaten in der Ausrichtung weitermachen wollen. Es gab Ihrerseits die Aussage, Herr Kögl, dass Sie coronabedingt nicht zurückgefallen sind. Das passt alles von den Bauabläufen, von den Überlegungen. Dennoch wird es wahrscheinlich, und das ist auch die Gelegenheit hier in so einem Ausschuss, hier und da noch Herausforderungen für das Projekt geben, die man sicherlich auch benennen kann. Diese Herausforderungen würden mich interessieren, denn ich habe heute wirklich sehr viel gehört, durchgängig viel Positives über die Zusammenarbeit, was eine gute Nachricht ist. Ich will auch keine schlechten Nachrichten heraufbeschwören. Ich möchte an dieser Stelle nur die Gelegenheit eröffnen, uns vielleicht auch noch über mögliche Herausforderungen in Kenntnis zu setzen, damit es genau in dieser Kontinuität, die Sie jetzt so begrüßen, für das Vorhaben, das Sie vorhaben, auch weitergeht. – Vielen Dank!

Vorsitzender Frank-Christian Hansel: Vielen Dank, Herr Czaja! – Herr Kollege Buchholz von der AfD-Fraktion!

Christian Buchholz (AfD): Ich habe eine Frage zu der Projektstruktur und Projektfinanzierung an Herrn Kögl, und zwar: Es gab Veröffentlichungen im „Tagesspiegel“ und vom Senat, dass einige Projekte gestartet worden sind, zum Beispiel die elektrische Antriebstechnik als ein Projekt, das mit 14,7 Millionen Euro von der EU gefördert wird und mit 9,9 Millionen Euro vom Land Berlin. Da fehlt mir jetzt noch die Info, wie viel Geld Siemens dann hinzugibt und welches das Gesamtvolumen ist. Dann gab es wieder positive Nachrichten, dass zwei weitere Projekte gestartet worden sind, zum Beispiel das Projekt Hochtemperaturanwendung 2.0 und MRO – Maintenance, Repair and Overhaul – für Turbinenschaufeln, Projektvolumen 28 Millionen Euro, und davon 19,4 Millionen Euro Förderung von der EU und dem Land Berlin. Dazu meine Frage: Ist das so eine Tendenz, die sich abzeichnet, dass die Förderer, also die EU und das Land Berlin, deutlich über 50 Prozent dazugeben? Wie setzt sich das dann fort? Welches sind die nächsten Projekte, die dann Kick-off haben werden? Es stand im „Tagesspiegel“, dass Siemens 600 Millionen Euro investieren will. Bedeutet das dann, dass Berlin, oder die EU und Berlin zusammen, dann auch 600 Millionen Euro plus dazugeben werden?

Warum ich das frage? – Es ist mein Interesse herauszuhören, ob die Reindustrialisierung, die Wiederansiedlung von Industrie in Berlin, bedeutet, dass schon eine Förderung von mehr als 50 Prozent dabei sein muss oder ob das auch mit geringeren öffentlichen Geldern geht? Ich will das erst mal auch gar nicht bewerten, denn es ist im Prinzip das politische Ziel aller wirtschaftsorientierten Parteien, dass Berlin wieder Industrie ansiedelt. Mich würde einfach der Preis interessieren, ob über 50 Prozent dazu Förderungen sein müssen, und das an diesen drei Beispielen festgemacht.

Vorsitzender Frank-Christian Hansel: Vielen Dank! – Herr Kollege Gräff!

Christian Gräff (CDU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank auch noch mal an die Anzuhörenden! Ich glaube, Sie haben nicht nur bei dem Wetter, sondern wahrscheinlich insgesamt im Moment große Herausforderungen, sowohl Siemens als auch die Deutsche Bahn. Insofern herzlichen Dank! – Meine Frage wäre: Was würden Sie sich vielleicht auch noch wünschen von der Politik? Gibt es möglicherweise auch Dinge, wo Sie sagen, da fehlt Ihnen möglicherweise Unterstützung, es fehlt Ihnen möglicherweise auch an Strukturen? Wo kann man da noch unterstützen?

Vielleicht gibt es auch beim Thema Zusammenarbeit zwischen Berlin, Brandenburg und dem Bund Dinge, wo Sie sagen, es wäre wünschenswert, wenn da noch mehr Unterstützung für Sie käme.

Und noch eine Frage: Wie schätzen Sie die gewerbliche Immobilienentwicklung am Standort Siemensstadt ein? Ich weiß, dass das immer eine Unternehmensentwicklungsfrage ist. Ich glaube in der Tat, dass sich dort die eine oder andere Struktur ändern wird. Vielleicht gibt es mehr Homeoffice. Vielleicht gibt es bei Ihnen am Standort aber auch noch mehr Unternehmen, die Büroflächen benötigen. Wie schätzen Sie die Marktsituation ein, obwohl das mit Sicherheit nach den letzten Monaten etwas schwerer einzuschätzen ist und heute in einem Jahr klarer aussieht? – Herzlichen Dank!

Vorsitzender Frank-Christian Hansel: Vielen Dank! – Jetzt die Kollegin Gennburg von der Linken, bitte!

Katalin Gennburg (LINKE): Vielen Dank auch von mir an die Anzuhörenden! Ich bin ja auch Sprecherin für Stadtentwicklung, und wir hatten im Stadtentwicklungsausschuss schon im vergangenen Jahr zu all den Themen eine Anhörung mit Frau Rigby. Insofern war ich heute ein bisschen überrascht, dass wir hier vor allem städtebauliche Fragen aller Art präsentiert bekommen, weil ich heute im Wirtschaftsausschuss gern über die wirtschaftspolitische Dimension dieser Ansiedlung reden möchte. Ich war auch etwas verwundert, dass gesagt wurde, dass die Siemensbahn das Kernprojekt der Ansiedlung, des Vorhabens, sei. So habe ich das noch nicht betrachtet. Ich würde gern wissen, ob Sie bei dieser Aussage bleiben oder nicht.

Es ist ja bekannt, dass ich von Anfang an sehr kritisch war. Alles, was heute zur Reindustrialisierung und zu Industriearbeitsplätzen gesagt wurde, würde ich gern mit einer größeren Öffentlichkeit auf Herz und Nieren prüfen. Sie haben heute viel über nachhaltige Wirtschaftsentwicklung gesprochen, und auch Herr Jahnke hat die Industriestadt der Vergangenheit angemahnt. Aber die große spannende Frage ist ja, wie viel von den Industriearbeitsplätzen und vom Industriebereich erhalten bleibt, wenn wir jetzt schon sagen können – und das wissen wir aus einer bundes- und auch weltweiten Dimension der Veränderung der Industrieplayer –, dass Siemens sich im Zuge der Digitalisierung und der Plattformisierung der Wirtschaft von einem klassischen Industriekonzern und von klassischen Industriearbeitsplätzen massiv weg entwickeln wird. Ich würde Sie sehr bitten, dass Sie noch einmal auf die Frage eingehen. Herr Otto hatte schon das Thema Gesamtstrategie angesprochen. Welche Bedeutung hat der Wandel von einem klassischen Industrieplayer Siemens hin zu – ja, zu was eigentlich? Was soll das eigentlich werden? Soll Siemens eine Plattform werden, die Möglichkeiten der Verbindung schafft? Will man mit anderen großen IT-Playern zusammengehen, weil man das gar nicht mehr verhindern kann, weil man weiß, dass Amazon und andere viel mächtiger sind und man deswegen in Kooperation gehen muss? Das möchte ich gern verstehen. Es wäre hilfreich, dafür eine Aufklärung zu bekommen.

Ich würde auch gern wissen, inwiefern diese Ansiedlungen in die Industriestrategie 2030 von Bundesminister Altmaier eingebunden sind. Gibt es da Überschneidungen? Last but not least kann ich viel über Stadtentwicklungsfragen aller Art in puncto Ansiedlung des Siemenscampus diskutieren, glaube aber nicht, dass das im Wirtschaftsausschuss gut aufgehoben ist. Wir können hier gern über die unzureichende Bürgerbeteiligung in dem Projekt reden, oder über die Frage, ob die Internetpräsenz ausbaufähig ist, wenn Sie ein smartes Quartier ankündigen,

auf der Website aber nicht mal technische Möglichkeiten angeboten werden. Das hilft gerade nicht. Wenn wir im Wirtschaftsausschuss sitzen, sollten wir über die konkrete wirtschaftliche Ausrichtung reden. Daher stelle ich diese konkreten Fragen: Wohin geht die Reise mit Siemens? Wird man in Zukunft auf andere große Player angewiesen sein, geht es in diese Richtung? Ein Abbild davon kann ja sein, wie es den Start-ups, die dort schon angesiedelt sind, heute geht: Wie ist deren Kondition? Würden Sie einschätzen, dass das jetzt bereits vielversprechend ist? In welche Richtung geht es?

Noch einmal zum Thema Gesamtstrategie: Wir wissen, dass es auch in Görlitz die Ankündigung gibt, solch einen Campus zu errichten. In Erlangen haben wir jetzt schon gesehen, was dort „hingemetert“ wurde. Ich würde sagen, es gibt nicht nur Freunde davon. Insofern würde eine Gesamtstrategie, auch bezogen auf Gesamtdeutschland, weiterhelfen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Frank-Christian Hansel: Jetzt hören wir dazu die Senatorin. – Frau Pop, Sie haben das Wort!

Bürgermeisterin Ramona Pop (SenWiEnBe): Vielen Dank! – Ich glaube, diese Diskussion ist wichtig, und wir führen sie ja nicht nur in der Wirtschaftsverwaltung, sondern auch mit den unterschiedlichen Akteuren. Wir führen sie nicht erst, seit der Siemenscampus für Berlin ein Thema geworden ist, sondern schon weitaus länger, seit wir den Masterplan Industrie – der Auftrag dazu stand im Koalitionsvertrag – für diese Legislaturperiode neu aufgesetzt haben. Sie wissen, dass bei dieser Masterplanerstellung alle Stakeholder, die Gewerkschaften, Unternehmensverbände und das gesamte Netzwerk Industrie mit am Tisch sitzen. Dort gab es die große Diskussion, ob wir wieder eine Industriestadt werden wollen oder das bereits sind. Was sind neue Industrien? Sind wir nicht eher eine Digitalisierungs- und Dienstleistungsstadt? Wir haben immer darauf geachtet und zum Schluss ein Commitment darüber erzielt, dass es keinen Sinn macht, diese beiden Bereiche gegeneinander auszuspielen. Gerade in Berlin haben wir nicht nur die Chance dazu, sondern wir leben hier das Verschmelzen der verschiedenen Welten, auch wirtschaftlich.

Ich muss Ihnen jetzt nicht viel von Industrie 4.0 erzählen. Klassische Industrie und Digitalisierung sind kein Gegensatz mehr, sondern wachsen zusammen und müssen zusammenwachsen. Ansonsten ist die Industrie für die Zukunft nicht gut aufgestellt. Das Thema Industrie ist ohne Dienstleistungen nicht mehr denkbar. Wir haben gesehen, dass sich um industrielle Ansiedlungen hochwertige Dienstleistungen herum gruppiert haben. Damit meine ich keine klassischen Dienstleistungen wie Friseur etc. – diese sind natürlich auch wichtig, wie wir bei Corona alle gemerkt haben. Diese Gegensätze, die vor zwanzig bis dreißig Jahren noch gegolten haben, dass es entweder Industrie oder Dienstleistung gab, gelten für die Zukunft nicht mehr. Erst durch das Zusammenbringen dieser unterschiedlichen Welten entsteht nicht nur neues, sondern es ergeben sich neue Geschäftsmodelle und es entstehen neue Arbeitsplätze. Berlin ist der Ort, an dem das gelebt wird. Man kann natürlich sagen, dass die industrielle Basis in Berlin nach dem Krieg, der Teilung und der Wiedervereinigung der Stadt auch aus der Not heraus sehr dünn war. Sie kennen ja alle die Zahlen. Inzwischen sind, glaube ich, alle DAX-Konzerne mit ihren Digitaltöchtern hier in der Stadt. Es sind Industrieunternehmen, von Automobil- bis zu Stahlkonzernen, mit ihren Digitaltöchtern hier in Berlin, weil sie genau wissen, dass das Thema Digitalisierung an keiner Branche spurlos vorbeigehen wird und dass die Modernisierung der Industrie nur mit der Digitalisierung zusammen stattfinden wird.

Deswegen ist das, was am Siemenscampus entstehen soll, sinnbildlich ein Zusammenbringen dieser verschiedenen Welten. Das Projekt wird ja teilweise ein Reallabor genannt, in dem man das, was dort erforscht und entwickelt wird, gleich ausprobieren und vielleicht auch dort produzieren kann. Das ist in einem kleineren Rahmen das, was die Berliner Wirtschaftsentwicklung, aber auch die Stadtentwicklung, ausmacht. Auch hier gilt, dass die getrennten Welten – es wird hier gearbeitet, da eingekauft und dahinten gewohnt – stärker zusammengebracht werden müssen. Das ist immer die Berliner DNA gewesen. Deswegen ist die Neuentwicklung an diesem Campus auch dafür ein wichtiger Fokus.

Weil so viele Ansätze, Ideen und Versprechen in diesem Campus liegen, ist es wichtig, dass man daraus etwas Neues macht. Die Themen Mobilität, Energieversorgung, aber auch Digitalisierung – was für eine digitale Infrastruktur hat man eigentlich dort vor Ort? – werden gerade bearbeitet, weil wir uns, wenn wir ein solches Quartier neu aufstellen, wünschen, dass dort die modernsten Energieversorgungs- und Mobilitätssysteme, entstehen, aber auch sagen, wie man ein solches Quartier jenseits der klassischen Erschließung von Neubaugebieten erschließen kann. Das alles sind spannende Themen, die eher stadtentwicklungspolitisch zu denken sind. Aber sie sind auch mit den wirtschaftspolitischen Themen zusammen zu denken. Das war der Grund, warum die Wirtschaftsverwaltung der planungsrechtlichen Veränderung dieses Grundstücks – wenn ich es trotz der Größenordnung so nennen darf – zugestimmt hat. Es war wirklich sehr spannend und faszinierend zu sehen, dass, wenn zwischen den Bezirken und den Senatsverwaltungen an einem Strang gezogen wird, man diesen Weg gemeinsam gehen kann. Ich möchte den Dank auch an die Abgeordneten hier im Haus richten, denn es gab eine große Einmütigkeit darüber, dass das ein wichtiges Projekt für die Stadt ist. Und es gibt einen Konsens, natürlich mit unterschiedlichen Schattierungen und Fragen, die sich darum herumgruppieren. An solch einer Blaupause sieht man, wie schnell die Dinge gehen können. Das ist ein wirklich gutes Zeichen.

Konkret kann ich Ihnen jetzt berichten, dass man gerade in der Phase ist – es liegt aber nicht in meinem Ressort –, in der der Siemensrahmenbebauungsplan Siemensstadt 2.0 vorbereitet wird. Alle Akteure werden mit einbezogen, auch meine Verwaltung, und wir sind auf dem Weg sind, das abzuarbeiten, was wir uns vorgenommen haben. Ich glaube, dass das ein probates Vorgehen ist, das ich mir auch für andere Themen wünsche. Man kann es nicht an jeder Entwicklung so durchdeklinieren, weil diese Fokussierung natürlich eine Anstrengung ist. Aber es macht Spaß, sich auf solch einen Weg zu begeben. Ich hoffe, dass wir in den kommenden Jahren Stück für Stück sehen werden, wie sich dieses Quartier entwickeln wird. Und mit Blick auf Tegel werden wir, wenn der Flughafen schließen wird, auch dort etwas Neues entstehen lassen. Die Beziehung zu Tegel wird wirtschaftlich eine wichtige Achse sein. Und es ist für den gesamten Nordwesten der Stadt ein guter Anker, um mit diesen beiden Projekten, Tegel und Siemensstadt, eine Neubelebung und eine wirtschaftliche Tragfähigkeit zu schaffen. Es freut mich sehr, dass wir hierfür den Grundstein gelegt haben und dass Tegel bald folgen wird.

Vorsitzender Frank-Christian Hansel: Sie wollten noch Herrn Kirchner mit einbeziehen. – Herr Kirchner, würden Sie das bitte noch mal machen in Ihrer neuen Aufgabe?

Jens-Holger Kirchner (Senatskanzlei; Beauftragter für Infrastrukturprojekte): Ich möchte das Augenmerk noch einmal auf die Struktur der ganzen Planung legen. Es ist in verschiedenen Fragen schon angeklungen, dass es tatsächlich eine Blaupause für Berlin ist. Ich wünschte

mir, dass es gelingt, für viele große Projekte genau das herzustellen. Es ist für Berlin außergewöhnlich, dass tatsächlich alle das Projekt wollen, die Bezirke, die Senatsverwaltungen, aber auch die entsprechenden Landesbehörden. Das kennt man so nicht. Siemens muss ich hier nicht erwähnen, die wollen das Projekt natürlich ganz besonders. Das ist der große Schatz, der darin steckt.

Und wenn die strukturelle Nachhaltigkeit, die daraus entstehen könnte, eine Blaupause für Berlin werden würde, dann würden viele Aspekte der Berliner Krankheiten vielleicht doch etwas genesen können. Es würde dann vielleicht gelingen, wie hier bei der Entwicklung der Siemensstadt 2.0, solche Projekte wesentlich konstruktiver, zielorientierter und entscheidungsfreudiger voranzutreiben. Dahinter steckt eine Kraft, die ich ausdrücklich betonen möchte. Ich denke, dass Berlin dadurch lernen und an seine alten Tugenden wieder anknüpfen kann. Die Probleme werden dadurch natürlich nicht kleiner. Herr Kaczmarek hatte die Herausforderungen der Einbindung der Siemensbahn in den Ring erwähnt, das ist nicht ohne. Andere Aspekte, wie der Umwelt- und Artenschutz, sind davon nicht einfach weg. Aber tatsächlich sitzen in den Steuerrunden und Arbeitsgruppen, die sehr weit ausgefächert sind, Leute, die einen klaren Auftrag haben und die diesen für sich so verstanden haben, gemeinsam daran zu arbeiten, dass aus diesem Projekt etwas wird. Es ist eine Blaupause. Es hat mit Nachhaltigkeit insofern zu tun, dass wenig Zeit mit den berühmten Berliner Schleifen verschwendet wird, wo nach zwei Jahren jemand daherkommt und sagt, er hätte noch ein Thema, und das Projekt dann für fünf Jahre erdet. Die Planungsenergie so konzentriert einzusetzen, hat etwas mit Nachhaltigkeit und Ressourcen zu tun.

Zweite Bemerkung: Niemand kann es sich in dieser Welt heutzutage noch leisten, Projekte in dieser Dimension nicht nachhaltig zu planen, auch in der Umsetzung. Das betrifft den Einsatz von Ressourcen, Materialien und Kreisläufen. Es ist schon zu bemerken, dass gerade die Vorarbeiten, die sowohl in der UTR als auch in der Insel Gartenfeld gemacht wurden, hier ergänzend mit motivieren. Gerade die Energiesysteme in der Insel Gartenfeld und die Überlegungen für die Müllentsorgung und das Müll- und Regenwassermanagement sind Sachen, wo sich die Siemensstadt 2.0 in dieser gesamten Region positiv einordnen und eingliedern kann. Denn es macht wenig Sinn, die Siemensstadt 2.0 super ökologisch zu entwickeln, wenn nebenan nicht auch solche Systeme entstehen und Verbünde hergestellt werden.

Was in der Tat Mut macht, Spaß macht und fröhlich stimmt, ist, dass gerade dieser Annäherungsprozess zwischen den verschiedenen Interessen stattfindet. Er ist von einer Offenheit geprägt, die eher selten ist, gerade, was die verschiedenen Akteure betrifft. Hierfür bedanke ich mich auch im Namen der Senatskanzlei an dieser Stelle ausdrücklich. Es ist ja nicht nur die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe, es sind die SenStadtWohn, SenUVK und SenFin, es sind die Denkmalpfleger, das Landesdenkmalamt. Sie merken schon, damit ist der halbe Senat beschäftigt. Und es sind die verschiedenen Büros, die sehr intensiv daran arbeiten und dies in einer Taktung, die dem Projekt durchaus angemessen ist, wie ich finde. Das ist die eigentliche Blaupause.

Fragen zu den Details, zum Beispiel die Energieversorgung, das Regenwassermanagement und den Einsatz von Ressourcen betreffend, kann man in ein oder zwei Jahren beantworten. Ich möchte noch mal daran erinnern, dass in den Ausschreibungstexten für den Wettbewerb sehr stark auf die Nachhaltigkeit hingewiesen und darauf gedrungen wurde. Das war mit ein Entscheidungskriterium. Kurzum: Wenn alle wollen und so etwas wie die Siemensstadt 2.0,

eingebettet in die Entwicklungsachse Nordwest, wie wir sie nennen, gelingt, dann wird das auch was. Das kann man nicht genug würdigen. – Herzlichen Dank!

Vorsitzender Frank-Christian Hansel: Vielen Dank, Herr Kirchner! Dann hoffen wir das. – Wir kommen jetzt zur Beantwortungsrunde. Ich würde Sie bitten, konzis die konkreten Fragen zu beantworten, die Ihnen gestellt worden sind. Wir fangen von hinten an. – Herr Weickert, wenn Sie bitte kurz auf die Fragen antworten könnten. – Bitte sehr!

Sven Weickert (UVB) [zugeschaltet]: Vielen Dank! – Wir stehen selbstverständlich, so wie unsere Unternehmen auch, für das Thema der Nachhaltigkeit in seinen drei Dimensionen. Es ist aber auch gar nicht verwunderlich, dass für uns die ökonomische Nachhaltigkeit die Basis ist. Nur ein wirtschaftlich gesundes Unternehmen kann ökologisch und sozial nachhaltig sein. Außerdem hat eine Reihe von ökologischen Projekten natürlich einen wirtschaftlichen Impact. Ich erwähne nur das Projekt WindNODE, an dem Siemens maßgeblich beteiligt ist, bei dem es darum geht, die industrielle Produktion der Verfügbarkeit erneuerbarer Energien anzupassen. Das ist für mich ökologische Nachhaltigkeit par excellence. Ich bin gern bereit, Sie, Herr Otto, und andere Mitglieder des Abgeordnetenhauses in einige Projekte zum Thema additive Verfahren – kein Abfall, Produktion vor Ort oder Energieeffizienz mit KI – einzuführen. Das können wir gern im Rahmen eines Digitallabors vorstellen. Das Thema ökologisches Bauen ist nicht mein Schwerpunkt. Da verweise ich an Herrn Dr. Momberg. Ich kann gern den Kontakt vermitteln. Er ist als Hauptgeschäftsführer des Bauindustrieverbands mit dem Thema vertraut.

Zu den Fragen von Herrn Gräff und Herrn Czaja im Hinblick darauf, was wir noch zusätzlich einbringen können: Den Interessenkonflikt Flächen hatte ich kurz angesprochen. Natürlich müssen wir darauf achten, dass wir nicht noch mehr Gewerbeflächen in Wohnflächen umwidmen. Das ist nicht Siemensstadt-2.0-spezifisch; das ist etwas, was in der gesamten Stadt eine Rolle spielt. Das Thema der heranrückenden Wohnbebauung an Produktionsunternehmen muss man im Blick behalten, aber auch das eines abgestimmten Standortmarketings, gerade, wenn es um industrielle Fragen mit Brandenburg geht. Das Stichwort Verkehrspolitik hatte ich erwähnt. Ein Kapitel Wirtschaftsverkehr muss den Wirtschaftsverkehr im Blick haben und nicht so tun, als ob es keinen Wirtschaftsverkehr mehr in der Stadt gibt.

Ich komme zum dritten Punkt, der Veränderung der Industrie. Ich hatte es schon kurz angerissen. Digitale Technologien verändern die industrielle Produktion grundlegend. Die vier Technologien hatte ich schon genannt. Frau Senatorin Pop hatte den Masterplan bereits erwähnt. Das ist die richtige Ebene und Plattform, wo wir über genau diese Verknüpfung von digitaler Wirtschaft, Start-ups, passender Wissenschaft und Industrie sprechen. Wir brauchen mehr industrielle Anwendungsfelder, und da ist Siemensstadt 2.0 für uns eine exzellente Blaupause für die Dinge, die wir auch in anderen Teilen der Stadt und der Hauptstadtregion umsetzen müssen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Frank-Christian Hansel: Vielen Dank, Herr Weickert! – Herr Kaczmarek für die Bahn, bitte!

Alexander Kaczmarek (Deutsche Bahn AG) [zugeschaltet]: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Meine Damen und Herren! Der Abgeordnete Otto hatte die Frage nach dem Planfeststellungsverfahren und den damit verbundenen Zeitabläufen gestellt. Unsere Planfeststel-

lungsbehörde ist das Eisenbahnbundesamt. Und mein erster Weg nach dem Beschluss zur Reaktivierung dieser Strecke war der Weg zum Eisenbahnbundesamt und zur Denkmalschutzbehörde, um beide rechtzeitig, also sehr frühzeitig, einzubinden.

Wir brauchen einen Planfeststellungsbeschluss für die Einbindung in Jungfernheide. Unsere Erfahrung ist, dass wir bei einem solchen Verfahren mitunter mit drei Jahren, wahrscheinlich eher mit fünf Jahren, zu rechnen haben. Einen konkreten Termin können wir nicht sagen. Das liegt weniger an der Behörde, sondern eher an den vielen Grundlagenermittlungen, die stattfinden müssen und an den vielen Beteiligungen, die einzuholen sind. Diese Größenordnung kann man annehmen. Aber wir hatten vorhin ja vom Zeithorizont gesprochen; das passt da alles gut rein.

Der Abgeordnete Jahnke hat das Thema Finanzierung angesprochen. Es ist so gewesen, dass wir als Deutsche Bahn auf Zuruf tätig geworden sind. Das gehört auch zur Wahrheit der sehr unbürokratischen Vorgehensweise. Wir haben vom Senat einen Anruf bekommen: Fangt doch schon mal an – ohne eine Finanzierungsregelung. Wir haben das auch gemacht, weil uns das Projekt begeistert und weil wir großes Vertrauen in das Land Berlin als Vertragspartner haben. Mittlerweile haben wir einen laufenden Finanzierungsvertrag für die Planung mit dem Land Berlin im Rahmen von i2030, der Infrastrukturentwicklung. Weitere Finanzierungsverträge werden folgen. Die Frage ist natürlich, wie dann später der Bau finanziert werden wird. Da gibt es verschiedene Quellen, zum Beispiel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, also aus Bundesmitteln. Es wäre jetzt ein bisschen früh, das schon auf den Tisch zu legen. So weit sind wir noch gar nicht. Es stellte sich auch die Frage, ob es auch eine private Beteiligung gibt. Das ist mir nicht bekannt.

Der Abgeordnete Czaja fragte nach der Auslastung der Strecke. Wir machen uns da wenig Sorgen. Wir sind noch gar nicht in der Phase, wo wir eine so genaue Berechnung durchführen. Das ist dann im Rahmen der Nutzwerteanalyse notwendig, um zu sehen, ob die Kosten und der Nutzen in einer vernünftigen Relation zueinander stehen. Warum machen wir uns darüber wenig Sorgen? Wir werden die Strecke für einen Fünfminutentakt ausrüsten. Wenn Sie berechnen, dass jeder S-Bahn-Zug maximal um die 1 000 Fahrgäste befördern kann, ist das schon eine ziemlich hohe Leistungsfähigkeit. Wir sind davon überzeugt, dass diese Strecke verkehrstechnisch Sinn macht, weil der Siemenscampus dadurch erschlossen wird und das gesamte neue Gebiet Gartenfeld, das bisher keine vernünftige ÖPNV-Anbindung hat, ebenso. In der Folge kann dann später einmal der Zulauf aus der Wasserstadt Oberhavel kommen. Insgesamt haben wir ein sehr großes Ziel- und Quellgebiet. Die Direktanbindung in Richtung Hauptbahnhof – mit einem einmaligen Umsteigen in Richtung Flughafen – macht uns optimistisch, dass das großen Sinn machen wird. Das wird im weiteren Verlauf des Verfahrens noch konkretisiert und geschärft werden. Und es macht erst in einem weiteren Planungsschritt Sinn, sich das im Detail anzugucken.

Der Abgeordnete Gräff fragte nach Wünschen an die Politik. Wünsche äußern wir natürlich immer gern. Ich darf das auch an Sie als Abgeordnete zurückgeben: Wir brauchen eine Kette von Finanzierungsverträgen, um die Planung am Laufen zu halten. Es steht, wenn ich richtig gehört habe, ein Nachtragshaushalt an. Es wäre wunderbar, wenn dort die entsprechende Finanzierung auch für die nächsten Planungsschritte der Siemensbahn verankert würde. Dann würden wir nicht in dieser frühen Phase in den Schwergang kommen. Im Moment läuft alles

ganz hervorragend. Es wäre aber sehr schön, wenn wir an der Stelle einen Lückenschluss hätten. Es wäre ein Wunsch an den Senat und das Abgeordnetenhaus, dass das funktioniert.

Es gab von der Abgeordneten Gennburg das Zitat, die Siemensbahn sei Kern des Projekts. Das habe ich nicht gesagt, hätte es als Eisenbahner aber sagen können. Natürlich ist die Eisenbahn immer der Kern von allem. Aber Scherz beiseite.! Tatsächlich ist die verkehrstechnische Erschließung eines solchen Gebietes von großer Bedeutung, vor allem dann, wenn wir den Klimawandel weiter und erfolgreich bekämpfen wollen. Und wenn wir den Modal Split, der außerhalb des Berliner S-Bahnrings deutlich schlechter für den ÖPNV als innerhalb des S-Bahnrings ist, weiter in Richtung Umweltverbund verschieben wollen – das ist, wie ich glaube, allgemein das verkehrspolitische Ziel –, dann ist eine solche Strecke natürlich von großer Bedeutung. Wir haben übrigens, um Ihr Stichwort der Bürgerbeteiligung aufzugreifen, dort schon sehr viele politische Veranstaltungen zum Thema Siemensbahn gemacht, die von unterschiedlichen Fraktionen und Parteien initiiert waren. Ich war fast immer mit dabei und kann dazu sagen, dass die Begeisterung, die wir aus der Bevölkerung für das Projekt Siemensbahn bekommen, sehr groß ist. Das ist anders als bei vielen anderen Infrastrukturprojekten, wo immer die Bedenken im Vordergrund stehen. Hier stehen der Nutzen und die Entwicklung des Gebiets im Vordergrund. Das macht mich optimistisch, dass wir auf dem richtigen Weg sind. – Danke schön!

Vorsitzender Frank-Christian Hansel: Vielen Dank! – Last but not least, Herr Kögl! Ihre Antworten auf die konkreten Fragen!

Stefan Kögl (Siemens): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Einige Fragen werden sich überschneiden. Aber ich denke, das kriegen wir gelöst. Ich werde die Fragen von Anfang bis Ende beantworten. Da, wo sie sich überlagern, versuche ich, nicht zu wiederholen.

Wir hatten zunächst die Frage nach der Gesamtstrategie: Stadtentwicklung oder Industriepolitik? Der Ursprung dieses Projekts – es ist vielleicht noch einmal wichtig, diesen zu nennen – lag nicht in Berlin in Siemensstadt, sondern in den Köpfen bei Siemensverantwortlichen. Es ging darum, einen Innovationscampus zu gestalten, indem man ein offenes Ökosystem aus den verschiedenen Nutzungen Arbeiten und Leben schafft. Siemens deckt mit seinen Lösungen und Produkten diese Themenfelder ab. Das sind die Herausforderungen der Zukunft, weil sich das Leben verändert. Die Entscheidung ist dann vor allem auch wegen der Industrieproduktion für Siemensstadt gefällt worden. Das ist eine der Grundvoraussetzungen gewesen, weil das Zusammenbringen dieser verschiedenen Arbeitsformen, aber auch des Lebens, in einem modernen Produktionsumfeld eine der Grundlagen dieses Projekts ist, um schon einen Teil dieser Frage zu beantworten. In dem Zusammenhang gab es die Frage, was Siemens macht. Eines der wesentlichen Themen ist, dass dieser Standort sehr alt ist, über einhundert Jahre alt, wie wir alle wissen. Die Gebäudestrukturen sind überaltert, auch die Fertigungsbereiche sind überaltert. Es ist insofern eine der aktuell wesentlichen Aufgaben, diesen Produktionsstandort zukunftssicher zu machen, moderne Fertigungslayouts zu implementieren und damit langfristig Industriearbeitsplätze an diesem Standort zu sichern.

Das Thema Stadtentwicklung war auch eine Frage: Die ist sozusagen Mittel zum Zweck oder eine Notwendigkeit, um diese Ziele dieses Ökosystems hier aufstellen zu können. Jetzt sind wir sehr früh im Projekt. Und natürlich gilt es erst mal, diese Grundlagen zu schaffen oder zu prüfen, in welcher Form sie überhaupt möglich sind, was eine nicht unwesentliche Herausforderung ist.

Es kam hier noch die Frage nach der Attraktivität dieses Standorts für Mitarbeiter, was einer der wesentlichen Aspekte sein soll. Das heißt, dieses Areal soll ein attraktiver Standort oder besser gesagt Stadtteil sein, in dem Mitarbeiter gerne leben wollen und kurze Wege zu ihrem Arbeitsplatz haben.

Es kam die Frage nach Nachhaltigkeit und ökologisch hybrid, Holzhybrid: Die Ziele sind hier in der Zukunft in CO_2-neutralem Betrieb zu erreichen. Natürlich gibt es ein Nachhaltigkeitskonzept, das gerade in der Bearbeitung ist, auch in Abstimmung mit den Senatsvertretern, das sicherlich zukunftsweisende Ziele haben wird. Aber darauf jetzt im Detail einzugehen, ist einfach noch zu früh. Wie gesagt, arbeiten wir erst seit einem halben Jahr mit diesem Masterplan. Die Ziele CO_2-Neutralität und dezentrale Energiegewinnung sind aber als Überschrift vorhanden und insofern schon eine große Herausforderung.

Von Herrn Otto kam noch die Frage nach der Zusammenarbeit mit Gartenfeld: Dazu ist zu sagen, dass wir hier im engen Dialog stehen, auch mit den Verantwortlichen der Urban Tech Republic. Da gab es schon verschiedene Termine zu Betreiberkonzepten und Ähnlichem, wo Kooperationen möglich wären oder vielleicht schon Lerneffekte da sind, weil sich die Projekte in unterschiedlichen Stadien befinden.

Es gab die Frage nach der Abstimmung mit Betriebsräten, die selbstverständlich stattfindet. Es gibt mit den Teams einen entsprechenden Dialog. Es gibt einen Dialog mit den Betriebsräten aus den Einheiten, aber auch aus dem Projekt heraus zusammen mit den Betriebsleitern, um hier alle auf Augenhöhe in dem Projekt mitzunehmen und die entsprechenden Vorschläge zu verarbeiten.

Dann war die Frage nach den Grundstücken. Und es gab an einer anderen Stelle die Frage nach der Infrastruktur. Diese beiden Fragen kann ich vielleicht gemeinsam beantworten. Es wird hier ein Stadtteil entstehen, der zum Berliner Stadtbild gehört, es ist kein Siemens-Areal im eigentlichen Sinne. Die Straßen und die Infrastruktur werden von Siemens erstellt werden, aber die Straßen dann an das Land Berlin – oder hier an den Bezirk – übertragen. Siemens wird dort weiterhin Eigentümer sein, sicherlich in hohem Maße von Grundstücken, aber es wurde eben auch schon darauf hingewiesen, dass wir z. B. keine Wohnungsbauspezialisten sind. Da wird es sicherlich auch Übertragungen oder Verkäufe geben. Wir sind hier auch in Gesprächen mit Berliner Wohnungsbaugesellschaften über mögliche Modelle und im entsprechenden Erfahrungsaustausch.

Dann gab es die Frage nach den Nutzungen. Um das zu quantifizieren: Die Produktions-Hubs werden ca. ein Fünftel der Fläche ausmachen, 200 000 m^2, Gewerbe – das hatte ich vorhin gesagt – ca. 400 000 m^2. Es sind ca. 50 000 bis 70 000 m^2 für Wissenschaft und Forschung vorgesehen und 275 000 m^2 für Wohnen. Darüber hinaus gibt es noch eine soziale Infrastruktur für Schulen, für Senioreneinrichtungen, Jugendeinrichtungen, Kultureinrichtungen etc.

Die Gewinnung von neuen Arbeitsplätzen war eine Frage. Dazu ist zu sagen, dass hier der Standort eine Attraktivität haben soll. Vielleicht ist an der Stelle auch die Frage zu beantworten, welche Rolle Kooperationen spielen oder welche Rolle Siemens in Kooperationen spielt. Wir glauben, dass Kooperationen – und da spielt es keine Rolle, ob es ein Start-up-Unternehmen ist oder ein großer Konzern – die Zukunft der Entwicklungen im Arbeiten sein werden, also nicht mehr jeder sein eigenes Ding macht, sondern dass man gemeinsam versucht, möglichst die Herausforderungen zu meistern. Insofern ist das die Kernthematik hier in dem Areal, entsprechende Firmen anzusiedeln. Die Themenfelder sind, wie schon genannt, vor allem fokussiert auf die Energiewende, hier vor allem in Bezug auf dezentrale Energiegewinnung, smarte Infrastruktur, innovative Mobilität.

Eines habe ich noch vergessen: Digitale Vernetzung. Das sind Themenfelder, die Siemens selbst auch abdeckt, in denen Siemens arbeitet und insofern ein hohes Interesse hat, in diesen Themenfeldern Firmen anzusiedeln, um entsprechend fruchtbare Kooperationen zu generieren. In welchem Umfang sich das in den nächsten Jahren entwickelt, ist heute nicht quantifizierbar. Wesentlich ist, dass wir die Grundlage dafür schaffen und das auch entsprechend vorantreiben und da investieren, um das zu ermöglichen. – Das war die nächste Frage nach der Rolle. Wie viele Arbeitsplätze in welchen Feldern? –, das habe ich damit, denke ich, auch beantwortet. Werden die Straßen öffentlich? – Ja, das hatte ich auch schon beantwortet.

Zu den Ansiedlungsthemen ist noch zu ergänzen, dass es in der Zusammenarbeit mit dem Senat die Arbeitsgruppe für das Standortprofil gibt, wo entsprechend auch diese Themenfelder, von denen ich gerade sprach, und mögliche Ansiedlungen von Firmen diskutiert und entsprechende Ziele entwickelt und erarbeitet werden.

Dann gab es die Frage nach den Herausforderungen, die an anderer Stelle, glaube ich, noch einmal so ähnlich gestellt wurde. Ich möchte an der Stelle noch mal betonen, dass die Zusammenarbeit, wie auch von Herrn Kirchner ausgeführt, sicherlich eine Blaupause ist, um solch ein Projekt überhaupt zu ermöglichen aufgrund der hohen Komplexität. Die Herausforderungen sehen wir aber schon in der aufkommenden Wahl. Wir wünschen uns einfach, dass trotz Wahlkampf und allen Themen, die damit zusammenhängen, hier das Projekt entsprechend weiter unterstützt wird, auch unabhängig von handelnden Personen, wenn ich das so sagen darf, so sehr wir alle schätzen; aber natürlich kann das keiner vorhersehen. Insofern ist das mit Sicherheit eine der zu nennenden Herausforderungen, die wir haben.

Dann gab es die Frage nach den Förderungen, so würde ich mal den Oberbegriff nennen. Hier muss vielleicht differenziert werden. Genannt wurden vor allem Förderungen für das Werner-von-Siemens-Centre for Industry and Science, das teilweise von der EU sehr hohe Förderungen erfahren hat. Ich würde es so beantworten: Man kann sicherlich jetzt nicht die 600 Millionen damit vergleichen. Da sind auch sehr viele Kosten für Immobilienentwicklungen enthalten. Wir werden schauen, welche Möglichkeiten es gibt. Natürlich sind wir offen für Förderungen, aber es ist leider nicht davon auszugehen, dass eine 50-prozentige Förderung ohne Investition zu erwarten ist für alle Themenbereiche.

Dann gab es die Frage: Was würden Sie sich wünschen? – Da ist letztendlich die Unterstützung zu nennen, die wir brauchen, um unsere Arbeitsplätze hier, unsere Industrieproduktion vor allem für die Zukunft wettbewerbsfähig zu halten und zu machen. Das würden wir uns wünschen, dass da weiterhin eine hohe Unterstützung stattfindet.

Dann war die Frage nach der gewerblichen Immobilienentwicklung und Marktsituation. Es wäre nicht richtig, jetzt irgendeine konkrete Aussage dazu zu treffen. Sie haben sicher auch der Presse entnommen, dass wir bei Siemens in verstärktem Maße im Bürobereich, aber teilweise auch in der Produktion im Homeoffice arbeiten. Das geht auch anderen Firmen so. Inwieweit sich das auf den Immobilienmarkt konkret auswirkt, ist im Moment noch nicht darstellbar. Das Gleiche gilt natürlich für Wohnen. Sicherlich werden da auch Überlegungen stattfinden, inwieweit Wohnungszuschnitte – wie viele Zimmer etc. – doch vielleicht ein bisschen anders sein werden, aber im Moment ist es zu früh, da zu sagen, welche konkreten Auswirkungen das hat, zumal wir alle nicht wissen, wo wir in der Coronakrise stehen. Das sollte man vielleicht auch noch mal sagen: Sind wir noch am Anfang, sind wir in der Mitte oder schon irgendwo am Ende? – Das kann im Moment keiner so richtig beantworten.

Dann kam von Frau Gennburg das Thema mit der Siemensbahn. Die Siemensbahn ist ein wichtiges Infrastrukturthema, aber nicht das Kernthema des Projektes. – Zu den Industriearbeitsplätzen hatte ich schon eingangs einiges erwähnt, das würde sich hier doppeln.

Sie haben dann noch verschiedene Dinge gefragt: ob man auf große Player angewiesen ist. Das hatte ich auch schon gesagt. Das ist in den Kooperationen irrelevant, wie groß eine Firma ist. Da können kleine Start-ups interessant sein, aber auch größere Firmen, das hängt wirklich nur von den Inhalten ab und inwiefern man eine gleiche oder ähnliche Strategie verfolgt und da auch erfolgversprechende Zusammenarbeiten sieht. – Das waren die Fragen, die ich mir notiert habe. Sie können gerne noch weitere Fragen stellen.

Vorsitzender Frank-Christian Hansel: Nein, wir müssen das langsam aufgrund der fortgeschrittenen Zeit beenden. Sie sind dann fertig?

Stefan Kögel (Siemens): Wenn keine weiteren Fragen sind, dann bedanke ich mich recht herzlich für den Moment. Auf Wiederschauen!

Vorsitzender Frank-Christian Hansel: Wir bedanken uns auch. Wir sollten in Anbetracht der Zeit und angesichts der Tagesordnungspunkte, die wir noch haben, es hier dabei belassen. Auch den Anzuhörenden Herrn Weickert und Herrn Kaczmarek ganz herzlichen Dank für die Zuschaltung, für Ihre Präsenz am Rechner! Einen schönen Abend! – Die Besprechung wird vertagt, bis wir das Wortprotokoll haben und es ausgewertet ist.

Punkt 3 der Tagesordnung

a)	Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 18/2523 **Mitarbeiterbeteiligung bei Berliner Unternehmen ermöglichen**	0188 WiEnBe Haupt

b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs 0240
Mitarbeiterbeteiligung bei Berliner Unternehmen WiEnBe
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Die Linke und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 4 der Tagesordnung

a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs 0173
Folgen der Digitalisierung und Automatisierung für den Arbeitsmarkt in Berlin WiEnBe
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Die Linke und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs 0175
Künstliche Intelligenz – Chancen und Risiken für die Berliner Wirtschaft WiEnBe
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Die Linke und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 5 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs 0165
Smarte Quartiere – Wie machen wir unsere Kieze digital nachhaltig? WiEnBe
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Die Linke und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

Hierzu: Auswertung der Anhörung vom 25.11.2019

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 6 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.