



berliner wirtschaftsgespräche e.v.



Themenbroschüre 2007

Berlin Brandenburg International

**Standortentwicklung
im Zeichen der Flughafenentscheidung**

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Sie halten die fünfte Themenbroschüre der Berliner Wirtschaftsgespräche in den Händen. Unser diesjähriges Thema – der Großflughafen Berlin-Brandenburg International – könnte aktueller nicht sein. Ich freue mich, dass aus der Idee, mit einer Imagebroschüre die Berliner Wirtschaftsgespräche einem größeren Publikum vorzustellen, sich das Projekt entwickelt hat, jedes Jahr eine Broschüre zu einem aktuellen Thema herauszubringen. Von der Gesundheitswirtschaft bis hin zu Wissenschaft und Technologie – die Hefte finden weit über den Kreis der Mitglieder der Berliner Wirtschaftsgespräche hinaus große Resonanz.

Die Urbanisierung der Welt schreitet immer mehr voran. Es entstehen immer größere Agglomerationsräume, in denen immer mehr Menschen leben. War 1950 gerade einmal ein Drittel der Menschheit in Städten ansässig, so ist es heute weltweit bereits die Hälfte; in Europa beträgt der Anteil der „Städter“ schon 75 Prozent, in Nordamerika sogar 80 Prozent der Bevölkerung. Die Anziehungskraft der Metropolen ist nicht nur in den traditionellen Industrieländern zu beobachten, sondern auch in den Entwicklungs- und Schwellenländern. Und die Sogkraft der Städte wird auch in Zukunft nicht nachlassen: Die Vereinten Nationen gehen davon aus, dass in 30 Jahren zwei von drei Menschen in Städten leben werden.

Berlin hat erst seit dem Fall der Mauer wieder die Chance bekommen, zu einer internationalen Metropole zu werden. Als eingemauerte Stadt, von ihrem Umland abgeschnitten, hatte Berlin keine Mög-

lichkeit, im Konzert der Weltstädte mitzuwirken. Die Stadt hat in den 17 Jahren seit der Wende vieles nachholen können. Wir werden oft in einem Atemzug mit London, Paris oder Rom genannt. Die Tatsache, dass die Zahl der Touristen jedes Jahr zunimmt, beweist die Anziehungskraft, die Berlin weltweit auf die Menschen ausübt. Darauf können wir stolz sein. Dennoch dürfen wir nicht die Augen vor den Problemen verschließen, die wir noch zu lösen haben. Wirtschaftlich könnte es Berlin noch besser gehen. Auch die viel zu hohe Zahl der Arbeitslosen können wir auf Dauer nicht akzeptieren. Herausforderungen, die es anzupacken gilt.

Seit Jahrtausenden ist die Verkehrssituation einer Stadt ein wichtiger Ausgangspunkt für ihre Entwicklung. Sei es der Zugang zu einem Meer, die günstige Lage an einer Furt oder am Eingang eines Tales, ein gut erreichbarer Hafen oder die Nähe eines Eisenbahnknotenpunkts: Sehr oft waren es die Verkehrsbedingungen, die einer Stadt zu Macht und Reichtum verhalfen. So wissen wir heute, dass der Kampf um Troja nicht nur wegen der schönen Helena, sondern vor allem wegen des Zugangs zum Schwarzen Meer geführt wurde.

Heute sind es die Flughäfen, die einer Metropole das Tor zur Welt öffnen. Ohne Vernetzung mit anderen Metropolen, mit anderen Wirtschaftszentren ist eine Stadt vom globalen Wettbewerb abgeschnitten. Das gilt auch für Berlin. Berlin braucht den Hauptstadtflughafen Berlin-Brandenburg International, um im globalen Standortwettbewerb mithalten zu können,



aber auch, um seine oft beschworene Rolle als Drehscheibe zwischen West und Ost und als zentrale Metropole der Ostseeregion ausfüllen zu können. Als das größte und wichtigste Infrastrukturprojekt Ostdeutschlands wird es einen gewichtigen Beitrag zur Aufwertung dieser Region leisten.

In den 15 Jahren der gemeinsamen Planung von Bund, Berlin und Brandenburg für diesen Großflughafen sind immer wieder Hindernisse aufgetaucht, die es zu überwinden galt. Es werden auf dem Weg zur Verwirklichung dieses gigantischen Projekts nicht die letzten gewesen sein. Doch glaube ich fest daran, dass wir gemeinsam das Ziel erreichen werden: Berlin mit dem Flughafen Berlin-Brandenburg International ein wichtiges Tor zur Welt zu öffnen und im internationalen Standortwettbewerb zu einer guten Startposition zu verhelfen.

Walter Momper

Walter Momper

Präsident
des Berliner Abgeordnetenhauses,
Vorsitzender
der Berliner Wirtschaftsgespräche e. V.

Fokus: Airport Berlin Brandenburg International BBI

Matthias Platzeck

Die Hauptstadtregion und ihr Flughafen 4 – 6

Wirtschaftliche Impulse für die Region durch den BBI

Klaus Wowereit

Der BBI als „Tor zur Welt“ 8 – 11

Berlin im globalen Standort-Wettbewerb

Wolfgang Tiefensee

BBI – ein Airport im Herzen Europas 12 – 13

Die geographische Lage Deutschlands gewinnt an Bedeutung

Dr. Rainer Schwarz

Der Flughafen des 21. Jahrhunderts 14 – 24

Der BBI stellt sich vor

INFRASTRUKTURELLE EINBINDUNG DES BBI

Herausforderung an die Metropolregion Berlin-Brandenburg

Ingeborg Junge-Reyer, Reinhold Dellmann

Die nachhaltige regionale räumliche Entwicklung als Herausforderung 28 – 30

Das gemeinsame Strukturkonzept Flughafenumfeld BBI

Dipl. Wi.-Inf. Oliver Kraft

Mit der Bahn zum Flieger 31 – 32

Die Schienenanbindung an den BBI

Michael Cramer

Der neue Flughafen ist im Bahnnetz ein Fremdkörper 33 – 34

Vorstellung eines alternativen Konzeptes

Andreas Sturmowski

Vom Airport in die City zum Normaltarif 36 – 37

Vorteile für Berliner und Berlin-Besucher

Alcatel-Lucent Deutschland AG

Globaler Anbieter von Kommunikationslösungen 38

Alexander Toll

Zwischen Business und IT 39

INNOVATION UND MARKETING

Wachstumsschub durch Investoren aus dem In- und Ausland

Dr. Detlef Stronk, René Gurka

Ansiedlungschance BBI 42 – 43

Die zentrale Anlaufstelle für Investoren steht bereit

Ulrich Fey, Christine Loeben

Von unseren Unternehmen gebaut! 44 – 45

Die Auftragsvergabe und das BBI-Bieterverzeichnis

Jörg Schauerhammer

Die Kredit-Strategie der Commerzbank für den Mittelstand 47 – 48

Dr. Christian Engell

Impulse für Berlin 48 – 49

Ingo Pape

Kompetenter Partner für größere mittelständische Firmenkunden 51

IMPULSE DURCH DEN BBI FÜR DEN STANDORT

Der BBI macht die Region Berlin-Brandenburg zukunftsfähig

Gerd von Brandenstein

Impulsgeber Flughafen 55

Die positiven Auswirkungen für die Bauwirtschaft, das Handwerk und die Umfeldentwicklung

Dr. Eric Schweitzer

Ost- und Mitteleuropa sind eine Chance für den BBI 57

Der Ost-West-Luftverkehr kann weiter ausgebaut werden

Andreas Kaden

Schlüsselkompetenz für Berlin-Brandenburg 58

Die Spitzenposition der Luft- und Raumfahrtindustrie stärken

Hardy Schmitz, Gerhard Steindorf

Ansiedlungschancen steigen 59

Die Technologieentwicklung in der Region

Rudi Grimm			
Innovationsmotor BBI	61	Joachim Hunold	
Innovative Sicherheitslösungen aus Berlin-Brandenburg		Die Hauptstadtairline mit dem BBI als Heimatbasis	73
Dr. Udo Haase		Thomas Kropp	
Entwicklungschancen für die Umlandgemeinden des Flughafens	62 – 63	Der Lufthansa-Konzern in Vorbereitung auf den BBI	74 – 75
Dagmar Ziegler		Entsorgungslogistik nach Maß	76
Fachkräfte für Luftverkehr und Luftfahrtindustrie	64	Astrid Salomon	
Die Region ist gut aufgestellt		Gesunde Arbeitsplätze, gesunde Mitarbeiter, gesunde Betriebe	77
Kurt Beckers		Uwe P. Tietz	
Initiative Fachkräfteentwicklung	65	Entwickeln, Planen, Bauen	78
Die Beratung und Qualifizierung in Unternehmen		Sven Fietkau	
Sebastian Steinbach		BBI soll verbinden	79
Strategisch angelegtes Personalmarketing	66 – 67	Ein Plädoyer für ein gemeinsames Bundesland	
Die Voraussetzung für nachhaltiges Wirtschaftswachstum			
Ursula Ebert			
DB-Zeitarbeit – Ein starker Partner im Verkehrsmarkt	69		
RA Peter Stiebitz			
Märkte verstehen – Märkte gestalten	71		

IN EIGENER SACHE

Im magischen Quadrat von Wirtschaft, Wissenschaft, Kultur und Politik 80 – 83

Impressum 84

SeSamBB - Security and Safety made in Berlin-Brandenburg

intelligente Sicherheits- und IKT-Lösungen aus der Hauptstadtregion für die Errichtung und den Betrieb von modernen und sicheren Flughäfen.



Inhaltliches Netzwerkmanagement:

TEKO Systemkonzept GmbH
 Stühlinger Straße 15
 10318 Berlin
 tel: +49 -30- 50 10 14-0
 fax: +49 -30- 50 10 14-14
 info@SeSamBB.de
 www.SeSamBB.de

Airport Card - Einkaufen, Buchen, Identifizieren, Authentifizieren!

Mit einem personalisierten internationalen Airportpass lassen sich eine Vielzahl von Abläufen am Flughafen sicher und unkompliziert organisieren.



Schnelle Datennetze - Das Rückgrat des Flughafens!

Moderne und innovative Sicherheitslösungen benötigen den Zugang zum Datennetz. Immer mehr Anwendungen bedeuten immer mehr Bandbreite und immer mehr Flexibilität.



Gepäckmanagement - Mehr als ein Förderband!

Die frühe Zuordnung von Gepäckstücken zu Fluggästen und Besuchern schafft mehr Sicherheit und Komfort für alle Beteiligte am Flughafen.



Gemeinsame Einsatzleitstelle - Eine Leitstelle für alle!

Organisatorische, logistische und finanzielle Vorteile durch die gemeinsame Planung Errichtung und Nutzung einer Einsatzleitstelle für alle BOS-Kräfte an einem Flughafen.

Vorfeldmanagement - Einsatz selbst konfigurierender Sensornetzwerke!

Selbst konfigurierende Sensornetzwerke sind die flexible, robuste und fehlertolerante Kommunikationsplattform zur Vernetzung von Objekten auf dem Flughafengelände.



Durchstarten in die

Der Flughafen BBI gibt starke wirtschaftliche Impulse

Himmlische Aussichten für das Jahr 2011: Wenn in rund vier Jahren das modernste Luftfahrt-Drehkreuz Europas in Betrieb geht, können Berlin und Brandenburg markig wachsen. Der neue Airport sorgt für zahlreiche Jobs, mehr Internationalität und besseren Zugang zu den Märkten in Übersee.



Matthias Platzeck,
Ministerpräsident des Landes
Brandenburg

Brandenburg spürt bereits den Aufwind einer verheißungsvollen Zukunft: Die Wirtschaft wächst so kräftig wie lange nicht mehr. Nirgends in Deutschland war im vergangenen Jahr der Arbeitsplatzzuwachs größer als in unserem Land. Eindeutig zeigt der Bau des Flughafens BBI erste belebende Wirkung für unsere Region. In gut vier Jahren wird das erste Flugzeug von dort abheben. Dann eröffnen sich, nach dem Betriebsstart des modernsten Flughafens auf diesem Kontinent, außerordentliche Chancen für die Wirtschaft in der Mark und der Hauptstadt.

Dass solche Chancen real sind, beweist ein Blick in den Südwesten der Republik: Der

Flughafen in Frankfurt am Main hat maßgeblich die formidable wirtschaftliche Entwicklung der vergangenen 50 Jahre in der Rhein-Main-Region vorangetrieben. Zum einen ist der wichtigste Airport Deutschlands der größte Arbeitgeber der dortigen Region, zum anderen siedeln und siedelten sich dort auch zahlreiche Unternehmen im Umfeld des Flughafens an. Als Umschlagplatz für Güter jeglicher Art, hält er die deutsche Exportwirtschaft am Laufen. Ein Blick auf die volkswirtschaftliche Bilanz dieses Infrastrukturprojektes in Rhein-Main zeigt Erstaunliches: Heute gehört das Rhein-Main-Gebiet zu den dynamischsten und wohlhabendsten Regionen Europas mit einer der höchsten Erwerbstätigenquoten

ZUKUNFT



überhaupt. Nicht alles ist dem Flughafen geschuldet, doch ohne ihn wäre wahrscheinlich fast alles nichts.

Berlin-Brandenburg erwartet mit dem BBI eine ähnliche Entwicklung für die Zukunft. Der neue Airport soll ein Flughafen mittlerer Größe werden, der Umsteigeoptionen anbietet und kontinuierlich wächst. Ich bin optimistisch, dass uns dies gelingen kann.

Die Rahmenbedingungen in Berlin-Brandenburg sind derzeit denkbar gut: Der Standort ist kostengünstig, hier sitzen die Top-Entscheider der Republik. Eins dürfte schon heute feststehen: Wer auf den BBI setzt, wird abheben und markig wachsen.

Exzellentes Sprungbrett in die Weltmärkte

Wer genau wird vom BBI profitieren? Zunächst wird das exportorientierte, verarbeitende Gewerbe in ganz Brandenburg auf der Gewinnerseite stehen. Der BBI wird ihnen den Zugang zu den Zukunftsmärkten, vor allem in Mitteleuropa, erleichtern und die Logistikkosten senken. Die Expansionsmöglichkeiten für kleine und mittlere Betriebe verbessern sich. Insbesondere Firmen, die sich in ihren Branchen gut vernetzt haben, ziehen ihren Nutzen aus der lebhaften Nachfrage auf den Märkten überall auf dem Globus. Dank der neu ausgerichteten Förderpolitik der Landesregie-

rung – nunmehr konzentrieren wir uns auf 16 Branchenkompetenzfelder – konturieren wir die Stärken unserer Wirtschaft besser als jemals zuvor. Damit profiliert sich unsere Region im internationalen Wettbewerb. Der neue Flughafen sorgt für zusätzlichen Antrieb: Er ist ein exzellentes Sprungbrett in die Weltmärkte. Somit können die Unternehmen der Hauptstadtregion ihr Aktionsfeld erweitern. Eine beispielhafte Branche für erfolgreiches Wirtschaften ist die Luft- und Raumfahrtindustrie in Berlin-Brandenburg, die Hand in Hand mit dem neuen Airport wachsen kann. Bereits heute nimmt der Standort Berlin-Brandenburg eine Spitzenstellung innerhalb der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie ein. Ein gut

Erster Spatenstich für den BBI am 5. September 2006: Hartmut Mehdorn, Klaus Wowereit, Wolfgang Tiefensee, Dr. Rainer Schwarz, Matthias Platzeck und Thomas Weyer.



funktionierendes Branchennetzwerk bringt Global Player, Hochschulen und mittelständische Unternehmen zusammen: zum Beispiel Rolls-Royce, MTU, zahlreiche Zuliefererfirmen, die Brandenburgische Technische Universität Cottbus und die Technische Fachhochschule Wildau. Hochqualifizierte Mitarbeiter dieser Einrichtungen forschen, entwickeln und produzieren in engster Abstimmung miteinander, um Spitzenleistung zu erbringen. Vor allem in Fragen der Triebwerktechnologie und Wartung bestehen ungemene Wachstumsmöglichkeiten. Was passt also besser zu diesem Netzwerk von Vordenkern als ein neuer Flughafen in einer Region, wo sich dank der Flugversuche Otto Lilienthals am Ende des 19. Jahrhunderts die Wiege der Flugzeugindustrie befindet?

Der BBI gibt Arbeit und ist schnell erreichbar

Zweifelsohne bescheren uns solche Kooperationen hochwertige und gut bezahlte Arbeitsplätze. Davon brauchen wir ganz dringend mehr. Das Schöne am BBI ist, dass er nicht erst in einigen Jahren, sondern schon während des Baus vielen Menschen Arbeit gibt. Seriöse Schätzungen erwarten einen Zuwachs von insgesamt etwa 40.000 Stellen in der Region bis zum Jahr 2012. Selbstverständlich hängt die Realisierung dieses Stellenaufbaus vornehmlich davon ab, wie gut der Airport nachgefragt wird. Das bestimmt auch die Dauer

des Wachstums im Umfeld eines Airports, der im Einverständnis mit Anliegern, Unternehmen und Flughafenbetreibern entsteht. Im Übrigen beruht die komplexe Planung auf einem fairen Kompromiss mit dem Umland. Dieser Ausgleich trägt entscheidend zu einem störungsfreien Flughafenbetrieb bei.

Die Akzeptanz eines neuen Flughafens beruht

Wo sich einst Ost und West von einander abwandten, entsteht mit dem BBI eine Drehscheibe für Menschen aus der ganzen Welt.

allerdings gleichermaßen auf etwas anderem: Er muss einfach und schnell erreichbar sein. In der Tat waren die Planer des BBI in der glücklichen Lage, von Fehlern anderer Flughafenprojekte – auch hier sei Frankfurt am Main genannt – zu lernen: Das beginnt bei der Zufahrt zu den Terminals und hört bei den Distanzen zwischen Check-In und Flugzeug auf.

Erstklassige Infrastrukturanbindungen und einfache Lösungen innerhalb des BBI werden

Millionen Besuchern der Hauptstadtregion verdeutlichen: Dort, wo die maßgeblichen Entscheidungen fallen, gelingt die sachorientierte Erneuerung Deutschlands. Die Hauptstadt und ihr Umland werden zunehmend ein Schaufenster der Republik sein. Hier werden internationale Investoren öfter als bisher über Investitionen in Deutschland entscheiden. Deshalb kann niemand die Wichtigkeit des BBI wirklich überschätzen.

Zugleich wird Brandenburg mit dem BBI international bekannter und dürfte an Internationalität gewinnen. Ein Flughafen dieser Art ist immer ein Knotenpunkt, an dem sich die Wege der Menschen unterschiedlichster Kulturen kreuzen. Toleranz, Neugier und Respekt werden den Charakter der gesamten Hauptstadtregion stärker prägen – ein nicht zu unterschätzender Standortfaktor. Immer mehr Unternehmer haben das verstanden, und sie erkennen noch viel mehr: Wer die osteuropäischen Märkte bedienen will und gleichzeitig Standortbedingungen westeuropäischer Qualität bei moderaten Produktionskosten braucht, wird sich mittelfristig in der Hauptstadtregion niederlassen.

Vergessen wir nicht: Wo sich einst Ost- und West von einander abwandten, entsteht mit dem BBI eine Drehscheibe für Menschen aus der ganzen Welt – am vormaligen Eisernen Vorhang, mitten in Europa. Nutzen wir gemeinsam die Chance!



AirportRun am 30. Juni 2007 (Foto rechts)





Der BBI als „TOR

Der BBI ist die wichtigste Voraussetzung dafür, dass Berlin im globalen Standort-Wettbewerb seine Trümpfe ausspielen kann. Nur so wird es gelingen, die Hauptstadtregion noch sehr viel mehr als bisher international zu vernetzen.



Klaus Wowereit,
Regierender Bürgermeister von Berlin

Der neue Hauptstadtflughafen Berlin Brandenburg International (BBI) ist das größte und wichtigste Infrastrukturprojekt Ostdeutschlands. Er wird der Region einen großen Schub geben. Nach 15-jähriger gemeinsamer Planung von Bund, Berlin und Brandenburg und nach jahrelangen politischen Debatten sind nun auch die juristischen Weichen gestellt. Auf-

träge im Volumen von rund 400 Millionen Euro sind schon vergeben. Eine weitere Tranche im Wert von rund einer Milliarde Euro folgt in diesem Jahr. Insgesamt ist mit Investitionen von über zwei Milliarden Euro zu rechnen. Seit September 2006 wird gebaut. Durch umfangreiche Vorarbeiten sind die Umriss des künftigen Flughafens aus der Luft be-

ZUR WELT“



reits erkennbar und so herrscht unter den Beteiligten Zuversicht, dass 2011 die ersten Flugzeuge vom BBI abheben.

Experten rechnen mit direkten und indirekten Beschäftigungseffekten von bis zu 40.000 neuen Jobs. Das sind gute Aussichten, aber sie dürfen uns nicht zum Abwarten verleiten. Der neue Flughafen und die Bündelung des

kompletten Flugverkehrs am Standort BBI ist eine Riesenchance für Berlin und die ganze Hauptstadtregion. Diese entschlossen zu nutzen, darauf wird es in den verbleibenden vier Jahren bis zur Eröffnung ankommen. Das heißt allerdings auch, Abschied zu nehmen vom alten Tempelhofer Flughafen. Dieser hat eine große Vergangenheit. Er hat die Versorgung

der Berlinerinnen und Berliner während der Blockade ermöglicht und bleibt damit ein Ort, der Geschichte geschrieben hat und mit dem viele Berlinerinnen und Berliner persönliche Erlebnisse verbinden. Diese Geschichte werden wir nicht vergessen. Heute hat Tempelhof als Flughafen keine Perspektive, sehr wohl aber als innerstädtischer Raum, der mit seiner

Berlin rangiert unter den drei Top-Städte­destinationen Europas.



gigantischen Fläche und dem riesigen Gebäudekomplex Entwicklungspotenzial bietet. Der BBI jedoch ist der Hauptstadtflughafen der Zukunft.

Was sind die Chancen, die sich durch den Bau des neuen Hauptstadtflughafens ergeben? Der BBI ist die wichtigste Voraussetzung dafür, dass Berlin im globalen Standort-Wettbewerb seine Trümpfe ausspielen kann. Nur so wird es gelingen, die Hauptstadtregion noch sehr viel mehr als bisher international zu vernetzen. Erste Schritte auf diesem Weg haben wir bereits mit direkten Flugverbindungen nach New York und Doha (Emirat Katar) geschafft. Die Chance des neuen Flughafens besteht darin, Berlin mit weiteren Regionen in der Welt zu verknüpfen, die sich dynamisch entwickeln. Das gilt für Städte wie Los Angeles ebenso wie für die aufstrebenden Metropolen im asiatisch-pazifischen oder im arabischen Raum.

Eine große Chance liegt auch in der regionalen Vernetzung Ostdeutschlands mit unseren polnischen Nachbarn. Der Einzugsbereich des BBI reicht im Westen bis in die Räume Kassel/Göttingen und Bielefeld/Osnabrück, umfasst den gesamten Osten Deutschlands und schließt den westlichen Teil Polens mit ein. Schon heute kommt jeder zehnte Fluggast der Berliner Flughäfen aus Polen. Nachdem die Hochgeschwindigkeits-Bahnstrecke in Richtung Hannover schon besteht, wird es in den nächsten Jahren ganz wesentlich darauf ankommen, dass künftig alle ICE- und IC-Züge nach Köln, Amsterdam und Frankfurt/Main am neuen Flughafen BBI beginnen und dass die Bahnverbindungen in Richtung Stettin, Posen und Breslau/Krakau zumindest auf IC-Niveau ausgebaut werden.

Rückenwind für verschiedene Branchen

Wenn es gelingt, Direktverbindungen in alle Welt zu etablieren, dann bedeutet dies Rückenwind für all jene Branchen, die vom internationalen Austausch besonders profitieren beziehungsweise auf diesen angewiesen sind.

Eine solche Branche ist der Tourismus – sowohl der Individual- wie der Event- und Kulturtourismus. Er hat sich in den letzten Jahren, nicht zuletzt durch die Ausweitung des Low Cost-Segments und den Aufbau von neuen

Flugverbindungen, dynamisch entwickelt. Berlin rangiert unter den drei Top-Städte­destinationen Europas. 2001 nutzten 11,5 Millionen Fluggäste die drei Berliner Flughäfen. 2006 waren es über 18 Millionen – Tendenz weiter steigend. Der BBI peilt ein Startaufkommen von 22 Millionen Reisenden im Jahr 2011 an und ist so konzipiert, dass er bis auf eine Größe von 40 Millionen Passagieren jährlich erweitert werden kann.

Die große Chance des neuen Flughafens besteht darin, Berlin mit weiteren Regionen in der Welt, die sich dynamisch entwickeln, zu verknüpfen.

Zu den Bereichen, die vom internationalen Austausch leben, gehören all jene, die Berlin zu einer der beliebtesten Messe- und Kongressstädte haben werden lassen: Die Hotellerie und Gastronomie, die vielen Anbieter von Dienstleistungen rund um Tagungen und Konferenzen, vor allem aber auch die Messen selbst. Auch die in Schönefeld ansässige Internationale Luft- und Raumfahrt ausstellung als eine der internationalen Leitmesse wird von der neuen Standortqualität profitieren.

Wer näher hinsieht, wird feststellen, dass die „Fernwirkungen“ dieses neuen Tores zur Welt auch in ganz andere Bereiche der Stadt ausstrahlen: Der Flughafen BBI bringt neuen Schwung in die Region. Profitieren werden alle: Die neuen und alten Industrien, das produzierende Gewerbe ebenso wie die Dienstleister. Der BBI ist ein Pluspunkt für dynamische Sektoren, besonders für die Hersteller und Dienstleister im Bereich der Verkehrstechnik sowie der Luft- und Raumfahrttechnik. Genauso bringt er der Gesundheitsbranche, die sich in Zukunft viel besser international vermarkten lassen wird, Vorteile.

Internationale Kontaktpflege und Begegnungen werden erleichtert. Das schafft bessere Rah-

menbedingungen für das weite und wachsende Feld der Kulturwirtschaft, also für all jene Kreativen, die im globalen Austausch Ideen entwickeln, um sie mit Partnern aus aller Welt in Berlin umzusetzen – sei es im Film- oder Mediensektor, in der Modebranche oder im Bereich des Designs.

Auch die Wissenschaft wird profitieren. Grenz­überschreitende Kooperationsmöglichkeiten zwischen Hochschulen und öffentlichen wie privaten Forschungseinrichtungen wachsen genauso wie der Wettbewerb untereinander. Der BBI wird hier eine infrastrukturelle Voraussetzung für den internationalen akademischen Austausch bieten.

Eine privilegierte Stellung nimmt der Wissenschaftspark Adlershof ein. 2008 wird die Autobahn den alten Flughafen Schönefeld erreichen. Damit wird Adlershof eine direkte Autobahn­bindung an den Flughafen Schönefeld und an die Autobahn in Richtung Dresden/Cottbus erhalten. Diese wird bis zur Inbetriebnahme des BBI im Jahre 2011 unmittelbar zum neuen Terminal geführt. Durch das enge Miteinander von Hochschulen, privaten und öffentlichen Forschungsinstituten sowie von innovativen Unternehmen ist Adlershof zum Inbegriff einer von Wissen getriebenen modernen Wirtschaft geworden. Diese dynamische Entwicklungsregion erhält nun mit dem neuen Flughafen einen direkten Anschluss an die Welt.

Das Beispiel Adlershof zeigt, worauf es in den nächsten Jahren besonders ankommt: Ganz Berlin und vor allem die Bezirke entlang der Verkehrswege vom Flughafen ins Zentrum sind gefragt, die Chancen der neuen Nähe zu BBI und seinen Zubringern zu nutzen und sich auf die neuen Verkehrsströme einzustellen. Sie alle werden gewinnen, wenn sie sich entsprechend positionieren und mit einer Willkommenskultur die Gäste aus aller Welt anlocken.

Verbesserungen im Nahverkehr

Der Bau des BBI ist gekoppelt an eine Reihe von Verbesserungen im Nahverkehr. Die Verkehrs­anbindung des neuen Flughafens wird hervorragend sein. Zwei S-Bahnlinien werden im 20-Minuten-Takt und der Flughafenexpress im 15-Minuten-Takt direkt ins Terminal fahren, wo ein unterirdischer Flughafenbahnhof errichtet wird. Von dort erreicht man in Zukunft den

2006 besuchten über
18 Millionen Menschen die Haupt-
stadt – Tendenz weiter steigend.



Hauptbahnhof in 20 Minuten mit vorherigem Halt am Südkreuz und am Potsdamer Platz. Alle drei Standorte werden durch den neuen Flughafen und die direkte Anbindung eine Aufwertung erfahren.

Am neuen Berliner Hauptbahnhof, der inmitten einer innerstädtischen Brache errichtet wurde, kann man erkennen, worin die Chancen eines Verkehrsprojekts solcher Ausmaße bestehen. Kritiker meinten im Vorfeld: Wie kann dieser Bahnhof attraktiv sein, wenn er von Öde umgeben ist? Inzwischen zeigt sich, wie richtig die Standortentscheidung war. Täglich zieht der Hauptbahnhof hunderttausende Reisende an. Die vielen freien Flächen sind plötzlich sehr begehrt. Da entsteht ein neues Stadtquartier.

Auch vom neuen Bahnhof am Südkreuz werden kräftige Impulse auf die umliegenden Quartiere ausgehen. All dies wird gefördert

durch die unkomplizierte Erreichbarkeit des neuen Flughafens BBI. Und hier zeigt sich: Infrastrukturpolitik ist aktive Wirtschaftspolitik. Sie entscheidet über die Zukunftschancen einer Region, eines Standortes, eines Stadtquartiers.

Förderung des Mittelstandes

Auch für die Bauwirtschaft ist der BBI eine Chance. Im Rahmen des BBI-Mittelstandskonzepts werden die Bauleistungen in rund 15 Losen vergeben, ursprünglich geplant waren nur fünf bis sieben größere Lose. Hinzu kommen mehrere Dutzend kleinerer Lose zu Spezialthemen mit einem Auftragsvolumen von unter 20 Millionen Euro. 70 Prozent der ersten 400 Millionen Euro gingen dabei an mittelständische Unternehmen in der Region: So wurde zum Beispiel die Erstellung des

Rohbaus für die Schienenanlage an ein berlin-brandenburgisches Mittelstandskonsortium vergeben. Die regionale Bauwirtschaft wird, wenn sie sich darauf einstellt, von den Aufträgen rund um das Projekt BBI auf Jahre hin profitieren. Deshalb haben wir an die vielen kompetenten mittelständischen Unternehmen in der Region appelliert, Bietergemeinschaften einzugehen.

Der Bau des neuen Flughafens kann zum Symbol für eine Aufwärtsentwicklung der Berliner und Brandenburger Wirtschaft werden. Darauf sollten alle Akteure in der Region hinarbeiten. Er ist eine Chance für die gesamte Region. Man kann jetzt bereits feststellen, dass die Grundstückspreise rund um den geplanten Flughafen steigen.

Das ist ein Indikator dafür, dass sich etwas tut und dass hier im besten Sinne des Wortes auf die Zukunft spekuliert wird.

Ist die Zukunft Theobromin?*

*Das Potenzial dieser Idee hat
zuerst nur ein Unternehmer erkannt.
Entschlossen setzte er sie um und
hat somit Zukunft gestaltet.*

Die Realisierung von unternehmerischen Ideen erfordert Mut und Entschlossenheit. Voraussetzung dafür ist eine gesunde finanzielle Basis. Dafür sorgen wir. Wir schaffen die finanziellen Voraussetzungen für Ihren unternehmerischen Erfolg. Gemeinsam gestalten wir so Zukunft für Menschen und Wirtschaft in Berlin.

Sprechen Sie mit uns: Tel. 030 / 2125 - 0

 **Investitionsbank
Berlin**

Leistung für Berlin.

* Kakao-Inhaltsstoff und ein Bestandteil von Schokolade.

www.ibb.de



BBI – ein Airport im Herzen EUROPAS



Wolfgang Tiefensee,
Bundesminister für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung

Unser Land profitiert mehr und mehr von seiner hervorragenden Infrastruktur, denn in einer globalisierten Welt mit wachsendem Warenverkehr und immer höheren Ansprüchen an Infrastruktur und Logistik gewinnt die geographische Lage Deutschlands als wichtiges Transitland für alle Arten von Gütern zunehmend an Bedeutung.

Die gute Erreichbarkeit der europäischen Märkte ist für viele Unternehmen und Investoren ein wesentlicher Standortfaktor. Es liegt im deutschen Interesse, eine grenzüberschreitende und zugleich nachhaltige Mobilität dauerhaft zu ermöglichen und zu sichern. Dass dies nur mit einem integrierten Verkehrssystem gelingen kann, belegen die aktuellen Prognosen, nach denen der Verkehr in Europa weiter deutlich zunehmen wird. Der Güterverkehr wächst bis 2020 um 45 Prozent gegenüber dem Jahr 2000, im gleichen Zeitraum werden ca. 1,5 Millionen zusätzliche Lkw auf den Straßen unterwegs sein, und die Zahl der Pkw in Europa wird im gleichen Zeitraum um voraussichtlich 70 Millionen ansteigen. Die Europäische Union geht von einer Verdoppelung des Personenverkehrs in den nächsten 20 Jahren aus.

Diese Zahlen machen die Dimension der Aufgabe deutlich, vor der wir stehen. Es geht um ökonomische Leistungsfähigkeit, Wachstum und Beschäftigung, es geht aber im Sinne des Klimaschutzes und der Sicherung unserer Lebensgrundlagen ebenso um ökologische Gestaltung und um die Entwicklung nachhaltiger Strategien. Deshalb müssen wir Verkehrspolitik so gestalten, dass sie alle Verkehrsträger einbindet und sinnvoll aufeinander abstimmt und miteinander vernetzt. Der Verkehr in 10 Jahren wird ein anderer sein als der, den wir heute kennen. Demographischer Wandel und veränderte Lebensstile, ökonomischer, ökologischer und technologischer Fortschritt werden das Mobilitätsverhalten von Personen und Gütern verändern.

Auch im Luftverkehr müssen wir uns auf wachsende Aufgaben, mehr Personenverkehr und steigenden Güterumschlag vorbereiten: Für

Deutschland wird ein Anstieg der jährlichen Passagierzahlen von heute 169 Millionen auf 307 Millionen im Jahr 2020 erwartet. Besonders die Metropolen und ihr Umland sind deshalb auf gut erreichbare, auf die entsprechenden Kapazitäten hin angelegte Flughäfen angewiesen, wenn dieser Zuwachs bewältigt und zugleich ein adäquates Angebot an Flügen angeboten werden soll. Der Luftverkehr der Hauptstadtregion ist davon besonders betroffen. Das bestehende, nicht mehr für die Zukunft ausbaufähige Berliner Flughafensystem verfügt heute über eine Kapazität von 19,5 Millionen Fluggästen pro Jahr. Dies entspricht bereits der für das Jahr 2007 erwarteten Passagiermenge. Nach der unabhängigen Luftverkehrsprognose des international anerkannten Verkehrsberaters Aviasolutions werden in einer vorsichtigen Schätzung mehr als 22 Millionen Passagiere für 2012 und eine weitere Steigerung auf 26 Millionen Passagiere für 2016 prognostiziert. Schon deshalb ist die Region Berlin-Brandenburg auf die pünktliche Inbetriebnahme des Single-Airports Berlin Brandenburg International (BBI) dringend angewiesen. Auf das insgesamt wachsende Verkehrsaufkommen ist der Flughafen bestens vorbereitet, das Baukonzept sieht die Möglichkeit einer Kapazitätsausweitung auf bis zu 40 Millionen Passagiere pro Jahr vor.

Berlin und Brandenburg werden mit Beginn des Winterflugplans 2011/2012 über einen hochmodernen und international leistungsfähigen Verkehrsflughafen verfügen, der am Kreuzungspunkt zweier Verkehrskorridore in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung liegt. Seit September 2006 wird der Flughafen Schönefeld zum Hauptstadt-Airport BBI ausgebaut,

Für Deutschland wird ein Anstieg der jährlichen Passagierzahlen von heute 169 Millionen auf 307 Millionen im Jahr 2020 erwartet.

nachdem dafür des Bundesverwaltungsgericht in letzter Instanz im Frühjahr 2006 grünes Licht gegeben hat. Der Flughafen ausbau nimmt bereits konkrete Formen an. Für das Jahr 2007 stehen der Beginn der Bauarbeiten für den Bahntunnel und den unterirdischen Bahnhof, die Anlagen zur Ver- und Entsorgung, das Rollbahnsystem Nord und Süd, die neue Südbahn, die neuen Vorfelder und die Straßenanbindungen auf der Agenda. Mit dem Terminalbau soll in 2008 begonnen werden. Die feierliche Inbetriebnahme des BBI ist für den 30. Oktober 2011 geplant.

Der BBI wird ein wahrhaft europäischer Flughafen werden, dessen Bedeutung nicht auf Deutschland beschränkt bleiben wird – das Einzugsgebiet des BBI erstreckt sich auf den Ballungsraum Berlin und Brandenburg, Nordostdeutschland und Westpolen. Dieser neue Flughafen wird als wichtige Drehscheibe im Herzen Europas den Flugreisenden aus seinem Einzugsbereich ein umfangreicheres und attraktiveres Angebot eröffnen als die drei bislang vorhandenen Berliner Flughäfen. Der gesamte gewerbliche Luftverkehr in der Region Berlin-Brandenburg wird mit der Inbetriebnahme des BBI an einem Standort konzentriert, was zu ökonomischen und ökologischen Fortschritten führen wird.

Einen bedeutenden Anteil an den Flugverbindungen von und nach Berlin nimmt der innerdeutsche Luftverkehr ein, hierzu zählen die Flugverbindungen nach Frankfurt am Main und München ebenso wie die nach Düsseldorf, Köln/Bonn, Mannheim und Stuttgart, um nur die Spitzenreiter zu nennen. Mit Blick auf die steigende Nachfrage nach Flugverbindungen in die neuen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union verfügt der Standort Schönefeld über eine historische Tradition, die dem BBI zugute kommen wird. Ein weiterer Ausbau der schon heute vielfältigen interkontinentalen Flugverbindungen von und nach Berlin ist für Langstreckenverbindungen in Richtung Osten zu erwarten: Aufgrund der günstigen geografischen Lage des BBI ergibt sich hier gegenüber Flügen ab Frankfurt am Main und München eine Zeitersparnis von immerhin ca. einer Stunde, wobei neben diesem ökonomischen auch der ökologische Aspekt einer solchen Verringerung der Flugzeit nicht zu vernachlässigen ist. Diese Perspektive deckt sich mit

den in den letzten Wochen laut gewordenen Überlegungen der Lufthansa, unter Abwägung aller ökonomischen und ökologischen Aspekte Langstreckenflüge gegebenenfalls auch außerhalb ihrer beiden Hubs Frankfurt am Main und München anzubieten.

Optimale und umweltgerechte Verkehrsanbindungen

Der Erfolg des BBI hängt auch und vor allem von seiner guten Erreichbarkeit ab. Die hervorragende Anbindung des BBI an das Schienennetz wird den Reisenden aus dem In- und Ausland zugute kommen. Das Herzstück in diesem Konzept bildet der Flughafen-Shuttle: Er wird die Reisenden vom Berliner Hauptbahnhof im Viertelstundentakt und mit einer Fahrzeit von unter 20 Minuten zum unterirdischen Flughafen-Bahnhof bringen – einer hochmodernen, sechsgleisigen Anlage mit drei Bahnsteigen direkt unter dem Terminal. Dabei besteht die Möglichkeit, Züge weiter nach Osten, über die Görlitzer Bahn, in Richtung Cottbus zu verlängern. Außerdem ist vorgesehen, Regionalzüge in der Relation Potsdam-BBI und weiter nach Osten über die Görlitzer Bahn Richtung Königs Wusterhausen und/oder Ostkreuz zu führen. Zudem besteht die Option, den BBI in das ICE-Netz zu integrieren, da die Strecken von vornherein so ausgelegt werden, dass sie grundsätzlich auch von ICEs befahren werden können (die Entscheidungen über die Gestaltung des Fernverkehrsangebots werden jedoch von der DB Fernverkehr AG oder einem anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen in eigener unternehmerischer Verantwortung getroffen, die Planungen hierzu sind noch nicht abgeschlossen).

Mit der optimalen Verkehrsanbindung werden Anreize geschaffen, dass mindestens die Hälfte der Flugreisenden bei der An- und Abfahrt auf die vorzüglichen Bahnverbindungen zurückgreift, was unserer Umwelt zugute kommt. Aber selbstverständlich wird der BBI auch auf der Straße gut zu erreichen sein, da der Flughafen mit einer eigenen Abfahrt an die A 113 angeschlossen wird. Die A 113 mit Anschluss über den Berliner Ring A10 in Richtung Dresden wird zu diesem Zweck verlegt und auf sechs Spuren verbreitert. Eine nördliche Weiterführung der A 113 entlang des Teltow-

kanals wird demnächst (voraussichtlich 2008) den Anschluss zur Berliner Stadtautobahn A 100 bilden. Hierzu werden die Bundesstraße 96 in Richtung Berliner Süd-Ring A10 und die Bundesstraße 96a in Richtung Potsdam vierspurig ausgebaut, diese Arbeiten sind voraussichtlich Ende 2007 abgeschlossen. Zahlreiche S-Bahn- und Busverbindungen werden das gute ÖPNV-Angebot ergänzen. Die neuen Verkehrsanbindungen werden insgesamt zu einer Verringerung der Verkehrsstaues und zur Entlastung der Flughafenwohner und der Umwelt führen. Ökologische Gesichtspunkte haben auch bei der Konzeption für den Bau und den Betrieb des BBI breiten Raum eingenommen. So kommt bei den Flughafenbauten moderne Technik zum Einsatz und trägt zu einem optimalen Energieverbrauch und damit zu günstigen Betriebs- und Unterhaltungskosten bei. Die Nutzung von hochinnovativen Wärmerückgewinnungssystemen und die Integration von regenerativen Energiesystemen wie der Geothermie oder Kühlung mit Regenwasser helfen dabei, den Energiebedarf des Flughafens weiter zu senken. Als umfangreiche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme wird eine 2.000 Hektar große Fläche südlich von Berlin renaturiert.

Der BBI schafft Jobs

Und natürlich schafft der BBI eine Menge Jobs. Nach Einschätzung renommierter Experten wird die gesamte Region Berlin Brandenburg von der Wachstumsdynamik des Luftverkehrs mit ca. 40.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen profitieren. Hinzu kommen Einmaleffekte durch den milliardenschweren Flughafen ausbau, die bei Baufirmen, Planern und Zulieferfirmen weitere Arbeitsplätze schaffen werden. Bei der stark aufgefächerten, transparenten Vergabe der Bauleistungen mit einem Gesamtvolumen von rund 2 Milliarden Euro wird die klein- und mittelständisch geprägte regionale Wirtschaftsstruktur durch das BBI-Mittelstandskonzept besonders berücksichtigt.

Mit dem BBI schaffen wir einen wichtigen und modernen Verkehrsknotenpunkt, der Ost und West miteinander verbindet, ökologischen Gesichtspunkten gerecht wird und zugleich für Wachstum und Beschäftigung in der Region sorgt. Einen Flughafen im Herzen Europas.

Airport Berlin Brandenburg International BBI

Der Flughafen des 21.



Dr. Rainer Schwarz,
Sprecher der Geschäftsführung der Berliner Flughäfen

Der Luftverkehr befindet sich weltweit im tiefgreifendsten Umstrukturierungsprozess seiner Geschichte. Low-Cost-Airlines haben innerhalb weniger Jahre beträchtliche Marktanteile erreicht und neue Kundensegmente erschlossen. Das Fliegen verliert mehr und mehr die Aura des Exklusiven und Elitären. Längst nutzen Reisende das Flugzeug genauso selbstverständlich wie Bus, Bahn oder Auto. Zu den Veränderungen in der Branche gehört auch eine Wachstums-

JAHRHUNDERTS



krise bei den Mega-Hubs und die Etablierung von Langstreckenverkehren jenseits der großen Drehkreuze. Die Flugzeughersteller befördern diesen Trend durch die Entwicklung kleinerer Langstreckenflugzeuge wie dem Airbus A 350 oder der Boeing 787, mit denen Interkontinentalflüge bereits mit 200 bis 300 Passagieren gewinnbringend betrieben werden können. Diese Marktentwicklungen werden dem Flughafenstandort Berlin in den nächsten Jahren zu Gute kommen.

Midfield Airport BBI

Die zentrale Lage des Terminalgebäude zwischen Start- und Landebahnen schafft kurze Wege.

Infotower



Der BBI-Infotower steht direkt auf der BBI-Baustelle. Der 32 Meter hohe Aussichtsturm und ein Besucherzentrum werden in der zweiten Jahreshälfte 2007 fertig sein. Vom BBI-Infotower hat man einen hervorragenden Überblick über die insgesamt 2.000 Fußballfelder große Baustelle. Der Infotower zeichnet sich durch eine innovative äußere Gestalt aus.

Neue Trink- und Abwasserleitungen



Bauwerk 262



Die Arbeiten an einer der ersten BBI-Baustellen sind bereits beendet: Das erste Teilstück der westlichen Schienenanbindung des BBI-Bahnhofs wurde termingerecht zum 30. April 2007 fertiggestellt. Bei dem Teilstück handelt es sich um ein 90 Meter langes und 23,8 Meter breites, aus Stahlbeton bestehendes Tunnelbauwerk, dessen Tunnelsohle 10,5 Meter tief liegt.

BBI-Terminal



Das BBI-Terminal ist ein Gebäude der neuen Generation: funktional, klare Linien und hochmodern, das alle Abfertigungsprozesse effizient unter einem Dach vereint. Das Terminal mit dem Piergebäude hat eine Bruttogeschossfläche von ca. 225.000 m². Das Piergebäude ist 615 Meter lang und 37 Meter breit. Die Bauarbeiten erhielten die Berliner Flughäfen die Baugenehmigung für das BBI-Terminal.

BBI-Bahnhof



Der BBI-Bahnhof wird über zwei Bahnsteige für Regional- und Fernverkehr sowie einen S-Bahnsteig verfügen. Er bildet das Fundament für das BBI-Terminal und ruht auf 236 bis zu 20 Meter langen Betonpfählen. Seit dem Frühjahr 2007 wurden vorbereitende Baumaßnahmen wie die Grundwasserabsenkung und das Abtragen des Oberbodens durchgeführt. Seit Sommer 2007 liegt die Baugenehmigung vor und die Gründungsarbeiten haben begonnen.

Zentrale Baustelleneinrichtung und Baustellenlogistik



Die Arbeiten zur Einrichtung der BBI-Baustelle sowie zentraler Logistikflächen sind abgeschlossen. Bereits fertig gestellt wurden 7,5 km Baustraße, LKW-Sammelstellen, Abfallsammelstellen, Containeranlagen, die zentrale Entsorgung von Baustellenabfällen sowie 58.000 Quadratmeter befestigte Logistikflächen. Je nach Baufortschritt kann die Baustelleneinrichtung jederzeit erweitert werden.

Der Flughafen Schönefeld wird im Zuge des Ausbaus zum BBI um eine Fläche von 970 Hektar erweitert. Insgesamt wird der neue Airport 1.470 Hektar oder 2.000 Fußballfelder groß. Der BBI hat zwei parallele Start- und Landebahnen, die aufgrund des seitlichen Abstandes von 1.900 Meter unabhängig voneinander betrieben werden können. Zwischen diesen Runways

Wasserleitungen

Um das Baufeld für die Bauarbeiten freizumachen, wurden in Zusammenarbeit mit dem Märkischen Abwasser- und Wasserzweckverband sowie regionalen Unternehmen rund 26 Kilometer Trinkwasser- und Abwasserdruckleitungen umverlegt. Diese versorgen den Flughafen, die Gemeinde Schönefeld und weiter westlich gelegene Gemeinden. Im Juli 2007 wurden die Arbeiten abgeschlossen. Über eine neue Leitung, die nahe der BBI-Nordbahn verläuft, wird der BBI nun mit Trinkwasser beliefert.

Rollbahnanschlüsse für die künftige BBI-Nordbahn



Die vorhandene südliche Start- und Landebahn, die mit Inbetriebnahme des BBI zur Nordbahn wird, erhält vier neue Schnellabrollbahnen und vier Zurollbahnen. Die Arbeiten werden Ende 2007 abgeschlossen sein. Im Anschluss beginnt der Rückbau der Nordbahn, der eine wesentliche Voraussetzung für den Lückenschluss zwischen der A111 und A113 (neu) ist.

Autobahn A113 (neu)



Die Bauarbeiten an der A113 (neu) im südöstlichen Bereich des Flughafens Schönefeld gehen zügig voran. Im Mai 2008 werden die Berliner Stadtautobahn A111 und die A113 (neu) bei Waltersdorf/Schönefelder Kreuz zusammengeführt. Damit wird sichergestellt, dass der BBI optimal an das vorhandene Autobahnnetz angebunden ist.

Moderntes Betonwerk Europas



Das modernste Betonwerk Europas verfügt über eine Schienenanbindung und steht direkt auf der BBI-Baustelle. Bis zur Eröffnung des BBI im Jahre 2011 werden zentral vor Ort insgesamt 3,4 Millionen Tonnen Beton hergestellt. Um eine schnellere Produktion zu gewährleisten, wurde das Betonwerk im Sommer 2007 noch einmal erweitert. Durch die Verlagerung der Rohstoffanlieferung von der Straße auf die Schiene wird eine enorme Entlastung für Mensch und Umwelt sichergestellt.

Herausgeber: Berliner Flughäfen
Marketing und Unternehmenskommunikation
Telefon: +49 30 6091-2055
Fax: +49 30 6091-1643
Internet: www.berlin-airport.de
Stand: 8/2007
Gestaltung: LIGATUR Werbung Berlin
Fotos: Obst/Schmedding (2), archimotion (1), Hillbig (3), Wicker (3)
Alle Angaben ohne Gewähr

Die Flughafenbetreiber müssen sich auf die neuen Rahmenbedingungen des Luftverkehrs angesichts der Marktveränderungen und der rapide voranschreitenden Globalisierung einstellen. Im 21. Jahrhundert treten Flughäfen als Infrastruktur-Dienstleister auf, die schnell am Markt agieren und das Verkehrsaufkommen nicht nur abwickeln, sondern durch gezielte Akquisitionen nachhaltig steigern. Noch vor wenigen Jahren konnten Flughäfen wie lokale Monopole agieren. Heute befinden sie sich im harten Wettbewerb miteinander.

Nur wer die nötigen Kapazitäten bereitstellen kann, wird die steigenden Verkehrsströme der Zukunft anziehen können. Mit rund 8 Prozent wachsen die Berliner Flughäfen bereits heute deutlich schneller als der Durchschnitt der deutschen Verkehrsflughäfen. Mit dem neuen Hauptstadt-Airport BBI ist Berlin der einzige Standort in Europa, der in den nächsten Jahren neue Kapazitäten in nennenswertem Umfang bereitstellen wird. Das schafft einen klaren Vorteil gegenüber Wettbewerbern.

Die Seehäfen der Moderne

Warum ist ein leistungsfähiger Flughafen heute so wichtig? Infolge der zunehmenden internationalen Verflechtungen der Wirtschaft und des wachsenden Geschäftsreiserverkehrs nimmt die Bedeutung eines qualitativ hochwertigen Angebots an Flugverbindungen zu. Die Verfügbarkeit von hochspezialisierten Arbeitskräften, schnelle Erreichbarkeit, persönliche Kommunikation sowie wissenschaftlicher und kreativer Austausch sind entscheidende Vorteile im Wettbewerb um Innovation. Gleichzeitig ist die Luftfahrt neben Biotechnologie und Computerindustrie einer der wenigen Wachstumssektoren unserer Zeit. In der modernen Dienstleistungsgesellschaft übernehmen Flughäfen die Funktion, die früher Seehäfen und Bahnhöfe innehatten. In Gebieten um den Flughafen siedeln sich die sogenannten „weißen Industrien“ an, treffen sich Wissenschaftler, Händler, Künstler, Reisende.

liegen das Terminal, die Gate-Positionen und die Parkplätze. Ein Großteil des Bodenlärms bleibt dadurch innerhalb des Flughafenzauns. Das Terminal verfügt nach aktuellem Planungsstand in der Startversion über 15 Fluggastbrücken. Zudem ist geplant, mindestens zehn Walk Boarding Positions anzubieten. Außerdem wird der BBI 65 Flugzeug-Abstellpositionen haben.



Die Baukosten

Zwei Milliarden Euro betragen die Kosten. Hinzu kommen Ausgaben für Straßen- und Schienenanbindung sowie Drittinvestitionen.



Die Planung für den Hauptstadt-Airport übernahm die pg bbi – die Planungsgemeinschaft Flughafen Berlin Brandenburg International –, bestehend aus den Berliner Architekturbüros J. S. K. International Architekten und Ingenieure GmbH, gmp Generalplanungsgesellschaft



Eine Hauptstadt und Metropole wie Berlin ist ohne Flughafen nicht denkbar. Innerhalb der letzten fünf Jahre konnten die Berliner Flughäfen ihr Fluggastaufkommen um 50 Prozent steigern. Im deutschlandweiten Vergleich liegen sie nun – gemessen an der Passagierzahl – auf dem dritten Platz. Die Berliner Flughäfen sichern mit den Airports Schönefeld, Tegel und Tempelhof jedoch nicht nur die Luftverkehrsinfrastruktur für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. Das Einzugsgebiet erstreckt sich darüber hinaus über Ost- und Norddeutschland sowie nach Westpolen und umfasst rund 10 Millionen Menschen.

Gleichzeitig profitieren die Berliner Flughäfen von der Magnetwirkung der Hauptstadt. Sowohl für Touristen wie Businessreisende stellt Berlin ein wichtiges Ziel dar. Mit einem außergewöhnlich hohen Incoming-Anteil von 51 Prozent tragen die Berliner Flughäfen wesentlich zum Tourismus-Boom in Berlin bei. Auch als Kongress- und Messestandort wird Berlin gestärkt.

Die Region profitiert schon jetzt

Berlin-Brandenburg ist auf dem besten Weg, der dritte bedeutende Standort in der Luft- und Raumfahrtindustrie in Deutschland zu werden. Allein an den Berliner Flughäfen arbeiten 15.500 Beschäftigte. Die Deutsche Lufthansa AG, die MTU Aero Engines GmbH und Rolls-Royce Deutschland Ltd. & Co. KG sowie rund 60 mittelständische Betriebe sind in der Region ansässig. Komplettiert wird die Aerospace-Landschaft durch 15 Hochschulen und Institute mit luft- und raumfahrtrelevanten Schwerpunkten.

Herzstück des zukünftigen Luftverkehrs in Berlin-Brandenburg wird der neue Flughafen BBI in Schönefeld im Südosten Berlins. Bereits heute siedeln sich rund um Schönefeld zahlreiche Firmen der Branche an – die Region profitiert durch die Niederlassung neuer Unternehmen und neue Arbeitsplätze. Die Luft- und Raumfahrtindustrie als Schlüsselindustrie hat in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg hervorragende Perspektiven.

mbH und IGK-IGR Ingenieurgesellschaft Kruck mbH. Im Ganzen waren an der Planung des BBI-Terminals mehr als 80 Planer, Architekten, Ingenieure und Mitarbeiter beteiligt. Die gesamte Entwurfsplanung füllte rund 150 Leitz-Ordner mit 2.220 Plänen und 15.000 A4-Seiten.



Das Terminal

Das Herzstück des neuen Airports bietet rund 220.000 m² Bruttogrundfläche, 49.000 m² Dachfläche und verfügt über 2.000 Räume.



Seit September 2006 wird der Flughafen Schönefeld zum neuen Hauptstadt-Airport BBI ausgebaut. Das Bundesverwaltungsgericht hat am 16. März 2006 in letzter Instanz grünes Licht für den Ausbau gegeben. Der BBI ist damit der einzige Flughafen in Deutschland, für dessen Ausbau es schon heute eine gerichtlich genehmigte Vorlage gibt. Wenn ab 2011 der gesamte Flugverkehr der Region Berlin-Brandenburg auf dem Airport im Südosten der Stadt konzentriert sein wird, ist der BBI der modernste Flughafen Europas. Momentan gibt es auf dem Kontinent keinen weiteren Flughafenneubau in dieser Größenordnung.

Der BBI soll ein Flughafen werden, dessen Wettbewerber eher die Airports in Wien, Kopenhagen und München als die Megahubs in Frankfurt, London, Amsterdam und Paris

sind. Die Perspektive ist klar: Der BBI wird ein Flughafen in der Mitte Europas mit einem starken Fokus auf innereuropäischen Point-to-Point-Verkehr und ausgewählte Langstreckenverbindungen.

Traditionell haben die Berliner Flughäfen einen starken Osteuropa-Fokus. Diese Tendenz hat sich mit der EU-Osterweiterung verstärkt. Neue Besucherkreise und attraktive Märkte liegen direkt vor der Haustür. Hinzu kommt der strategische Vorteil der günstigen Lage in der Mitte Europas: Flugzeiten nach Fernost sind eine Stunde kürzer als von den etablierten Flughäfen im Westen des Kontinents. Mit den Nonstop-Flügen von Tegel nach New York, Doha/Katar sowie nach Bangkok verbessert sich schon heute das Angebot auch im Bereich Langstrecke kontinuierlich.

Die Berliner Flughäfen sind für die Zukunft mit ihrer Ausrichtung auf nachhaltiges Verkehrswachstum und die Konzentration des Flugverkehrs auf dem neuen Airport Berlin Brandenburg International BBI gut gerüstet.

Die Weichen sind gestellt

Mit dem BBI werden bis 2012 vor allem durch steigende Passagierzahlen, eine signifikante Verbesserung der Standortgüte und durch zusätzliche Kaufkrafteffekte rund 39.400 neue Arbeitsplätze in der Region entstehen. Der Gesamtbeschäftigungseffekt des BBI wird damit 2012 bei 73.000 Arbeitsplätzen liegen. Das geht aus der Arbeitsstättenenerhebung der Berliner Flughäfen und einer Studie des Kölner Verkehrswissenschaftlers Prof. Dr. Herbert



Baum aus dem Jahr 2005 hervor. Für die Zukunftsfähigkeit der Hauptstadtregion ist der BBI das entscheidende Infrastrukturprojekt. Das BBI-Konzept sieht einen modernen Flughafen mit kurzen Wegen vor, bei dem das Terminal zwischen den beiden parallel angelegten Start- und Landebahnen liegt. Der BBI wird kein weiterer „gold plated glamour airport“, sondern ein Flughafen der neuen Generation sein: Kostengünstig, funktional und weltoffen. Umgesetzt wird dieser Anspruch durch eine hochmoderne Industriearchitektur, die kurze Umsteigezeiten ermöglicht. Vorgesehen ist 2011 eine Startkapazität von 22 bis 25 Millionen Passagieren. Je nach Passagierentwicklung kann der Flughafen für bis zu 360.000 Flugbewegungen, also etwa 40 Millionen Passagiere, ausgebaut werden. Damit

stellt der BBI der Region Berlin-Brandenburg die Kapazitäten zur Verfügung, die sie in den nächsten Jahrzehnten benötigen wird. Die Passagiere werden auf dem BBI alle Flugangebote von innerdeutschen über innereuropäische bis zu Interkontinentalflügen unter einem Dach im zentralen Terminal finden („One-Roof-Konzept“). Bis zu 6.500 Personen werden in einer typischen Spitzenstunde auf dem BBI starten oder landen. Neben attraktiven Flugverbindungen wird auch ein breites Non-Aviation-Angebot zum BBI gehören. Zusätzlich zu Geschäften und Gastronomie im Terminal ist ein Airport Center geplant. Hier werden Fluggästen und Flughafenbesuchern ausgedehnte Shopping Areas, Cafés, Bars, Restaurants, Hotels und Konferenzzentren zur Verfügung stehen.

2.000 Fußballfelder für den BBI

Der Flughafen Schönefeld wird im Zuge des Ausbaus zum BBI um eine Fläche von 970 Hektar erweitert. Insgesamt wird der neue Airport 1.470 Hektar oder 2.000 Fußballfelder groß. Der BBI wird ein Midfield Airport. Das heißt, er verfügt über zwei parallele Start- und Landebahnen, die aufgrund des seitlichen Abstandes von 1.900 Meter unabhängig voneinander betrieben werden können. Zwischen diesen Runways liegen das Terminal, die Gate-Positionen und die Parkplätze. Ein Großteil des Bodenlärms bleibt dadurch innerhalb des Flughafenzauns.

Das Terminal verfügt nach aktuellem Planungsstand in der Startversion über 15 Flug-gastbrücken. Zudem ist geplant, mindestens zehn Walk Boarding Positions anzubieten. Außerdem wird der BBI über 65 Flugzeug-Abstellpositionen verfügen.

Die Planung für den Hauptstadt-Airport übernahm die pg bbi – die Planungsgemeinschaft Flughafen Berlin Brandenburg International. Diese setzt sich aus den Berliner Architekturbüros J. S. K. International Architekten und Ingenieure GmbH, gmp Generalplanungsgesellschaft mbH sowie IGK-IGR Ingenieurgesellschaft Kruck mbH zusammen. Im Ganzen waren an der Planung des BBI-Terminals mehr als 80 Planer, Architekten, Ingenieure und Mitarbeiter beteiligt. Die gesamte Entwurfsplanung füllte rund 150 Leitz-Ordner mit 2.220 Plänen und 15.000 A4-Seiten.

Die Baukosten für den Airport betragen zwei Milliarden Euro. Hinzu kommen die Kosten für Straßen- und Schienenanbindung sowie Drittinvestitionen etwa für Parkhäuser, Hotels und Konferenzzentren.

Die Terminalhalle – Herzstück des neuen Airports

Das Herzstück des neuen Flughafen wird die Terminalhalle werden. Sie bietet rund 220.000 Quadratmeter Bruttogrundfläche, 49.000 Quadratmeter Dachfläche sowie über 2.000 Räume.

Außerdem verfügt der Bau über eine Vorfahrt für Pkws mit ca. 550 Meter Länge. Die 220 Meter lange Terminalhalle ist 180 Meter breit und 32 Meter hoch. Die technische Ausrüstung des Gebäudes ist so optimiert, dass eine innovative Wärmerückgewinnung mit 80 Prozent Wirkungsgrad erzielt wird.

Beste Verbindungen

Der BBI wird mit einer eigenen Abfahrt an den äußeren Autobahnring und an die Stadtautobahn angeschlossen.

Der Terminal verfügt über zwei Unter- und fünf Obergeschosse:

- Ebene U1: Verteilerebene vom Bahnhof zum Terminal und Airport City
- Ebene U2: Bahnhof, Technik, Ver- und Entsorgungsebene
- Ebene E0: Ankommen, Gepäckausgabe und Vorfahrt inkl. Zwischengeschoss für die Passagiertrennung nach Luftsicherheitsgesetz
- Ebene E1: Abflugebene, Check-in, Sicherheitskontrollen, Retail, Gastronomie und Vorfahrt
- Ebene E2: Warteräume, Büros
- Ebene E3: Lounges
- Ebene E4: Terrasse

Im Innenbereich ist das Terminal mit vier Check-in-Inseln mit insgesamt 80 Schaltern ausgestattet. Ein verstärkter Einsatz von Common Use Self-Service (CUSS) erleichtert die Abfertigung. CUSS sind Automaten für den Check-in, die von mehreren Airlines gemeinsam genutzt werden. Das Gepäck kann danach an sogenannten „Drop Off Points“ abgegeben werden. Ausgegeben wird das Gepäck in einer Halle mit acht Gepäckrückgabe-Rundläufen. Außerdem gehören zum Terminal 40 Sicherheitskontrollen mit vorgelagerter Bordkartenkontrolle.

Die Gepäcksortierhalle wird sich über eine Bruttogrundfläche von rund 20.000 Quadratmeter erstrecken. Eine Förderstrecke von 9.500 laufenden Metern transportiert das Gepäck durch das Gebäude. An sie schließen 24 Rundläufe sowie vier Pierbänder als Verladeendstellen an. Die Kontrolle erfolgt mittels einer mehrstufigen Reisegepäck-Kontroll-Anlage (MRKA) mit drei Kontrollstufen.

Am Terminal befindet sich ein Pier von rund 620 Meter Länge und ca. 34 Meter Breite. Der Pier ist so konzipiert, dass von hier auch die Abfertigung von A-380-Maschinen möglich ist. Sollte die Startkapazität des BBI von 22 bis 25 Millionen Passagieren auf bis zu 40 Millionen Passagiere gesteigert werden, kann der Pier auf 740 Meter Länge ausgedehnt werden. Zusätzliche Walk Boarding Positions werden dann eingerichtet. Auch ist der Bau von zwei Satellitenterminals im Midfield und zusätzlicher Vorfeldflächen möglich.

Geschäftsreisenden, Touristen und Unternehmen wird die Hauptstadtregion mit dem BBI einen Airport mit besten Verbindungen anbieten können, mit internationalen Flügen, eigenem Autobahnanschluss, einem Bahnhof direkt unter dem Terminal und Umsteigezeiten von lediglich 30 Minuten. Der BBI ist voll A-380-fähig: Runways und Rollwege werden so dimensioniert, dass auch moderne Großraumflugzeuge (New Large Aircraft, NLA) problemlos auf dem BBI starten und landen können. Außerdem sorgt ein flexibles Rollwegesystem am Flughafen für die hohe Leistungsfähigkeit des BBI.

Intermodal vernetzt – Verkehrshafen BBI

Der schnelle und zuverlässige Transport von Waren und Menschen ist in der globalisierten Wirtschaft für jede Region ein entscheidender Standortfaktor. Für Berlin-Brandenburg wird mit dem BBI ein Verkehrshafen mit internationalen Flugverbindungen und optimaler Anbindung auf Straße und Schiene geschaffen.

BBI-Bahnhof

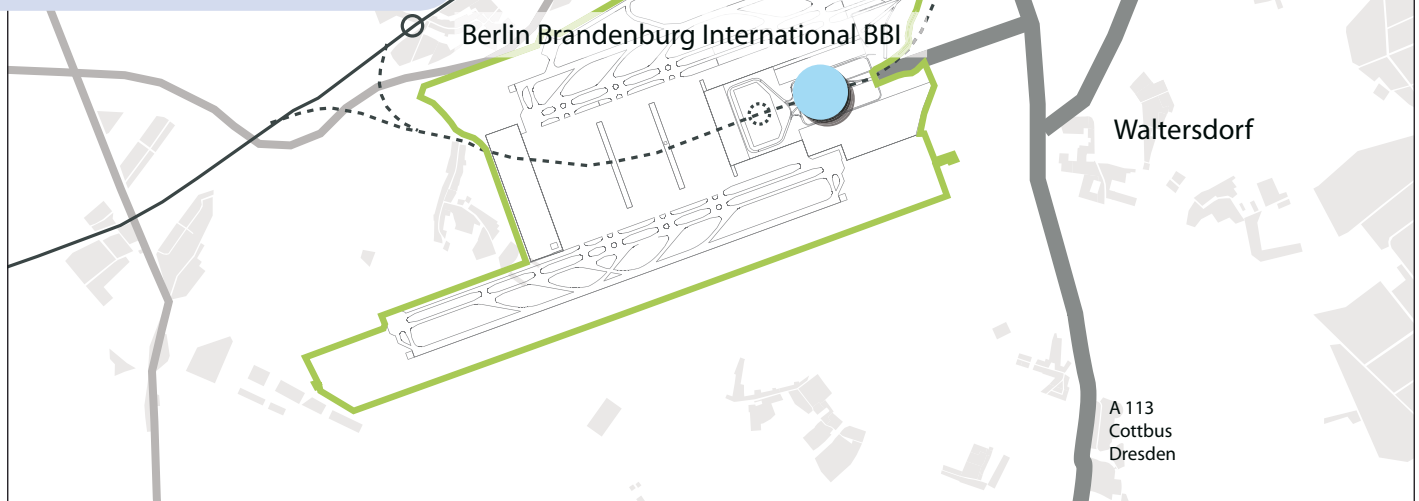
Der BBI verfügt über einen sechsgleisigen Bahnhof mit drei Bahnsteigen direkt unter dem Terminal mit exzellenten Verbindungen ins Berliner Zentrum und ins Umland. Das Ziel der BBI-Planer: Jeder zweite Reisende kommt mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum BBI Airport-Express: Schon heute verbindet der Airport Express den Flughafen Schönefeld mit dem Berliner Stadtzentrum. Die Fahrzeit beträgt eine knappe halbe Stunde.





Flächen- entwicklung

Im unmittelbaren Umfeld des BBI entsteht der BBI Business Park Berlin und – direkt vor dem zentralen Terminal – wächst das Dienstleistungszentrum Airport City.



Der BBI Business Park Berlin

Im unmittelbaren Umfeld des BBI entsteht der BBI Business Park Berlin. Das umfangreiche Flächenangebot kann alle Vorteile des flughafen- und zugleich citynahen Standortes für sich verbuchen. Auf rund 109 Hektar Fläche können Bürogebäude, Hotels, Logistikzentren, Großhandelsbetriebe oder industrielle Ansiedlungen geplant werden.

Für Entwickler, Investoren und ansiedlungswillige Unternehmen bietet der BBI Business Park Berlin die einmalige Chance, dieses Potenzial zu nutzen und sich frühzeitig eine optimale Startposition zu sichern. Bereits heute gilt der Südostraum als der ökonomisch am schnellsten wachsende Wirtschaftsraum der Hauptstadtregion – ein Trend, der sich noch verstärken wird.

Die Gewerbeflächen im Zentrum des BBI Business Park Berlin sind für Güter- und Dienstleistungsdistribution bestens geeignet. Im Süden schließen sich Industrieflächen an – z.B. für Logistikzentren, großflächiges Gewerbe oder Light Manufacturing. Kleinteilige Flächen entlang des ausgedehnten Landschaftsparks im Osten runden das vielfältige Angebot ab. Über einen repräsentativen Eingangsbereich

wird der BBI Business Park Berlin von der B 96a erschlossen. Dieses Entrée dient als Adresse für Büros, Hotels, Gastronomie, Handel und Dienstleistung. Von hier aus sind das Terminal des neuen Hauptstadt-Airports BBI und die Innenstadt schnell erreichbar. Die S-Bahn-Station Grünbergallee liegt in fußläufiger Nähe.

Zwei Landschaftsparks rahmen die attraktiven Gewerbeflächen ein. Der zentrale Grünzug und ein großzügig ausgelegtes Straßenraster schaffen einzelne Zonen mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten.

Die BBI Airport City

Im Herzen des neuen Flughafen-Areals, direkt vor dem zentralen Terminal, wächst die Airport City, das Dienstleistungszentrum auf dem Flughafengelände. Neben repräsentativen Hotelanlagen und einem Kongresszentrum entstehen hier umfangreiche Flächen für Büros, Gastronomie, Einzelhandel und Dienstleistung. Lagequalität und Verkehrsanbindung des Standortes sind außergewöhnlich – regional und international.

Die städtebaulichen Planungen sehen ein anspruchsvolles urbanes Ensemble vor, das

sich entlang einer zentralen Plaza erstrecken wird. Hochwertig gestaltete Freiflächen und ein Park sorgen für eine angenehme Atmosphäre und eine hohe Aufenthaltsqualität. Wesentliches Element des geplanten Nutzungsmixes ist eine repräsentative Hotelanlage mit Kongresszentrum. Attraktive Büros und Geschäfte, verschiedene Restaurants, Cafés und Bars sowie Freizeit- und Dienstleistungseinrichtungen werden das Angebot sinnvoll ergänzen. Zusätzlich sind Parkhäuser und Parkflächen mit insgesamt rund 12.000 PKW-Stellplätzen geplant.

Insgesamt wird die neue Airport City eine Fläche von rund 16 Hektar umfassen. Vorgesehen sind vier bis zwölf Baufelder mit variablen Flächen zwischen 4.500 und 23.000 Quadratmetern. Insgesamt sollen 140.000 bis 180.000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche für Büro-, Gastronomie- und Einzelhandelsnutzung entstehen. Die Planung sieht Gebäudekörper mit vier bis sechs Geschossen und einer Höhe von 14 bis 29 Metern vor.

Derzeit werden die entsprechenden Grundstücke zur Entwicklung vorbereitet. Über den Planfeststellungsbeschluss besteht bereits Planungsrecht. Der Baubeginn der Airport City ist für 2009 bis 2010 vorgesehen.

Die Flughafenentscheidung:

HERAUSFORDERUNG

**an die Metropolregion
Berlin-Brandenburg**

Natürlich hat das Projekt BBI, eines der größten Infrastrukturprojekte Europas, auch seine Kritiker. Der offene Dialog und die langfristige Kooperation zwischen allen Beteiligten ist daher fortzusetzen. Das gemeinsame Strukturkonzept Flughafen BBI schafft dafür eine solide Grundlage. Es ermöglicht den Gemeinden, Gewerbegebiete und Wohnsiedlungen im erforderlichen Umfang zu entwickeln, ihr jeweiliges Profil zu schärfen und damit die Chancen auf Teilhabe an der wirtschaftlichen Dynamik der Flughafenregion zu verbessern.

Die Metropolregion mit dem BBI

Die nachhaltige regionale räumliche Entwicklung als Herausforderung

Das in einem Dialogprozess zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg und den Bezirken, Kommunen und Landkreisen der Flughafenregion sowie dem Flughafenbetreiber FBS verabschiedete Gemeinsame Strukturkonzept Flughafenumfeld BBI schafft den Rahmen für eine dynamische wirtschaftliche und nachhaltige Entwicklung des Flughafenumfeldes und ist Voraussetzung für eine langfristige Kooperation aller Beteiligten.

Internationale Verkehrswege sind seit Jahrhunderten Ausgangspunkt für die Entwicklung von Städten. So wie in früheren Jahren Häfen und Bahnhöfe eine zentrale Bedeutung hatten, sind heute Flughäfen wirtschaftliche Motoren großer Regionen. Ihre Bedeutung geht weit über die Frage der Mobilität, der schnellen Anbindung an Metropolen in der ganzen Welt hinaus. Große Flughäfen sind Impulsgeber für wirtschaftliche Ansiedlungen und Arbeitsplätze.

Ein Flughafen für eine dynamische Metropolregion

Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg hat sich zu einer dynamischen Metropolregion mitten in Europa entwickelt: Hier bündeln sich wirtschaftliche, wissenschaftliche, kulturelle und politische Entscheidungen. Die Vernetzung der Metropole Berlin mit den internationalen Metropolen wird durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zügig weiter entwickelt.

Mit dem ersten Spatenstich am 5. September 2006 begann der Ausbau des neuen Flughafens der Bundeshauptstadt – der Berlin Brandenburg International Airport (BBI).

Der Flughafen ist dabei das wichtigste Infrastrukturvorhaben in Berlin und Brandenburg. Er eröffnet neue Entwicklungschancen für die gesamte Hauptstadtregion und insbesondere für die Städte, Gemeinden und Landkreise im Flughafenumfeld.

Mit dem Hauptstadtairport BBI wird in der Region Berlin-Brandenburg ein Flughafen der neuen Generation entstehen. Als einziger Verkehrsflughafen der Metropole Berlin wird der BBI das „Tor zur Welt“, ein internationales Verkehrsdrehkreuz, Regierungsflughafen und Standort der Internationalen Luftfahrtausstellung darstellen. Gleichzeitig ist der BBI auch ein wichtiges Signal für den Aufbau Ost. Der BBI wird nicht nur den Arbeitsmarkt der Hauptstadtregion beleben, sondern auch die Wirtschaftskraft der neuen Länder weiter stärken. Mit dem BBI positionieren wir einen Flughafen in der Mitte Europas, der wichtige Impulse für Industrie- und Dienstleistung sowie vor allem für die Tourismusbranche geben wird. Dabei wird der Flughafen in knapp 20 Minuten aus der Innenstadt erreichbar sein, verknüpft mit dem neuen Hauptbahnhof mit seiner hohen funktionalen und architektonischen Qualität, dem neuen Berlin-Highlight mitten in der Stadt.

Gemeinsames Strukturkonzept Flughafenumfeld BBI (GSK FU-BBI)

Um den zukünftigen Anforderungen gerecht zu werden, wurde parallel zum Beginn des Ausbaus des BBI ein Gemeinsames Strukturkonzept Flughafenumfeld BBI (GSK FU-BBI) erarbeitet. Auf Initiative beider Landesregierungen wurden im Mai 2006 die Städte, Gemeinden, Bezirke ebenso wie die Landkreise, die regionalen Planungsgemeinschaften und die Flughafengesellschaft FBS zu einem konsensorientierten Planungs- und Dialogprozess unter Federführung der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung eingeladen. Besonders erfreulich war, dass sich in dem Dialog alle Kommunen zur Zusammenarbeit gefunden haben und mit ihren jeweils besonderen Anforderungen und Interessenlagen zu Wort



Ingeborg Junge-Reyer,
Senatorin für Stadtentwicklung, Berlin



Reinhold Dellmann, Minister für Infrastruktur und Raumordnung, Brandenburg

Die Brandenburgischen Städte und Gemeinden Blankenfelde-Mahlow, Eichwalde, Gosen-Neu Zittau, Großbeeren, Königs Wusterhausen, Ludwigsfelde, Mittenwalde, Rangsdorf, Schönefeld, Schulzendorf, Wildau und Zeuthen, die Landkreise Teltow-Fläming, Dahme-Spreewald und Oder-Spree sowie Berlin mit den Bezirken Berlin-Neukölln, Berlin-Tempelhof-Schöneberg und Berlin Treptow-Köpenick haben den Arbeitsprozess zum Gemeinsamen Strukturkonzept Flughafenumfeld BBI durch ihre konstruktiven Beiträge gestaltet. Beteiligt waren außerdem die Flughafengesellschaft FBS, die Planungs- und Wirtschaftsressorts der Länder Berlin und Brandenburg, die regionalen Planungsgemeinschaften sowie die Staats- und die Senatskanzlei.

gekommen sind, trotz unterschiedlicher Belastungen durch den Flughafen ausbau. Im Ergebnis schafft das Gemeinsame Strukturkonzept den Rahmen für eine erfolgreiche wirtschaftliche und zugleich nachhaltige Entwicklung der Flughafenregion und für die langfristige Kooperation aller Beteiligten. In einem konsensorientierten Dialogprozess konnten zwischen allen Beteiligten einvernehmliche Lösungen gefunden werden, die an Stelle verbindlicher landesplanerischer Festsetzungen treten. Die konzeptionellen Grundlagen der Entwicklung rund um das wichtigste Infrastrukturvorhaben in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg liegen damit vor.

Ein gemeinsames Leitbild

In einem gemeinsamen Leitbild werden die Grundzüge der zukünftigen Entwicklung für das Flughafenumfeld vereinbart. Das Leitbild veranschaulicht das Profil der Flughafenregion: Auch in Zukunft soll die Region ausreichend Platz für eine dynamische Entwicklung von Gewerbe und Wohnen bieten. Sie darf dabei jedoch nicht zersiedelt werden.

Das Leitbild stützt sich auf die bestehenden örtlichen Strukturen, Profile und lokalen Identitäten.

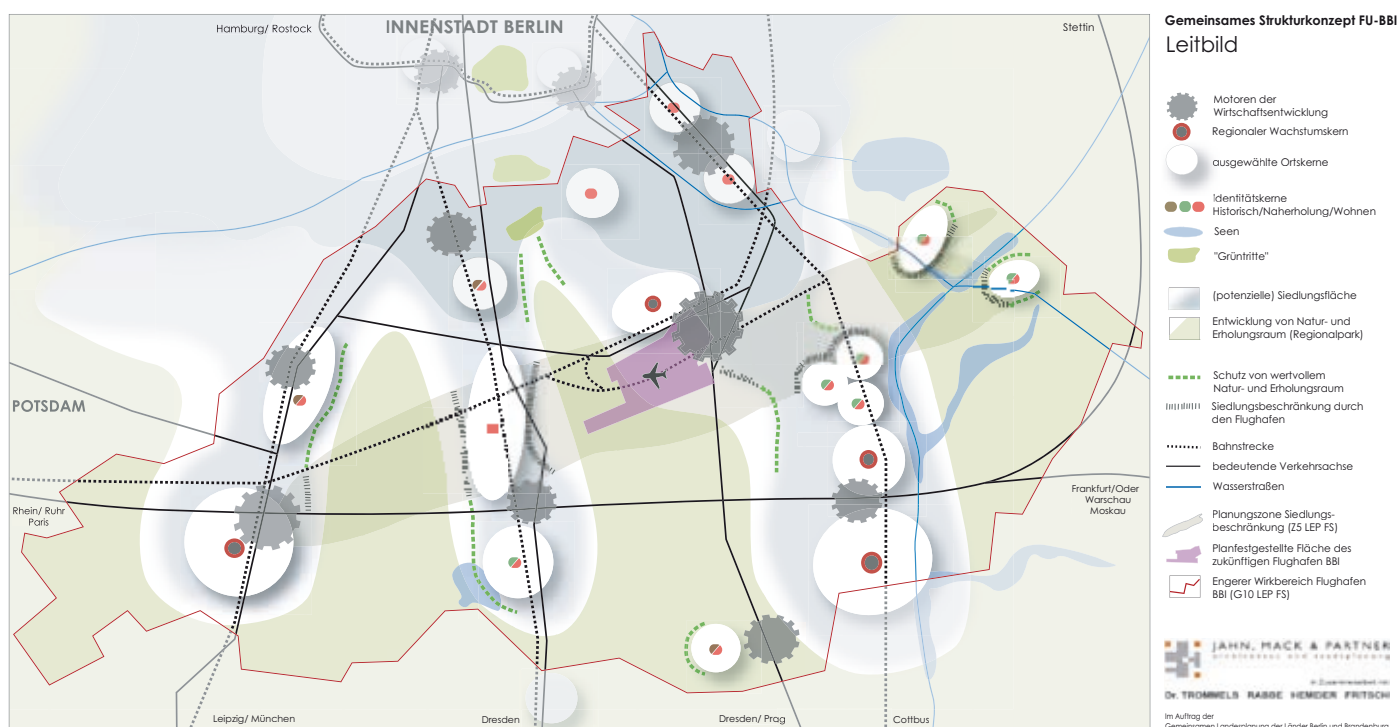
Ein effizientes Verkehrsnetz stellt sicher, dass der Flughafen optimal mit Berlin und der Region verbunden ist. Die traditionelle Entwicklung des Wohnens entlang der Bahntrassen ist auch das Grundmotiv der künftigen Entwicklung. Die Ansiedlung von Gewerbe soll sich am vorhandenen Siedlungsgefüge und am Verkehrssystem orientieren. Die Räume zwischen diesen Siedlungsachsen sollen der Entwicklung von Natur und Erholung vorbehalten bleiben. Das Leitbild soll dazu beitragen, einen Ausgleich zwischen den Nachteilen der Belastungen durch den Flugverkehr und den Vorteilen aus der zu erwartenden wirtschaftlichen Dynamik zu schaffen.

Das Strukturkonzept

Das Strukturkonzept, der Hauptplan des GSK FU-BBI, stellt die gemeindlichen Entwicklungsmöglichkeiten in Bezug auf die Siedlungsflächen sowie die Natur- und Erholungsräume im Maßstab 1:100.000 dar.

Das Strukturkonzept ermöglicht es den Gemeinden, Gewerbegebiete und Wohnsiedlungen im erforderlichen Umfang zu entwickeln, ihr jeweiliges Profil zu schärfen und damit die Chancen auf Teilhabe an der wirtschaftlichen Dynamik der Flughafenregion zu verbessern. In diesem Sinne trägt das Strukturkonzept auch zu einem interkommunalen Ausgleich von Vor- und Nachteilen bei, die sich durch den Flughafen ausbau in den Kommunen des Flughafenfeldes in unterschiedlichem Maße ergeben. Insgesamt ermöglicht das Gemeinsame Strukturkonzept eine Erweiterung der Siedlungsflächen um bis zu 2.300 Hektar, davon 1.500 Hektar in 1. Priorität. Damit werden für die kommunale Ebene Handlungsspielräume geschaffen, so dass diese flexibel auf neue Anforderungen und Entwicklungsoptionen reagieren kann.

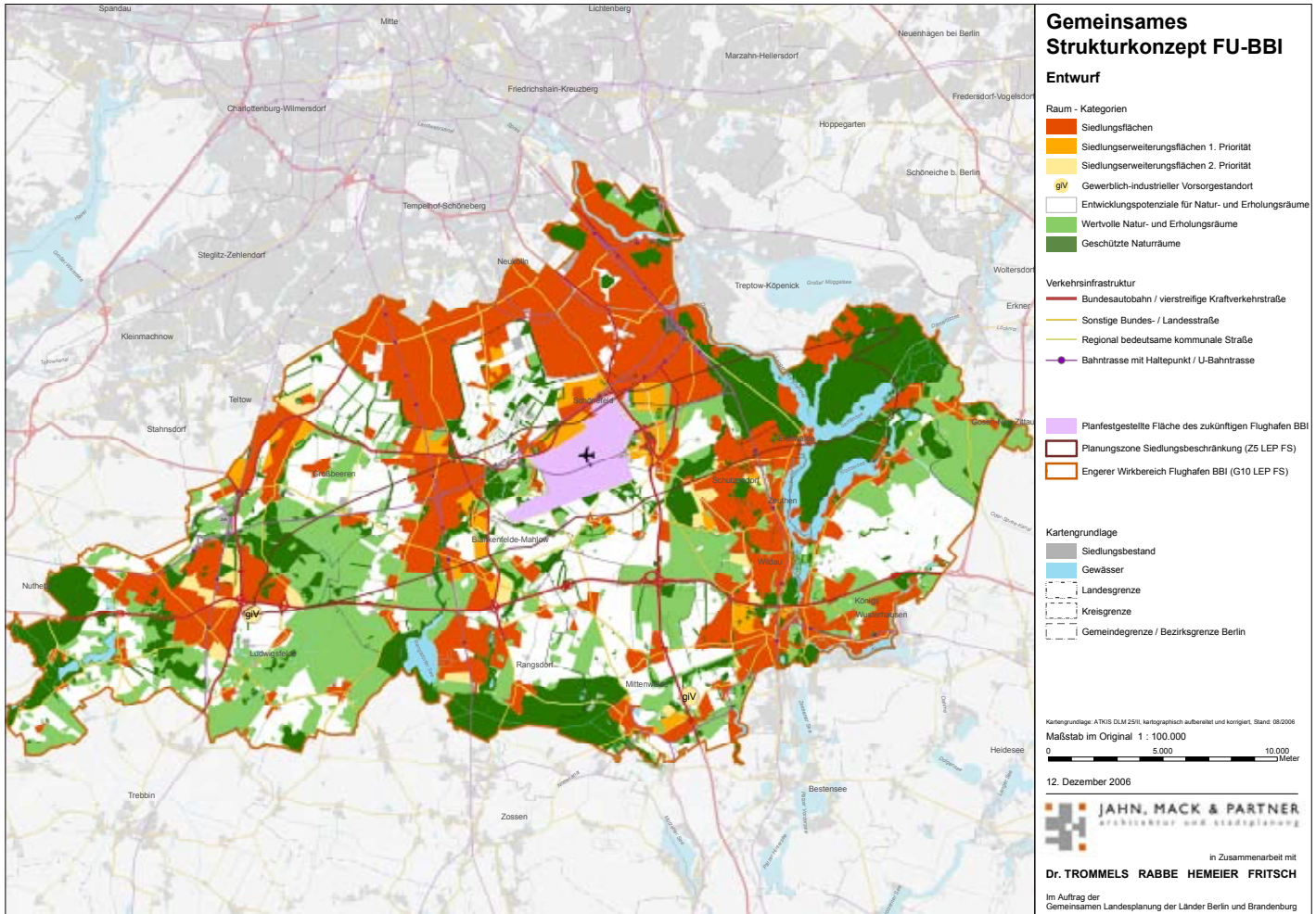
Das Flughafenumfeld bringt beste Voraussetzungen mit, um sich im internationalen Vergleich zu profilieren. Schon heute ist das Flughafenumfeld ein wichtiger Standort für die Wirtschaft, der weit über die Hauptstadtregion hinaus ausstrahlt. Hier haben sich renommierte Großunternehmen wie DaimlerChrysler, MTU,



Alle Akteure haben sich darauf verständigt, den Dialog auch 2007 in einem „Dialogforum Flughafenumfeld“ fortzusetzen. Zur vertiefenden Arbeit an den Themen

- integriertes Verkehrskonzept,
- Landschaftsplanung / Natur- und Erholungsraum,
- städtebauliche Rahmenplanung und soziale Infrastruktur sowie
- Zusammenarbeit zwischen Flughafen und Gemeinden

wurden Arbeitsgruppen gebildet, die die Umsetzung des GSK mit gutachterlicher Unterstützung voranbringen sollen.



Rolls-Royce und VW Logistik angesiedelt. Die Wissenschaftsstadt Adlershof in Berlin hat sich zu einem der führenden Standorte für Hochtechnologie in Europa entwickelt. Auch Wildau in Brandenburg ist ein erfolgreicher Wissenschaftsstandort.

Gewebepotentiale

Mit dem Ausbau des BBI wird sich dieser positive Trend fortsetzen. Neben den klassischen Firmen, die sich an Flughäfen niederlassen (Logistik, Luftfahrttechnik, Elektronik, Automobile) sollen auch neue Branchen akquiriert werden, die einen Großflughafen mit guten internationalen Verbindungen brauchen. Dazu zählt beispielsweise die Medienindustrie, das

Gesundheitswesen und der Modesektor. Es ist dafür Sorge zu tragen, das für die künftige Entwicklung, insbesondere für Gewerbeansiedlungen, in quantitativer und qualitativer Hinsicht in ausreichendem Maße Flächen bereit stehen.

Derzeit sind im Flughafenumfeld innerhalb bestehender Gewerbegebiete rund 900 Hektar an gewerblichen Reserveflächen verfügbar. Die erste Prioritätsstufe des GSK kennzeichnet weitere 900 Hektar Entwicklungspotenzial. Eine zweite Stufe der Inanspruchnahme eröffnet die Perspektive, langfristig noch einmal bis zu 450 Hektar Gewerbeflächen zu entwickeln. Die Ergebnisse des GSK wurden von den Beteiligten einvernehmlich erarbeitet und „zu Papier gebracht“: Eine Erklärung der Beteili-

gten zum Gemeinsamen Strukturkonzept und zu den gemeinsam erarbeiteten Zielen wurde am 18. Dezember 2006 paraphiert und nach Diskussion und Beschlussfassung in den kommunalen Gremien am 24. Mai 2007 in Blankenfelde-Mahlow von allen Beteiligten abschließend unterzeichnet.

Es gibt allerdings auch 2007 noch viel zu tun. Die erfolgreich gestartete Zusammenarbeit wird fortgesetzt!

Es besteht die Absicht, auch über das Jahresende 2007 hinaus, ein auf Kontinuität angelegtes Dialogforum Flughafenumfeld unter Beteiligung des Flughafenbetreibers FBS weiterzubetreiben, dann jedoch im Wesentlichen von den Kommunen der Flughafenregion getragen.

Mit der Bahn zum Flieger

Mit einem Gesamtvolumen von über 630 Millionen Euro ist die Schienenanbindung des neuen Flughafens nicht nur eines der größten Infrastrukturprojekte, es ist auch ein herausragendes Beispiel für die zukunftsweisende Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger: Bis zum Jahr 2011 wird der neue Airport eine hervorragende und schnelle Anbindung an das Eisenbahndrehkreuz Berlin Hauptbahnhof sowie an die Stadtteile von Berlin und das Umland haben.

Das Projekt

Der Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) ist eines der wichtigsten Verkehrs- und Infrastrukturprojekte Ostdeutschlands und wird als moderner Verkehrshafen mit international wettbewerbsfähiger Schienen- und Straßenanbindung realisiert. Der Bau des neuen Flughafens ist eingebettet in eine Reihe von Infrastrukturprojekten. So werden die Straßen- und Schienenwege in das Berliner Zentrum, nach Cottbus und Dresden sowie in Richtung Potsdam/Magdeburg ausgebaut. Damit wird eine optimale Verknüpfung mit den in den letzten Jahren in Betrieb genommenen Neu- und Ausbaustrecken wie Berlin-Hamburg oder Berlin-Halle/Leipzig geschaffen. Mit dem neuen Airport-Shuttle verkürzt sich nach Fertigstellung der Dresdner Bahn die Fahrzeit zukünftig vom Flughafen zum Berliner Hauptbahnhof auf rund 20 Minuten. Das Projekt Schienenanbindung BBI umfasst sämtliche Planungs-, Bau- und Ausrüstungsleistungen, die für die schienengebundene Erschließung des Flughafens notwendig sind. Die Anbindung des Flughafens an das Schienennetz erfolgt insbesondere an die Nord-Süd-Achse zum Berliner Hauptbahnhof.

Betriebsprogramm

Die Betriebsprogramme basieren auf dem Bundesverkehrswegeplan und dem für den Eisenbahnknoten Berlin erstellten „Pilkonzept“ sowie der Verkehrsprognose zum Flughafenaufkommen.

Die Bestellung des Nah- und Regionalverkehrs ist Aufgabe der Länder Berlin und Branden-

burg. Das Betriebsprogramm für die Flughafenanbindung sieht unter anderem einen 15-Minuten-Takt für den Airport-Shuttle vor. Die S-Bahn wird im 10-Minuten-Takt verkehren. Für den Regionalverkehr sind Verbindungen in Richtung der Strecken nach Cottbus, Potsdam, Dresden und Leipzig/Halle geplant. Darüber hinaus erfolgt die Belieferung des Flughafentanklagers mit Güterzügen über die Ostanbindung.

Geplante Maßnahmen

- Bau einer ca. 15 Kilometer langen zweigleisigen elektrifizierten Strecke vom Berliner Außenring über den Flughafen bis zur Strecke Berlin – Görlitz und Einbindung mit zwei eingleisigen Verbindungskurven für Fern- und Regionalverkehr mit einer Geschwindigkeit von 120 Stundenkilometern
- Verlängerung der bestehenden S-Bahnstrecke vom Bahnhof Schönefeld (alt) über den Berliner Außenring und Bau einer ca. 4 Kilometer langen Strecke bis zum Flughafen mit einer Geschwindigkeit von bis zu 100 Stundenkilometer
- Neubau und Einbindung des zweiten Gleises der Mahlower Nord-Ost-Kurve in die Dresdner Bahn und den Berliner Außenring
- Bau eines gemeinsamen ca. 3 Kilometer langen Tunnelbauwerks für Regional-, Fern- und S-Bahnverkehr unter dem Flughafen
- Errichtung eines Bahnhofs unter dem Terminal mit zwei Bahnsteigen (vier Gleise) für Fern- und Regionalverkehr und einem Bahnsteig (zwei Gleise) für den S-Bahnverkehr sowie einer oberirdischen eingleisigen Kehranlage für Regionalzüge.

Der Bahnhof

Unmittelbar unter dem Terminal BBI befindet sich der sechsgleisige Bahnhof mit drei Bahnsteigen, Treppen, Fahrtreppen und Aufzügen. Damit ist der Bahnhof auf sehr kurzen Wegen mit dem Terminal verbunden.

Unser Ziel ist, dass jeder zweite Reisende mit der Bahn zum BBI fährt. Schon heute verbindet der Airport-Express in einer knappen halben Stunde den derzeitigen Flughafenbahnhof mit der Berliner City. Der Airport-Shuttle wird den Bahnhof BBI über die Dresdner Bahn in knapp 20 Minuten mit dem Berliner Stadtzentrum verbinden. Die Deutsche Bahn wird den Flughafen BBI in ihr Streckennetz aufnehmen und für regionale und internationale Verbindungen sorgen.

Drei Planungsabschnitte: West, Mitte, Ost

Die Trasse für die S-Bahn verläuft ab dem Bahnhof Flughafen Berlin-Schönefeld über den Berliner Außenring. Auf Höhe der Ortschaft Selchow verlässt die S-Bahntrasse diesen Ring und wird zum neuen Terminal geführt. Die Fernbahntrasse wird aus dem Berliner Außenring von Westen kommend über den „Abzweig Selchow“ in die Neubaustrecke



Dipl. Wi.-Inf. Oliver Kraft,
Vorstandsmitglied DB Netz AG
(Produktion)



Gleisquerschnitt

eingebunden. Insgesamt werden für den Abschnitt West ca. 2.700 Meter Trogbauwerk, 110 Meter Spundwand, vier Eisenbahnbrücken und vier Straßenbrücken gebaut.

Der Planungsabschnitt Mitte beginnt unmittelbar mit dem Tunnelportal in Höhe der Ortschaft Selchow und endet hinter der Straßenbrücke der A 113 (Neu). Das Tunnelportal bildet das Bauwerk 262, über das die Straße L 75 geführt wird. Im Bereich des Bauwerks 262 beginnt das zukünftige Flughafengelände. Ab dem Tunnelportal verlaufen die Trassen bis zum Flughafenbahnhof in einem Tunnel mit jeweils zwei Gleisen, getrennt für S- und Fernbahn. Der Tunnelquerschnitt weitet sich dann von vier Gleisen auf sechs Gleise auf. Die S-Bahnstrecke endet mit dem Bahnsteig im Bahnhof. Dort werden ein 152 Meter langer S-Bahnsteig und zwei 405 Meter lange Bahnsteige für den Fern- und Regionalverkehr sowie den Flughafen-Shuttle errichtet. Der Bau der

einzelnen Tunnel- und Trogbauwerke erfolgt abschnittsweise in offener Bauweise.

Im Osten verläuft die Trasse zweigleisig oberhalb des Grundwasserstandes. Weitere Trogbauwerke müssen nicht errichtet werden. Die Ein- und Ausfädelung in die Görlitzer Bahn ist ebenerdig geplant.

Baudurchführung

Den Rohbau des Eisenbahntunnels und den Rohbau des Bahnhofes errichtet im Auftrag der Deutschen Bahn AG die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS). Sämtliche Leistungen der Schienenanbindung außerhalb des Rohbaus des Eisenbahntunnels sowie Ausbau, Oberbau und bahntechnische Ausrüstung im Tunnel einschließlich des Ausbaus des Flughafenbahnhofs wird die Deutsche Bahn AG mit ihrer Realisierungsgesellschaft DB ProjektBau durchführen. Für die Betonver-

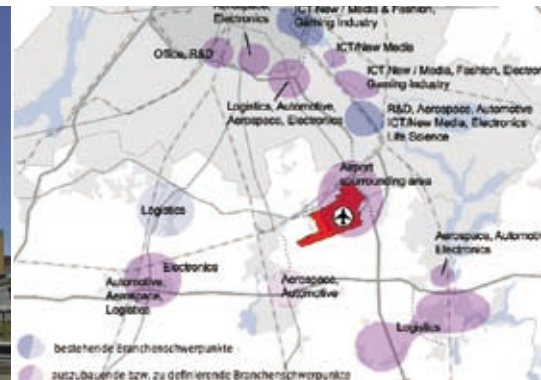
sorgung wurde direkt auf der Baustelle ein Betonwerk eingerichtet, um die nötige Menge und Qualität an Beton sicherstellen zu können und die Emmissionsvorgaben aus dem Planfeststellungsbeschluss einzuhalten. Dieses zur Zeit modernste Betonwerk Europas kann eine Spitzenleistung von 900 Kubikmeter Beton pro Stunde bzw. 10.000 Kubikmeter pro Tag erreichen. Der Antransport der für diese Mengen benötigten Baustoffe erfolgt umweltfreundlich über die Schiene. Insgesamt werden 3,4 Millionen Tonnen Baustoffe angeliefert. Der Schienencarrier der Bahn Railion Logistics übernimmt die Anlieferung und Entladung von zwei Millionen Tonnen Betonzuschlagstoffen. Durch die Verlagerung des Transports von der Straße auf die Schiene werden rund 600.000 LKW-Fahrten eingespart. Das entspricht einer Entlastung der öffentlichen Straßen von rund 500 Fahrten pro Tag während der gesamten Bauzeit.



Spreepalais am Dom



Leipziger Platz 1 – 3



Studie Umfeldentwicklung BBI

ÜBER 35 JAHRE BERATUNG UND PROJEKT-MANAGEMENT FÜR BESONDERE BAUVORHABEN – WIR BRINGEN IHR PROJEKT SICHER AUF DIE STARTBAHN UND SORGEN DAFÜR, DASS ES MIT EINER PUNKTLANDUNG ZUM ABSCHLUSS KOMMT.

Drees & Sommer GmbH
 Projektmanagement und
 bautechnische Beratung
 Bundesallee 39 – 40a
 10717 Berlin
 www.dreso.com

Bisheriges Baukonzept



Der neue Flughafen ist im Bahnnetz ein Fremdkörper

Das Projekt des künftigen Flughafen BBI hat auch seine Fehler. So besteht ein wesentliches Problem darin, dass der Flughafen nicht unmittelbar an einer der nach Berlin hineinführenden Radialstrecken der Bahn liegt, sondern am Berliner Außenring, der durch den Nord-Süd-Tunnel aufs Abstellgleis geschoben wurde.

Mit der Inbetriebnahme des Pilzkonzepts mit dem neuen Hauptbahnhof wurde in die dezentrale Stadtstruktur Berlins ein Zentralbahnhof implementiert. Die dadurch entstandenen Defizite sind heute unübersehbar: Die fehlende nahverkehrliche Anbindung des neuen Bahnhofs, die Abkopplung des Bahnhofs Zoo vom Fernverkehr und auch die unzureichende Anbindung des Flughafens Schönefeld sind keine Argumente der notorischen Nörgler.

Das Eisenbahnkonzept wurde festgelegt, als über den Flughafenstandort noch nicht entschieden worden war. Anstatt das Ringkonzept auszuwählen, das alle drei damals in der Diskussion befindlichen Standorte für den neuen Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) hätte integrieren können (Sperenberg, Jüterbog, Schönefeld), entschieden sich CDU und SPD seinerzeit für das Pilzkonzept, das Schönefeld links liegen ließ. So wurden in Berlin Milliarden ausgegeben, um eine bestehende Anbindung zum Flughafen zu zerstören. In Frankfurt am Main wurden Milliarden investiert, um Flughafen und ICE-Verkehr zu integrieren.

Nach dem Fall der Mauer fuhren alle nach Süden verkehrenden Fernzüge über Stadtbahn und Außenring und hielten in den Bahnhöfen Zoologischer Garten, Ostbahnhof und Flughafen Schönefeld. Neben Frankfurt am Main war Berlin-Schönefeld der einzige Flughafen, der in das Fernbahnnetz integriert war. Seit Inbetriebnahme des Nord-Süd-Tunnels mit dem neuen Hauptbahnhof fahren die Fernzüge an Schönefeld vorbei. Auch die Milliarden-Investition für den neuen Flughafen-Bahnhof wird daran nichts ändern.

BBI liegt an keiner der Radialstrecken

Das derzeitige Konzept sieht vor, abzweigend vom Berliner Außenring Fernverkehrs- und S-Bahngleise zu einem Tunnel unter dem neuen Flughafen BBI zu führen und in einem Tunnelbahnhof unter dem neuen Terminal enden zu lassen, der für die S-Bahn dauerhaft und für Fern- und Regionalzüge zunächst als Kopfbahnhof realisiert werden soll. Später – wann immer das ist – soll der Fern- und Regionalverkehr eine Verbindung nach Osten zur Görlitzer Bahn erhalten.

Das Problem besteht darin, dass der künftige Flughafen BBI nicht unmittelbar an einer der nach Berlin hineinführenden Radialstrecken der Bahn liegt, sondern am Berliner Außenring, der durch den Nord-Süd-Tunnel aufs Abstellgleis geschoben wurde. Deshalb fährt kein aus der Ferne oder aus dem Land Brandenburg nach Berlin kommender Zug über den heutigen Flughafen-Bahnhof Schönefeld. Eine Verbindung von der Berliner Stadtbahn zum Flughafen herzustellen und einigen Kommunen in Brandenburg eine umsteigefreie Verbindung zum Flughafen zu ermöglichen, gelingt nur – wie bei RB 14 und RE 7 – durch gezielte Umwegfahrten.

Die geplante Neubaustrecke mit dem Tunnelbahnhof ist eine Parallelstrecke zum südöstlichen Abschnitt des Berliner Außenrings. Deshalb bleibt der strukturelle Mangel, nämlich die Lage am Außenring statt der Anbindung an eine Radiale, auch nach Realisierung der Neubaustrecke zum neuen Flughafen BBI erhalten. Damit verlängert sich die Fahrzeit für die Reisenden, die nicht zum Flughafen will, in der Regel um mindestens 10 Minuten.

20 Millionen Fluggäste pro Jahr bieten keine Auslastung für Fernzüge

Das Potenzial an Reisenden, die mit Fernzügen zum Flughafenbahnhof fahren werden, ist gering. Deshalb haben die bis zur Eröffnung des Tiergartentunnels über Schönefeld verkehrenden Züge Berlin–Leipzig am Flughafenbahnhof zuletzt nicht mehr gehalten. Das wird sich mit Inbetriebnahme des BBI nicht wesentlich ändern, weil auch ein Flughafen mit 20 Millionen Fluggästen pro Jahr keine Auslastung für Fernzüge bedeutet. Außerdem wäre diese Möglichkeit erst nach dem Bau der Ostanbindung des neuen Bahnhofs möglich. Diese ist aber bisher noch nicht einmal planfestgestellt. Zudem sind Shuttle-Verkehre teuer, nicht nur beim Bau, sondern auch in der Unterhaltung. Eigenwirtschaftlich wird sich kein Flughafen-Shuttle rechnen, weshalb die Bahn auf verbindlicher Bestellung und Finanzierung für mindestens 20 Jahre besteht.

Auch bei 20 Millionen Flugpassagieren im Jahr gäbe es pro Stunde durchschnittlich nur rund 500 Fahrgäste. Diese verteilen sich auf Shuttle-Verkehr, S-Bahn und Busse. Selbst wenn man noch Begleitpersonen und Berufspendler hinzu



Michael Cramer,
Mitglied des Europäischen Parlamentes



Auch wenn schon mit den Bauarbeiten begonnen wurde: Alle Beteiligten – insbesondere die Bundesregierung und die Landesregierungen von Berlin und Brandenburg – sind aufgefordert, das von der IGEB entwickelte Konzept zu prüfen und die verkehrlichen und finanziellen Vorteile genau abzuwägen.

zählt, wäre dieser Fernverkehr wirtschaftlich nicht tragfähig.

Deshalb sieht die gegenwärtige Planung vor, dass die Mehrzahl der Fluggäste mit dem geplanten Shuttle vom Berliner Hauptbahnhof zum Flughafen fährt. Wenn aber schon ein Shuttle nötig ist, warum dann ein neuer Flughafen-Bahnhof mit neuer Streckenführung? Denn schon heute ist der Flughafen über Stadtbahn und Außenring erreichbar – und zwar nicht nur vom Hauptbahnhof, sondern auch von Zoo und Ostbahnhof.

Zudem soll die heute am Flughafenbahnhof Schönefeld endende S-Bahn in einer über 6 Kilometer langen Schleifenfahrt über Waßmannsdorf zum BBI verlängert werden. Vom Bahnhof Zoo dauert die Fahrt eine knappe Stunde – attraktiv ist das nicht. Sinnvoller und kostengünstiger wäre es, die S-Bahn auf dem kürzesten Weg von Lichtenrade über den mit vier Gleisen unausgelasteten Außenring zum Flughafenbahnhof zu verlängern, wodurch auch der Süden Berlins eine schnelle und attraktive Anbindung zum Flughafen hätte.

Wenn schon die Integration des Flughafens durch die Entscheidung für das Pilzkonzept verhindert wurde, muss nun die zweitbeste Lösung gefunden werden. Der vorhandene Flughafen-Bahnhof Schönefeld ist etwa 2 Kilometer Luftlinie vom geplanten neuen Terminal entfernt. Deshalb braucht man einen Zubringerverkehr, der auf vielen Flughäfen – auch bei solchen mit Fernbahnhof – im Einsatz ist. Statt eines 15-Minuten-Taktes für den Fernverkehrs-Shuttle ist ein 2-Minuten-Takt für einen so genannten Peoplemover die bessere Variante. Zudem könnten beim Flughafen BBI so auch mehrere Haltepunkte eingerichtet werden.

Würde der Peoplemover dann auch noch mit dem zum ICE-Halt ausgebauten Regionalbahnhof Blankenfelde auf der Dresdener Bahn verbunden – er ist 16 km vom Bahnhof Südkreuz entfernt – wäre der Flughafen in den Fernverkehr wenigstens einer Radialen integriert.

Alternatives Konzept

Das Alternativ-Szenario des Fahrgastverbands IGEB

Der Fahrgastverband IGEB hat zum Bahnhofs-Neubau ein bemerkenswertes Alternativ-Szenario vorgelegt, das gegenüber dem geplanten Bahnhof enorme Vorteile hätte. Die Integration des Flughafens in das Eisenbahnkonzept ist aus der nebenstehenden Skizze ersichtlich – und auch der Unterschied zum Senats-Konzept. Denn der bestehende Bahnhof kann sofort nicht nur von Westen, sondern auch von Osten mit Fern- und Regionalzügen angefahren werden und ist für die unterschiedlichsten Linienkonzepte flexibel nutzbar. Im Gegensatz zum geplanten Tunnelbahnhof kann er auch von Zügen mit Dieselantrieb genutzt werden und statt eines Shuttle-Verkehrs nur nach Berlin Hauptbahnhof gäbe es Regionalverkehrslinien in alle Richtungen.

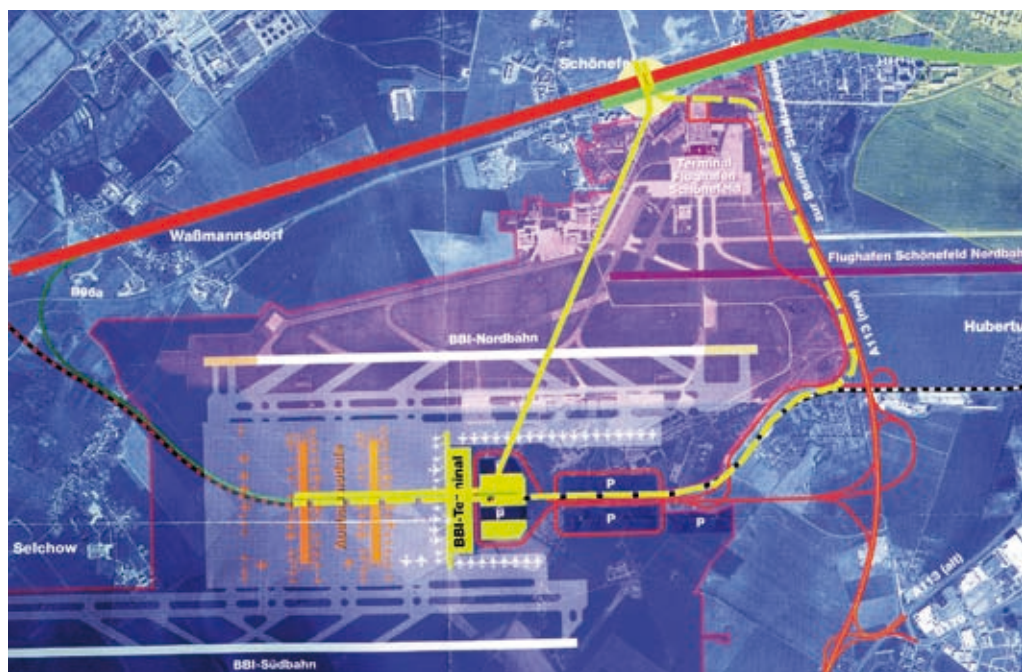
Mit nur kleinen Umwegfahrten wäre es möglich, Regionalverkehrslinien aus Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen und Sachsen-Anhalt über den Flughafenbahnhof zu führen und somit zahlreichen Fernreisenden und Berufspendlern eine umsteigefreie Direktverbindung nach Schönefeld zu bieten.

Diese Bündelung von Regionalverkehrsangeboten im VBB-Tarif entspräche auch den Forderungen der Berliner Bezirke. Der Ostteil Berlins erhielte über Hohenschönhausen, Lichtenberg, Ostkreuz und Schöneweide eine Tangente, die mit Sicherheit nicht nur für Flugreisende attraktiv ist. Viele brandenburgische Gemeinden im Nord-Ost-Berliner Raum, die sich bei der derzeitigen Planung zu Recht

„abgehängt“ fühlen, erhielten umsteigefreie Direktverbindungen. Und wenn beim Ausbau der Dresdener Bahn – analog zur Anhalter Bahn mit dem Regionalbahnhof Lichterfelde Ost – wenigstens ein zusätzlicher Regionalbahnhof Buckower Chaussee gebaut würde, hätte man bei diesem Konzept für weniger als die Hälfte der Kosten einen mehr als doppelten verkehrstechnischen Gewinn.

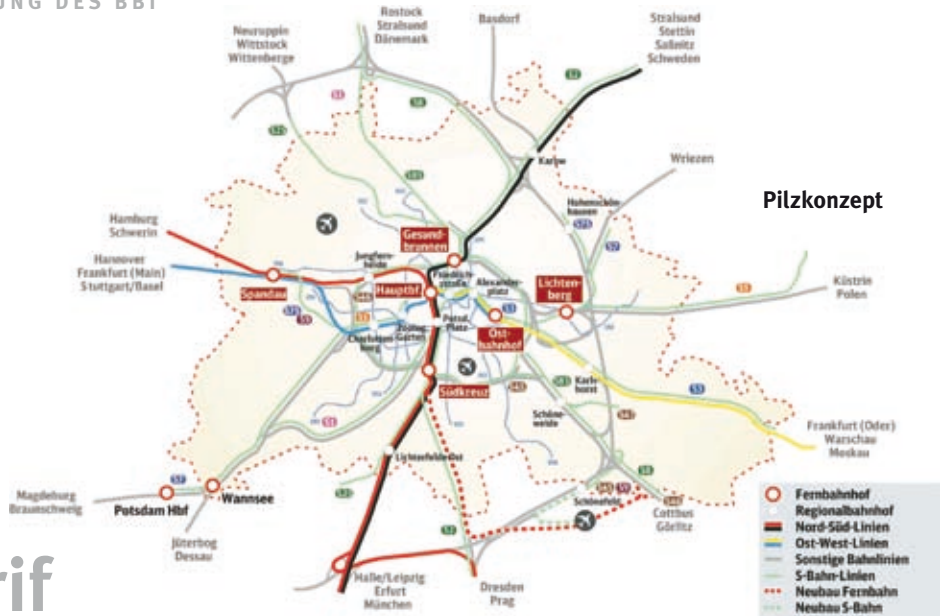
Als Gegenargument wird immer angeführt, dass der neue Flughafen-Bahnhof planfestgestellt sei. Das ist richtig, aber das spielte bei der Straßenbahn in die Wissenschaftsstadt Adlershof ebenso keine Rolle wie bei vielen Projekten, die wegen fehlender Finanzen nicht gebaut werden konnten. Während mit dem Bahnhofsneubau noch nicht einmal begonnen worden ist, wurden beim Bau des Hauptbahnhofs Planungsänderungen sogar noch während der Bauzeit realisiert. Dass beim Hauptbahnhof kurzerhand auf den Bahnhof der S 21 verzichtet oder das Dach verkürzt wurde, zeigt, dass es einen rechtlichen Weg gibt, wenn der politische Wille vorhanden ist.

Auch wenn schon mit den Bauarbeiten begonnen wurde: Alle Beteiligten – insbesondere die Bundesregierung und die Landesregierungen von Berlin und Brandenburg – sind aufgefordert, das von der IGEB entwickelte Konzept zu prüfen und die verkehrlichen und finanziellen Vorteile genau abzuwägen. „Die Planung ist fertig“ kann bei einem Milliardenprojekt nun wahrlich kein überzeugendes Argument sein.



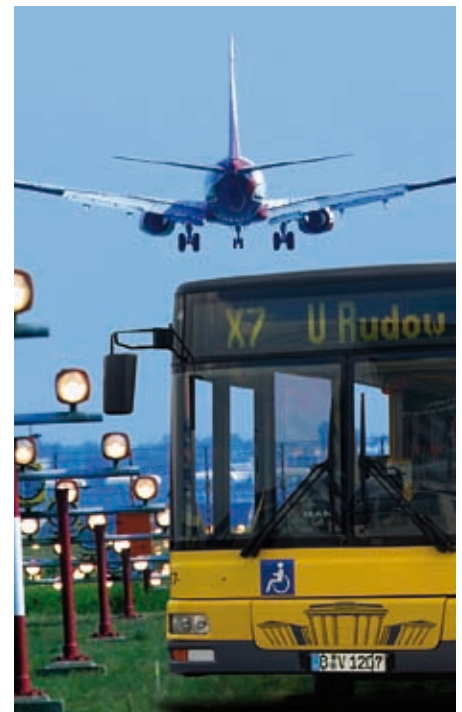


Vom Airport in die City zum Normaltarif



In nur wenigen Jahren wird der neu entstehende Flughafen Berlin Brandenburg International eine bedeutende Funktion im nationalen und internationalen Flugverkehr einnehmen und der Öffentliche Personennahverkehr wird seine Rolle als Bindeglied zwischen Kiez und weiter Welt hervorragend ausfüllen.

Eine moderne Infrastruktur in Verbindung mit innovativen Verkehrsmitteln und einer gut durchdachten und auf die Bedürfnisse der Menschen abgestimmten Verkehrsplanung ist ein Garant für die stete positive Entwicklung einer Stadt. So war es die Eisenbahn, die aus Berlin am Ende des 19. Jahrhunderts in nur wenigen Jahren eine Millionenstadt werden ließ. Genauer gesagt, es waren die neuen Verkehrswege, die die Ansiedlung von Industrie erst möglich machten, die die Verteilung der Güter erleichterten und die bis dahin lange Wege spürbar verkürzten.



Andreas Sturmowski,
Vorsitzender des Vorstandes BVG

Täglich einmal zum Mond und wieder zurück

Heute hat unsere Stadt eines der modernsten, weit verzweigten und hervorragend miteinander verknüpften Nahverkehrssysteme Europas. Jeden Tag werden mehr als 3,5 Millionen Fahrten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Allein die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) bedienen mit 892 Quadratkilometer eine Fläche, die ungefähr so groß wie das Ruhrgebiet von Duisburg bis Dortmund ist. Rund 900 Millionen Fahrgäste werden pro Jahr befördert, knapp die Hälfte davon mit der U-Bahn. Die Schnellbahnen bilden die Nervenbahnen der Stadt und sind Teil eines komplexen Verkehrsnetzes, das neben rund 147 Bus- und 22 Straßenbahnlinien aus neun U-Bahn-Linien mit insgesamt etwa 145 Kilometer Linienlänge und 170 Bahnhöfen besteht. Innerhalb eines Jahres fahren die Busse und Bahnen der BVG mehr als 250 Millionen Kilometer. Umgerechnet ist das jeden Tag die Strecke einmal zum Mond und wieder zurück oder 18 Mal um die Erde.

Unsere Stadt hat viel zu bieten. Sie ist Sitz der Bundesregierung. Neben einem hervorragenden Kulturangebot gibt es eine große Vielfalt auf den Gebieten der Wissenschaft, der

Unterhaltung, des Sports und der Gastronomie. Die großzügigen Parkanlagen, die Seen und Wälder in und um Berlin bieten neben der aufregenden und manchmal auch hektischen Metropole große Erholungsräume. Jedes Jahr kommen viele Reisende aus allen Teilen der Bundesrepublik und aus dem nahen wie fernen Ausland nach Berlin – sie kommen mit dem eigenen Auto, sie kommen mit der Bahn und sehr viele kommen auch mit dem Flugzeug. Einmal in Berlin angekommen, gelangt man mit Bus, Tram, S- und U-Bahn zu praktisch jedem Ort in der Stadt – es gibt kein „j.w.d.“ (janz weit draußen), wie der Berliner sagt. Wir freuen uns über jeden Gast, der unsere Stadt besucht – besonders freuen wir uns – und das als größtes öffentliches Nahverkehrsunternehmen Deutschlands nicht ganz

ohne Eigeninteresse – über die, die ohne Auto kommen und daher für ihre Wege unser Fahrzeuge nutzen, die rund um die Uhr im Einsatz sind.

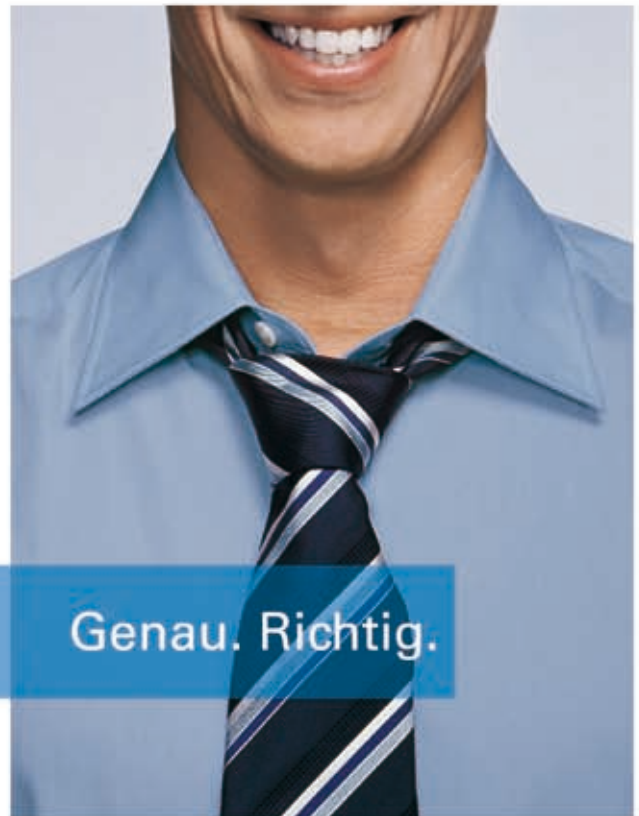
In Zukunft wird der neue Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) für den Luftverkehr von und nach Berlin eine immer größere Rolle spielen. Ein zentraler Flughafen, der nach seiner Fertigstellung den Ansprüchen unserer Metropole voll und ganz Rechnung tragen wird, ist mit Sicherheit ein Gewinn für Berlin und wird den Wirtschafts-, Kultur- und Wissenschaftsstandort sowie den Sitz der Bundesregierung auch als Drehkreuz für den nationalen und internationalen Flugverkehr weiter aufwerten. Auch die mit der neuen Infrastruktur entstehenden neuen Arbeitsplätze sind ein wichtiger Aspekt.

Schon heute ist der Flughafen in Schönefeld gut und – auch im Vergleich mit den Flughäfen anderer Hauptstädte weltweit – in kurzer Zeit erreichbar. Mit dem Airport Express der DB vom mitten in der Stadt gelegenen Hauptbahnhof ist man in nur 28 Minuten am Bahnhof Schönefeld, dessen Umbau in einen modernen großstädtischen Haltepunkt noch in diesem Jahr beginnt. Vom U-Bahnhof Rudow ist es nur eine Station mit dem JetExpressBus X7 bis direkt vor die Tür. Außerdem verbinden regelmäßig drei weitere Regionalzüge, zwei S-Bahnlinien und von verschiedenen Ausgangspunkten der Stadt sieben Busverbindungen den Flughafen. Vor wenigen Wochen begannen bei der S-Bahn die Bauarbeiten für eine noch effektivere Linienanbindung zwischen Hauptbahnhof über Alexanderplatz und Ostbahnhof direkt zum Flughafen BBI. Die BVG unterstützt mit flankierenden Maßnahmen diese umfangreichen Bauarbeiten und sichert so die Aufrechterhaltung der Zubringerverkehre. Nach seiner Fertigstellung wird der neue Flughafen also optimal angebunden sein.

Mit dem Einzelfahrschein durch Berlin bis zum BBI

Das Beste ist, dass für alle diese Verbindungen der ganz normale Einzelfahrschein für das Stadtgebiet Berlin (Zone AB) gilt. Jeder, der schon einmal an anderen europäischen Flughäfen angekommen ist, weiß, dass dort nicht nur die Fahrzeiten in die Innenstadt hinein viel länger sind, sondern auch, dass dort zum Teil erheblich höhere Fahrpreise gezahlt werden müssen.

Natürlich wird der neue Flughafen nicht nur für die Gäste, die unserer Stadt Jahr für Jahr besuchen – allein im Jahr 2006 waren es mehr als 7 Millionen Menschen – sondern auch für die Berlinerinnen und Berliner und die Bürgerinnen und Bürger Brandenburgs ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt sein. Schon heute starten jährlich hunderttausende Reisende am BBI in Schönefeld in die erholsamen Ferien, Dank des guten ÖPNV-Angebots beginnt der Urlaub dabei meist schon direkt vor der Haustür, da die nächste Haltestelle, der nächste U- beziehungsweise S-Bahnhof fast überall in der Stadt fußläufig erreichbar ist. So übernimmt der ÖPNV die Funktion des Bindeglieds zwischen Kiez und der weiten Welt.



© TÜV, TÜV und TÜV sind eingetragene Markten. Eine Nutzung oder Verwendung bedarf der vorherigen Zustimmung.

Genau. Richtig.

Mit maximaler Sicherheit steigern unsere Experten die Wirtschaftlichkeit bei Planung, Bau, Betrieb und Instandhaltung. Ein Ansprechpartner bietet Prüf- und Projektmanagement im Fullservice für Sie:

- sicherheitstechnische Beratung und Prüfung
- Bestandsbewertung und Gutachten
- Abnahmeprüfungen
- wiederkehrende Prüfungen bei Anlagen
- Beratung zum konstruktiven Ingenieurbau
- Brandschutz

Begleiten, Entwickeln, Fördern, und Prüfen – gerne stellen wir Ihr Anliegen in den Mittelpunkt. Genau richtig für Ihren Bedarf.

Wir freuen uns auf Sie!

TÜV Rheinland
Industrie Service GmbH
Alboinstraße 56, 12103 Berlin
Telefon: 01803 252535 1300*
Fax: 01803 252535 1399*
* 9 ct/Min. aus dem deutschen Festnetz

Mail is-berlin@de.tuv.com
www.tuv.com

 **TÜVRheinland®**
Genau. Richtig.



Führend bei Kommunikationslösungen für Verkehr, Luftfahrt und Logistik

Alcatel-Lucent Deutschland AG

Als globaler Anbieter von Kommunikationslösungen für Netzbetreiber, Dienstleister und Unternehmen aus der Energie-, Transport- und Logistikbranche sowie Industriebetriebe kennt Alcatel-Lucent die Herausforderungen an hochverfügbare und sichere Kommunikationsnetze.



Betreiber von Transportinfrastruktur – Autobahnen, Schienennetze und Flughäfen – setzen weltweit auf Kommunikationsnetze von Alcatel-Lucent. Denn: Diese Unternehmen erwarten, dass ihre Kommunikationsdienste in puncto Sicherheit, Verfügbarkeit und Geschwindigkeit dieselbe Qualität aufweisen, wie man dies von der öffentlichen Netzinfrastruktur her kennt.

Berliner S-Bahn verbessert Kundenservice mit Multimedia

Alcatel-Lucent ist weltweit einer der größten Telekommunikationsausrüster und entwickelt Lösungen für Sprach-, Daten- und Videokommunikationsdienste – sowohl für Netzbetreiber und Dienstleister als auch für Großunternehmen und kleine und mittelständische Firmen. Den Kunden steht dazu ein komplettes Produktspektrum innovativer IP-basierter Daten- und Sprachlösungen zur Verfügung.

1,4 Millionen Fahrgäste nutzen jeden Tag die S-Bahn in der Region Berlin und Brandenburg. Sie können sich künftig über eine schnellere Zugabfertigung am Bahnsteig und damit einen verbesserten Kundenservice freuen. Mit diesem Ziel hat die Deutsche Bahn den Bau eines IP/MPLS-basierten Übertragungsnetzes für die S-Bahn Berlin beauftragt. Dieses Netz soll als multimediale Plattform für Daten-, Sprach- und Videoübertragung sämtliche Systeme wie Reiseinformation, Videomanagement und videoüberwachte Zugabfertigung durch den Triebfahrzeugführer integrieren.

Rund um den Globus: Flughäfen mit Technik von Alcatel-Lucent

Sichere und zuverlässige Kommunikationsnetze sind auch auf Flughäfen Voraussetzung für reibungslose Abläufe. Viele Betreiber setzen dabei auf Kommunikationstechnik von Alcatel-Lucent. Den Pariser Flughafen Charles de Gaulle stattete Alcatel-Lucent mit einem

großen WiFi-Funknetz aus; jetzt hat der Betreiber ein WiMAX-Pilotprojekt gestartet. Der internationale Flughafen von Orlando im US-Bundesstaat Florida hat sich beim Aufbau seines Funknetzes für Alcatel-Lucent entschieden. Die Mitarbeiter des Flughafens und von mehr als 60 Fluggesellschaften sowie die Passagiere haben über Funk Zugang ins Internet. Für den San Francisco International Airport installierte Alcatel-Lucent ein optisches Breitbandübertragungsnetz für schnellen Internetzugang und für Videokommunikation. Beim Ausbau des internationalen Flughafens in Dubai, dem ersten „full IP Airport“, kommen Kommunikations- und Sicherheitssysteme von Alcatel-Lucent zum Einsatz: Sicherheits- und Zutrittskontrollsysteme, eine Fernsehüberwachungsanlage sowie die Verkabelung und Installation einer VoIP-Telekommunikationsanlage für mehr als 16.000 Teilnehmer. Zudem hat Alcatel-Lucent das Antennensystem für die Verteilung von Unterhaltungsdiensten und ein rund 7.000 Kilometer langes Kabelnetz aufgebaut.

Alcatel-Lucent ist in mehr als 130 Ländern präsent und damit weltweit ein lokaler Partner. Das Unternehmen hat das erfahrenste Serviceteam der Branche und Einrichtungen für Forschung, Technologie und Innovation, die zu den größten in der Telekommunikation zählen. Die Alcatel-Lucent Deutschland AG hat ihren Firmensitz in Stuttgart und ist mit langer Tradition auch in Berlin vertreten. Geschäftsstellen in allen größeren Städten betreuen die Unternehmenskunden vor Ort.

www.alcatel-lucent.com



IBM: Innovation durch enge Verzahnung von Business und IT

Seit der Übernahme von PricewaterhouseCoopers Consulting im Jahr 2002 ist IBM Global Business Services (GBS) das weltweit größte Beratungshaus. Die Unternehmensberatung IBM Global Business Services beschäftigt heute bei einem Umsatz von 16 Milliarden Dollar (2006) rund 90 000 Mitarbeiter in über 170 Ländern.



Alexander Toll, Business Development Executive, IBM Deutschland GmbH

Mit den Beratungsfeldern Strategy & Change, Supply Chain Management, Customer Relationship Management, Financial Management, Human Capital Management sowie den entsprechenden IT-Services (Integration und Management von Applikationen einschließlich Outsourcing) deckt die Unternehmensberatungssparte der IBM die komplette Wertschöpfungskette von Unternehmen und Organisationen jeder Größenordnung ab – von ersten strategischen Überlegungen über die Implementierung der passenden Lösungen bis hin zu deren Betrieb. Die Beratungssparte der IBM bietet hierbei umfassende Expertise und Erfahrung aus fast 20 verschiedenen Branchen. Auf die individuellen Anforderungen

des Mittelstands zugeschnitten, bietet die Unternehmensberatung der IBM – gemeinsam mit Geschäftspartnern und IBM Tochtergesellschaften – ein maßgeschneidertes Serviceangebot mit klarer Kostenstruktur.

Innovation als Leitmotiv

Die CEO-Studie 2006 von IBM Global Business Services, bei der rund 700 Unternehmenslenker weltweit befragt wurden, zeigt, dass Innovation weltweit eine wichtige Stellung auf der Agenda von CEOs einnimmt, und dass der Unternehmenserfolg mit der Innovationsfähigkeit von Unternehmen zunehmend korreliert – insbesondere unter dem Aspekt der fortschreitenden Globalisierung. Der Fokus verschiebt sich dabei immer mehr von der klassischen Produkt-, Service- und Marktinnovation hin zur Betriebs- und Geschäftsmodellinnovation. Für den zukünftigen Unternehmenserfolg wird dadurch zur zentralen Frage: „Was macht Sie so besonders?“

Innovative Lösungsansätze für die gegenwärtigen und zukünftigen Herausforderungen aller Geschäftsbereiche eines Unternehmens zu formulieren, ist das strategische Ziel der Unternehmensberatungssparte der IBM. Damit verbunden ist der Anspruch, einen nachvollziehbaren, überprüf- und spürbaren Mehrwert für den Kunden zu schaffen. Es geht also nicht nur um Kostensenkung und Effizienzsteigerung, sondern auch darum, durch nahtlose Integration, das passgenaue Zusammenspiel relevanter Geschäftseinheiten

und den gezielten Austausch von Informationen schneller und „beweglicher“ zu werden.

IBM versteht sich selbst in diesem Zusammenhang auch schon lange nicht mehr als reiner Technologieanbieter, sondern vielmehr als ein Innovationsunternehmen. Für die IBM ist Innovation die Verschmelzung von Business und Technologie und das Verständnis der Märkte, in denen sich unsere Kunden bewegen.

Behauptung in der Spitzenposition

Die IBM hat sich in den letzten Jahren erfolgreich zu einem global integrierten Unternehmen ausgerichtet. Laut einer Studie der INSEAD Business School gibt es weltweit bislang nur etwa neun Unternehmen, die wirklich global integriert sind. Mit ihrem nachhaltigen Veränderungs- und Integrationskurs hat die IBM ein sehr glaubwürdiges Beispiel für ihre Kunden geliefert, was auch von unabhängigen Industrieanalysten honoriert wird. Einige Beispiele: Gartner Dataquest hat im Dezember 2006 bereits zum vierten Mal in Folge die IBM Unternehmensberatung zum führenden Anbieter bei Beratung und Systemintegration gekürt. Für Lünenonk (2006) ist die Unternehmensberatung IBM Global Business Services führend bei IT Beratung in Deutschland, im Gartner Magic Quadrant 2006 führend bei Offshore Applikation.

ibm.com/services/de/

WACHSTUMSSCHUB

durch Investoren aus dem In- und Ausland

Berlin steht, was Innovationskraft angeht, auf dem zweiten Platz unter 68 europäischen Regionen. Brandenburg ist nach jüngsten Erkenntnissen der Prognos AG bei der Zukunftsfähigkeit auf den zweiten Platz im Osten Deutschlands vorgerückt. Während jahrelang potentielle Investoren wegen des fehlenden Großflughafens mit einem Engagement in der Hauptstadt zögerten, berichten jetzt die Flughafengesellschaft und die Wirtschaftsförderer unisono über ein stark steigendes Interesse von Unternehmen aus dem In- und Ausland.

Ansiedlungschance BBI

Der Großflughafen BBI ist eine Riesenchance für die Region Berlin-Brandenburg. 40.000 bis 60.000 zusätzliche Arbeitsplätze sind zu erwarten. Die Wirtschaftsfördergesellschaften von Berlin und Brandenburg, Berlin Partner GmbH und ZukunftsAgentur Brandenburg GmbH (ZAB), haben ein gemeinsames Akquisitionsteam gebildet, das als zentrale Anlaufstelle für Investoren bereitsteht.

Die Vorteile für Investoren sind hervorragend: günstige Kosten, ein großes Fachkräftepotenzial, überdurchschnittlich hohe Produktivität neuer Betriebe und europaweit beste Förderbedingungen. Anfang 2007 haben sich Investoren mit besonders interessanten Projekten bei der ZAB mit dem Argument gemeldet, sie seien durch die positive Entscheidung zum Großflughafen BBI auf die Region aufmerksam geworden. Auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Berlin Partner hören von ihren Gesprächspartnern in der ganzen Welt immer wieder die dringende Frage nach Nonstop-Flugverbindungen nach Asien und Amerika.

Die Ansiedlungserwartungen sind hoch

Bisher waren Berlin und Brandenburg als deutsche Hauptstadtregion, als Ballungsraum in der Mitte Europas oder als erster Nachbar des neuen europäischen Partners Polen vermarktbare. Nun eröffnet der Bau des künftigen

Großflughafens BBI eine neue Riesenchance für die Region. Alle Erfahrungen mit gelungenen Flughafenprojekten in der Welt zeigen: Sie sind Wachstums- und Ansiedlungsmotoren für den Flughafen selbst sowie für das Flughafenumfeld. Der Neubau des Flughafens München bei Erding beispielsweise hat gezeigt, welche Wachstumsschübe ein solches Projekt bewirkt und in welchen Formen diese stattfinden. So ist zu erwarten, dass das eigentliche Ansiedlungsgeschäft etwa drei Jahre vor Eröffnung des Flughafens richtig in die Gänge kommt und noch Jahrzehnte nach der Eröffnung weiter entfernte Landstriche von dem Projekt profitieren.

Für das Gebiet um den Flughafen Schönefeld in Berlin-Brandenburg ist bereits in den nächsten Jahren in einem Umkreis von etwa 30 Kilometer ein Arbeitsplatzwachstum von 40.000 bis 60.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen zu erwarten. Dabei reicht der Kreis zu erwartender Firmenansiedlungen von Dienstleistungs- und

Hotelbetrieben bis zu Logistik- und Industriebetrieben mit überregionaler Orientierung. Auch Berlin wird erheblich profitieren. Vom Flughafen BBI bis zum neuen Hauptbahnhof im Herzen der Stadt zieht sich eine Entwicklungsachse entlang der Spree und der Stadtautobahn an der entlang sich Unternehmen ansiedeln können.

Ansiedlungsteam als zentrale Anlaufstelle

Wie nutzen die Länder Berlin und Brandenburg diese Riesenchance? Berlin Partner GmbH und ZukunftsAgentur Brandenburg GmbH haben im Auftrag der Landesregierungen Berlin und Brandenburg ein gemeinsames Ansiedlungsteam als zentrale Anlaufstelle für Investoren gebildet. Dieses Team wird seine Hauptarbeit vom Standort Schönefeld aus leisten und die Region mit Hilfe des gemeinsamen Marketinginstruments Berlin-Brandenburg Business Location Center (BLC) präsentieren. Dabei werden umfassende Informationen zu den Themen Standorte, Flächen, Wohnumfeld, Arbeitskräfte, Bildungs- und Forschungseinrichtungen, Netzwerke, Finanzierungs- und Förderinstrumente und vieles mehr angeboten. Aber auch Kenntnisse in Branchen, von Partnern und Zulieferern können eingeholt werden, so dass der Investor einen umfassenden Einblick für seine speziellen Investitionswünsche erhalten kann. Das Ansiedlungsteam wird die gesamten Marketing- und Akquisitionsaktivitäten des Landes betreiben, konkrete



Dr. Detlef Stronk, Vorsitzender der Geschäftsführung der ZukunftsAgentur Brandenburg GmbH



René Gurka, Geschäftsführer der Berlin Partner GmbH

Berlin Partner GmbH

Erste Adresse

für Unternehmen!

- Sie sind **Investor** und wollen sich in Berlin ansiedeln? Bei Berlin Partner erhalten Sie jede Unterstützung: Kompetent, unbürokratisch, schnell und kostenfrei!
- Sie sind ein **Berliner Unternehmen** und wollen neue Märkte erschließen? Berlin Partner begleitet Sie mit attraktiven Dienstleistungen.
- Sie wollen sich für den **Standort Berlin** engagieren? Werden Sie Berlin-Partner! Profitieren auch Sie von einem starken, mehr als 160 nationale und internationale Unternehmen umfassenden Netzwerk! Als Berlin-Partner genießen Sie exklusive Vorteile.



Berlin Partner GmbH
 Ludwig Erhard Haus
 Fasanenstraße 85 | 10623 Berlin
 Tel. +49 30 39980-0 | Fax +49 30 39980-239

Geschäftsführer: René Gurka

Aufsichtsratsvorsitzender: Rolf Eckrodt

info@berlin-partner.de | www.berlin-partner.de
 www.businesslocationcenter.de



Ansiedlungen durchführen und Netzwerke im Umfeld des BBI unterstützen. Es wird von einem Lenkungsausschuss und einer Projektgruppe der beiden Bundesländer abgedeckt. Beteiligt sind neben den Wirtschaftsministerien und den Landeswirtschaftsfördergesellschaften die Industrie- und Handelskammern, die Vereinigung der Unternehmensverbände, die Flughafen Schönefeld GmbH sowie die anliegenden Landkreise und Bezirke sowie die Anrainerkammern. Als Backoffice dienen die Mutterhäuser des Teams, Berlin Partner GmbH und ZukunftsAgentur Brandenburg GmbH (ZAB).

Das Backoffice aus ZAB und Berlin Partner

Durch einen Kooperationsvertrag sind die ZAB und die Berliner Wirtschaftsfördergesellschaft Berlin Partner GmbH miteinander verbunden. Die beiden Gesellschaften arbeiten in Ansiedlungs- und Außenwirtschaftsfragen immer intensiver zusammen, unterhalten eine gemeinsame Wirtschaftsrepräsentanz in Brüssel und haben in einer gemeinsamen Marketingaktion den Slogan „Berlin-Brandenburg. The german capital region – more value for your Investment“ geprägt und umgesetzt. Denn dies ist immer deutlicher geworden: Die Region ist auf

dem Technologie- und Innovationssektor auf dem Vormarsch, da die Standortbedingungen besonders günstig sind.

Als one-stop-agency bietet die ZAB für Brandenburg alle Leistungen der Wirtschaftsförderung aus einer Hand: Betreuung von Unternehmensansiedlungen, Förderung eines innovativen Mittelstandes, Außenwirtschaftsförderung, Betreuung von technologieorientierten Existenzgründungen, Energieberatung und Netzwerkmanagement. Die ZAB ist als „Partner für die Zukunft“ eng verbunden mit der Investitionsbank des Landes Brandenburg (ILB) und der Brandenburg Capital GmbH (BC). Diese Partnerschaft sichert kurze Wege, konsequente Beratung und schnelle Entscheidung in Finanzierungs- und Förderfragen.

Die Berlin Partner GmbH ist die zentrale Berliner Anlaufstelle für Unternehmensansiedlung und Außenwirtschaftsförderung. Zusätzlich ist sie auch für das Hauptstadtmarketing zuständig. Enge Zusammenarbeit mit der Investitionsbank Berlin, die den öffentlichen Anteil von 45 Prozent an Berlin Partner hält, ist ebenfalls selbstverständlich. Besonders an Berlin Partner ist, das Prinzip der Public-Private-Partnership: Die Mehrheit der Anteile wird von privaten Gesellschaftern gehalten.

Beste Noten für die beiden Bundesländer

Brandenburg und Berlin haben im vergangenen Jahrzehnt einen gewaltigen Strukturwandel bewältigt. Berlin steht, was Innovationskraft angeht, auf dem zweiten Platz unter 68 europäischen Regionen. Brandenburg ist nach jüngsten Erkenntnissen der Prognos AG bei der Zukunftsfähigkeit auf den zweiten Platz im Osten Deutschlands vorgerückt. Dies lässt sich vor allem zurückführen auf die breite Forschungs- und Entwicklungslandschaft, auf die überdurchschnittlich hohe Produktivität neuer Betriebe in der Region, auf das große Fachkräftepotenzial zu deutlich günstigeren Bedingungen und Arbeitszeiten als im Westen Deutschlands sowie mit Investitionszulage und Investitionszuschuss auf die europaweit besten Förderbedingungen.

All diese Möglichkeiten können um den neuen Flughafen BBI herum bestens genutzt werden. Bereits jetzt stehen zahlreiche attraktive und noch preisgünstige Flächen für Ansiedlungen zur Verfügung. Weitere Flächen werden zügig geplant und ausgewiesen.

www.businesslocationcenter.de
www.berlin-partner.de
www.zab-brandenburg.de

Von unseren Unternehmen gebaut!

Die Auftragsvergabe bei dem Bau des BBI soll vor allem an regionale Anbieter in Berlin und Brandenburg gehen. Dafür setzen sich die IHK Cottbus, in deren Kammerbezirk der Flughafen liegt, und die Auftragsberatungsstelle Brandenburg e.V. (Abst Brandenburg) als Koordinationsstelle des BBI-Bieterverzeichnisses ein.

Ein Flughafen für die Region, gebaut von der Region

Mit dem ersten Spatenstich am 5. September 2006 wurde der Airport Berlin Brandenburg International endlich vom ewigen Phantom zur Realität. Die IHK Cottbus ist von den Vorteilen des BBI überzeugt. Daher haben wir uns im Auftrag der südbrandenburgischen Wirtschaft von Beginn an ohne Wenn und Aber für einen Großflughafen am Standort Schönefeld eingesetzt. Von diesem größten Infrastrukturvorhaben Ostdeutschlands geht ein Schub für die ganze Region aus, dessen Bilanz sich jetzt noch gar nicht in Euro und Cent beziffern lässt. Die Wachstumsimpulse werden nicht

auf das Flughafengelände begrenzt bleiben, die Entwicklung im Flughafenumfeld verläuft mindestens ebenso rasant. Schon jetzt sind die positiven Auswirkungen des Magneten BBI auf Ansiedlungen, Arbeitsplätze und Bevölkerungszahlen deutlich zu spüren.

Die besondere Verantwortung der IHK Brandenburg

Die rund zwei Milliarden Euro, die direkt in das Projekt BBI investiert werden, bilden den Grundstein für diesen Aufschwung. Es ist das legitime Anliegen der hiesigen Wirtschaft und klares Bekenntnis der Politik, die Unternehmen aus Berlin und Brandenburg bestmöglich an dieser Summe partizipieren zu lassen. Hierbei hat die IHK Cottbus eine besondere

Verantwortung, weil Schönefeld in unserem Kammerbezirk liegt. Daher koordiniert die IHK Cottbus federführend die Aktivitäten der Kammern und Verbände rund um das Flughafenprojekt.

So ist es gelungen, regelmäßige Spitzentreffen aller Entscheidungsträger, das heißt von den Kammern, den Unternehmerverbänden über die Kommunen bis hin zu den Gewerkschaften, mit der Flughafengesellschaft und den Ländern Berlin und Brandenburg als Gesellschafter des Flughafens zu organisieren. Dies ist ein echtes Novum in der Entwicklung vergleichbarer Großprojekte. Diese Treffen bilden eine ideale Plattform, um alle anstehenden Themen lösungsorientiert zu besprechen. Dazu gehört derzeit, neben der Flughafenumfeldentwicklung vor allem die „Mittelstandsklausel“ in konkrete Aufträge umzusetzen.

Die „Mittelstandsklausel“

Diese Mittelstandsklausel, korrekt als Nachunternehmerklausel bezeichnet, wurde speziell vereinbart, um den hiesigen mittelständischen und kleinen Firmen bessere Chancen zu bieten, sich mit ihren Leistungen in das Projekt einzubringen. Die Nachunternehmerklausel beinhaltet, dass die Generalunternehmer sich verpflichten müssen, im Rahmen ihrer Nachunternehmergewinnung beim BBI-Bieterverzeichnis anzufragen, ob dort geeignete Unternehmen gelistet sind.

Dieses Bieterverzeichnis wird bei der Auftragsberatungsstelle Brandenburg e.V. am Standort Cottbus geführt. Die Anfragen der Generalunternehmer müssen gegenüber der Flughafengesellschaft nachgewiesen werden. Dieses Verfahren ist das im Rahmen des EU-Rechtes machbare, um unsere Klein- und Mittelständler für Auftragsvergaben am Bau des BBI in Position zu bringen. Denn in unserer Region existieren kaum Firmen, die in der Lage sind, als Generalauftragnehmer zu fungieren. Daher setzen wir uns stark für Bietergemeinschaften ein – beispielsweise über die Internetplattform www.bietergemeinschaften.de.tf. Wie auch die große Resonanz auf Informationsveranstaltungen der IHK Cottbus zu Ausschreibungen am BBI zeigte, sind die Unternehmer an diesem Thema stark interessiert.



Ulrich Fey,
Präsident IHK Cottbus



Christine Loeben, Geschäftsführerin der
Auftragsberatungsstelle Brandenburg e.V.

Der Schwerpunkt unserer Bemühungen liegt naturgemäß bei Auftragsvergaben unterhalb des EU-Schwellenwertes. In diesem Segment hoffen wir, rund 80 Prozent der Aufträge und einen Anteil am gesamten Auftragsvolumen von 20 bis 25 Prozent für die regionale Wirtschaft in Berlin und Brandenburg sichern zu können. Noch stehen wir ganz am Anfang der Entwicklung. Die seit dem Spatenstich verstrichenen Monate geben uns berechtigte Hoffnung, dass die Quoten tatsächlich erfüllt werden. So gingen die Aufträge für die Vorbereitung der Baustelle wie Baustraßen, Containerbüros, Parkplätze oder Stromleitungen zur überwiegenden Mehrheit an Unternehmen aus Berlin und Brandenburg. Gleiches trifft erfreulicherweise beim ersten Großlos zu – den Bau des unterirdischen Bahnhofes. Hier setzte sich eine ARGE aus vier mittelständischen Berliner und Brandenburger Bauunternehmen durch. Auf dieser Basis, die keine Selbstverständlichkeit ist, muss weiter aufgebaut werden, damit es 2011 heißen kann: Ein Flughafen für die Region, gebaut von Unternehmen aus der Region.

Die Auftragsberatungsstelle und das BBI-Bieterverzeichnis

Die Auftragsberatungsstelle Brandenburg e.V. (Abst Brandenburg) unterstützt bei allen

Aspekten rund um die Ausschreibungen Öffentlicher Auftraggeber (ÖAG) egal ob öffentliche, beschränkte oder freihändige Vergaben. Sie dient als Mittler zwischen ÖAG und der Wirtschaft.

Eine Aufgabe der Auftragsberatungsstelle ist es dabei, das BBI-Bieterverzeichnis für Generalunternehmer und Unteraufträge zu führen. Den Auftrag dazu hat die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS GmbH) erteilt. Das BBI-Bieterverzeichnis gilt für Lieferungen, Leistungen und Bauleistungen für den Bau des BBI. Es steht grundsätzlich allen Unternehmen für die Eintragung offen.

Das Bieterverzeichnis soll gewährleisten, dass kleinen und mittelständischen Unternehmen (KMUs) die Chance gegeben wird, sich für die kommenden Ausschreibungsverfahren zu qualifizieren. Die Präqualifikation entsprechend ihrem Leistungsprofil erlaubt die Teilnahme an den nicht öffentlich bekannt gemachten Vergabeverfahren der Flughafengesellschaft im Rahmen des Neubaus BBI und dient der Unterstützung der Generalunternehmer auf der Suche nach kompetenten Nachunternehmern.

Wie Generalunternehmer und Nachunternehmer sich finden

Die Bewerber erhalten aus den EU-weit veröffentlichten Vergabeverfahren und anderen

Vergabebekanntmachungen den passwortgeschützten Zugriff über das Internet auf das Bieterverzeichnis. Sofern diese nun beabsichtigen, Nachunternehmern für die Bauleistungen zu binden, die sie nicht selbst erbringen, ist die Recherche im Bieterverzeichnis der FBS GmbH nachzuweisen.

Die potenziellen BBI-Generalunternehmer können während der Angebotsphase bei den EU-weit veröffentlichten Vergabeverfahren und über die gesamte Bauzeit des Flughafens BBI das Bieterverzeichnis kostenlos und passwortgeschützt für die Suche nach kompetenten Nachunternehmern nutzen. Auf Wunsch erhalten Unternehmen und Generalunternehmer auch eine Recherche durch die Abst Brandenburg.

Die Zahlen beweisen, dass das Bieterverzeichnis angenommen wird. Mitte 2007 waren zum Beispiel 628 Unternehmen eingetragen, davon 209 aus Berlin, 294 aus Brandenburg und 125 Unternehmen aus dem übrigen Bundesgebiet. Auch haben sich Zuarbeiten der Auftragsberatungsstelle für Unternehmen enorm erhöht. So gab es im ganzen Jahr 2006 34 Anfragen mit 460 Benennungen von Unternehmen. Mitte 2007 waren es dagegen bereits 199 Anfragen und 1.434 Benennungen von Unternehmen in allen Branchen.

www.abst-brandenburg.de

Zeit zum Handeln – Fachkräfte sichern



Investitionen in Personal- und Kompetenzentwicklung stellen für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung der Region und für die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen einen entscheidenden Standortfaktor dar. Qualifiziertes Personal gewinnt auch für einen leistungsfähigen Flughafen und Unternehmen im Flughafenumfeld weiter an Bedeutung.

Die **Landesagentur für Struktur und Arbeit Brandenburg GmbH (LASA)** bietet Ihnen vielfältige Beratungs- und Serviceleistungen zur Unterstützung der Anpassungsprozesse auf dem Brandenburger Arbeitsmarkt:

- Informationen zur aktuellen Fachkräftesituation für Unternehmen, Branchen und Regionen
- Beratung zu den Möglichkeiten der betrieblichen Aus- und Weiterbildung
- Unterstützung des Transfers zwischen Wissenschaft und Wirtschaft
- Unterstützung der Fachkräftesicherung bei Ansiedlungs- und Erweiterungsinvestitionen
- Hilfe bei der Inanspruchnahme von Fördermöglichkeiten



Im Rahmen der im Februar 2007 in Schönefeld gestarteten „**Initiative für Fachkräfteentwicklung in Luftverkehr und Luftfahrtindustrie in Berlin-Brandenburg**“ bieten wir zusammen mit anderen Akteuren:

- Gezielte Information über Potenziale der Luftfahrtbranche in der Region
- Unterstützung von Aktivitäten zur Arbeits- und Berufsorientierung und zur zielgerichteten Aus- und Weiterbildung in Luftverkehr und Luftfahrtindustrie
- Unterstützung von Initiativen zur Kompetenzentwicklung regionaler KMU

LASA Brandenburg GmbH • Wetzlarer Straße 54 • 14482 Potsdam • Tel.: 0331 / 6002 200
www.lasa-brandenburg.de • Ansprechpartner: Andreas Hoffmann

Die Kredit-Strategie der Commerzbank für den Mittelstand

Welche Strategie verfolgt die Commerzbank im Kreditgeschäft? Jörg Schauerhammer, Mitglied der Geschäftsleitung der Commerzbank AG beantwortet dazu drei aktuelle Fragen zur modernen Kreditfinanzierung.

Die Commerzbank hat zuletzt vor allem mit alternativen Finanzierungsformen von sich reden gemacht: Schuldscheindarlehen für den Mittelstand, Mezzanine-Programme, Factoring. Ist denn die klassische Kreditfinanzierung nicht mehr der Rede wert?

Jörg Schauerhammer: Das kann man so nicht sagen. Mit den angesprochenen Produkten haben wir auf veränderte Rahmenbedingungen bei der Unternehmensfinanzierung reagiert, innovative Lösungen entwickelt und speziell dem Mittelstand eine Reihe von neuen Finan-

zierungsformen erschlossen. Das war richtig und wichtig, denn hier gab es Nachholbedarf, um dem Mittelstand z. B. einen leichteren Zugang zum Kapitalmarkt zu ermöglichen. Natürlich hat das dann für Schlagzeilen gesorgt, die den klassischen Kredit ein wenig in den Schatten gestellt haben. Aber um es klar zu sagen: Der Kredit war immer, ist immer und bleibt zumindest absehbar das Zentrum der Unternehmensfinanzierung. Das sehen Sie daran, dass fast alle Unternehmen, die innovative Finanzierungsquellen nutzen, dies auf Basis und in Ergänzung einer klassischen Kreditfinanzierung tun. Auch eine Betrachtung der Volumina und der Mengengerüste zeigt sehr schnell, wo die Schwerpunkte liegen: Kredit ist unser Kerngeschäft. Und das werden wir gerade im mittel- und langfristigen Bereich gezielt ausbauen.

Die Frage ist also nicht: Entweder, oder – sondern: Welche Finanzierungsform erfüllt den spezifischen Bedarf eines Unternehmens bei einer umfassenden Betrachtung aller Faktoren und Konsequenzen am besten? Und wie die Antwort auch ausfällt: Wir stehen unseren Kunden mit überzeugenden Lösungen zur Verfügung. Wir können alle Möglichkeiten ausschöpfen, um die beste zu empfehlen. Das ist der Hintergrund für die Innovationen der letzten Jahre – ganz unabhängig davon, dass der Kredit nach wie vor für sehr viele Anforderungen die sinnvollste aller Lösungen ist.

Also eine klare Renaissance der Kreditfinanzierung?

Jörg Schauerhammer: Nein. Renaissance würde ja bedeuten, dass der Kredit bisher eine

zu vernachlässigende Größe gewesen wäre. Das war er aber nie – weder im Mittelstand noch bei uns als Bank. Fakt ist natürlich, dass sich in den letzten Jahren ein Investitionsstau aufgebaut hat, der sich gerade erst auflöst. Wir konnten in der konjunkturellen Schwächephase eine spürbar rückläufige Kreditnachfrage beobachten. Und ich will nicht verhehlen, dass wir als Commerzbank in den konjunkturell schwächeren Jahren sehr genau hingeschaut haben. Deshalb haben wir uns den gesamten Kreditprozess noch einmal angesehen und geprüft, wo wir gemeinsam mit unseren Kunden und im Sinne unserer Kunden gezielt in das Risiko gehen können. Da gab es in der Tat einige Punkte, die wir inzwischen angepackt haben.

Intensiv beraten wir zum Beispiel unsere Kunden zum Thema Rating: Woraus ergibt es sich, welche Treiber gibt es usw.? Im Rahmen von Simulationen zur Verbesserung des Ratings machen wir u. a. Vorschläge zum Bilanzstrukturmanagement.

Ein anderes Beispiel ist die Feinjustierung der Bonitätsbeurteilung, die es uns ermöglicht, die Ausfallwahrscheinlichkeit noch exakter abzubilden und die Spezifika des Einzelfalls genauer zu berücksichtigen. Und schon springt manche Ampel wieder von gelb auf grün. Oder wir haben – lassen Sie es mich einmal locker formulieren – über Schadensbegrenzung nachgedacht, wenn ein Unternehmen tatsächlich zahlungsunfähig wird. Dem Gläubiger fallen dann häufig Sicherheiten zu, die er verwerten muss – für uns als Bank eine Herausforderung. Die Spezialisten unserer Leasing-Tochter, die sich regelmäßig nach dem Auslaufen von Leasing-Verträgen mit Rücknahme und Verwertung von Investitionsgütern befassen, gehen damit viel professioneller um und erzielen in der Regel viel höhere Erträge. Folge: Der Wert der Sicherheiten kann im Kreditentscheidungsprozess höher angesetzt werden. Damit werden Kredite für unsere Kunden deutlich attraktiver.

Wir machen die Kreditfinanzierung für unsere Kunden also attraktiver, effizienter und schlanker. Dabei sind wir auch bereit, gezielt Risiko einzugehen. Und wir beschleunigen die Prozesse, damit unsere Kunden schneller Klarheit über die Kreditentscheidung haben. Vor diesem Hintergrund bin ich überzeugt,



Jörg Schauerhammer, Mitglied der Geschäftsleitung der Commerzbank AG

dass unser Kreditgeschäft gerade im mittel- und langfristigen Bereich wachsen wird – und zwar deutlich.

Wenn Kredite für Sie eine solche Bedeutung haben: Warum reichen Sie sie dann gleich wieder an den Kapitalmarkt weiter? Untergräbt das nicht das Vertrauensverhältnis zwischen Ihnen und Ihren Kunden?

Jörg Schauerhammer: Aber nein. Schließlich können wir nur solche Kredite transferieren, bei denen das Recht hierzu bereits vom Kunden im Kreditvertrag ausdrücklich eingeräumt wurde. Und die Commerzbank ist diejenige unter den Großbanken, die im geringsten Umfang Unternehmenskredite transferiert hat – keine kompletten Portfolien, sondern Einzelkredite.

Ich glaube allerdings, dass die allgemeine öffentliche Empörung über solche Transaktionen fehl am Platze ist. Und wenn ein Hamburger Nachrichtenmagazin gar von „Verhökerung“ schrieb, dann ist das pure Polemik. Was passiert denn da wirklich? Eine Bank verschafft sich – und das tun wir in Absprache mit unseren Kunden – Luft für neue Kredite an einzelne Adressen und sorgt so gesamtwirtschaftlich für eine bessere Verteilung der Risiken. Das gehört unbedingt zu einem modernen und leistungsfähigen Finanzsystem. Auch die heutigen Margen wären ohne eine solche Distribution nicht möglich. Kurz gesagt: Transferierbare Risiken sind preiswerter bzw. nicht transferierbare haben einen Aufschlag. Der Vorteil eines solchen Portfolio-Ansatzes ist aber vor allem, dass wir damit an den Mittelstand in seiner Gesamtheit quasi unlimitiert Kredit vergeben können. Auch hieraus resultiert unsere starke Position als Mittelstandsbank.

Und weil Sie das Vertrauensverhältnis ansprechen: Die Unternehmen haben Vertrauen zur Commerzbank. Das belegt erneut die letzte Umfrage der Arbeitsgemeinschaft Selbstständiger Unternehmer (ASU). Danach gehört die Commerzbank im Ranking mit kleinen Privatbanken als einzige Großbank in die Spitzengruppe der Top 3, vor den Sparkassen und den Genossenschaftsbanken.

Impulse für Berlin

Berlin hat Vieles, was ein potentieller Investor braucht. Doch es fehlt das klare Profil. Deshalb müssen bestehende Netzwerke stärker verknüpft und neue strategische Partnerschaften geschlossen werden. Die Berliner Bank als Regionalbank mit Tradition will ihren Beitrag dazu leisten und den Wirtschaftsstandort Berlin aktiv mitgestalten.



Oliver Bortz, Vostandsvorsitzender der Berliner Bank

Jeder wirtschaftliche Erfolg basiert auf Kompetenz und Vertrauenswürdigkeit von Persönlichkeiten. Deren Einsatz und Engagement sind für Berlin unverzichtbar. Die Berliner Bank sieht es als eine ihrer Aufgaben an, entsprechende Initiativen anzustoßen und erfolgreiche Ideen zu fördern.

Innovation fördern

Der Verkehrssektor in Berlin und Brandenburg ist auf Wachstumskurs und damit einer der Hoffnungsträger für mehr Beschäftigung in der Region. Der Flughafen BBI ist dabei eines der größten Innovationsprojekte. „Jeden Tag entstehen an den Berliner Flughäfen zwei neue Jobs. Das ist die Dynamik, die wir für den wirtschaftlichen Aufschwung in Berlin brauchen.“, sagte Berlins Regierender Bür-

germeister Klaus Wowereit anlässlich der Vorstellung der Arbeitsstättenenerhebung 2006 der Berliner Flughäfen.

Schon heute ist Berlin der viertgrößte Flughafenstandort Deutschlands. Die Berliner Flughäfen sind ein wichtiger Arbeitgeber in der Region Berlin-Brandenburg. Der Ausbau des Schönefelder Flughafens zum Airport BBI hat sowohl für den Arbeitsmarkt als auch für die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Berlin eine große Bedeutung. Eine verbesserte Luftverkehrsanbindung stärkt die Hauptstadtregion als Wissenschafts-, Kongress- und Messestandort.

Potentiale erkennen und verfolgen

Wie jedes außergewöhnliche und interessante Investitionsvorhaben birgt auch ein solches Großprojekt nicht nur Chancen, sondern auch Risiken. Die Meinungen über den BBI waren und sind in der öffentlichen Diskussion nicht durchweg positiv. Kritiker des Projektes stellen eine ausreichende Auslastung und Kostenstrukturen zur Diskussion. Auch das Nachtflugverbot wird gern als Argument gegen die Wirtschaftlichkeit des BBI angeführt.

Tatsächlich können wir über die genauen wirtschaftlichen Effekte und Chancen noch keine vollkommen gesicherten Aussagen treffen. Es gibt viele unvorhersehbare Faktoren, die beispielsweise die tatsächliche Entwicklung des prognostizierten Passagieraufkommens oder die Auswirkungen des Nachtflugverbotes beeinflussen können. Auch die Preisgestaltung des BBI (Stichwort: Flughafengebühr), die Verkehrsanbindung des Flughafens und nicht zuletzt die Entwicklung anderer Flughäfen werden Einfluss auf den Erfolg und damit die wirtschaftlichen Effekte des BBI in der Region haben.



www.run-24.de

- | Rohrreinigung
- | Beseitigung von Wurzeln und Ablagerungen
- | Entsorgung und Wartung von Abscheideranlagen
- | Generalinspektion von Abscheideranlagen
- | 24-Stunden-Notdienst
- | Kanalreinigung
- | TV-Inspektion und Rohrortung
- | Dichtheitsprüfung
- | Prüfung von neu erstellten Abwasseranlagen
- | Entsorgung von Bohr- und Erdschlämmen

Niederlassung Berlin

Boschweg 4 • 12057 Berlin
Tel. 030 / 68 22 99 66
Fax 030 / 68 22 99 88

Niederlassung Velten

Berliner Straße 13 • 16727 Velten
Tel. 03304 / 20 33 33
Fax 03304 / 20 33 44



Der Großteil der hier ansässigen Unternehmen steht dem Ausbau des Flughafens Schönefeld jedoch positiv gegenüber und rechnet mit positiven Effekten für Reise- und Beschaffungskosten sowie mit einer Umsatzsteigerung. Die positiven Erwartungen der Unternehmen in Hinblick auf die Entwicklung von Umsatz- und Beschäftigungszahlen sowie daraus abzuleitende Wachstums- und Investitionspotenziale sind auch für die Berliner Bank von besonderer Bedeutung. Unsere regionale Verbundenheit drückt sich bei der Begleitung von Existenzgründungs- und Erweiterungsinvestitionen der mittelständischen Unternehmer aus. Gerade hier sehen wir ein besonderes Wachstumspotenzial in einem zunehmend besseren wirtschaftlichen Umfeld.

Wirtschaftskraft stärken

Die Stärkung der Wirtschaftskraft und die Schaffung von positiven Rahmenbedingungen für Unternehmensansiedlungen und damit verbundene Investitionen zur Schaffung von Arbeitsplätzen sind zweifelsohne vordringliche Aufgaben der Politik. In der Diskussion über die notwendigen Rahmenbedingungen ist es wichtig, regelmäßig den „Puls“ der regionalen Unternehmerinnen und Unternehmer zu fühlen, um gezielte Hilfestellung

und Beratungsleistungen geben zu können. Damit wir als Berliner Bank „nah dran“ an den Herausforderungen der Region sind, haben wir erst kürzlich das renommierte Monheimer-Institut beauftragt, eine repräsentative Unternehmensbefragung zum Wirtschaftsstandort Berlin durchzuführen. Es ging uns darum herauszufinden, wie Berlin in Hinblick auf seine Rolle als Bundeshauptstadt und Bedeutung als Wirtschaftsstandort aus Sicht von Berliner Unternehmen wahrgenommen wird. Hierbei waren auch die Einschätzungen der Berliner und Brandenburger Unternehmerinnen und Unternehmer zur sozialen und infrastrukturellen Situation gefragt.

Dabei hat sich gezeigt, dass viele Unternehmen davon ausgehen, dass die Bedeutung von Berlin als Wirtschaftsstandort im Vergleich zum Bundesdurchschnitt sowie mit Blick auf bisher führende und prosperierende Regionen wie Hamburg oder München überproportional zunehmen wird, wenngleich der Status quo derzeit noch verhalten bewertet wird. Viele der Befragten sehen gerade infrastrukturelle Verbesserungen, zusätzliche Investitionsanreize und einen Abbau der Bürokratie als wesentliche Voraussetzung dafür, dass Berlin als Wirtschaftsstandort nachhaltig attraktiver wird.

Monheimer-Studie als Ansporn

In der Monheimer-Studie hat sich auch gezeigt, dass das Image Berlins für 85 Prozent der befragten Unternehmen durch den Tourismus geprägt ist. Für 66 Prozent der Befragten hat Berlin zudem eine strategisch wichtige Bedeutung für Europa, insbesondere für geschäftliche Aktivitäten mit EU-Ostländern und Russland. Diese Einschätzung ist ein Argument mehr für den Flughafen BBI, der weniger als Wettbewerber zu den „Mega Hubs“ wie Frankfurt, London oder Amsterdam ins Rennen geht, sondern sich vielmehr als „Sprungbrett nach Osten“ etablieren kann und mehr Touristen in die Stadt bringt.

Die Planer erwarten, dass das Fluggastaufkommen von anfänglich 20 Millionen Passagieren im Jahr 2010 auf rund 30 Millionen Passagiere in den Folgejahren steigen wird. Damit erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, dass zunehmend Standortentscheidungen für die Ansiedlung von großen und mittelständischen Unternehmen zu Gunsten der Region ausfallen – denn eine hochwertige Luftverkehrsanbindung ist ein wichtiger Standortfaktor für moderne Wirtschaft.

www.berliner-bank.de



Die HSH Nordbank AG

Kompetenter Partner für größere mittelständische Firmenkunden

Die HSH Nordbank AG ist eine starke Geschäftsbank im Norden Europas. Sie verfügt über eine Bilanzsumme von 200 Milliarden Euro. Mit rund 4.400 Mitarbeitern betreut die Bank ihre Kunden rund um den Globus mit einer breiten Palette hochwertiger Bankdienstleistungen.



Ingo Pape,
Leiter Firmenkundenbetreuung
Berlin/Neue Bundesländer

Die HSH Nordbank entstand im Sommer 2003 durch eine Fusion von Hamburgischer Landesbank und Landesbank Schleswig-Holstein. Zu den wichtigsten Geschäftsfeldern gehört das Firmenkundengeschäft, hier sind wir in Norddeutschland Marktführer. Im Transportsektor deckt die HSH Nordbank die gesamte Wertschöpfungskette ab und ist weltweit größter Schiffsfinanzierer. Im Immobiliengeschäft zählen wir als Dienstleister rund um die Immobilie zu den stärksten Banken in Deutschland.

Insgesamt betreuen wir unsere Kunden an 9 inländischen und 17 ausländischen Standorten im Ostseeraum, in Südostasien sowie den internationalen Finanzzentren New York, London und Luxemburg.

Die HSH Nordbank ist traditionell auf das Geschäft mit Firmenkunden spezialisiert. Daher haben wir ein höheres Verständnis für die Anforderungen unserer Kunden und sind als kompetenter Berater und verlässlicher Partner anerkannt.

Unser Geschäftsmodell basiert auf einer langfristig orientierten Zusammenarbeit mit unseren Kunden. Schwerpunkte bilden dabei intelligente Lösungen im gesamten Finanzierungsspektrum. Darunter verstehen wir neben einem kompletten Angebot an Krediten und Darlehen auch strukturierte Finanzierungen sowie eigenkapitalnahe Instrumente. Außerdem beraten wir unsere Kunden in den Bereichen Risikomanagement für Zinsen, Währungen und ausgewählte Rohstoffe, Liquiditätssteuerung/-optimierung und Kapitalanlagen.

Seit über 15 Jahren begleiten wir mit unserer Niederlassung in Berlin größere mittelständische Unternehmen in der Stadt und in den Neuen Bundesländern.

www.hsh-nordbank.de



Der BBI macht die Region Berlin-Brandenburg ZUKUNFTSFÄHIG

Alle Regionen der Welt buhlen um Ansiedlungen von Hochtechnologieunternehmen. Berlin-Brandenburg braucht zusätzliche Flugverbindungen, um in diesem Wettbewerb seine besondere Spitzenstellung in der Luft- und Raumfahrtindustrie mit der dazugehörigen Wissenschaft und Forschung sowie mit seinen vielen hoch spezialisierten kleinen und mittleren Unternehmen auszubauen.



Impulsgeber Flughafen

Für die Wirtschaft in der Region Berlin-Brandenburg wird der BBI einen Wachstumsschub bringen. Deshalb engagiert sich die UVB als Spitzenverband von 60 Wirtschafts- und Arbeitgeberverbänden nachhaltig für den BBI und die damit verbundene Stärkung der regionalen Wirtschaftskraft.

Der BBI ist bereits heute – noch vor seiner Eröffnung – eine Erfolgsstory. Während jahrelang potentielle Investoren wegen des fehlenden Großflughafens mit einem Engagement in der Hauptstadt zögerten, berichten jetzt die Flughafengesellschaft und die Wirtschaftsförderer unisono über ein stark steigendes Interesse von Unternehmen aus dem In- und Ausland. Für die Wirtschaft in der Region Berlin-Brandenburg wird der BBI einen Wachstumsschub bringen. Deshalb engagiert sich auch die UVB als Spitzenverband von 60 Wirtschafts- und Arbeitgeberverbänden nachhaltig für den BBI und die damit verbundene Stärkung der regionalen Wirtschaftskraft.

Dazu gehören auch die von DGB-Chef Scholz und mir initiierten regelmäßigen Flughafen-gespräche mit Spitzenvertretern aus Wirt-

schaft, Politik und Verwaltung in Berlin und Brandenburg. Ein Ziel der Gespräche ist es, möglichst viele Bauaufträge in der Region zu halten. Und das funktioniert gut: Bei über 90 Prozent der bisherigen freien Vergaben erhielten Unternehmen aus Berlin-Brandenburg den Zuschlag, bei EU-weiten Ausschreibungen waren es 70 Prozent. Der Bau des BBI ist damit auch ein eindrucksvoller Beleg dafür, dass die Länder Berlin und Brandenburg in zentralen Zukunftsfragen aufeinander angewiesen sind und erfolgreich zusammenarbeiten.

Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Bedeutung des BBI stehen gegenwärtig vor allem zwei Aspekte im Mittelpunkt: Die positiven Auswirkungen für die Bauwirtschaft, das Handwerk und die Umfeldentwicklung, als auch der Aufbau zukunftsfähiger Wirtschaftsstrukturen im Umfeld des BBI. Die ersten Aufträge sind längst vergeben, haben also Arbeitsplätze gesichert und neue geschaffen. Der große Schub kommt erst noch, wenn mit der Errichtung des Terminals begonnen wird. Auswirkungen wird es aber nicht nur auf dem BBI-Gelände, sondern auch rundherum geben. Viele hundert Gebäude werden technisch auf den neuesten Stand gebracht, da sie modernste Schallschutztechnik erhalten.

Ein Plus für die Umfeldentwicklung

Für die Umfeldentwickler ist der Baubeginn des BBI ein schlagkräftiges Argument bei der Werbung um Firmenneuan siedlungen in den nahen brandenburgischen Gemeinden und Berliner Stadtbezirken. Bereits heute finden 10 Prozent aller brandenburgischen Investitionen rund um den künftigen Flughafen statt. 2006 waren das 64 Millionen Euro, die so zusätzlich in die Umfeldentwicklung flossen. Und der Trend hält an: Alleine die Zukunftsagentur Brandenburg konnte in den

ersten vier Monaten dieses Jahres für das Flughafen-umfeld Unternehmensinvestitionen mit einem Gesamtvolumen von 24 Millionen Euro vermelden. An ihnen hängen 320 zusätzliche Arbeitsplätze.

Spätestens ab der Eröffnung werden dann so gut wie alle Wirtschaftsbranchen profitieren können. Mit neuen, attraktiven Flugverbindungen in alle Welt haben zum Beispiel Logistikbetriebe ganz neue Wachstumsmöglichkeiten. Der Innovationsstandort Adlerhof gewinnt durch die Flughafennähe und damit verbundene Toperreichbarkeit massiv an Qualität. Forschung und Entwicklung werden sich noch besser mit der Welt vernetzen können. Und natürlich rückt auch die Industrie in der Region näher an ihre weltweiten Zulieferer und Kunden. Berlin wird zusätzliche internationale Unternehmensrepräsentanzen anziehen können. Am Ende dieser Kette stehen die Dienstleister aller Art, denen zusätzliche Aufträge aus der Industrie winken.

Eine günstige geostrategische Lage

Besonders optimistisch stimmen auch die langfristigen Chancen, die der BBI bringt: Er wird der einzige große Flughafen in Deutschland sein, der noch nennenswerte Kapazitäten aufbauen kann. So werden in der ersten Ausbaustufe im Eröffnungsjahr 22 Millionen Passagieren abgefertigt werden können. In der zweiten Ausbaustufe könnten es dann bereits 40 Millionen sein. Durch die günstige geostrategische Lage ist dieses Passagierwachstum realistisch, denn Berlin liegt mindestens eine Stunde näher an den ostasiatischen Wachstumsmärkten als alle konkurrierenden Flughäfen in Westeuropa. Dies ist ein wesentlicher Faktor beim Anwerben neuer internationaler Langstreckenverbindungen.

Insgesamt ist die wirtschaftliche Bedeutung des BBI kaum zu hoch anzusiedeln. Ich bin davon überzeugt, dass der BBI die Region als attraktiven Standort für Investoren nach vorne bringen und neue Impulse, insbesondere für die Industrie, bringen wird. Der bereits begonnene Bau des Flughafenbahnhofs und der Start- und Landebahnen wird uns darum schon lange vor Inbetriebnahme des Gesamtkomplexes dem Ziel, als Region an Attraktivität zu gewinnen, einen großen Schritt näher bringen.



Gerd von Brandenstein, Präsident der Vereinigung der Unternehmensverbände in Berlin und Brandenburg (UVB)



Ost- und Mitteleuropa sind eine Chance für den BBI

Beim mittel- und osteuropäischen Luftverkehr liegt Berlin im bundesweiten Vergleich hinter Frankfurt am Main und München auf dem dritten Platz. Die deutsche Hauptstadt profitiert von der geographischen Nähe, dem breiten Low-Cost-Angebot und von ihren vielen Einwohnern aus Mittel- und Osteuropa.

Derzeit bestehen 27 Flugverbindungen in nach Mittel- und Osteuropa. Diese machen einen Marktanteil von 12,5 Prozent des gesamten Berliner Flugverkehrs aus. Das ist einerseits wenig im Vergleich zum Luftverkehr von und nach Westeuropa. Andererseits wird die Zahl der Fluggäste in diesem Markt mit der steigenden Wirtschaftskraft und den wachsenden Einkommen in diesen Ländern mittelfristig stark zunehmen. Der Flugverkehr nach Mittel- und Osteuropa ist ein Wachstumsmarkt, von dem auch der BBI – und damit Berlin und sein Umland – profitieren wird.

Zu den mittel- und osteuropäischen Ländern (MOE) gehören 20 wirtschaftlich und politisch sehr unterschiedlich entwickelte Staaten



Dr. Eric Schweitzer, Präsident der IHK Berlin

– von Albanien bis Russland. Rund die Hälfte dieser Länder ist inzwischen EU-Mitglied. Von den MOE-Hauptstädten haben schon 14 eine direkte Flugverbindung nach Berlin. In acht Hauptstädten gibt es mindestens einen Flug pro Tag nach Berlin. An der Spitze steht Moskau mit bis zu sechs Verbindungen täglich. Nicht zu unterschätzen sind auch die baltischen Staaten. So ist Berlin schon heute die am stärksten von Riga aus angeflogene Destination in Mitteleuropa.

Für den Luftverkehr der MOE-Länder ist Berlin von dreifacher Bedeutung

Als Flugziel gewinnt Berlin aufgrund der immer engeren wirtschaftlichen Zusammenarbeit an Gewicht. Berlin stellt mit seiner großen osteuropäischen Gemeinde und deren wirtschaftlichen Aktivitäten für viele osteuropäische Unternehmer ein Sprungbrett nach Westeuropa dar. Von fast einer halben Millionen in Berlin ansässigen Ausländern stammen rund 30 Prozent aus Mittel- und Osteuropa. Mit über 4.000 Unternehmen stehen die Polen unter den ausländischen Mitgliedsunternehmen der IHK Berlin an zweiter Stelle. Unter den ersten zehn befinden sich auch Russland, Serbien/Montenegro und die Ukraine.

Als Umsteigepunkt steht Berlin mit seinen bislang drei Flughäfen naturgemäß hinter den großen Drehkreuzen. Die MOE-Flughäfen bieten heute Verbindungen zu den wichtigen europäischen Hubs an. Kein Reisender aus diesen Ländern muss in Berlin umsteigen. Anders sieht es in dem expandierenden Low-Cost-Flugmarkt aus. Hier kann Berlin mit einem großen Angebot zunehmend punkten.



IHK Berlin

Allerdings stehen den Osteuropäern auch hier längst Konkurrenzangebote zur Verfügung. Als Abflugort bezieht sich Berlin vorwiegend auf die grenznahen Regionen – vor allem in Polen. Die Berliner Flughäfen sind mit 152 Destinationen für osteuropäische Geschäftsreisende, Low-Cost-Passagiere und Pauschalreisende hochinteressant. Die Flughäfen Stettin, Posen und Breslau stellen eher eine Ergänzung als eine Konkurrenz für den BBI dar. So kommen schon heute rund vier Prozent der Berliner Flugreisenden aus Polen. Berlin kann nach Eröffnung des BBIs gute Chancen, seine Stellung im Ost-West-Luftverkehr weiter auszubauen.

Worauf kommt es jetzt an?

Der Berliner Flugverkehr muss, insbesondere im Low-Cost-Segment, weiter wachsen können. Zudem braucht Berlin zusätzliche interkontinentale Verbindungen. Mindestens genauso wichtig ist die Verkehrsanbindung des neuen Flughafens. Die Schienen und Straßen im Einzugsgebiet des BBIs sind dringend zu modernisieren. In einem Radius von 300 Kilometer um Berlin liegen allein in Polen acht Großstädte und zehn Städte mittlerer Größe ab 50.000 Einwohner. Attraktive Zugverbindungen aus Stettin, Posen und Breslau direkt zum BBI würden den Einzugsbereich sogar noch vergrößern.



Die Luft- und Raumfahrtindustrie:

Schlüsselkompetenz für Berlin-Brandenburg

In wenigen Jahren hat die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg eine besondere Spitzenstellung im Bereich der Luft- und Raumfahrtindustrie, der dazugehörigen Wissenschaft und Forschung sowie mit den vielen hoch spezialisierten kleinen und mittleren Unternehmen in Deutschland und europaweit eingenommen.



Andreas Kaden, Geschäftsführer Lufthansa Bombardier Aviation Services GmbH und Präsident der Berlin-Brandenburg Aerospace Allianz e.V.

Luft- und Raumfahrt schafft Mobilität für die Menschen. Sie braucht aber auch selbst Mobilität. Die Region Berlin-Brandenburg erhält ab 2011 den neuen Hauptstadtflughafen Berlin Brandenburg International (BBI). Er wird das Wachstum und die Attraktivität unseres Standortes durch mehr Mobilität und Erreichbarkeit noch weiter verbessern helfen. Er wird weiter die Heimat sein für die Internationale Luft- und Raumfahrtausstellung ILA und als „Airport of the Future“ permanenter Show Case für unsere Branche.

Der BBI wird der Schrittmacher für das Herzstück der Luftfahrttechnik in der Region – die Triebwerkstechnik mit Rolls-Royce und MTU und nicht zuletzt der Lufthansa Konzern, der

hier mit allen seinen Geschäftsfeldern angesiedelt ist. Die drei Kernunternehmen haben in den letzten Jahren in den Aufbau ihrer Geschäftsfelder und den Ausbau des Standortes Berlin-Brandenburg mehrere 100 Millionen Euro investiert. Um diese Kernbetriebe haben sich viele kleine und mittlere Unternehmen angesiedelt. Zusammen mit der Vielzahl der Forschungseinrichtungen und Institutionen stehen sie in enger Zusammenarbeit und komplettieren das Bild vom Luft- und Raumfahrtstandort Berlin-Brandenburg.

In wenigen Jahren hat die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg eine besondere Spitzenstellung im Bereich der Luft- und Raumfahrtindustrie, der dazugehörigen Wissenschaft

und Forschung sowie mit den vielen hoch spezialisierten kleinen und mittleren Unternehmen in Deutschland und europaweit eingenommen. Mit inzwischen über 4000 industriellen Arbeitsplätzen in Berlin-Brandenburg konnte die Luft- und Raumfahrtindustrie ihre Beschäftigungszahl in den letzten 10 Jahren annähernd vervierfachen.

Der regionale Verband der Luft- und Raumfahrtindustrie BBAA Berlin-Brandenburg Aerospace Allianz e.V. mit rund 80 Mitgliedsunternehmen verbindet Akteure aus Wirtschaft, Politik und Wissenschaft intensiv miteinander. In verschiedenen Netzwerkinitiativen wie der Triebwerkstechnik, dem Leichtbau, der Materialforschung der Aus- und Weiterbildung werden neue Impulse gegeben.

Zu den Visionen eines starken Luft- und Raumfahrtstandortes Berlin-Brandenburg gehört nach der erfolgreichen Entstehung des neuen Flughafens BBI am Standort Schönefeld die weitere Zusammenarbeit der Unternehmen auf dem Gebiet der Triebwerkstechnologie mit dem Aufbau eines funktions- und leistungsfähigen Zuliefererwesens aus der Region. Die General Aviation und hier insbesondere die Business Aviation werden in der Region an Bedeutung zunehmen und dies sowohl bei Betrieb, Produktion, Wartung und Instandhaltung sowie verbundener Dienstleistungen. Gerade in der Hauptstadt kommt der Entwicklung von Sicherheitstechnik allgemein und insbesondere am Flughafen eine besondere Bedeutung zu. Dies sowie die Entwicklung von Anwendungen für die Satellitennavigation sind weitere Schwerpunktthemen, die in den nächsten Jahren gemeinsam zu bewegen sind.

Nur wer die Herausforderungen der lokalen und globalen Märkte kennt und analysiert hat, kann entsprechende Maßnahmen einleiten, die für Wachstum und damit für Beschäftigung sorgen. Gerade hier in der Region Berlin-Brandenburg ist der Fachkräftebedarf der hier ansässigen Unternehmen größer als er aus der Region zu befriedigen wäre. Es gilt daher, weitere Investitionen für die Ausbildung des vorhandenen Humankapitals sowie für die anhaltende hohe Attraktivität unseres Standortes zu tätigen, um gemeinsam Anreize für Menschen zu schaffen, hier in der Region zu forschen, zu arbeiten, neue Unternehmen zu gründen und sich anzusiedeln.



Technologieentwicklung in der Region:

Ansiedlungschancen steigen

Berlin kann erwarten, dass der BBI ein starker Wachstumsmotor wird. Adlershof, als das „Tor zu Berlin“, wird diesen Effekt nutzen und überproportional profitieren.

Alle Regionen der Welt buhlen um Ansiedlungen von Hochtechnologieunternehmen. Weltweit entstehen neue Wirtschaftsinfrastrukturen – häufig in Gestalt von Wissenschafts- und Technologieparks, deren Aufstellung in der Regel erstklassig ist.

Adlershof – ein stark wachsender Standort

In genau diesem Kontext kann sich Berlin mit seinen Wettbewerbern durchaus messen. Das gilt insbesondere für Berlin Adlershof. In kaum einer anderen europäischen Region gibt es eine vergleichbare Ballung von Universität, Forschungsinstituten und Hochtechnologieunternehmen. Heute arbeiten in Adlershof in der Humboldt-Universität zu Berlin und den außeruniversitären Instituten bereits knapp 2.500 Wissenschaftler. Hier studieren 6.500 Studenten naturwissenschaftliche Fächer.



Hardy Schmitz, WISTA-Management GmbH

Und in derzeit 760 Unternehmen arbeiten fast 10.000 Mitarbeiter. Durch den BBI bekommt dieser stark wachsende Standort weitere Impulse und stellt sich dem Fluggast des BBI als Tor nach Berlin dar. Die Erwartungen der Entwickler und Betreiber des Parks – Adlershof Projekt GmbH und WISTA-MANAGEMENT GMBH – sind hoch.

Internationalen Verbindungen spielen bei Ansiedlungsvorhaben meist die entscheidende Rolle. Ausgestattet mit diesen eignet sich Berlin als hervorragende Basis unter anderem für Anwendungs-, Demonstrations-, Schulungs- und Vertriebszentren in der Informations- und Kommunikationstechnik oder für Sicherheitstechnologien. Auch der TV- bzw. Medienproduktionsstandort Adlershof wird von der besseren internationalen Erreichbarkeit profitieren. Verbunden mit der Anziehungskraft von Berlin als Tagungs- und Kongressort können wir erwarten, dass in diesem und analogen Bereichen Wachstum im Hochtechnologiesektor entsteht.

Einer der wesentlichen weiteren Wettbewerbsfaktoren bei Ansiedlungen ist die Kundennähe. Durch die Implosion der Berliner Industrie in den 90er Jahren hat Berlin hier potentiell einen Nachteil. Der BBI bietet jetzt durch die ideale Positionierung als Drehscheibe nach Russland und seine Nachbarstaaten neuen Unternehmen die Basis für ihre zentral- und osteuropäischen Geschäfte. Große internationale Firmen starten in der Regel mit einem kleinen Standbein zur Entwicklung des Geschäftsbeziehungsweise zur Etablierung von Partnerschaften in Forschung und Entwicklung. Adlershof ist hierfür der ideale Brückenkopf mit dem Ost-West-Zentrum und flexiblen Angeboten.

Ansiedlungschancen ergeben sich – das zeigen die jüngeren Ansiedlungserfolge in Adlershof, aber auch in Berlin generell – in schnell wachsenden Industrien. Die verfügbare Talentbasis

für die Wachstumspläne ist dabei ganz entscheidend. Die Ansiedlungen von Tomtom, Trolltech, Chisso und anderen waren getrieben vom Zugang zum Talent-Pool Berlins. Dieses Argument bekommt noch größeres Gewicht, wenn sich die Berliner Industrie und die Forschungslandschaft als Kooperationspartner anbieten. Die inzwischen bewährte Methode des Aufbaus der Berliner Kompetenzfelder schafft für die Unternehmen Orientierungshilfe. Im Bereich des Gesundheitswesens wurde mit der Ansiedlung von Pfizer die Kraft dieser



Gerhard Steindorf, Adlershof Projekt GmbH

„Cluster“ eindrucksvoll belegt. Im Bereich der optischen Technologien, der Mikrosystemtechnik und der Photovoltaik baut Adlershof seine Stellung aus, in dem ganz gezielt auch internationale Firmen direkt angeworben werden. Für die Financiers und Gründer z. B. von Berlin Solar und Cyano Bio Tech war die gesicherte Planung der Inbetriebnahme des BBI ein gewichtiges Argument genauso wie für SOLON und Global Solar.

In Summe wird der Flughafen BBI ein wichtiger Motor für das technologiegetriebene Wachstum sein. Eine besondere Rolle wird dabei der Investitionskorridor vom Flughafen bis zum Zentrum spielen: Er beginnt in Adlershof.



Sicherheitstechnologien

Innovationsmotor BBI

Mit innovativen Sicherheitslösungen aus der Region Berlin-Brandenburg und unter Berücksichtigung der Interessenslagen des Flughafens, der Airlines, des Gesetzgebers und der Sicherheitsbehörden kann der Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) zum modernsten und sichersten Flughafen Europas werden.



Rudi Grimm, Vorstandsvorsitzender des Vereins „SeSamBB – Security and Safety made in Berlin-Brandenburg“

Mit dem Bau des BBIs besteht für die Region die einmalige Chance, beispielhaft neueste und zukunftsweisende Informations-, Kommunikations- und Sicherheitslösungen aus der Region innerhalb des Flughafens zum Einsatz zu bringen. Zur Erhöhung der Flughafensicherheit und für den sicheren Flugbetrieb müssen hierzu die bereits etablierten mit den neuen, modernen und innovativen Sicherheitslösungen im Kontext des gemeinsamen und miteinander verzahnten Wirkens zum Einsatz kommen.

Der Flughafen BBI wird zum sicheren Marktplatz des 21. Jahrhunderts

Der Flughafen mit seinen Terminalgebäuden teilt sich in zwei Bereiche auf, landseitig (land-

side) und luftseitig (airside). Aus heutiger Sicht kommt es damit zu einer Neuakzentuierung der Bereiche. Der landside Bereich gewinnt mehr und mehr an wirtschaftlicher Bedeutung. Der Flächenbedarf wird steigen, um sämtliche notwendigen Angebote und Dienstleistungen für Passagiere aufzunehmen. Die Möglichkeit, den Flughafen als ein gewinnbringendes Unternehmen zu etablieren, besteht darin, ihn als eine Shopping- und Erlebnis-Mall aufzustellen und sich konsequent an den Anforderungen des Konsumenten zu orientieren.

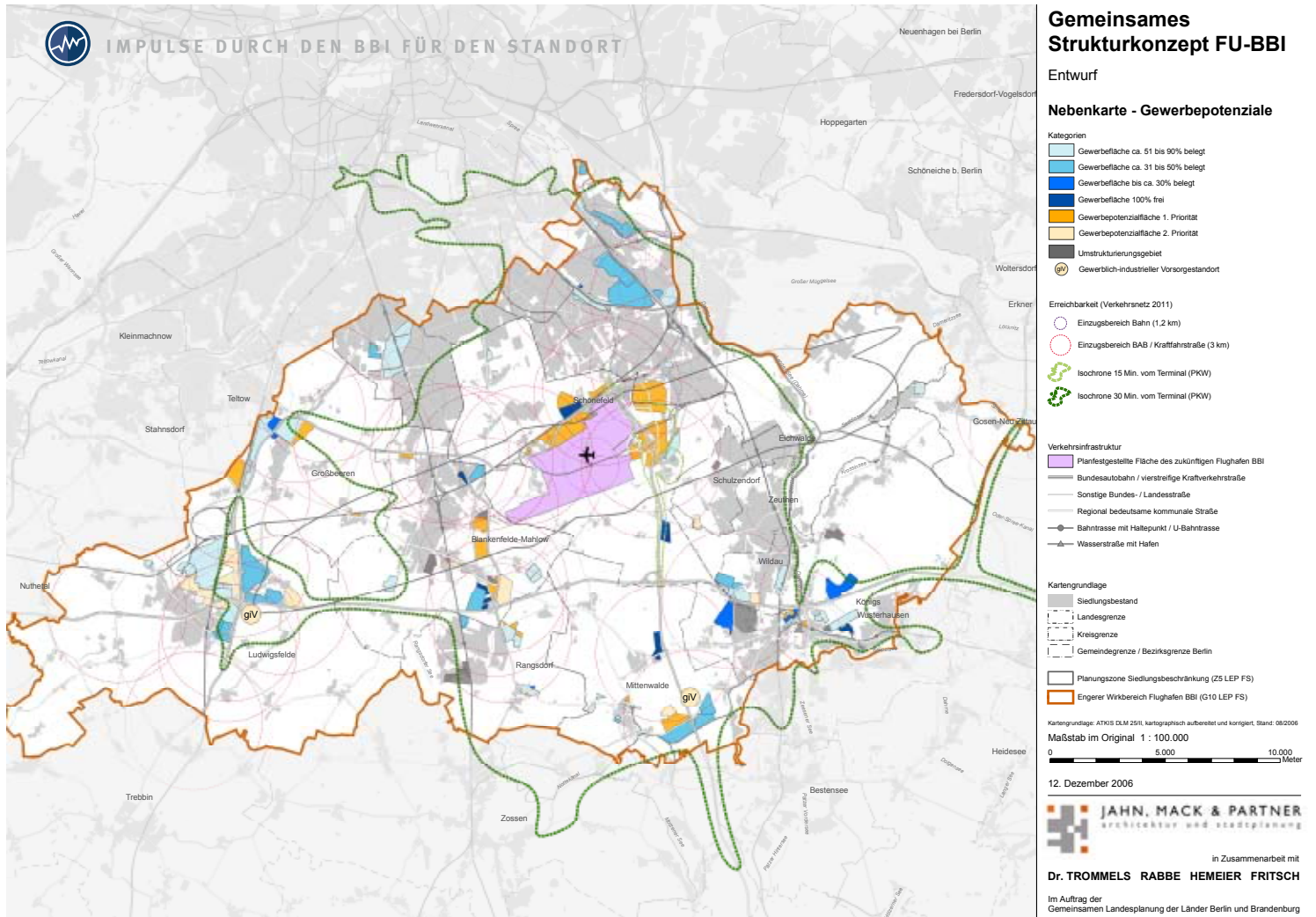
Diesen Anforderungen auch aus sicherheitsrelevanter Sicht gerecht zu werden, heißt neue und innovative Sicherheitslösungen einzusetzen, die den höchsten Sicherheitsanforderungen, die an und in Flughäfen gelten, entsprechen. Gerade im Hinblick auf eine „erweiterte“ Nutzung des Flughafens sind neue und zusätzliche Sicherheitslösungen zwingend notwendig.

Fazit

Die genannten Sicherheitslösungen tragen in ihrer Kombination dazu bei, den BBI zum sichersten und modernsten Flughafen Europas und zum Innovationsmotor für Sicherheitstechnologien aus der Region Berlin-Brandenburg zu machen. Dabei ist es wichtig, dass diese Lösungen bereits bei der Planung und beim Bau des Flughafens berücksichtigt werden. Ebenso ist es notwendig, dass die Interessensvertreter, die am Flughafen wirken und miteinander agieren, bereits im Vorfeld eingebunden werden. Das heißt, die Interessenslagen des Flughafens, der Airlines, des Gesetzgebers und der Sicherheitsbehörden müssen berücksichtigt und aufeinander abgestimmt werden.

Neue und zusätzliche Sicherheitslösungen

- Moderne Check-In Möglichkeiten (CUSS) zur Gepäckaufgabe und Ausstellen von Bordkarten
- Cell Phone – 2D Barcode zur Identifikation
- Personenerkennung anhand biometrischer Merkmale als Ergänzung oder Ersatz herkömmlicher Erkennungsmethoden
- Radio Frequency ID-Technologie (RFID) zur Identifizierung von Objekten
- Bar-Coded Boarding Pass (BCBP) / Smartcards als personenbezogene Zuordnung
- Digitale Videoübertragung und -aufzeichnung (mobil und stationär) mit intelligenter Echtzeit-Video-Analyse zur Personenidentifikation, kontinuierlichen Zutrittskontrolle in sensiblen Bereichen, Erkennung abgestellter Gegenstände, Parkhaus-Management und Verkehrsüberwachung
- Mobile Applikationen zur Darstellung personalisierter Reiseinformationen
- Breitbandkommunikation für Sprach-, Daten- und Videoapplikationen sowie für Applikationen der Gebäude- und Sicherheitstechnik
- Galileo zur satellitengestützten präzisen Ortung von Personen und Objekten innerhalb von Gebäuden
- Ganzheitliches Konzept für die Gebäudesicherheit unter Einbezug sämtlicher technischer Gewerke



Entwicklungschancen für die Umlandgemeinden des Flughafens

In den Kommunen um den Flughafen Schönefeld gilt spätestens seit der Unterzeichnung der Absichtserklärung zum Gemeinsamen Strukturkonzept im Dezember 2006: „Ready for take off“.

Kaum zu glauben, dass der erste Jahrestag der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes zum Planfeststellungsbeschluss über den Ausbau des Flughafens Schönefeld schon wieder viele Monate hinter uns liegt.

Die geänderte Einstellung zum BBI

Die Situation in den Kommunen bezüglich des Ausbaus des bestehenden Flughafens Schönefeld zum BBI hat sich seit einem Jahr grundlegend geändert. Konnte man am Tag der Verkündung des Gerichtsbeschlusses die Reaktionen der umliegenden Kommunen als von „Himmel hoch jauchzend“ bis zum „Tode betäubt“ beschreiben, so veränderten sich

die Positionen aller Umlandkommunen durch einen von der Gemeinsamen Landesplanung Berlin-Brandenburg geführten konsensorientierten Planungs- und Dialogprozess. An diesem nahmen neben brandenburgischen Umlandkommunen auch die angrenzenden Berliner Stadtbezirke, Gemeinde-, Stadt- und Landesverwaltungen, drei Landkreise, die Regionalen Planungsgesellschaften und die Flughafengesellschaft FBS teil. Um im internationalen Vergleich bestehen zu können, war allen Beteiligten klar, dass für den BBI ein gemeinsames Strukturkonzept erarbeitet werden muss. Dieses zielt darauf, im Umfeld des Flughafens die planungsrechtlichen Grundlagen festzulegen.



Dr. Udo Haase,
 Bürgermeister der Gemeinde Schönefeld

Das gemeinsame Leitbild

Bereits wenige Tage nach der Leipziger Gerichtsentscheidung beauftragten die Landesregierungen von Berlin und Brandenburg die Gemeinsame Landesplanungsabteilung, mit allen Beteiligten ein Konzept für ein gemeinsames Leitbild des Flughafenumfeldes zu entwickeln. Dieser Prozess war so angelegt, dass in enger Zusammenarbeit mit den Kommunen, Stadtbezirken und Landkreisen ein neues Leitbild realisiert werden konnte.

Parallel zu diesem Prozess gab es Abstimmungen zwischen der Gemeinde Schönefeld, dem Berliner Senat und der FBS, um den unmittelbaren Haupteingang des Flughafens gemeinsam zu gestalten und zu planen. Es entstand der wichtige Teilplan „Gateway BBI“, der das sogenannte Baufeld-Ost, den Waltersdorfer Eingangsbereich des Flughafens und den Schönefelder Norden umfasst.

Der Ansiedlung nationaler und internationaler Firmen steht damit nichts mehr im Wege. Schönefeld wird mit den steigenden Passagierzahlen eine weiterhin positive Entwicklung nehmen. Es ist davon auszugehen, dass der Airport BBI bereits in der Bauphase enorm an Bedeutung gewinnt. Für die Eröffnung im Jahre 2011 wird mit einer Startkapazität von 23 bis 25 Millionen Passagieren gerechnet. Damit würde der BBI nach Frankfurt am Main und München den dritten Platz an Passagieraufkommen in Deutschland einnehmen.

Der Anstieg der Passagierzahlen in Schönefeld war bereits in den letzten vier Jahren enorm: Waren es 2003 noch 1,7 Millionen, erwarten wir 2007 über sechs Millionen Passagiere. Allein im ersten Quartal 2007 wurden 290.000 Passagiere mehr gezählt als im Vorjahreszeitraum. Damit ist eine Passagierzahl von über 19 Millionen bereits 2007 für alle drei Flughäfen realistisch. Das bisher erfolgreichste Jahr für die drei Flughäfen war 2006 mit 18,5 Millionen Passagieren. In Schönefeld werden von den sechs Millionen Passagieren diesen Jahres fast 80 Prozent auf Low-cost-carrier entfallen, die über die höchsten Zuwachsraten verfügen. Insgesamt werden heute von Berlin 160 Ziele in 49 Ländern angefliegen. 36 davon liegen außerhalb Europas. Direktverbindungen nach New York und Doha sind erst der Anfang von zahlreichen Zielen, die in Fernost, dem Mittleren und Nahen Osten, aber auch in Amerika folgen werden.

Die Entwicklung Schönefelds geht mit der Entstehung zahlreicher Arbeitsplätze einher. Eine genaue Arbeitskräftezahl kann man gegenwärtig noch nicht beziffern, jedoch liegen die Schätzungen zwischen 40.000 und 73.000 neuer Arbeitsplätze. Egal, wieviel, die Zuwachsraten werden in Schönefeld weit über dem Durchschnitt anderer deutscher und europäischer Kommunen liegen. Mit diesen beeindruckenden Zahlen wird schnell klar, dass nicht nur Schönefeld, sondern die gesamte Region Berlin-Brandenburg zu den Gewinnern zählt.

Für uns in Schönefeld spielt auch die Entwicklung und Beauftragung der mittleren und kleineren Betriebe eine wichtige Rolle. Über 80 Prozent aller bisherigen Aufträge, die durch die FBS vergeben wurden, konnten von Betrieben und Firmen in der Region Berlin-Brandenburg übernommen werden.

Die ILA, die 1992 an den Ort ihres Ursprungs zurückkehrte, wird während der Baumaßnahmen bis 2011 in Schönefeld und darüber hinaus fortgeführt.

Die Anfragen und Ansiedlungswünsche von nationalen und internationalen Unternehmen haben seit der Genehmigung des Schönefelder Flächennutzungsplanes und der Gerichtsentscheidung in Leipzig in unserem Ort bedeutend zugenommen. Wir gehen davon aus, dass sich noch in diesem Jahr die ersten Firmen auf den bereits gesicherten Baufeldern ansiedeln werden.

Die Gespräche dazu verlaufen sehr positiv und geben Anlass zu der Hoffnung, dass sich unsere Wünsche und Träume erfüllen werden. Wenn die Kräne und Bagger ihre Arbeit beginnen, werden sicherlich auch die letzten Zweifler verstehen, dass nun die Zeit gekommen ist, von der wir lange vorher gesprochen und die wir seit vielen Jahren vorbereitet haben. Besonders die vielen kleinen und mittleren Berliner und Brandenburger Betriebe werden in allen Bereichen von dieser Entwicklung profitieren und somit zum Aufschwung in der gesamten Region beitragen.



DB Zeitarbeit – Erfahrung erleben

Erfolgreich im Markt
für Transport und Logistik

Flexible Personallösungen:

- Personalüberlassung
- Management auf Zeit
- Arbeitsvermittlung

Profitieren Sie durch:

- 2500 engagierte Mitarbeiter
- Spezialisten und Fachkräfte:
Ingenieure, gewerblich/technisch,
eisenbahnspezifisch,
kaufmännisch, serviceorientiert

**DB Zeitarbeit.
Rufen Sie uns an.**

DB Zeitarbeit GmbH
Telefon: 030 297 45802
dbzeitarbeitnord@bahn.de
www.dbzeitarbeit.de

Fachkräfte für Luftverkehr und Luftfahrtindustrie

Wirtschaftliches Wachstum und Beschäftigungswachstum sind eng verknüpft mit der Verfügbarkeit qualifizierter und qualifizierbarer Fachkräfte. Für Fachkräfteentwicklung im Luftverkehr und in der Luftfahrtindustrie ist die Region Berlin-Brandenburg gut ausgerüstet und hat die Weichen für die Zukunft gestellt.

Für Brandenburg und Berlin ist die Luftfahrtbranche von großer wirtschaftlicher Bedeutung und wichtig für den Arbeitsmarkt. Insgesamt bietet die Branche derzeit rund 15.000 Arbeitsplätze im Luftverkehr und weitere 3.000 zumeist hoch qualifizierte Arbeitsplätze in der Luftfahrtindustrie, speziell im Bereich der Triebwerkstechnik.

Der Luftverkehr in Berlin-Brandenburg wird durch die Fertigstellung des Flughafens Berlin Brandenburg International (BBI) einen zusätzlichen Schub erhalten. Ganz wichtig wird hierbei die Umfeldentwicklung des BBI

sein. Studien prognostizieren eine fünfstellige Zahl neuer Arbeitsplätze durch den Flughafen ausbau.

Das erwartete Wachstum im Luftfahrtsektor kann nur realisiert werden, wenn ein ausreichendes Fachkräftepotenzial zur Verfügung steht. Die Brandenburger Fachkräftestudie hat deutlichen Ersatzbedarf und gerade für den Fahrzeugbau Erweiterungsbedarf an qualifizierten Fachkräften signalisiert. Regionen, die nicht über entsprechendes Fachkräftepotential und leistungsfähige Qualifizierungsangebote verfügen, werden ein klares Entwicklungshemmnis haben.

Gemeinsam mit dem Brandenburger Wirtschaftsminister, dem Berliner Wirtschaftsminister und der Berliner Arbeitssenatorin habe ich deshalb zu Beginn dieses Jahres zu einer Auftaktveranstaltung für eine Fachkräfteinitiative im Luftfahrtbereich eingeladen. Diese gab ein klares Signal: Die Region Berlin-Brandenburg als dritter Hauptstandort im Luftfahrtbereich ist mit Blick auf die Fachkräfteseite gut aufgestellt und engagiert sich dafür, dass dies auch in der Zukunft so sein wird.

Fachkräftesicherung erfordert aktives Handeln

Eine erfolgreiche Personalstrategie muss bereits bei der Berufsorientierung ansetzen, um geeignete junge Nachwuchskräfte zu gewinnen. Gefordert sind die Unternehmen in der Luftfahrtbranche ebenso wie die Schulen. Jugendliche müssen erkennen, welche Chancen für sie in diesem Wirtschaftszweig liegen. Ein positives Beispiel ist die Initiative „start to fly“ der Berlin Brandenburg Aerospace Alliance,

die gemeinsam mit Partnern Berufsorientierungstourneen durchgeführt hat. Eine immer größere Bedeutung bekommt die betriebliche Ausbildung von Nachwuchskräften. Es liegt im wirtschaftlichen Eigeninteresse der Unternehmen, verstärkt in die Ausbildung junger Menschen einzusteigen.

Die Kompetenzentwicklung in den Betrieben wird mit dem Ausscheiden qualifizierter Stammarbeitskräfte immer wichtiger. Eine Möglichkeit für die Fachkräfteentwicklung liegt in der betrieblichen Weiterbildung in den international agierenden Unternehmen und den mittelständischen Unternehmen, der Verfügbarkeit von spezialisierten Bildungseinrichtungen sowie in der Kooperation und Vernetzung der Branche mit Universitäten und Hochschulen. Die Netzwerkinitiative Triebwerkstechnik setzt zum Beispiel an der Stärkung betrieblicher Kompetenzen potentieller Zulieferer für die Luftfahrtindustrie an. Das Arbeitsministerium unterstützt die Weiterbildung von Beschäftigten und des Managements durch die Förderung der Kompetenzentwicklung durch Qualifizierung in kleinen und mittleren Unternehmen. Auch die Ressourcen der Arbeitslosen müssen stärker genutzt werden. Die Weiterqualifizierung arbeitsloser Ingenieure unter anderem für die Luftfahrtbranche, wie von der Technischen Fachhochschule Wildau in Zusammenarbeit mit der Regionaldirektion Berlin-Brandenburg der Bundesagentur für Arbeit geplant, ist ein erfolversprechender Weg. Es geht nicht um Bildung auf Vorrat, sondern um Bildung für Perspektiven.

Fachkräftesicherung findet vor Ort in den Betrieben und in den Regionen statt. Deshalb hat das Arbeitsministerium zur Unterstützung der lokalen Wirtschaft ein landesweites Netz von Regionalbüros für Fachkräftesicherung eingerichtet. Das Regionalbüro für die Landkreise Dahme-Spreewald und Teltow-Fläming wird nach Schönefeld verlagert und soll die Entwicklung des Standortes BBI aktiv begleiten.

Die Fachkräftesicherung in den Unternehmen bleibt eine Aufgabe, die in der Verantwortung der Unternehmen selbst liegt. Die Politik kann nur Rahmenbedingungen setzen. Das Ziel unserer Politik ist es, dass in der Luftfahrtbranche Investitionen und neue Arbeitsplätze nicht an den Fachkräften scheitern.



Dagmar Ziegler, Ministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Familie des Landes Brandenburg



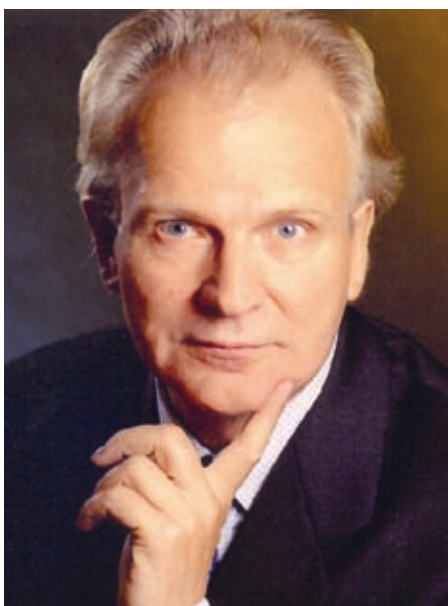
**Ausbildung:
Kontrolle von Nietarbeiten
am Übungsrumpf
der Lufthansa Technik**

Luftverkehr und Luftfahrtindustrie in Berlin-Brandenburg:

Initiative Fachkräfteentwicklung

Die LASA berät Städte, Kommunen, Landkreise und die Regierung des Landes Brandenburg. Sie unterstützt kleine und mittlere Unternehmen bei marktwirtschaftlichen Anpassungsprozessen und setzt das Landesprogramm „Qualifizierung und Arbeit für Brandenburg“ um. Zudem ist die Agentur Initiator und Multiplikator bei der regionalen Umsetzung moderner Konzepte der Arbeitsmarktpolitik.

Die Landesagentur für Struktur und Arbeit Brandenburg GmbH (LASA) steht dem Land Brandenburg, seinen Regionen und Unternehmen seit 1991 als arbeitsmarktpolitische Serviceeinrichtung zur Verfügung. Mit einem breiten Spektrum von Beratungs- und Serviceleistungen, bedarfsgerecht zugeschnittenen Konzepten und der effektiven Umsetzung finanzieller Förderprogramme unterstützt die LASA die Anpassungsprozesse auf dem Arbeitsmarkt.



**Hartmut Siemon, Geschäftsführer
LASA Brandenburg GmbH**

Kooperation und Verzahnung als Schwerpunkte

Seit Jahren kooperiert die LASA erfolgreich mit einer großen Zahl arbeitsmarktpolitischer Akteure in Brandenburg, anderen Bundesländern und vielen alten und neuen EU-Ländern. Als Landesgesellschaft arbeitet sie zum Beispiel eng mit dem Brandenburger Ministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Familie (MAS-GF) sowie anderen Ressorts zusammen. Besondere Schwerpunkte sind die Beratung zur Verzahnung von Struktur- und Arbeitsmarktpolitik, die Unterstützung von Existenzgründungen und die Weiterbildungsberatung bei betrieblichen Qualifizierungsvorhaben. Besonders kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) und potentiellen Investoren bieten die dezentral arbeitenden Regionalbüros zur Fachkräftesicherung der LASA Informationen zu Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten. Strategien zur Bewältigung des Fachkräftemangels werden von ihnen auf regionaler Ebene entwickelt und umgesetzt.

Qualifizierung in Unternehmen

Globalisierte Märkte, demografische Entwicklung sowie technische und organisatorische Innovationen erfordern eine bedarfsgerechte berufliche Aus- und Weiterbildung der Belegschaft. Vor dem Hintergrund des strukturellen Wandels und erheblichem Wettbewerbsdruck haben insbesondere KMU einen steigenden Bedarf an effizienten Maßnahmen der Qua-

lifikations- und Kompetenzentwicklung ihrer Mitarbeiter.

Die Analyse aktueller Qualifikationsbedarfe sowie die Marktrecherche nach passenden Bildungspartnern für die Aus- und Weiterbildung kosten viel Zeit und liegen aufgrund des Tagesgeschäftes nicht immer im Fokus kleiner Unternehmen. Das Team Fachkräfte mit seinen Regionalbüros für Fachkräftesicherung und dem Fachkräftemonitoring sowie die Weiterbildungsdatenbank der LASA Brandenburg GmbH sind ein kompetenter Partner, wenn es um Qualifizierungs- und Kompetenzentwicklung in Unternehmen geht. Das Projekt Regionalbüros für Fachkräftesicherung wird durch das Ministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Familie aus Mitteln des Europäischen Sozialfonds und des Landes Brandenburg gefördert.

Europäischer Sozialfonds – Investition in Ihre Zukunft

Auf die Tatsache, dass die positive Entwicklung in der Luftfahrtbranche bereits jetzt zu einem steigenden Bedarf an Fachkräften geführt hat, wird durch gemeinsame Anstrengungen der Länder Berlin und Brandenburg reagiert. Die Arbeits- und Wirtschaftsressorts der beiden Länder, die Regionaldirektion Berlin-Brandenburg der Bundesagentur für Arbeit, die ZukunftsAgentur Brandenburg GmbH, die BBAA Berlin-Brandenburg Aerospace Allianz und die LASA Brandenburg GmbH haben im Februar 2007 die „Initiative für Fachkräfteentwicklung in Luftverkehr und Luftfahrtindustrie in Berlin-Brandenburg“ gestartet. Ziel ist es, vor allem den mittel- und langfristigen Bedarf an Arbeitskräften zu ermitteln, mögliche Engpassfaktoren zu identifizieren und Konzepte für die Bedarfsdeckung zu erarbeiten. Mit relevanten Partnern werden solche Vorhaben gestartet und unterstützt, die zielgerichtet bedarfsorientierte betriebliche Aus- und Weiterbildung befördern und für Qualifizierung in Luftverkehr und in der Luftfahrtindustrie werben. Angesichts der hohen Arbeitslosigkeit in der Region soll der Bedarf soweit möglich auch mit Arbeitskräften aus der Region gedeckt werden.

www.lasa-brandenburg.de



Voraussetzung für nachhaltiges Wirtschaftswachstum:

Strategisch angelegtes Personalmarketing

Die Unternehmensberatung Steinbach & Partner ist spezialisiert auf die gezielte, europaweite Anwerbung von Schlüsselpersonal und stützt sich dabei auf über 20 Jahre Erfahrung. Ihrer Ansicht nach greifen wichtige Infrastrukturmaßnahmen nur in Verbindung mit strategisch angelegtem Personalmarketing.



Sebastian Steinbach,
Steinbach & Partner

In den letzten Jahren litt der Wirtschaftsstandort Berlin-Brandenburg unter „negativem Wachstum“ und dem kontinuierlichen Abbau von sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnissen. Die Arbeitslosenquote

in der Region liegt bei 17 Prozent, zieht man alle subventionierten Arbeitsverhältnisse ab, sogar bei 24 Prozent. Gestützt von der guten konjunkturellen Großwetterlage zeichnet aber vor allem das verarbeitende Gewerbe für ein erfreuliches Gesamtwachstum von 1,6 Prozent in 2006 verantwortlich. Trotz dieser sicherlich positiven Nachricht muss aber nachdenklich stimmen, dass – außer dem Saarland – ganz Deutschland stärker prosperiert: Der Bundesdurchschnitt für 2006 lag bei 2,5 Prozent. Eine bedeutende strukturelle Chance zur Beschleunigung des Wachstums liegt in der Exportquote: Nur 24 Prozent aller Erzeugnisse aus der Region gehen ins Ausland. Damit wird der bundesrepublikanischer Durchschnitt nahezu um die Hälfte unterboten (42 Prozent in 2006). Immerhin, die Exporte der Region

Berlin-Brandenburg stiegen im Zeitraum von 2003 bis 2006 um 4,2 Prozent.

Kann ein Großflughafen das Wirtschaftswachstum wirksam stützen?

Auch das Luftverkehrsaufkommen der Berliner Flughäfen stieg im oben genannten Zeitraum in ähnlicher Größenordnung – und zwar um 5,6 Prozent auf insgesamt 18,9 Millionen Passagiere in 2006. Neben attraktiven Steuersätzen, effizienten Verwaltungen und einer hohen Konzentration von Hochschulabsolventen heißt es auch von Großflughäfen, sie seien Zugpferde der wirtschaftlichen Entwicklung einer Region. In der Tat gilt es als erwiesen, dass eine starke Korrelation zwischen dem Luftverkehrsaufkommen,

„Perfekt besetzt – mit Garantie“ wieder in Berlin!

Steinbach & Partner

Wir sind die qualitätsorientierte deutsche Personalberatung mit klarer Fokussierung auf die Suche und Beurteilung von Spezialisten und Führungskräften. Durch die Qualifikation und den Einsatz unserer Partner, Berater und Mitarbeiter, durch intelligente Problemlösungen und eine marktgerechte, kundenorientierte Arbeitsweise haben wir uns seit 1984 einen Namen auf dem anspruchsvollen Markt der Unternehmensberatungen erarbeitet. Wir bieten Ihnen die schnelle und zuverlässige Besetzung von Schlüsselpositionen in sämtlichen Unternehmensbereichen – vom CEO über den kaufmännischen Geschäftsführer bis zum Beteiligungscontroller, Vertriebsingenieur

und Key Account Manager, Entwicklungs- oder Produktionsleiter – in Deutschland und jedem anderen Land Europas. Mit bundesweit ca. 40 BeraterInnen an 12 Standorten bringen wir Ihrer Branche und Ihrer Region ein fundiertes Verständnis entgegen. Um unseren Anspruch der Qualitätsführerschaft zu sichern, erhalten Sie nur bei uns 24 Monate Garantie auf jede Besetzung. Ihr nachhaltiger Erfolg ist unser Ziel.



Steinbach & Partner

www.steinbach-partner.de • Member of European Executive Search Network

Suchen Sie nach einem zuverlässigen Partner, der Ihr Unternehmen sowie dessen einzigartige Kultur versteht und Ihre Ansprüche hochflexibel in nachhaltige Ergebnisse umzusetzen versteht? Erwarten Sie fundierte Branchenkenntnisse kombiniert mit exzellenter Auswahlmethodik? Stehen Sie vor der Herausforderung, die positive Entwicklung Ihres Unternehmens durch die passgenaue Besetzung von Schlüsselpositionen abzusichern? Dann sollten wir uns kennenlernen!

Frau Doris Schmidt-Krümpelmann und Herr Andreas Frost freuen sich auf Ihre Kontaktaufnahme unter berlin@steinbach-partner.de oder unter Telefon 030-30111750.



dem Wirtschaftswachstum sowie der Bevölkerungsentwicklung einer Region besteht. Auch Erfolgsgeschichten wie beispielsweise die des ständig wachsenden und neue Arbeitsplätze erzeugenden neuen Großflughafens im Norden Münchens lassen vermuten, dass ein positiver Effekt besteht. Der BBI soll die Luftverkehrskapazität der Region von heute knapp 20 Millionen langfristig auf bis zu 40 Millionen Passagiere jährlich steigern können. Der Gesamtbeschäftigungseffekt beträgt momentan bereits mehrere 10.000 Arbeitsplätze. Es ist also wahrscheinlich, dass der Bau des BBI das Wirtschaftswachstum der Region nachhaltig unterstützt.

Mindestens ebenso wichtig für das Wirtschaftswachstum der Region ist aber die Forschung & Entwicklung vieler Hightechunternehmen. Mit 4,2 Prozent des Bruttoinlandsprodukts wird in Berlin prozentual so viel für F&E investiert wie nirgends sonst in Europa. Über 60 Forschungseinrichtungen entwickeln neue Technologien und Patente. Der Anteil an so genannten „hoch qualifizierten“ Beschäftigten ist signifikant höher als im Bundesdurchschnitt. Er wird damit zum kritischsten Wachstumsfaktor der gesamten Region: Laut einer Umfrage des UVB fehlen heute in 80 Prozent der befragten Unternehmen der Region Maschinenbauingenieure, in 65 Prozent der Unternehmen Elektrotechnikingenieure, in 40 Prozent Qualitätsingenieure. Aber auch qualifizierte Mitarbeiter im Vertrieb sind rar. Hier klagen 30 Prozent der Betriebe über einen Mangel. Es liegt auf der Hand: Der Großflughafen kann als „vergrößertes Tor“ zum Wirtschaftswachstum der Region als absolut notwendig bewertet werden – ohne einen Strom an qualifiziertem Personal, welches durch dieses Tor strömt, wird sich die Wirtschaft der Region aber nicht nachhaltig entwickeln können.

Fachkräftemangel ist eine gesamtdeutsche Herausforderung – für Berlin-Brandenburg ist er besonders kritisch: Junge Unternehmen gerade in Hightechbranchen sind weit mehr als andere auf eine ausreichende Versorgung mit geeigneten Fachkräften angewiesen.

Berlin-Brandenburg kann den Bedarf an geeigneten Fach- und Führungskräften zur Aufrechterhaltung des Wirtschaftswachstums nicht aus eigener Kraft decken. Nur durch „Import“ aus anderen Regionen kann dieser Herausforderung wirksam begegnet werden. Die Mobilität dieser begehrten Spezies ist aber gering – nur etwa 15 Prozent aller Deutschen erklären sich dazu bereit, für eine neue Arbeitsstelle umzuziehen, davon sind die wenigsten Führungskräfte. Wenn überhaupt, so wird nur bei einer Verbesserung des Lebensstandards und/oder der Verdienstmöglichkeiten über einen Wechsel nachgedacht. Berlin-Brandenburg ist für viele immer noch schlicht „fremdes Terrain“. Es ist Aufgabe der Unternehmen, der regionalen Wirtschaftsverbände sowie der Politik, gemeinsam um die besten Köpfe des Landes sowie benachbarter europäischer Regionen zu werben, damit der neue Großflughafen auch wirklich die Menschen nach Berlin bringt, die hier für nachhaltiges Wirtschaftswachstum sorgen können.

Verpassen Sie den Anschluss nicht!

Die HVB Immobilien AG in Berlin – im Landeanflug auf den neuen Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI)

Büros und Ladenflächen in der Oberbaum City
Tradition und Moderne in gelungener Kombination.

- Büro- und Ladenflächen zu mieten inmitten interessanter und lebendiger Viertel.
- Drei Baugrundstücke à ca. 5.000 qm für Wohnen und Büros.
- Der neue BBI Airport ist in nur 30 Autominuten erreichbar. Die perfekte Verkehrsanbindung für Sie und Ihre Geschäftspartner.



Johannisthaler Gewerbecenter, Adlershof
Zukunftsorientierter Standort in einem der größten innerstädtischen Entwicklungsgebiete Berlins.

- Ca. 9.500 qm teilbarer Baugrund mit gültigem Baurecht in den Bereichen Produktion, Büro und Gewerbe.
- Direkt am neu fertiggestellten Groß-Berliner Damm.
- Nur 10 Autominuten zum neuen BBI Airport.



Gewerbepark Schönefeld

Grundstücke mit Baurecht – direkt am neuen BBI Airport und nur 30 Autominuten bis Berlin-Mitte.

- Raum für Entfaltung auf 4.000 bis 100.000 qm großen erschlossenen Gewerbeflächen.
- Beste Verkehrsanbindung über Autobahn, Bundesstraße, Flughafen und Schiene.



HVB Immobilien AG, Geschäftsstelle Berlin,
Rotherstraße 16, 10245 Berlin, Tel. 030 29391-500,
hvbimmobilien.de

HVB Immobilien

Member of





DB Zeitarbeit:

Ein starker Partner im Verkehrsmarkt

Die DB Zeitarbeit bietet mit ihren Hauptgeschäftsfeldern Personalüberlassung, private Arbeitsvermittlung und Management auf Zeit flexible Personallösungen, mit denen sie dem Bedarf der Unternehmen gerecht wird.

Die Zeitarbeitsbranche hat sich als Jobmotor zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor entwickelt. Unternehmen stehen heute vor der Herausforderung, Personalbedarf auch kurzfristig in hoher Qualität zu besetzen.

Erfolg durch Flexibilität und Spezialisierung

Bei der Deutschen Bahn AG begann alles mit folgender Idee: Die Beschäftigung sollte flexibler gestaltet werden. Daraus wurde schnell Realität. Die DB Zeitarbeit GmbH wurde im Jahr 2001 als Personaldienstleister der DB AG gegründet. Heute haben wir rund 2600 Fachkräfte bei der DB Zeitarbeit GmbH fest unter Vertrag. Kundenunternehmen im Markt für Verkehr und Logistik sowie des öffentlichen Dienstes schätzen die Qualifikation und Erfahrung unserer Mitarbeiter. Ob Sie eine Elternzeitvertretung suchen, zusätzliche Aufträge abdecken wollen, oder ein neues Projekt aufsetzen – wir bieten Ihnen individuelle Lösungen. Unsere bundesweite Präsenz an 14 Standorten garantiert einen Ansprechpartner ganz in der Nähe unserer Kunden. Als Spezialist im wachsenden Personaldienstleistungssektor hat sich die DB Zeitarbeit mit dem Fokus Verkehrsmarkt etabliert. Wir verfügen über Fachkräfte in den Berufsgruppen: Ingenieure, gewerblich-technisch, eisenbahnspezifisch, kaufmännisch sowie serviceorientiert. Die steigende Zahl der spezialisierten Kundenanfragen in den Zielmärkten bestätigt das Erfolgskonzept. Damit schafft das Unternehmen auch neue Jobs.

Kompetenzentwicklung durch DB Zeitarbeit

Lernen im Prozess der Arbeit unter dem Motto „Lebenslanges Lernen“ steht die DB Zeitarbeit für Kompetenzentwicklung durch Wissenstransfer. Durch gemeinsame Einsätze von



Ursula Ebert, Geschäftsführerin der DB Zeitarbeit GmbH

jungen Berufsstartern und älteren Arbeitnehmern in Kundenunternehmen stellen wir eine gesunde Balance her und fördern damit den stetigen Wissens- und Erfahrungstransfer. Mit jedem Projekt gewinnen die Mitarbeiter neue Erfahrungen und können ihre Stärken und Kompetenzen entdecken. Durch Kundenbefragungen und Mitarbeitergespräche werden darüber hinaus Qualifizierungsschwerpunkte und Entwicklungsperspektiven identifiziert und Entwicklungspotenziale gefördert.

Flexibler Partner für Kundenunternehmen

DB Zeitarbeit sieht sich nicht nur als Personaldienstleister der Auftragsspitzen abdeckt und bei temporärem Bedarf tätig wird, sondern auch als Instrument für eine strategische Personalplanung der Kundenunternehmen. Das heißt, die Unternehmen bauen neben ihrer eigenen Kernmannschaft auf eine qualifizierte Personalreserve der DB Zeitarbeit. Um der rasant steigenden Zahl der Kundenanfragen des

Zielmarktes gerecht zu werden, kooperieren wir mit Geschäftspartnern, zum Beispiel Randstad Deutschland und weiteren Co-Lieferanten. Diese ergänzen das eigene Angebot um weitere spezialisierte Fachkräfte. Damit garantieren wir Dienstleistung aus einer Hand.

Innovative Ideen am Arbeitsmarkt

Innovative Ansätze bietet DB Zeitarbeit auch durch ein spezielles Angebot für Berufseinsteiger – den JobStarterService. Gerade für Berufsanfänger bietet die Zeitarbeit die Chance, die betrieblichen Praxiseinsätze zum eigenen Kompetenzaufbau zu nutzen. Einmalig in der Branche sind Beamte in einem Zeitarbeitsunternehmen. Wir verfolgen das Ziel der vermittlungsorientierten Personalüberlassung an Bundesbehörden oder Bahninfrastrukturunternehmen mit Erfolg.

Die DB Zeitarbeit steht für eine neue Form von Zeitarbeit in einem nachhaltigen Arbeitsmarkt. Wir stehen für Flexibilität in Kundenunternehmen und attraktiven Beschäftigungsbedingungen für unsere Mitarbeiter. Mit dem Engagement in arbeitsmarktpolitischen Themen wie „Vereinbarkeit von Beruf und Familie“, Integration älterer Arbeitnehmer in den Arbeitsmarkt sowie der Mitarbeit in Branchenorganisationen wie dem Europäischen Institut für Zeitarbeit und Wirtschaft verfolgen wir weitere Ansätze, um das Modell einer „neuen, modernen Zeitarbeit“ voranzutreiben. Damit gelingt es uns zunehmend, die Akzeptanz von Zeitarbeit bei Mitarbeitern und Sozialpartnern zu stärken. Gleichzeitig schaffen wir neue Jobs.

Strategisch will die DB Zeitarbeit ihr Marktpotenzial durch Kernziele wie fortlaufende Qualifizierung der Mitarbeiter, steigende Kundenzufriedenheit und den Ausbau des Vertriebsnetzwerkes professionalisieren.

www.dbzeitarbeit.de

Märkte verstehen – Märkte gestalten

Das wachsende Interesse von Investoren aus Osteuropa an der Region Berlin-Brandenburg bietet hiesigen Unternehmen die Möglichkeit, die traditionell vorhandene Orientierung nach Osteuropa zu intensivieren und weiterzuentwickeln.

Durch die EU-Osterweiterung sind neue attraktive Märkte entstanden, die nicht nur für die Region Berlin-Brandenburg, sondern für ganz Deutschland Chancen einer weiteren wirtschaftlichen Entwicklung bieten und deshalb auch einen Ausbau der infrastrukturellen Anbindung erfordern. Mit dem Neubau des Flughafens Berlin Brandenburg International nutzen die Bundeshauptstadt Berlin und die Region Brandenburg ihren Vorteil, im Herzen des Neuen Europas zu liegen.

Die Kanzlei

Arzinger & Partner ist eine international aufgestellte und agierende Rechtsanwaltskanzlei, deren Schwerpunkt in der wirtschaftsrechtlichen Beratung und Interessenvertretung ihrer Mandanten mit dem besonderen Fokus auf Osteuropa und den GUS-Staaten liegt. Neben unserem Hauptsitz in Berlin unterhalten wir Büros in sieben weiteren Ländern – namentlich in Russland, in der Ukraine, in Belarus, in der Tschechischen Republik, in der Slowakei, in Ungarn und in der Türkei. In Polen und in Litauen verfügen wir über feste Kooperationspartner, die unser umfassendes Netzwerk in Osteuropa wirkungsvoll ergänzen. Weltweit sind in unseren eigenen Kanzleien ca. 90 Rechtsanwälte und Juristen tätig. Darüber hinaus versetzen uns langjährige Kontakte zu weiteren Kanzleien in vielen Ländern Europas sowie in den Vereinigten Staaten in die Lage, auch dort unsere Mandanten zu vertreten. Im In- und Ausland beraten wir deutsche und ausländische Unternehmen sowohl bei der Geschäftsanbahnung und -abwicklung als auch bei der Ansiedlung, Entwicklung und gelegentlich erforderlichen Abwicklung von Repräsentanzen, Tochterunternehmen und Joint Ventures. Die Beratung und Betreuung erfolgt dabei nicht nur bezüglich der gesellschafts- und handelsrechtlichen Aktivitäten, sondern auch hinsichtlich der begleitenden Aspekte, wie dem Arbeitsrecht sowie dem Steuer-, Zoll- und Verwaltungsrecht. Hervorzuheben ist die langjährige Erfahrung bei Immobilieninvestitionen, bei der Lösung ausländerrechtlicher Probleme von grenzüberschreitender Geschäftstätigkeit, bei der



**RA Peter Stiebitz,
Seniorpartner bei Arzinger & Partner**

Betreuung internationaler Joint Ventures oder M&A-Transaktionen sowie bei der Prozessvertretung – auch in Schiedsgerichtsverfahren. Das besondere Profil unserer Kanzlei zeigt sich auch in den vielfältigen Aktivitäten unserer Rechtsanwälte: Wir führen zum Beispiel Seminare durch, halten Vorträge, publizieren in Tages- sowie Fachpresse und haben Handbücher zum russischen Wirtschaftsrecht, zur Unternehmensgründung in der Ukraine und zum Grundstücksrecht in allen Ländern, in denen wir vertreten sind, herausgegeben.

Märkte im Osten Europas

Im Zuge der Beitrittsverhandlungen zur Europäischen Union haben Polen, Tschechien, die Slowakei, Ungarn und die Länder des Baltikums ihre nationalen Rechts- und Wirtschaftsordnungen weitgehend an die europäischen Standards angepasst. In vielen Bereichen wurden Regelungen geschaffen, die zu den modernsten und – für unternehmerische Tätigkeit – attraktivsten in der Welt zählen. Hier ist vor allem der Bereich der Wirtschaftsverfassung zu nennen. Der russische Markt hält nach Jahren der wirt-

schaftlichen Stagnation wieder ein unglaubliches Potential an Investitionsinteressen bereit. Dies zeigt sich in wachsenden Investitionen in und aus Russland, unter denen Deutschland eine besondere Rolle zukommt. Die Ukraine ist für Investoren seit einiger Zeit einer der gefragtesten Standorte, der sich unabhängig von den zeitweiligen politischen Turbulenzen weiter in Richtung Europäische Union orientieren wird. Der Republik Belarus wird zu Unrecht derzeit noch wenig Interesse von Investoren entgegengebracht. Dabei bieten gerade die geringe internationale Konkurrenz wie auch das Interesse und die Unterstützung durch Politik und Verwaltung vor Ort ideale Gründerzeit Chancen.

Märkte gestalten zu können erfordert Verständnis und Vernetzung

Philosophie der Netzwerkkommunikation ist die Rechtsberatung in der jeweiligen Landessprache. Darüber hinaus können in allen Büros kompetente Ansprechpartner die Interessen der Mandanten auch in deutscher, englischer und russischer Sprache vertreten. Neben reiner Rechtsberatung und Interessenvertretung, vermitteln wir Kontakte und fördern wirtschaftlich interessante Projekte. Gerade in Ländern wie der Ukraine, Weißrussland, Russland und in der Türkei können wir auf ein breites Netzwerk an Kontakten zurückgreifen, über das wir für Unternehmen interessante Geschäftspartner wie auch Ansprechpartner in Politik, Verbänden und Administration finden. Auch in Deutschland haben wir während unserer langjährigen Arbeit ein solches Netzwerk aufgebaut. Damit können wir unseren Mandanten die Finanzierung, Förderung und Durchsetzung ihrer Projekte erleichtern. Unsere Kanzlei möchte ihren Mandanten und Geschäftspartnern Verständnis für die kulturellen, wirtschaftlichen, rechtlichen und mentalen Besonderheiten in den osteuropäischen Ländern und den GUS-Staaten vermitteln. Nach den Erfahrungen nicht nur von Arzinger & Partner ist dieses Verständnis die erste Voraussetzung für jeden wirtschaftlichen Erfolg.



Die Hauptstadtairline mit dem BBI als Heimatbasis

Berlin ist für uns ein wichtiger Standort, weil die deutsche Hauptstadt zu den bedeutendsten Metropolen in Europa gehört. Im Herzen des Kontinents gelegen, zieht Berlin Besucher aus vielen Ländern der Welt an. Jedes Mal, wenn auf einem europäischen Flughafen eine Air Berlin-Maschine landet, ist das Werbung für die deutsche Hauptstadt.

Air Berlin verfügt derzeit über 97 Flugzeuge und beschäftigt insgesamt 4.400 Mitarbeiter. Im vergangenen Jahr beförderte Air Berlin 19,7 Millionen Gäste und erzielte einen Umsatz von 1,57 Milliarden Euro. Nach der rechtlichen Übernahme der LTU wird die Air Berlin-Gruppe 120 Flugzeuge betreiben. Damit wird Air Berlin zum viertgrößten Anbieter im europäischen Luftverkehr.

Berlin – ein wichtiger Standort

Im Ranking unserer 20 deutschen Abflughäfen nimmt Berlin die Spitzenposition ein. Air Berlin ist mit über 4 Millionen Passagieren auch die größte Airline in der Hauptstadt, insgesamt steuern wir von den Berliner Flughäfen 45 Ziele nonstop an. Viele Umsteigeverbindungen kommen noch hinzu. Viel wichtiger als einen bestimmten Platz in einem Ranking einzunehmen, ist für mich jedoch ein erfolgreiches Unternehmen zu führen. Durch die Übernahme der dba und der LTU sind bei uns die Weichen auf weiteres Wachstum gestellt. Wir können aber in Zukunft nur dort expandieren, wo wir erfolgreich sein können und optimale Rahmenbedingungen vorfinden.

Berlin ist für uns ein wichtiger Standort, weil die deutsche Hauptstadt zu den bedeutendsten Metropolen in Europa gehört. Im Herzen des Kontinents gelegen, zieht Berlin Besucher aus vielen Ländern der Welt an. Gemeinsam mit London und Paris gehört Berlin zu den Top-Städtebestimmungen in Europa. Air Berlin war die erste überregionale Fluggesellschaft, die sich nach dem Mauerfall in Berlin ansiedelte. In der deutschen Hauptstadt sind wir gewachsen und haben uns von einer Airline mit zwei Flugzeugen zur zweitgrößten deutschen

Fluggesellschaft und einem börsennotierten Unternehmen entwickelt. Wir fühlen uns mit unserer Heimatbasis verbunden und wollen uns in Berlin weiterentwickeln.

Aus drei werden eine Heimat

Air Berlin gehört zu den wenigen Firmen in Berlin, die in die Zukunft investieren und neue Arbeitsplätze schaffen. Die wirtschaftliche Zukunft der deutschen Hauptstadt liegt im Tourismus. Der Luftverkehr spielt dabei eine

entscheidende Rolle, deshalb ist es wichtig, die dafür erforderliche Infrastruktur zu schaffen. Wenn der neue Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) fertig gestellt ist, haben wir bessere Wachstumschancen. Dann können wir auch mehr Umsteigeverkehr generieren. Schönefeld bietet den Gästen derzeit noch zu wenig Komfort. Das gilt für Anreise wie für Abfertigung.

Tegel ist jetzt schon sehr eng. Mit dem neuen Terminal C am Flughafen Berlin-Tegel überbrücken wir die Zeit, bis der BBI fertig gestellt ist. Das neue Terminal bietet Platz für bis zu 2,5 Millionen Passagiere und wird hauptsächlich von Air Berlin genutzt. Hier können wir unseren Gästen bequeme Umsteige-Möglichkeiten anbieten. Weiterfliegende Passagiere müssen nicht erneut die Sicherheitskontrollen passieren.

Bis zum Sommer 2006 standen bei Air Berlin nur Europastrecken im Flugplan. Seit der Übernahme der dba verfügen wir nun auch über ein innerdeutsches Streckennetz. Das war die Voraussetzung für die Übernahme der LTU, deren Fernstrecken wir nun in unser Gesamtkonzept eingliedern können. Nach der Genehmigung durch das Kartellamt werden die 15 Mittelstreckenjets der LTU in das Netz von Air Berlin integriert und in den Air Berlin-Farben fliegen. Mit Beginn des Winterflugplanes wird es auch ein Codeshare mit der Condor geben, das vor allem eine Stärkung der Kompetenz auf der Langstrecke bedeutet. Im gemeinsamen Vertrieb könnten dann mehr als 35 Millionen Gäste pro Jahr befördert werden. Für die Zukunft ist Air Berlin gut aufgestellt.



Joachim Hunold,
Vorstandsvorsitzender Air Berlin PLC

www.airberlin.de

Der Lufthansa-Konzern in Vorbereitung auf den BBI

Eine weltweit konkurrenzfähige Wirtschaftsregion setzt einen leistungsfähigen Flughafen voraus. Die beschränkten Kapazitäten und die Ineffizienzen des alten Flughafensystems haben zu der richtigen Entscheidung für einen starken Singleflughafen BBI geführt.



Thomas Kropp, Bevollmächtigter des Vorstandes der Deutschen Lufthansa AG, Leiter Konzernpolitik

Die Deutsche Lufthansa AG begrüßt diese Entscheidung an ihrem Gründungsort ausdrücklich! Der BBI erhöht die Attraktivität der Hauptstadtregion und ist eine Voraussetzung für das langfristige wirtschaftliche Wachstum in der gesamten Region. Der Luftverkehr ist dabei heute schon ein Motor für Wachstum, Wohlstand und Arbeitsplätze.

Lufthansa und Berlin

Berlin nimmt beim Fluggastaufkommen bereits den dritten Platz hinter Frankfurt und München

ein. Im Durchschnitt wächst der Flughafenstandort Berlin/Brandenburg schon heute dreimal so schnell wie die meisten anderen Verkehrsflughäfen in Deutschland.

Dieses erfreuliche Wachstum hat Berlin für Lufthansa zu einem der wichtigsten Standorte in Deutschland werden lassen. Seit der Wiedervereinigung hat die Airline, deren Aufstieg zum weltumspannenden Netzwerk-Carrier 1926 auf dem Flughafen Tempelhof begann, ihre Aktivitäten in Berlin und Brandenburg kontinuierlich ausgeweitet. Waren hier 1990 noch 160 Lufthansa-Mitarbeiter tätig, sind es heute über 4.900 Mitarbeiter in 25 Konzern- und Beteiligungsgesellschaften. Wie sehr sich die Lufthansa für Berlin engagiert, zeigt sich auch daran, dass neben Frankfurt nur hier alle Geschäftsfelder des Aviation Konzerns vertreten sind. Damit ist er einer der zehn größten privaten Arbeitgeber in der Region. Investitionen in dreistelliger Millionenhöhe in High Tech am Standort Schönefeld – etwa in das hochmoderne Simulatorzentrum – sind bewusste Investitionen in die Zukunft des Flughafens BBI.

Luftverkehr in, von und nach Deutschland

Deutsche Produkte und Dienstleistungen sind in aller Welt mehr denn je gefragt, deutsche Unternehmen knüpfen Geschäftskontakte rund um den Globus. Für eine Wirtschaftsregion ist damit die Anbindung an eine Vielzahl internationaler Destinationen von entscheidender Bedeutung. Nicht nur Geschäftsreisende wollen auf dem kürzesten Weg zu ihren Terminen, auch viele ihrer Produkte reisen durch die Luft: Wertmäßig besitzt die Luftfracht immerhin einen Anteil von knapp 40 Prozent an den deutschen Exporten.

Und auch im Privatreiseverkehr geht nichts

ohne leistungsfähige Flugverbindungen. Dass Besucher aus Übersee per Flugzeug anreisen, versteht sich von alleine, aber selbst von den über 33 Millionen europäischen Reisenden, die Deutschland im vergangenen Jahr besuchten, kam fast ein Drittel mit dem Flugzeug.

Der Lufthansa Konzern (Lufthansa, Swiss, SunExpress, Condor, Germanwings etc.) und seine Partner tragen diesem Bedarf Rechnung und bieten in Berlin/Brandenburg umfassende Verbindungen zu innerdeutschen sowie europäischen Zielen an - dank abgestimmter kurzer Transferzeiten über die LH-Verkehrsdrehscheiben in Frankfurt und München zu interkontinentalen Zielen in alle Welt. Somit offeriert Lufthansa in Berlin mit ihren Partnern wöchentlich über 750 Flugverbindungen.

Auf eine Million Passagiere im Jahr kommen nach internationalen Erfahrungen 800 bis 1100 Arbeitsplätze direkt am Flughafen. Auf jeden dieser Arbeitsplätze kommen etwa 2,5 weitere (indirekte) im Umfeld hinzu. Diese Regel gilt für die Berliner Flughäfen schon heute. Bei der letzten Arbeitsstättenzählung Ende 2004 wurden bei einem Aufkommen von 14,9 Millionen Fluggästen 14.467 Beschäftigte gezählt. Das ergab nach Schätzung der Berliner Flughäfen einen Gesamtbeschäftigungseffekt von 33.600 direkten und indirekten Arbeitsplätzen. Der Gesamtbeschäftigungseffekt des BBI wird im Jahr 2012 nach einer neuen Untersuchung des Instituts für Verkehrswissenschaft der Universität Köln bei 73.000 Arbeitsplätzen liegen. Das sind fast 40.000 mehr als heute.

Wirtschaftlichkeit – ein zentrales Kriterium

Entsprechend des Masterplans der „Initiative Luftverkehr für Deutschland“ fällt Berlin die Rolle als zentralem Flughafen im Osten Deutschlands zu. Der BBI hat die besondere

Chance, sich zum deutschen Gateway nach Osteuropa weiterzuentwickeln. Die Wirtschaftsentwicklung in den neuen Bundesländern und in Osteuropa könnte darüber hinaus zur Stärkung der Position Berlins im Weltluftverkehr beitragen.

Eine entsprechende wirtschaftliche Entwicklung mit angemessenem Passagierpotential bildet die Voraussetzung für Interkontinentalverkehr. Lufthansa beobachtet den weltweiten Luftverkehrsmarkt genau und wird bei sich bietenden Chancen umgehend reagieren. Dabei werden in jedem Fall strikte Kriterien zugrunde gelegt – eine neue Strecke muss sich wirtschaftlich auch lohnen. Unrentable Verbindungen kann und wird sich Lufthansa auch zukünftig nicht leisten.

Für die Wirtschaftlichkeit eines Flughafenstandortes sind die Flugbetriebszeiten ein zentrales Kriterium. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seiner Entscheidung von 2006 erhebliche Einschränkungen verfügt. Es darf nicht nur alleine das Bestreben des Flughafenbetreibers und der Fluggesellschaften, sondern muss auch speziell ein Anliegen der beiden Landesregierungen in Berlin und Potsdam sein, die Bandbreite der Flugbetriebszeiten so groß wie möglich zu halten.

Die Luftfahrtindustrie zählt zu den innovativsten Sparten der deutschen Wirtschaft und beansprucht daher eine hohe Kosten- und Kapitalintensität. Angesichts der noch niedrigen Durchschnittserlöse im Berliner Markt ist die Notwendigkeit gegeben, beim Bau und

Lufthansa Airbus A340-600



Betriebskonzept von BBI niedrige Kosten für die Fluggesellschaften zu ermöglichen. Uneingeschränkte Betriebszeiten ermöglichen eine maximale Auslastung des kapitalintensiven Fluggeräts. Im regionalen und globalen Wettbewerb können Luftverkehrsgesellschaften auf dieses Produktivitätselement nicht verzichten, weder klassische Netzcarrier noch Low Cost Carrier. Flughäfen mit eingeschränkten Flugbetriebszeiten werden bei Expansionsentscheidungen eher gemieden und nehmen langfristig eine sekundäre Rolle ein.

Technische Kapazitäten und Kosten müssen daher unbedingt internationalen Vergleichen standhalten. Um den sich abzeichnenden Zuwachs beim Passagieraufkommen in gewohnt hoher Servicequalität bewältigen zu können, sollte unbedingt eine entsprechend große

Anzahl von Parkpositionen und Boarding-Möglichkeiten eingerichtet werden. Dazu gehören neben den „klassischen“ Fluggastbrücken auch die so genannten Walkboardingpiers, durch die der Einsteigevorgang optimiert werden kann und die daher mit ausreichender Kapazität eingeplant werden sollten. In diesem Zusammenhang ist auch die Entgeltstruktur von Bedeutung. Wettbewerbsfähige Betriebskosten durch modulare Nutzung von Teilbereichen sind hier das Ziel.

Diese Zukunftsfähigkeit ist nicht nur das oberste Ziel des Flughafens, sondern auch das der Lufthansa am Standort Berlin. Um diese sicherzustellen, ist es unabdingbar, dass die Fluggesellschaften weiterhin intensiv in die Planungen einbezogen werden.



FIT DURCH DEN ARBEITSTAG. BETRIEBLICHE GESUNDHEITSFÖRDERUNG MIT DER BKK·VBU.



meine-krankenkasse.de

FreeCall 0800 – 0 255 828, info@bkk-vbu.de

Entsorgungslogistik nach Maß

Logistische Prozesse haben nicht nur bei der Versorgung eine entscheidende Bedeutung, sondern sind auch bei der Entsorgung von Abfällen gleichermaßen wichtig. Um optimale Voraussetzungen für das Recycling schon an der Anfallstelle zu schaffen, ist die Planung eines passenden Entsorgungskonzeptes genau so wichtig wie später die termingenaue tägliche Entsorgung.

Die Bartscherer & Co. Recycling GmbH ist seit 1921 als erfolgreiches Entsorgungsunternehmen tätig und hat sich vor allem mit der Entsorgung von Altpapier auch über die Grenzen der Stadt hinaus einen Namen gemacht. Am Firmensitz in der Montanstraße in Berlin-Reinickendorf sowie an diversen größeren Außenstellen arbeiten heute mehr als 100 Mitarbeiter. Dabei ist die vernünftige Balance zwischen Tradition und Innovation für das Berliner Familienunternehmen stets ein Garant für den Erfolg gewesen.

Bedeutung des Altpapiers

Altpapierrecycling und Umweltschutz sind zwei Begriffe, die in Deutschland mehrheitlich im Zusammenhang gesehen werden. Ein funktionierendes Recyclingsystem für Altpapier macht es möglich, dass ca. 78 Prozent des verbrauchten Papiers Jahr für Jahr über die blauen Tonnen und Container wieder eingesammelt, sortiert und behandelt werden und in einem geschlossenen Kreislauf zurück zur Papierfabrik fließen.

Welche Bedeutung das Altpapier als Sekundärrohstoff dort hat, ist allerdings bei Weitem nicht so bekannt. 2005 haben deutsche Papierfabriken mehr als 14 Millionen Tonnen Altpapier verarbeitet. Durchschnittlich 65 Prozent beträgt der Anteil des Altpapiers bei der Herstellung von neuen Papierprodukten. In den überwiegenden Bereichen, wie bei Zeitungen und Verpackungen aus Pappe und Karton sind es sogar 100 Prozent, so dass ohne Altpapier eine reibungslose und umweltverträgliche Papierproduktion heute nahezu unmöglich wäre.

Ein traditionelles Berliner Mittelstands-Unternehmen

Geschäftsführer Joachim Lange sieht Bartscherer immer noch als ein traditionelles Berliner Mittelstands-Unternehmen, dass in der Lage ist, seinen Kunden durch langjährige Markter-

fahrung und Kompetenz Vorteile mit angepassten logistischen Lösungen und finanziellen Aspekten zu bieten. „Wir sind ein starker und zuverlässiger Partner. Wir verfolgen stets die Zielsetzung, verkrustete Strukturen mit modernen Konzepten aufzubrechen. Die persönliche Kundenberatung steht für uns ganz klar im Vordergrund und im Notfall stehen wir jedem auch rund um die Uhr zur Verfügung.“

Neben der Planung wird auch bei der weiteren Betreuung der Kunden auf eine ständige Überprüfung und Analyse der Rahmenbedingungen geachtet, um weitere Verbesserungen und Einsparungspotentiale zu realisieren. Dabei wird auch sehr auf moderne Technik geachtet. Jährlich wird ca. ein Monatsumsatz in die Modernisierung des Fuhrparks sowie der Anlagen und Maschinen investiert.

Seit über 10 Jahren lässt sich das Unternehmen jährlich als Entsorgungsfachbetrieb zertifizieren. Mit diesem Qualitätsmanagementsystem der Recyclingbranche wird den Kunden die Sicherheit gegeben, dass Organisation und Abläufe allen gesetzlichen Anforderungen entsprechen.

Mehr als Altpapier

Die Entsorgungsdienste von Bartscherer sind schon lange nicht mehr nur auf den Bereich des Altpapiers beschränkt. Sie umfassen das gesamte Spektrum der Abfallentsorgung und den dazu gehörigen Dienstleistungen. So können wir vom Privathaushalt über Gewerbe und Handel bis hin zur Industrie für jeden Kunden eine individuelle Entsorgungslogistik nach Maß anbieten.

Allerdings liegt der Schwerpunkt der erfassten Abfälle nach wie vor noch beim Altpapier.



Mehr als 120.000 Tonnen der verschiedensten Sorten und Qualitäten werden jährlich auf dem regionalen Markt erfasst und nach Sortierung und Behandlung in der Anlage in Reinickendorf an Papierfabriken weltweit vermarktet.

Altpapiersammelwettbewerb an Berliner Schulen

Auch in anderen Bereichen versucht Bartscherer die Notwendigkeit des Recycling aktiv zu fördern. Um das Bewusstsein für die Abfalltrennung schon frühzeitig zu vermitteln, veranstaltet das Unternehmen seit 1999 den Altpapiersammelwettbewerb an Berliner Schulen. Während im ersten Jahr gerade einmal 17 Schulen 129 Tonnen Altpapier gesammelt hatten, haben sich 2005 über 80 Schulen am Wettbewerb beteiligt und insgesamt 612 Tonnen gesammelt. Insgesamt wurden seit Beginn des Wettbewerbs über 47.000 Euro als Preisgeld von Bartscherer an die Schulen verteilt, die das Geld für Klassenfahrten und andere Schulprojekte einsetzen.

Als Abfallerzeuger soll den Schülern der Abfallkreislauf erläutert und die Notwendigkeit des Recycling bewusst gemacht werden. Gleichzeitig erhalten die Schulen darüber hinaus die Möglichkeit, die Schulkassen aufzubessern.

**Astrid Salomon,
Präventionsbeauftragte
der BKK-VBU**



Gesunde Arbeitsplätze, gesunde Mitarbeiter, gesunde Betriebe

Immer mehr Unternehmen erkennen, dass Gesundheit am Arbeitsplatz ein Wettbewerbsvorteil ist und zum wirtschaftlichen Erfolg beiträgt. Die Betriebskrankenkasse Verkehrsbau Union (BKK-VBU) unterstützt Betriebe, die betriebliche Gesundheitsförderung in ihren Arbeitsprozess einführen und umsetzen wollen.

Ein Fitnessraum im unteren Kellergeschoss und der regelmäßige Hinweis auf das Rauchverbot in den Büros – für viele Firmen ist das alles in Sachen Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz. Doch immer mehr Unternehmen stellen fest, dass der Erfolg ihres Betriebes auch vom Leistungspotenzial ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter abhängt. Und das kann durch betriebliche Gesundheitsförderung erheblich gesteigert werden. „Unter betrieblicher Gesundheitsförderung werden alle Maßnahmen zusammen gefasst, die gezielt durchgeführt werden, um die Gesundheit der Beschäftigten zu erhalten und zu verbessern“, erklärt Astrid Salomon, Präventionsbeauftragte der BKK-VBU. Sie umfasst sowohl das Engagement von Arbeitgebern als auch von Arbeitnehmern und Gesellschaft. Durch nachhaltig wirkende Maßnahmen trägt Gesundheitsförderung am Arbeitsplatz dazu bei, krankheitsbedingte Fehltagel der Mitarbeiter zu reduzieren. Derzeit fehlen die Beschäftigten in Deutschland im Durchschnitt 12,6 Tage an ihrem Arbeitsplatz. Kosten in Milliardenhöhe sind die Folge. Rückenschmerzen, Herz-Kreislaufkrankungen, aber auch immer mehr psychische Erkrankungen machen den Gang zum Arzt notwendig.

Chefsache Gesundheitsförderung

Mehrere Studien belegen, dass sich die Investitionen in betriebliche Gesundheitsförderung rechnen. Denn ein Tag Arbeitsunfähigkeit kostet einen Betrieb in Deutschland bis zu 300 Euro. „Wenn es dem Unternehmer gelingt, die Arbeitsbedingungen zu verbessern, die Gesundheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu erhalten und die Zufriedenheit der Belegschaft auf hohem Niveau zu halten, wird die Produkt- und Dienstleistungsqualität gesteigert“, erklärt Salomon. Die Fehlzeitenquote sinkt, die Personalfuktuation verringert sich. Außerdem verbessert sich das Betriebsklima

und es wirkt sich positiv auf das Image des Betriebes aus. Kurzum: Gesunde Mitarbeiter sind zufriedener, motivierter und leistungsbereiter, gesunde Unternehmen konkurrenzfähiger und erfolgreicher am Markt.

Die BKK-VBU unterstützt Betriebe aller Branchen bei der Gestaltung und Umsetzung von gesunden Arbeitsplätzen. Die Angebote sind gleichermaßen auf die innerbetrieblichen Verhältnisse wie auf das Verhalten sämtlicher in die Betriebsprozesse eingebundenen Personen ausgerichtet. Unternehmen, die Gesundheit als Wettbewerbsvorteil erkennen, sollten das Ziel „Gesunder Betrieb“ zur Chefsache erklären. Aber nicht nur der Chef ist im Rahmen einer gesundheitsorientierten Unternehmenspolitik gefragt. Die Mitarbeiter müssen von Anfang an in die Gestaltung gesundheitsförderlicher Arbeitsplätze und -bedingungen einbezogen werden.

Beratung und Beispiele betrieblicher Gesundheitsförderung

Die Unternehmen werden von den Präventionsexperten der BKK-VBU im Vorfeld bei der Gestaltung ihrer Vorstellungen in punkto „Gesunder Betrieb“ beraten und bei der Durchführung finanziell unterstützt. Der erste Schritt zu mehr Gesundheit im Betrieb ist eine Krankenstandsanalyse, die aus einem Gesundheitsbericht und einer Mitarbeiterbefragung besteht. Daraus resultierend werden verschiedene Maßnahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung angeboten. Dieser sogenannte Aktivitätenkatalog kann beispielsweise Kurse oder Aktionstage zu mehr Bewegung, besserer Ernährung, weniger Suchtmittelkonsum und einem verbesserten Stressmanagement beinhalten. Andere Maßnahmen können Arbeitsplatzanalysen und Führungskräfte-seminare sein. Ob die Angebote erfolgreich waren, wird in einem weiteren Gesundheitsbericht festgestellt.

Seit zwei Jahren arbeitet die BKK VBU erfolgreich mit dem Bildungszentrum Erkner, der Berliner Stadtreinigung und der Zentralen Zulagenstelle für Altersvermögen in Brandenburg an der Havel (ZfA) zusammen. Für alle Einrichtungen wurden Gesundheitsberichte erstellt, aus denen individuelle Maßnahmen abgeleitet wurden. So wurde beispielsweise im Bildungszentrum Erkner ein fester Gesundheitszirkel eingerichtet, der sich laufend um die gesundheitlichen Belange der Mitarbeiter kümmert. In der ZfA wurden Mitarbeiter als „Bewegungsmultiplikatoren“ geschult, um so mehr Bewegung in die Büroräume zu bringen.

Bonusprogramm

Darüber hinaus hat die BKK-VBU ein Bonusprogramm für Betriebliche Gesundheitsförderung entwickelt. Firmenkunden der BKK-VBU können einen Bonus erhalten, wenn sie Maßnahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung über die bereits bestehenden Verpflichtungen, die ihnen das Arbeitsschutzgesetz auferlegt, durchführen. Bonusprogramme gibt es jeweils für Betriebe bis und ab 250 Mitarbeitern. Je mehr ein Unternehmen in gesunde Arbeitsplätze investiert, desto höher fällt der Bonus aus. Um den Bonus zu erhalten, müssen Firmen unter anderem eine Arbeitsplatzanalyse und individuelle Mitarbeitergespräche durchführen, einen Gesundheitszirkel einrichten, zusätzliche, bezahlte Pausen gewähren und Check-ups während der Bürostunden ermöglichen. Der Bonus ist zweckgebunden und muss wieder dem betrieblichen Gesundheitsschutz zu Gute kommen. Einen besonderen Anreiz erhalten Betriebe mit bis zu 100 Mitarbeitern. Den gleichen Bonus wie der Arbeitgeber können Mitarbeiter erhalten, die bei der BKK-VBU versichert sind.

www.meine-krankenkasse.de



Entwickeln, Planen und Bauen

Uwe P. Tietz, Geschäftsführer der Alpine Finanz Bau GmbH

Die Unternehmensgruppe ALPINE FINANZ ist ein unabhängiges, eigenständiges Schweizer Familienunternehmen mit langer Tradition. Die Aktivitäten richten sich auf den Immobiliensektor, schwerpunktmäßig im deutschsprachigen Teil der Schweiz und in Deutschland.

Nach jahrelangen Verzögerungen haben nun alle Investitionen betreffend den Ausbau des BBI „grünes Licht“ erhalten. In diesen Tagen wurde der Tunnelbau für den Eisenbahn- und S-Bahn-Anschluss begonnen. Ebenso ist der Ausbau von Start- und Landebahn im Bereich des Großflughafens eingeleitet worden. Positive Nachrichten vermehren auch die Flughäfen über Steigerungen der Fluggastzahlen von über 5 Prozent in Schönefeld und Tegel. Grundstückseigentümer und Entwickler erwarten Investoren, die sich im Umfeld des neuen Großflughafens niederlassen. Die Nachfrage von Investoren hat begonnen – an erster Stelle stehen dabei Logistikunternehmen und Hotels. Bei dem Flächenangebot sowohl im Berliner Südosten als auch in der Großgemeinde Schönefeld wird die Lage entscheidend sein.

Die Fragen der Investoren:

- Was, in welchem Volumen und wie hoch kann das Grundstück bebaut werden?
- Wann ist Baurecht vorhanden?

- Welche Erschließung ist vorhanden?
- Wie ist die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Personennahverkehr, über Straße und Autobahn?
- Wie nahe und wie schnell bin ich am Flughafenterminal?

Optimaler Standort – Hervorragende Verkehrsanbindung

In allen oben genannten Punkten können wir zu unseren und den Nachbargrundstücken umfassende Informationen liefern, die eine Investitionsentscheidung für den optimalen Standort ermöglicht.

In profilierter Lage an der Bundesstraße 96a bestehen hervorragende Straßenanbindungen in Richtung Berlin, zum neuen (und alten) Flughafen, über die Autobahnanbindung A113/A13 Richtung Osten (Dresden / Frankfurt/Oder) sowie auch Richtung Westen nach Potsdam und zur Autobahn A10 (Berliner Autobahnring). Mit dem Bau und der Eröffnung des S-Bahnhofes Waßmannsdorf (im Jahre 2011) haben wir Grundstücke in unmittelbarer Nachbarschaft zum Großflughafen. Mit der vorletzten S-Bahnstation vor dem neuen Flughafenterminal (Midfield) ist die Verkehrsanbindung bestmöglich gewährleistet.

Mit unseren Grundstücken in der Gemeinde Schönefeld sowie in Waßmannsdorf bieten wir für die Entwicklung eines Firmenstandortes in profilierter Lage eine sichere Zukunft.

Unser Unternehmen bietet:

- Individuelle und maßgeschneiderte Lösungen für die Immobilienentwicklung.
- Partnerschaft beim Planen und Bauen.
- Vermietung und Verwaltung.

Investitionen der Unternehmensgruppe ALPINE FINANZ konzentrieren sich größtenteils auf Büro- und Gewerbekomplexe im unmittelbaren Umfeld des Flughafens Zürich-Kloten in der Schweiz, und den zum Ausbau zum Berlin Brandenburg International (BBI) vorgesehenen Flughafen Berlin-Schönefeld in Deutschland.

Die Firma Alpine Finanz Bau GmbH ist Holdinggesellschaft des Konzernteils Deutschland. Sie hält jeweils 100 Prozent der Geschäftsanteile ihrer drei (Projekt-)Tochtergesellschaften.

Die Unternehmen sind reine Projektentwicklungsgesellschaften. Der derzeitige Tätigkeitsschwerpunkt liegt im Erwerb von Grundstücken und Erbbaurechten und der Entwicklung eigener Liegenschaften.

www.alpinefinanz.de



A L P I N E F I N A N Z B A U G M B H

Ihr Firmenstandort am Großflughafen Schönefeld:

- Grundstücke ab 5.000 m² - 40.000 m², insgesamt 8 ha oder mehr
- B-Plan in Vorbereitung
- Bauliche Ausnutzung für:
Büro / Service / Hotel / Logistik
- Profilierte Lage (Single Standort)
- Optimale Lage in der Großgemeinde Schönefeld (Waßmannsdorf)
- Nördlich des Flughafengeländes
- Gute Autobahn- und Berlinanbindung
- S-Bahn-Anschluss ab 2011 (Waßmannsdorf)

Wir sind Ihr Partner für Entwicklung & Bauen nach Ihrem Bedarf:

Alpine Finanz Bau GmbH
Gasteiner Str. 6, 10717 Berlin

Tel. : +49 (30) 861 44 50
Fax : +49 (30) 861 56 65

Ihr Ansprechpartner:
Uwe P. Tietz, Geschäftsführer

E-Mail: info@alpinefinanz.de
Internet: www.alpinefinanz.de

Ein Unternehmen der Gruppe ALPINE FINANZ Schweiz
Internet: www.alpinefinanz.com

Der BBI soll verbinden – Plädoyer für ein gemeinsames Bundesland

Lange haben wir darauf gewartet, jetzt geht es endlich los. Berliner und Brandenburger verbinden große Hoffnungen mit dem Großflughafen, der den gemeinsamen Wirtschaftsraum mit der Welt verbinden soll.

Ohne Frage, der Flughafen wird die Region interessanter machen. Doch bis im Jahr 2011 die ersten Flugzeuge und der eine oder andere Investor aus fernen Ländern landen, sollte sich die Region vorbereiten und gute Grundlagen am Boden schaffen. An die Stelle künstlicher Wortkonstrukte wie „Wirtschaftsraum Berlin-Brandenburg“ oder „gemeinsamer Verflechtungsraum“ muss der Auftritt als geeintes Bundesland treten.

Als gebürtiger Berliner und Unternehmensgründer in Brandenburg konnte ich meine Erfahrungen mit einem geteilten Wirtschaftsraum sammeln, der doch eigentlich so viele gemeinsame Wurzeln hat. Im September 2000 gründete ich im Brandenburgischen Velten, nördlich von Berlin, die RUN 24 GmbH. Unser Unternehmen reinigt, prüft und dokumentiert Rohrleitungen, Kanäle und Abscheideranlagen. Wir beschäftigen heute 25 Mitarbeiter und haben uns als leistungsstarkes Dienstleistungsunternehmen in der Region gut entwickelt. Dies war nur möglich durch einen hohen Qualitäts- und Dienstleistungsanspruch, der von allen Mitarbeitern verstanden und gelebt wird. Obwohl es uns immer leicht gefallen ist, ein gesundes Wachstum unseres Unternehmens zu erzeugen, stand uns die Teilung unseres Arbeitsgebietes, der Region Berlin-Brandenburg, im Wege.

In der Region gibt es immer noch Vorbehalte: Stadt/Land, Berlin/Brandenburg oder Ost/West. In vielen Köpfen sind die vermeintlichen Widersprüche noch immer vorhanden. Vielleicht dauert es noch einen Generationswechsel bis aus Unterschieden eine interessante Mischung werden kann. Für unser Unternehmen bedeutete diese Erkenntnis jedoch, dass neben dem Stammsitz in Velten eine Niederlassung in Berlin unvermeidlich für die weitere Erschließung der Berliner Klientel war. Die Gründung unserer Niederlassung in Berlin-Neukölln im Jahr 2005 bestätigte diese These. Wir hören seither regelmäßig Sätze wie „Ich suchte ein Unternehmen aus Berlin, die kennen sich hier besser aus.“ oder „Ich suchte ein Umland-



Sven Fietkau,
Geschäftsführender Gesellschafter
der RUN 24 GmbH

unternehmen, die sind nicht so teuer und wollen wenigstens noch arbeiten“. Dieses kleine Beispiel soll das Übel verdeutlichen. Obwohl unser Unternehmen den gesamten Wirtschaftsraum von einem Standort aus gut bedienen könnte, brauchen wir zwei.

Als junger und halbwegs erfolgreicher Unternehmer werde ich daher an dieser Stelle für ein gemeinsames Bundesland. Vieles spricht dafür: Die Schaffung eines gemeinsamen Bundeslandes spart Geld, das an anderen

Stellen dringend benötigt wird. Zur Zeit haben wir in vielen Bereichen nicht nur zwei Verwaltungen, wir gönnen uns auch jeweils eine Koordinierungsstelle, die das Handeln der beiden Verwaltungen auf gemeinsame Ziele ausrichten soll. Wäre es nicht effektiver, aus diesen drei Verwaltungen eine gemeinsame zu bilden? Einheitliche Landesgesetze und deren Verordnungen vereinfachen den Bürgern und Unternehmen ihr Leben und Handeln. Sie tragen so zum Freiheitsgefühl und zu weiterem Wirtschaftswachstum bei. Unsere Region baut auf gemeinsamen geschichtlichen Wurzeln auf, die ein Zusammengehörigkeitsgefühl schaffen können. Eine Landesgrenze steht dem im Wege.

Als erster Schritt ist abgestimmtes Handeln der beiden Bundesländer auf der Grundlage von Staatsverträgen oder mit Hilfe von Koordinierungsstellen sicher richtig. Auf Dauer müssen die brachliegenden Rationalisierungspotenziale durch die Zusammenlegung der Regierung und Verwaltungen genutzt werden. Oft hört man Vorbehalte, die Berliner oder Brandenburger müssten zunächst dieses finanzielle oder jenes strukturelle Problem lösen. Dabei ließen sich die Probleme in einem gemeinsamen Land effektiver lösen. Insofern sind die angeführten Probleme keine Hinderungsgründe, sondern genau die Aufgaben, die gemeinsam besser gelöst werden können.

Die Brandenburger und die Berliner Bürger sind mehrheitlich für einen Zusammenschluss ihrer Länder. Dies belegen auch die jüngsten Studien von FU-Berlin, Forsa oder IHK. Die Politik sollte nicht länger zögern. Sie sollte aufklären, das Thema positiv besetzen und den Fusionsprozess durch einen klaren Fahrplan voranbringen.

Ich hoffe, dass im Jahr 2011 das erste Flugzeug in einem gemeinsamen Bundesland landet. Ich glaube, dass unser Flughafen BBI nicht nur Berlin mit New York, Moskau und Peking verbindet, sondern auch Eberswalde mit Neukölln und Cottbus mit Reinickendorf.

Im magischen Quadrat von Wirtschaft, Wissenschaft, Kultur und Politik

Der „Berliner Wirtschaftsgespräche e.V.“ versucht, der Kommunikation innerhalb des „magischen Quadrats“ von Wirtschaft, Wissenschaft, Kultur und Politik Impulse zu geben und sie weiter zu entwickeln.

Dr. Rudolf Steinke,
Geschäftsführendes Vorstandsmitglied der
Berliner Wirtschaftsgespräche e. V.

Zahlreiche Wirtschaftsverbände, Unternehmerclubs und -vereine und nicht zuletzt die Bundesministerien bieten in Berlin Woche für Woche eine Fülle von Möglichkeiten zum Informations- und Meinungsaustausch, aber auch zum Knüpfen von geschäftlichen Kontakten auf informeller Ebene. Angesichts dieser Vielzahl von Kommunikationsmöglichkeiten war es vor nunmehr neun Jahren ein kleines Abenteuer,

den „Berliner Wirtschaftsgespräche e.V.“ zu gründen. Als überparteiliche Vereinigung haben wir uns zum Ziel gesetzt, eine Plattform zu schaffen, die den Informations- und Kommunikationsbedürfnissen der Wirtschaft, Forschung/Wissenschaft, Kultur und Politik gerecht wird. Darüber hinaus wollen wir die Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft, gesetzgeberischen Körperschaften, öffentlicher Verwaltung, Wissenschaft und Sozialpartnern begleiten und entwickeln. Die Berliner Wirtschaftsgespräche verstehen sich als unabhängig, weder Ideologien noch Programmen

verpflichtet. Dies bedeutet aber nicht, dass wir uns im politikfernen Raum bewegen. Vielmehr sind wir darum bemüht, die Parteien bewusst in den Dialog einzubeziehen.

Die Welt blickt auf eine spannende Stadt

Berlin ist eine spannende Stadt im Umbruch und Aufbruch. Die Welt schaut auf Berlin, weil hier nicht alles fertig ist, weil hier Geschichte und kreativer Aufbruch in einer spannenden Form aufeinander treffen, weil Berlin kulturelle und soziale Vielfalt aufweist, weil jeder Stadtteil sein eigenes Profil hat, weil Berlin europäische Metropole und deutsche Hauptstadt ist und weil Berlin immer mehr Zuspruch findet und wieder eine Wachstumsdynamik entfaltet. Es macht Spaß in Berlin zu leben und die Dinge mitzugestalten. Der Berliner Wirtschaftsgespräche e.V. ist mittendrin und gibt auch Ihnen und Ihren Interessen eine Plattform, um andere Menschen, neue Geschäfts- und Kooperationspartner zu treffen.

In der Situation des Aufbruchs braucht Berlin nicht nur eine Finanzpolitik, die fast Unmögliches vollbringen muss, sondern außerdem eine zukunftsorientierte und innovative Wirtschaftspolitik, die dem Wirtschaftsstandort Berlin wieder zu neuer Ausstrahlung verhilft. Wissenschaft, Forschung, Technologie, Dienstleistungsangebote und Kultur sind die Markenzeichen Berlins. Es reicht aber nicht, die Stärken der Stadt zu beschwören. Vielmehr müssen diese Stärken auch kritisch und praxisorientiert reflektiert und Strategien entwickelt werden, wie sie in wirtschaftliche Prosperität umgesetzt werden können.

Unsere Gestaltungsfähigkeit ist gefordert

Die Fusion der Länder Berlin und Brandenburg wäre ein wichtiger Schritt, um Synergieeffekte zu realisieren, die Potenziale von Wissenschaft, Wirtschaft und Forschung zu bündeln und Aufgaben entsprechend zu gestalten. Doch diese Fusion wird auf sich warten lassen. Daher müssen wir jetzt den Verflechtungsraum Berlin gestalten. Der Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) ist ein zentrales Investitionsprojekt und nicht nur dies: Er wird Berlin mit neuen (Direkt)-Flügen zu einem



Luftverkehrsknotenpunkt machen. Vielleicht nicht gleich 2011, aber spätestens 2030, wenn wir 32 Jahre alt sein werden, wird dieser internationale Flughafen unangefochten auf Platz 2 in Deutschland stehen. Bis dahin wird der BBI der Wirtschaft viele Impulse gegeben haben und der Tourismus wird eine Stetigkeit auf hohem Niveau erreichen, wie wir uns dies heute noch nicht vorstellen können. Fast 50 Jahre Teilung Europas, Deutschlands und Berlins lassen sich nicht über Nacht zurückdrehen. Vieles lässt sich nicht zurückholen. Alles braucht seine Zeit. Aber Berlin hat eine „goldene“ Zukunft vor sich. Das Jahr 2030 wird dieses „neue Berlin“ in einem Jahrhundert zeigen, welches zwar seine großen Probleme haben wird, aber welches auch friedlich, vielfältig und prosperierend auftritt und unsere Gestaltungsfähigkeit einfordert.

Der Name ist Programm

Der Name „Berliner Wirtschaftsgespräche“ steht für Programm und Ziel. Trotz der großen Konkurrenz ist der Berliner Wirtschaftsgespräche e. V. seit seinem ersten Auftritt im Frühjahr 1998 stetig gewachsen. Annähernd 300 Unternehmen und Institutionen der Stadt sind institutionelle Mitglieder geworden oder werden in den Berliner Wirtschaftsgesprächen durch Einzelmitglieder repräsentiert. Weitere 150 Mitglieder kommen aus den Bereichen Wissenschaft und Forschung, Kultur, Verwaltung und Politik. So können wir nach neun Jahren sagen, dass der Berliner Wirtschaftsgespräche e. V. zu einer aktiven Vereinigung geworden ist, deren Namen man in Berlin kennt und deren monatliches Programm eine große Akzeptanz erfährt.

Stolz sind wir auf eine Reihe von Partnerschaften, die in den letzten Jahren mit namhaften Unternehmen und Institutionen geschlossen werden konnten und die es uns möglich machen, die Kontinuität bestehender Veranstaltungsreihen zu erhalten, aber auch neue Themenschwerpunkte aufzugreifen und in neue Veranstaltungsreihen umzusetzen.

Wir nutzen für unsere Veranstaltungen ein weites Spektrum unterschiedlicher Formen und suchen dafür immer wieder neue, interessante Orte auf, sei es im Rahmen eines festlichen Business Dinners, gemeinsam mit Berliner Mittelständlern und Mittelständlerinnen beim Mittelstandsfrühstück, sei es beim Besuch von Unternehmen und Kultureinrichtungen vor Ort, oder auf hochkarätig besetzten Podiumsdiskussionen, in Seminaren und Fachkonferenzen zu aktuellen und kontroversen Themen.

Hinter dem Erfolg eines Vereins steht immer das Engagement seiner Mitglieder. Wir möchten Sie daher sehr gerne einladen, sich an diesem Engagement zu beteiligen: Lassen Sie sich die Beitrittsunterlagen zusenden und werden Sie Mitglied. Oder besuchen Sie unsere Veranstaltungen und finden heraus, ob sich Ihre Unterstützung lohnt – Sie sind herzlich willkommen!

Gesprächskreise tragen den wirtschafts-politischen Willensbildungsprozess

Wir haben die Arbeit des Berliner Wirtschaftsgespräche e. V. in Themenbereiche gegliedert. Sechs thematische Säulen finden ihren Ausdruck in sechs Gesprächskreisen der Berliner Wirtschaftsgespräche. Die Gesprächskreise sind ein spezielles Diskussionsforum innerhalb der Berliner Wirtschaftsgespräche. Sie dienen der intensiven Fachdiskussion und dem exklusiven Informationsaustausch zu aktuellen und zukunftsweisenden



Damals wurden neue Dimensionen erobert.
Heute gestalten wir neue Dimensionen.

Die Gebrüder Montgolfier eroberten am 4. Juni 1783 mit einer einfachen Idee eine neue Dimension. Neue Wege zu gehen – im Denken und Handeln – ist auch das Erfolgsgeheimnis unserer Sozietät. CMS Hasche Sigle berät bei maßgeblichen Bau- und Infrastrukturprojekten.

Besuchen Sie uns unter www.cms-hs.com für mehr Informationen oder fordern Sie unsere Sozietätsbroschüre an unter kontakt@cms-hs.com.



KANZLEI DES JAHRES FÜR:



360° denken

C/M/S/ Hasche Sigle

Rechtsanwälte Steuerberater



Gesprächskreise:

- Wirtschaft und Finanzen
- Wirtschaftspolitik, Stadtentwicklung und Außenwirtschaft
- Wirtschaft, Arbeit und Bildung
- Gesundheitswirtschaft
- Neue Technologien/Forschung und Wissenschaft
- Kultur, Tourismus und Kommerz

Arbeitskreise:

- Mittelstandsfrühstück (nur intern)
- Kommunikation und PR (nur intern)
- Forum Luftverkehr und Logistik (nur intern)

Fragen und Entwicklungen auf den jeweiligen Gebieten. Sie tragen so im besonderen Maße zum Ziel der Berliner Wirtschaftsgespräche bei, den wirtschaftspolitischen Willensbildungsprozess in Berlin aktiv mitzugestalten. Die Gesprächskreise bieten ihren Mitgliedern pro Jahr mehrere Hintergrund- und Kamingsgespräche an. Die Hintergrundgespräche greifen in kleiner Runde Themen auf, die in den zukünftigen Monaten größere öffentliche Bedeutung gewinnen und diskutieren Problemlösungen

für diese. Anliegen der Kamingsgespräche ist es, Entwicklungen zu analysieren, ihre Konsequenzen zu beraten und Entscheidungen vorzubereiten. Die Gesprächskreise und ihre Veranstaltungen stehen allen Mitgliedern der Berliner Wirtschaftsgespräche und ihren persönlich eingeladenen Gästen kostenfrei offen. Auf Antrag und gegen Zahlung einer Jahres-Kostenpauschale können auch externe Interessenten an den Gesprächskreisen teilnehmen. Die inhaltliche Planung und Leitung der Gesprächskreise liegt bei der jeweiligen Lenkungsgruppe. Sie koordiniert die Arbeit, definiert die Themen, wählt die Gastreferentinnen und -referenten aus und setzt Schwerpunkte des öffentlichen Programms der Berliner Wirtschaftsgespräche. In jeder Lenkungsgruppe arbeiten Vorstandsmitglieder mit, so dass die Vorstandsarbeit eng verknüpft ist mit der inhaltlich konzeptionellen Arbeit der Berliner Wirtschaftsgespräche und zwischen beiden Bereichen direkte Kommunikation besteht.

Ansprechpartner

Ansprechpartner bezüglich der Gesamtkoordination, für die Einladung der Gesprächskreise und ihrer Lenkungsgruppen sowie Ansprechpartner für Vorschläge zur Programmgestaltung und Veranstaltungen
Dr. Rudolf Steinke
Geschäftsführer

der Berliner Wirtschaftsgespräche e. V.
Telefon: +49-(0)30-39 90 95 80
Telefax: +49-(0)30-89 72 89 78
Mobil: 0163-7 34 35 36
E-Mail: rudolf.steinke@bwg-ev.net

Ansprechpartnerin für Veranstaltungsorganisation, Gesprächskreise, Anzeigenwerbung
Annette Bender
Telefon: +49-(0)30-399 09 580
Telefax: +49-(0)30-399 09 581
Mobil: 0157-7216 15 83
E-Mail: annette.bender@bwg-ev.net

Ansprechpartnerin für Mitgliederwerbung, Beitrittsunterlagen und Mitgliederhandbuch
Eva Reichelt
Telefon: +49-(0)30-394 94 636
Telefax: +49-(0)30-399 09 581
Mobil: 0163-392 78 37
E-Mail: eva.reichelt@bwg-ev.net

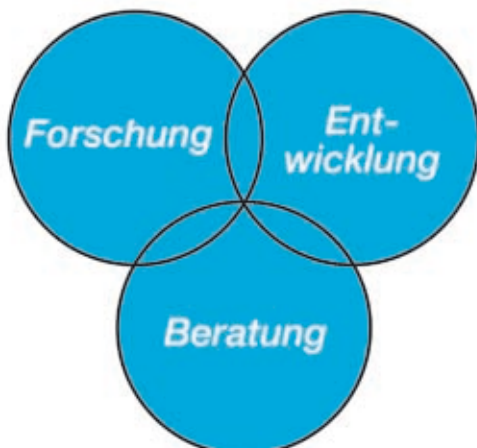
Ansprechpartnerin für alle Fragen der Rechnungslegung, der Mitgliederverwaltung (Beiträge) sowie der Organisation, Betreuung der Gesprächskreise
Evelyne Lewicki
Telefon: +49-(0)30-39 90 95 82
Telefax: +49-(0)30-39 90 95 81
Mobil: 0173-143 44 87
E-Mail: evelyne.lewicki@bwg-ev.net

ISMV

Dr. Hegner & Partner

Seit 1975
Alles aus einer Hand

Institut für
Sozialplanung,
Management und
Verwaltung GmbH



Berlin

Christstraße 30
14059 Berlin
Tel: 030/326 55 30
Fax: 030/326 57 41
berlin@ismv.de

Bielefeld

Ellerstraße 22
33615 Bielefeld
Tel: 0521/13 17 50
Fax: 0521/13 07 17
bielefeld@ismv.de

TÜV Rheinland Akademie- Ihr Partner vor Ort



Seminare und Lehrgänge für Fach- und Führungskräfte

Berufsbegleitende Aufstiegsqualifizierung

Berufliche Erstausbildung

Weiterbildung und Vermittlung

Aus unserer Themenpalette:

- Schutz- u. Sicherheit, Waffensachkunde
- Kfz-Sachverständiger für Schäden und Bewertung (TÜV), Kfz-Meister
- Europäischer Wirtschaftsführerschein EBC*L und ECDL
- Verkehr/Transport/Logistik, Ausbildung Berufskraftfahrer
- Schweißen: Ausbildung und Wiederholungsprüfungen

TÜV Rheinland Akademie GmbH

zertifiziert nach DIN EN ISO 9001 u. AZWV

Sportfliegerstr. 9, 12487 Berlin-Johannisthal

Jürgen Päch, Telefon: 030 639585-21

juergen.ingmar.paech@de.tuv.com

Außenstelle Wildau

Bahnhofstr. 1, Haus 24, 15745 Wildau

Axel Bodsch, Telefon: 03375 516480

wildau@tuev-akademie.de

www.tuev-akademie.de

 **TÜVRheinland®**
Genau. Richtig.



berliner wirtschaftsgespräche e.v.

Impressum

Geschäftsstelle:
Berliner Wirtschaftsgespräche e. V.
Alt Moabit 82, 10555 Berlin

Bankverbindung:
Postbank Berlin
BLZ: 100 100 10, Konto: 6114109

Dr. Rudolf Steinke
Geschäftsführendes Vorstandsmitglied
Telefon: +49-(0)30-39 90 95 80
Telefax: +49-(0)30-89 72 89 78
Mobil: 0163-7 34 35 36
E-Mail: rudolf.steinke@bwg-ev.net

Eva Reichelt
Mitgliederwerbung, Beitrittsunterlagen
Telefon: +49-(0)30-394 94 636
Telefax: +49-(0)30-399 09 581
Mobil: 0163-392 78 37
E-Mail: eva.reichelt@bwg-ev.net

Annette Bender
Veranstaltungsorganisation,
Gesprächskreise, Anzeigenwerbung
Telefon: +49-(0)30-399 09 580
Telefax: +49-(0)30-399 09 581
Mobil: 0157-7216 15 83
E-Mail: annette.bender@bwg-ev.net

Evelyne Lewicki
Rechnungslegung, Organisation, Betreuung
der Gesprächskreise
Telefon: +49-(0)30-39 90 95 82
Telefax: +49-(0)30-39 90 95 81
Mobil: 0173-143 44 87
E-Mail: evelyne.lewicki@bwg-ev.net

Texte: Walter Momper, Klaus Wowereit, Matthias Platzeck, Wolfgang Tiefensee, Dr. Rainer Schwarz, Ingeborg Junge-Reyer, Reinhold Dellmann, Dipl. Wi.-Inf. Oliver Kraft, Michael Cramer, Andreas Sturmowski, Alexander Toll, Dr. Detlef Stronk, René Gurka, Ulrich Fey, Christine Loeben, Jörg Schauerhammer, Dr. Christian Engell, Ingo Pape, Gerd von Brandenstein, Dr. Eric Schweitzer, Andreas Kaden, Hardy Schmitz, Gerhard Steindorf, Rudi Grimm, Dr. Udo Haase, Dagmar Ziegler, Kurt Beckers, Sebastian Steinbach, Ursula Ebert, RA Peter Stiebitz, Joachim Hunold, Thomas Kropp, Astrid Salomon, Uwe P. Tietz, Sven Fietkau, Dr. Rudolf Steinke
Fotos/Abbildungen: BBI (S. 6, 10, 11, 14, 16, 18, 20, 22, 24); ZAB (4/5, 8/9, 12); BVG (S. 36); DB Netz AG (S. 32, 36); Alcatel-Lucent Deutschland AG (S. 38); IHK Berlin (S. 57); WISTA-Management GmbH (S. 59); Lufthansa Technik AG (S. 65); Air Berlin (S. 73); Airbus (S. 75); Bartscherer (S. 76)

Redaktion: Rona Röthig, Angela Markert; verantwortlich für Anzeigen: Michaela Baier; Titelmontage, Layout, Infografik: Markert Layout; Druck: vier C print+mediafabrik GmbH & Co. KG; Auflage: 10.000 Exemplare; Stand: 5. September 2007



berliner wirtschaftsgespräche e.v.

Kreuzen Sie einfach an, was Sie besonders an der Arbeit der Berliner Wirtschaftsgespräche e.V. interessiert:

- Ich interessiere mich für die Berliner Wirtschaftsgespräche e.V. und bitte um Zusendung von Satzung und Beitrittsunterlagen.
- Ich möchte zu Ihren Veranstaltungen eingeladen werden.
(Der Versand der Einladungen erfolgt elektronisch.)

Bitte senden Sie den Coupon an: Berliner Wirtschaftsgespräche e. V.,
Alt Moabit 82, 10555 Berlin oder per Fax: (030) 39 90 95 81

Name, Vorname

Firma

Straße, Hausnummer

Postleitzahl, Ort

Telefon

Fax

E-Mail