

BERLINER

Wirtschaft



Das Magazin
der Industrie- und
Handelskammer zu
Berlin 10/2020
berliner-wirtschaft.de

IHK-Gast

Wirtschaftssenatorin
Ramona Pop beim digitalen
Politikgespräch

Seite 10

Fachkräfte

Bilanz nach fünf Jahren
zeigt Integration Geflüchteter
in den Arbeitsmarkt

Seite 46

Pro & Contra:
Wird Shopping in
Berlin durch

FUSSGÄNGERZONEN
attraktiver? Statements
und Abstimmung

S. 16

Gateway für Berlins Business

Flughafen-Chef Engelbert Lütke Daldrup
steht kurz vor dem Ziel, der Eröffnung
des BER. Der Airport soll der Wirtschaft in
der Hauptstadt wichtige Impulse geben

Seite 20, Interview Seite 30

SCHWERPUNKT

Wirtschaftsfaktor BER

*Neue Visitenkarte
der Hauptstadtregion.
So empfängt das
Terminal des BER die
Passagiere*



WILLKOMMEN IN BERLIN

Unternehmer in der Hauptstadt setzen große Erwartungen in den Flughafen BER. Er soll das internationale Geschäft beflügeln – und die Vermarktung des Wirtschaftsstandorts

VON *Eli Hamacher*

ANDENBURG WILLY BRANDT

BER BERLIN
BRANDENBURG
AIRPORT

PHOTO: GUNTER WICKER

Susanne Henckel
Geschäftsführerin
Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg
GmbH (VBB)

Zu den rund
40 Unternehmen des
öffentlichen
Nahverkehrs im VBB
gehören die DB
Regio Nordost, die
S-Bahn Berlin und
die BVG. Über die
Großen im Verbund
ist der BER ans
Bahn- und Busnetz
angeschlossen.



Schnelle Anbindung mit günstigem Tarif

Beim Vergleich der
Flughafen-Transfers steht
der BER laut VBB gut da:

Berlin Hbf. – BER	30 Minuten / 3,60 Euro
München Hbf. – MUC	40–50 Minuten / 11,50 Euro
Frankfurt Hbf. – FRA	20 Minuten / 5 Euro
London Paddington – LHR	15–20 Minuten / 24,42 Euro
Paris Gare du Nord – CDG	40 Minuten / 10 Euro
New York Grand Central Station – JFK	45 Minuten / 22 Euro

Für den Taxifahrer war es die erste Fahrt von Berlin nach Schönefeld seit April. Natürlich habe er sich über den lukrativen Auftrag gefreut, sagt der Berliner, der dem neuen Großflughafen allerdings so gar nichts abgewinnen kann: „Ich hoffe, dass es nicht klappt.“ Tegel sei perfekt erreichbar, bei Stau könne man über diverse Routen ausweichen. „Zum BER führt nur die A100. Ist die voll, haben Sie Pech.“ Auch um seine Umsätze fürchtet der Taxifahrer. 25 Euro nach Tegel könnten sich viele leisten, 45 Euro nach Schönefeld schon deutlich weniger. Einziger Lichtblick: Nach acht Jahren Streit wurde Mitte September vereinbart, dass auch Berliner Taxen am BER Fahrgäste aufnehmen dürfen.

Airlines und natürlich die Flughafengesellschaft, allen voran ihr Chef Engelbert Lütke

Per ÖPNV zum BER

14-mal pro Stunde geht es auf der Schiene aus Berlin zum neuen Flughafen

Zug zum Gate. Es gibt vier Zugverbindungen im Regionalverkehr pro Stunde aus Berlin zum Flughafen BER: über die Stadtbahn der Regionalexpress RE7 und die Regionalbahn RB14; via Ostkreuz der Flughafenexpress (FEX) und die RB22. Insgesamt sind es 240 Fahrten täglich vom und zum BER mit Regionalzügen. Dazu kommen sechs S-Bahnzüge pro Stunde. Mit der S9 und der S45 haben Passagiere alle zehn Minuten Anschluss zum Airport, in Summe ergibt das zirka 250 Fahrten täglich. Insgesamt wird es 14 Abfahrten bzw. Ankünfte pro Stunde mit der S-Bahn, der Regionalbahn und dem Intercity IC17 (nach Rostock und nach Dresden, alle zwei Stunden direkt unter dem Terminal 1) geben.

Randzeiten. Auch für Früh- und Spätfluggäste sowie Beschäftigte ist der Flughafen auf der Schiene erreichbar. Um 3.30 Uhr (Ankunft) startet der Taktverkehr mit der RB aus Nauen. Die S-Bahn fährt den BER ab 4 Uhr an. Zudem verkehren Express-Nachtbusse. Alle Infos zu An- und Abreise zum BER mit öffentlichen Verkehrsmitteln unter: vbb.de/BER

Buskonzept Airport-Region. Informationen zum neuen Buskonzept Airport-Region, zum Busangebot rund um den BER, zu neuen Stadt-Umland- sowie PlusBus- und Nachtbuslinien gibt es ebenfalls online: vbb.de/ber/infothek

Daldrup, seit 2017 im Amt, können es hingegen kaum erwarten. „Nach menschlichem Ermessen dürfte jetzt nichts mehr schiefgehen“, sagt Lütke Daldrup im Interview mit der Berliner Wirtschaft (siehe Seite 30). Nach fast 14 Jahren turbulenter Bauzeit mit Planungsfehlern, Baumängeln, langwierigen Sanierungen und Chefwechseln soll der neue Großflughafen – offiziell: Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt, besser bekannt unter seinem offiziellen IATA-Code BER – an den Start gehen.

Bis zuletzt bleibt es spannend. Im April 2020 ließ Lütke Daldrup zwar wissen: „Die Inbetriebnahme des BER war noch nie so sicher.“ Schon da hatte aber der Corona-Lockdown die Stadt fest im Griff. Man blieb zu Hause, niemand flog. Ob Berlins neuer Airport tatsächlich mit fast neun Jahren Verspätung und insgesamt sieben Verschiebungen von Eröffnungsterminen ausgerechnet in der seit dem Zweiten Weltkrieg schlimmsten Krise der Luftfahrt an den Start geht, darüber wurde bis zuletzt heftig spekuliert.

Trotz Pleiten, Pech und Pannen, resümierte die „Frankfurter Allgemeine Zeitung“ nach einer ersten Besichtigung Ende Juli: „Es stimmt, dass in China oder Istanbul weit größere Airports in vier Jahren aus der Erde gestampft wurden, aber die Ergebnisse sind mit dem BER nicht zu vergleichen. Bei allem Spott: Berlins neuer Flughafen ist eine perfekt konzipierte, perfekt konstruierte Maschine.“ Was bedeutet der neue Großflughafen für die Region und die Unternehmen? Wo hakt es? Welche Potenziale sehen Wirtschaft, Wirtschaftsförderer und Wissenschaftler?

BER ermöglicht Wachstum

Gefahr im Verzug war allemal. „An den bisherigen Standorten Tegel und Schönefeld ist faktisch kein Wachstum und damit auch keine Verbesserung der internationalen Mobilität mehr möglich“, heißt es in einer Studie des Leipziger Forschungs- und Beratungsunternehmens Conoscope und des Kowid Kompetenzzentrums für öffentliche Wirtschaft, Infrastruktur und Daseinsvorsorge im Auftrag der Flughafengesellschaft, die 2019 vorgelegt wurde. Im vergangenen Jahr waren 35,6 Millionen Passagiere von TXL und SXF in die Ferien oder auf Geschäftsreisen geflogen bzw. hier gelandet. Für das Jahr 2035 rechnete man am BER, dem dann drittgrößten deutschen Flughafen, der zum Start eine Gesamtkapazität von 46 Millionen Passagieren hat, mit bereits 50 Millionen Fluggästen. »





Claus Biernoth
Vice President
Sales and Marketing
First Sensor AG

Der Sensorik-Spezialist mit Hauptsitz in Oberschöneweide beschäftigt insgesamt 1.000 Mitarbeiter, die Hälfte davon in Berlin. Anfang des Jahres wurde der Zusammenschluss mit dem US-Konzern TE Connectivity bekannt gegeben

„Prognosen sind aktuell wegen Covid-19 natürlich sehr schwierig“, räumt Conoscope-Geschäftsführer und Studienautor Thomas Lehr ein. Grundsätzlich könne man jedoch sagen, dass jede Stelle am Flughafen, also allen voran bei den Airlines sowie Wartung, Technik, Sicherheitsdiensten, der FBB und Einzelhändlern/Gastronomen eine weitere Stelle in der Region Berlin-Brandenburg schaffe, etwa bei Reinigungsdiensten, Baugewerbe, verarbeitendem Gewerbe und Unternehmensdienstleistern. „Die von den Flughafen-Mitarbeitern verdienten Einkommen fließen zudem in den regionalen Wirtschaftskreislauf, wovon Handel, Gastronomie und Immobilienwirtschaft profitieren“, ergänzt Oliver Rottmann, Vorstand des Kowid an der Universität Leipzig und Mitautor der Studie. Mit jedem Euro an Wertschöpfung, der

am Flughafen erzielt werde, sei deshalb ein weiterer Euro verbunden.

Burkhard Kieker unterstreicht die Bedeutung für das Tourismus- und Tagungsgeschäft. „Für jede führende MICE-Destination ist eine möglichst vielfältige internationale Anbindung per Flug in der Vermarktung und für den Erfolg von zentraler Bedeutung. Gleiches gilt natürlich auch für touristische Vernetzung. Der neue BER ermöglicht erstmals auch Transitverkehre, die in der bisherigen Flughafenstruktur mit den Flughäfen Tegel und Schönefeld leider nicht darstellbar waren“, sagt der Geschäftsführer von VisitBerlin. Mit dem BER werde zudem eine direkte Verbindung zum Netzwerk der Deutschen Bahn direkt unter dem Hauptterminal hergestellt und damit die innereuropäische Anbindung Berlins in Kombination mit Flugverkehren verbessert. Zum Wirtschaftsfaktor „Empirisch zeigt sich ein enger Zusammenhang zwischen Innovation und Export bzw. internationaler Mobilität. Flughäfen tragen zur Steigerung der Standortqualität für Ansiedlungen und Investitionen bei“, so Conoscope-Chef Lehr, der als ein entscheidendes Plus des neuen Standorts die Erreichbarkeit des BER nennt.

Die sieht Susanne Henckel als gegeben an, wenn Passagiere mit den „Öffis“ anreisen wollen, was laut Flug-

hafenchef Lütke Daldrup schon heute das bevorzugte Verkehrsmittel ist. „Der ÖPNV aus Berlin und Brandenburg zum BER funktioniert. Der BER wird aus allen Richtungen für Fluggäste wie auch die Beschäftigten gut mit Bussen und Bahnen erreichbar sein“, unterstreicht die Geschäftsführerin der VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH und hebt die gleichzeitig im nationalen und internationalen Vergleich günstigen Tarife hervor (siehe Kasten Seite 22).

Noch werden bestehende Doppelstockwagen zum neuen Flughafenexpress (FEX) aufgemöbelt und neu lackiert, doch zum 1. November sollen sie pünktlich auf die Schiene gehen. Neben dem FEX sei der BER auch mit IC-, Regionalverkehrs-, S-Bahn- und vielfältigen Busverbindungen direkt über die Bahnhöfe an Terminal

SCHWERPUNKT | Wirtschaftsfaktor BER

1–2 bzw. Terminal 5 an Berlin und das Umland angebunden, so Henckel. Sukzessive kommen weitere Verbindungen hinzu. Nach dem Wiederaufbau der 1875 erstmals gestarteten Dresdner Bahn schließlich könnte der FEX dann durch den Süden Berlins vergleichsweise direkt zum BER fahren, statt den Umweg über die Berliner Ringbahn zu nehmen. „Von 2025 an soll sich die Fahrtzeit von 30 auf rund 20 Minuten verringern“, sagt die VBB-Chefin.

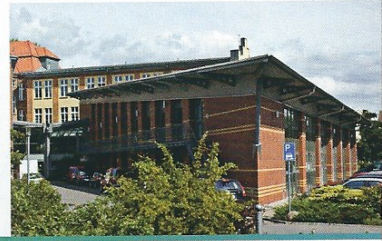
IHK warnt vor Verkehrskollaps

Der IHK Berlin geht das nicht weit genug. Von einem „programmierten Stau“ warnt die Kammer, aus deren Sicht die Verkehrsverbindungen so schlecht sind, dass sie nach einer Verkehrs- und Engpassanalyse zur Verkehrsinfrastruktur im Flughafenumfeld gleich zwölf Forderungen in einem Papier zusammenstellte. Eine der Kernaussagen: „Ohne die Ausweitung und Verbesserung des ÖPNV wird die Fahrt zum Flughafen für manche Gäste länger dauern als der Flug selbst“, moniert Jan Eder, Hauptgeschäftsführer der IHK Berlin. Die U7 ist daher nach Ansicht der IHK Berlin dringend erforderlich. Der ÖPNV müsse zudem zwischen 3 und 4 Uhr den BER bedienen.

Weitere Forderungen: Attraktive Tarifoptionen wie ein 365-Euro-Ticket oder ein Kombi-Ticket aus Flug und ÖPNV könnten dazu beitragen, dass mehr Passagiere zum Umstieg auf die Bahn bereit seien. Die Betriebsstabilität müsse durch Fahrzeug- und Fahrerreserve sowie zusätzliche Abstellanlagen und Einsatzpunkte gesteigert werden. „Aber auch bei der Straßenanbindung zeigt sich, dass es nicht nur reicht, die Baumaßnahmen wie die Tangentiale Verbindung Ost oder die Süd-Ost-Verbindung im Stadtentwicklungsplan Verkehr niederzuschreiben, es braucht auch einen deutlich stärkeren Umsetzungswillen durch den Senat.“

Auch die Zahl der internationalen Direktverbindungen nennt Wissenschaftler Lehr als ein Erfolgskriterium für den BER. Wie wichtig diese sind, zeigt ein Beispiel aus der Wirtschaft. In Oberschöneweide arbeitet Claus Biernoth. Rund 17 Kilometer muss der Vice President Sales and Marketing der First Sensor AG künftig zurücklegen, um den BER zu erreichen. Dessen Eröffnung treibt den Manager zwar deutlich weniger um als ein anderes Top-Ereignis. Und doch hängen das eine und das andere Event eng zusammen. Im März dieses Jahres gab der Spezialist für Sensorik bekannt, dass der Weg frei sei »

WIRTSCHAFTS
FÖRDERUNG
DAHME
SPREEWALD



ZFZ
ZENTRUM FÜR
ZUKUNFTSTECHNOLOGIEN


ZENTRUM FÜR LUFT- UND RAUMFAHRT III
SCHÖNEFELDER KREUZ


TGZ
WILDAU

Technologie- und Wissenschaftspark Wildau

Der Standort für Technologieunternehmen im Flughafenumfeld

Bereits 70 Unternehmen aus den Bereichen Luftfahrttechnik, Engineering sowie Informations- und Kommunikationstechnik haben sich für den Standort in unmittelbarer Nähe der Technischen Hochschule Wildau, des Fraunhofer IAP und des DESY Zeuthen mit direktem S-Bahn- und Autobahnanschluss sowie in 10-minütiger Fahrtzeit zum Flughafen BER entschieden.

30.000 m² attraktive Büro- und Hallenfläche in vier Objekten:

- Zentrum für Luft- & Raumfahrt (ZLR) I
- Zentrum für Luft- & Raumfahrt (ZLR) III
- Zentrum für Zukunftstechnologien (ZFZ)
- Technologie- und Gründerzentrum Wildau (TGZ)

Kontakt:

Wirtschaftsförderungsgesellschaft
Dahme-Spreewald mbH
Freiheitstraße 120 B | 15745 Wildau
Tel.: +49 3375 5238-0
E-Mail: info@wfg-lds.de
Internet:
www.wfg-lds.de
www.zlur.de
www.zentrum-fuer-zukunftstechnologien.de
www.tgz-wildau.de

WIRTSCHAFTS
FÖRDERUNG
DAHME
SPREEWALD

Stephan Erler
Deutschlandchef
Easyjet

35 Prozent Marktanteil verzeichnete Easyjet an den Flughäfen Tegel und Schönefeld zusammen. Die Corona-Krise hat das Geschäft wie bei allen Airlines massiv einbrechen lassen.

für den Zusammenschluss mit der amerikanischen TE Connectivity Ltd. mit weltweit rund 80.000 Beschäftigten. Bei First Sensor sind es aktuell knapp 1.000, von denen 450 am Hauptsitz sowie der Halbleiterproduktion in Oberschöneweide und am Packaging-Standort in Weißensee optische Sensoren und Drucksensoren für nationale und internationale Kunden entwickeln und produzieren.

„Von neuen Direktverbindungen würde der Wirtschaftsstandort Berlin profitieren, da bei Neuansiedlungen oder Standorterweiterungen künftig auch logistische Gründe für die Hauptstadt sprechen“, sagt Biernoth. Gewinnen würde dann auch der regionale Arbeitsmarkt. Denn

neben einem regelmäßigen Kontakt zu Kunden sei für international tätige Unternehmen wie First Sensor ein intensiver Austausch mit der weltweiten Belegschaft unerlässlich. „Umso wichtiger sind für uns Interkontinentalflüge, mit denen uns unsere Mitarbeiter, aber auch unsere Kunden und wir die Hightech-Hotspots in China, Korea, Japan, aber auch Nordamerika direkt erreichen können.“ Der Manager ist überzeugt: „Viele Beschäftigte haben zwar gelernt, digital besser zusammenzuarbeiten, aber ohne den persönlichen Kontakt geht es nicht, vor allem, wenn unterschiedliche Kulturen aufeinander treffen.“

Die Bedeutung von direkten Interkontinentalflügen belegt auch eine im Mai 2019 veröffentlichte Umfrage der Initiative für mehr Langstreckenverbindungen, die von den Top-Wirtschaftsverbänden und Vertretungen aus Berlin und Brandenburg getragen wird. Wichtigstes Ergebnis: „Fast drei von vier befragten Betrieben waren unzufrieden mit dem außereuropäischen Flugangebot ab Berlin-Brandenburg.“ Besonders gefragt: Verbindungen nach Asien und Nordamerika.

Gateway in Zentraleuropa

Doch solange die Pandemie die Welt in Atem hält, ist die Nachfrage am Boden. „Es werden im Moment etwa 95 Prozent weniger Interkontinentalstrecken geflogen als vor Corona-Zeiten“, sagt Lütke Daldrup. Für das Gesamtjahr rechnet er an den Berliner Flughäfen mit insgesamt nur zehn Millionen Passagieren nach 35,6 Millionen im Vorjahr. Langfristig, glaubt Visit-Berlin-Chef Kieker jedoch, dass Berlin gute Chancen habe, sich mit dem BER als Gateway in Zentraleuropa neu zu positionieren und auch neue, für das Tourismus- und Kongressgeschäft wichtige Langstreckenverbindungen zu akquirieren.

Das Potenzial des BER sieht auch Stefan Franzke, der Geschäftsführer von Berlin Partner. „Im Vorfeld sind bereits viele Immobilienprojekte im sogenannten Airport-Korridor zwischen BER und Berliner Hauptbahnhof entwickelt worden. Zudem haben sich zahlreiche Unternehmen »





Volker Greiner
Vice President North &
Central Europe
Emirates

Die Airline aus Dubai möchte am BER starten und landen. Für vier Flughäfen in Deutschland hat sie die Rechte, um Berlin bemüht sie sich. Und das trotz Corona-Flaute auch weiterhin.

angesiedelt. Das wird nach der Eröffnung noch zunehmen“, ist der Berlin-Vermarkter überzeugt. Insbesondere werden es Unternehmen der Gesundheitswirtschaft, Informations- und Kommunikationstechnologie, Verkehr/Mobilität/Logistik, Optik/Photonik, Industrieller Produktion, Energietechnik und Dienstleistungswirtschaft sein.

Prominentestes jüngstes Beispiel ist die Ansiedlung des US-Autokonzerns Tesla, der in Grünheide, rund 30 Kilometer östlich vom BER, auf einem 300 Hektar großen Gelände für gut eine Milliarde Euro seine erste Fabrik in Europa baut und 12.000 Menschen beschäftigen will. Schon im Sommer 2021 sollen die ersten Elektrofahrzeuge vom Band rollen. Eine Großinvestition, die weitere nach sich zieht wie den US-Batteriesys-

temhersteller Microvast, der in Ludwigsfelde eine neue Fabrik baut und seine Europazentrale von Frankfurt am Main nach Brandenburg verlegt. Aber auch die Ankündigung etwa des Immobilienunternehmens Eyemaxx Real Estate Group zeigt, dass trotz Pandemie weiterhin gesucht und gebaut wird. Mitte Juli hatte das Unternehmen bekannt gegeben, in Schönefeld unweit des BER vom zweiten Quartal 2021 an 28.000 Quadratmeter Bürofläche errichten zu wollen.

Ansiedlungen, von denen auch Berlin profitieren wird, etwa weil viele Beschäftigte aus der Stadt kommen werden. Klar ist aber auch: „Kein Unternehmen siedelt sich nur wegen des Airports hier an“, räumt Franzke ein. Neben der Erreichbarkeit des Flughafens zählen auch die moderne Infrastruktur, die Nähe zu urbanen Strukturen, Verfügbarkeit von Talenten sowie die enge Vernetzung von Wirtschaft und Wissenschaft.

Anders als viele Berliner, die Tegel gern als Airport behalten hätten, sehen die von der Krise extrem gebeutelten Airlines die vielen Vorzüge. Stephan Erler, Deutschlandchef von Easyjet, will seine Airline auch am BER als Nummer eins in Berlin und Brandenburg etablieren. Als der BER 2012 eröffnet werden sollte, war der 34-Jährige schon dabei und hat „dieses Mal ein signifikant besseres Gefühl bei der all-

gemeinen Performance“. Der neue Flughafen biete deutlich mehr Platz und damit mehr Komfort. Das Zusammenlegen zweier Airports an einem neuen Standort erleichtere zudem enorm die Flugplangestaltung und den Einsatz der Flugzeuge. Hinzu komme die deutlich bessere Verkehrsanbindung als in Tegel. „Das ist auf jeden Fall sehr gut für unseren Vertrieb, sowohl bei Ankünften als auch bei Abflügen.“ Deutlich mehr Effizienz als bisher erhofft sich die Airline bei der Abfertigung und dem Be- und Entladen des Gepäcks sowie an der Sicherheitskontrolle. „Das schauen wir uns sehr genau an.“

Am liebsten würde Erler jetzt mit der Vermarktung so richtig durchstarten. Doch wie viele Experten glaubt auch der Easyjet-Manager nicht, dass sich Luftfahrt und Tourismus vor 2023 oder

2024 voll erholen. Zwölf Millionen Fluggäste flogen und landeten mit der britischen Airline 2019 in Tegel und Schönefeld, was einem Marktanteil von rund 35 Prozent entspricht. 100 Destinationen in Europa, Nordafrika und Middle East hatte der Low-cost-Carrier, der vor drei Jahren einen großen Teil der insolventen Air Berlin übernahm, vor Corona angefliegen. „Vom 1. November an wollen wir 50 bis 75 Prozent davon wieder bedienen“, sagt der Deutschlandchef, dessen Flotte drei Monate am Boden stand. Inwieweit das gelingt, hängt nicht zuletzt von den meist extrem kurzfristigen Reisewarnungen ab, wie zuletzt für ganz Spanien. Fest steht: Das Reisejahr wird ein schwarzes, worauf auch die Briten reagieren. Ein Teil der mehr als 1.500 Arbeitsplätze am Standort Berlin-Brandenburg werde abgebaut, die Flotte von 34 Jets deutlich verkleinert.

Wie Erler ist Volker Greiner vom großen Potenzial des neuen Flughafens fest überzeugt. „Mit dem BER erhält Berlin die richtige Flughafen-

infrastruktur, die Berlin als Weltstadt und Hauptstadt Deutschlands braucht“, sagt der Emirates Vice President North & Central Europe. Noch hofft die Airline aus Dubai auf Start- und Landerechte am BER. „Nach wir vor sind wir daran interessiert, nach Berlin zu fliegen, zusätzlich zu den vier bestehenden deutschen Abflughäfen. Wir glauben fest an das starke Potenzial von Berlin als profitabler interkontinentaler Markt, sobald sich die Luftverkehrsnachfrage wieder erholt hat.“ Vor allem für die Fluggäste aus den Nahen und Mittleren Osten, aus Asien sowie Australien sei Berlin ein besonders attraktives Reiseziel. Für die nähere Zukunft ist Erler vorsichtig optimistisch. Emirates verzeichne bereits einen kontinuierlichen Anstieg an Buchungen. Im August habe man 50 Prozent der Strecken angefliegen, die vor der Pandemie im Flugplan standen. Mit einem Nachfrageniveau wie vor der Krise rechnet er allerdings frühestens im Jahr 2022. Bis dahin dürften sich die Abläufe am BER eingespielt haben. ■



IHK Berlin: Bessere Anbindung nötig

Die IHKs aus Berlin und Brandenburg haben den Flughafenverkehr analysieren lassen: ihk-berlin.de/BER-Verkehr



Katharina Zalewski, IHK-Flughafen-Expertin
Tel.: 030 / 315 10-244
katharina.zalewski@berlin.ihk.de



AM OKTOGON
Campus für Gewerbe
und Technologie

Erste Autobahn-Ausfahrt: Berlin-Adlershof
Preisgünstige Neubau-Mietflächen am Technologiestandort Adlershof
57 Campus-Mieter können sich nicht irren!



10 Minuten zum BER. Sowohl per Auto als auch per S-Bahn.

Ansprechpartner: Dorett Stolle
Telefon: +49 (30) 8891 3322

mietanfrage@mieten-in-adlershof.de
www.mieten-in-adlershof.de

Projektentwicklung:



immobilien-experten-ag.
www.immexa.de

„Wir werden in Berlin ein Digital Hub“

”

Wir werden noch einige Jahre brauchen, um die Corona-Krise zu überwinden.

Engelbert Lütke Daldrup



Am 31. Oktober eröffnet der Airport BER. Berlins Flughafen-Chef Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup beendet dann dreieinhalb Jahre nach Amtsantritt eine „Baukatastrophe“

VON *Eli Hamacher*

Zum Interview erscheint Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup pünktlich auf die Minute, lässt sich geduldig vom Fotografen vor Ryanair- und Easyjet-Maschinen in Szene setzen, um dann zu berichten, wie weit die Arbeiten am BER Ende August gediehen sind, was den neuen Airport auszeichnet und warum er seinen Geburtstag gern anders gefeiert hätte. Seit März 2017 ist der 63-jährige Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB). Zuvor war er Staatssekretär und Flughafenkoordinator in der Berliner Senatsverwaltung. Auch nach Eröffnung des BER wird der BER-Chef mit seinen Kollegen am alten, sechs Kilometer entfernten Standort am Flughafen Schönefeld sitzen, dann Terminal 5.

BERLINER WIRTSCHAFT: Herr Lütke Daldrup, im April haben Sie gesagt: „Die Inbetriebnahme des BER war noch nie so sicher.“ Was sagen Sie heute? PROF. DR. ENGELBERT LÜTKE DALDRUP: Nach menschlichem Ermessen kann jetzt nichts mehr schiefgehen.

Von Hartmut Mehdorn, einem Ihrer Vorgänger, stammt der Satz: „Der Flughafen wird immer fertiger und fertiger.“ Wie fertig ist der BER am 31. Oktober?

Das Terminal 1 ist seit April von den Behörden freigegeben, seit Mai sind wir mit allen Prozesspartnern im Testprogramm, an dem bis Mitte Oktober auch insgesamt 9.000 Komparsen beteiligt sind. Ende August gab es die bislang größte Übung: Da haben wir gemeinsam mit der Deutschen Bahn erfolgreich die Evakuierung des Bahnhofs unter dem Terminal 1 und des Termi-

nals selbst mit 800 Komparsen geprobt. Große Probleme gibt es nicht mehr. Beim Probetrieb geht es vor allem darum, die gesamten Abläufe immer wieder einzuüben und kleine Fehler zu finden. So haben wir zum Beispiel während der Testläufe mit den Komparsen gemerkt, dass die Wegweisung im Terminal 1 eröffnet. Wir begrüßen natürlich unsere Gäste, die erstmals am BER ankommen. Aber eine Party gibt es nicht. Für weitere Details müssen Sie noch etwas Geduld aufbringen.

Wie muss man sich den Eröffnungstag vorstellen?

Am Nachmittag des 31. Oktober werden ein Flugzeug von Easyjet und eines von Lufthansa den BER parallel anfliegen und zeitgleich landen. Damit wird das Terminal 1 eröffnet. Wir begrüßen natürlich unsere Gäste, die erstmals am BER ankommen. Aber eine Party gibt es nicht. Für weitere Details müssen Sie noch etwas Geduld aufbringen.

Der BER wird an Ihrem 64. Geburtstag eröffnet, Zufall?

Ich wollte diesen Termin nicht, weil ich wusste, dass ich ständig darauf angesprochen werde. Die Kollegen haben sich aber durchgesetzt, aus rein operativen Gründen. An dem Wochenende vorher gehen die Herbstferien zu Ende, da gibt es noch zu viel Verkehr. Am 25. Oktober startet der Winterflugplan. Deshalb wurde erst das folgende Wochenende gewählt. Später ging es auch nicht, da mit dem nahenden Winter dann möglicherweise Flugzeuge enteist werden müssten.

Wann wird der Umzug abgeschlossen sein?

Wir ziehen in drei Schritten um. Es geht los am 31. Oktober mit Easyjet und einigen anderen Airlines, die erstmals am 1. November ab sechs Uhr vom BER starten. Die zweite Umzugs-welle mit weiteren Airlines wird es am 3. November geben, am 4. November geht ja die Südbahn in Betrieb. Am 7. November zieht die Lufthansa-Gruppe um. Am 8. November startet dann zum Abschied noch eine Maschine in Tegel, damit ist der reguläre Flugverkehr dort beendet. Wir werden auch Danke sagen und möglichst vielen Berlinern die Chance geben, sich vom Flughafen Tegel gebührend zu verabschieden. Dabei müssen wir natürlich auch beachten, was unter Corona-Bedingungen möglich ist. »



Engelbert Lütke Daldrup Vorsitzender der Geschäftsführung

Im März 2017 übernahm Engelbert Lütke Daldrup den Vorsitz der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH. Von 2014 bis 2017 war er Staatssekretär des Landes Berlin, zunächst in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, dann im Geschäftsbereich des Regierenden Bürgermeisters.

Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH eröffnet den BER in schweren Zeiten: Aktuell werden nur 25.000 Passagiere durchschnittlich pro Tag abgefertigt. Im vergangenen Jahr waren es 100.000.





„
Wir haben eine sehr leistungsfähige Infrastruktur, die in vielen Punkten modernste Technik aufweist.“

Engelbert Lütke Daldrup

Foto oben:
Nach Stationen in Dortmund und Frankfurt kam der Raumplaner 1985 als wissenschaftlicher Mitarbeiter der TU Berlin an die Spree.
Foto rechts:
Airport-Modell im Büro

Was zeichnet Europas modernsten Flughafen aus, den die FAZ jüngst als „perfekt konstruierte Maschine“ beschrieb, was Sie bei der häufigen Kritik ja gefreut haben dürfte?

Wir werben nicht damit, der „modernste Flughafen Europas“ zu sein. Wir haben aber eine sehr leistungsfähige Infrastruktur, die in vielen Punkten modernste Technik aufweist, etwa die Informations- und Passagiersteuerungssysteme sowie die Sicherheitstechnik. Der BER verfügt über eine hocheffiziente Brandschutzanlage und eine Gepäcksortieranlage, die 10.000 Gepäckstücke in einer Stunde bewältigt. Es gibt einen Bahnhof direkt unter dem Terminal, von dem aus unsere Passagiere auf direktem Weg in den Ankunfts- und Abflugbereich gelangen. Das gibt es an keinem anderen deutschen Flughafen.

Nachholbedarf hat Berlin bei Langstreckenverbindungen. Laut Umfrage der Initiative für mehr direkte Langstreckenverbindungen sind fast drei Viertel der befragten Firmen aus Berlin-Brandenburg mit dem außereuropäischen Geschäftsreiseflugangebot ab Berlin unzufrieden oder überhaupt nicht zufrieden. Auf welche Änderungen können sich Ihre Fluggäste einstellen?

Vor der Corona-Krise gab es Langstreckenverbindungen nach Peking, Singapur, Ulaanbaatar, New York, Philadelphia und Toronto. Mittelfristig wird es diese Verbindungen wieder geben – und weitere dazu. Daran arbeiten wir. Berlin ist schon jetzt das wichtigste deutsche Ziel für Flugreisende, und es kann nicht sein, dass 80 Prozent unserer Kunden, die eine Langstrecke buchen wollen, Umwege über Frankfurt, München und andere Standorte nehmen müssen.

Corona macht das schwierig ...

Aktuell sind die Interkontinentalverbindungen weltweit fast völlig zum Erliegen gekommen. Nach dem Ende der Pandemie werden wir aber in Berlin das interkontinentale Angebot ausbauen können, da bin ich mir sicher. Fernost und Nordamerika sind auf jeden Fall Ziele, die wir entwickeln können.

Welche Rolle spielt die Digitalisierung?

Wir werden in Berlin ein Digital Hub, den wir unter dem Brand

„VIA BER“ vermarkten. Wir wollen Umsteige Flüge anbieten und ankommende Airlines mit anderen Airlines vernetzen. Ein Passagier fliegt zum Beispiel mit Easyjet nach Berlin und dann mit Delta Air Lines weiter in die Vereinigten Staaten. Wir als Flughafen bieten dafür eine Plattform an und kümmern uns zusätzlich um das Gepäck der Umsteigegäste. Das ist eine Chance für alle, die die Digitalisierung der Buchungssysteme oder der Kundenbeziehungen nutzen wollen. Und das bedeutet echte Konkurrenz zu den großen Carriern und wird auch den Langstreckenmarkt ein Stück verändern. Vielleicht wird Corona diesen Prozess sogar beschleunigen.

Es könnte einen gegenläufigen Effekt geben. Genau wie in der Finanzkrise wird jetzt das Hohelied auf virtuelle Konferenzen statt Geschäftsreisen gesungen. Erwarten Sie, dass der Geschäftsreiseverkehr dauerhaft sinkt?

Die Luftverkehrsnachfrage wird sich verändern. Wir beobachten schon seit Jahren, dass der Anteil der Geschäftsreisen am Gesamtaufkommen abnimmt. Der Privatreiseverkehr war zuletzt der Wachstumsmarkt. Selbst Lufthansa, die sehr stark auf Businesskunden fixiert war, hat sich mittlerweile umgestellt. Hinzu kommt die Debatte über Klimaschutzziele und damit eine andere Sensibilität. Große Unternehmen haben ihre Reisepolitik verändert und verlagern kürzere Strecken auf die Bahn. Da ist jetzt auch die Bahn gefordert, den BER künftig mit ICE-Verbindungen auszustatten. Mit einem ICE-Zubringer ließen sich zudem mehr Flugverbindungen auf der Langstrecke gewinnen.

Und der private Reiseverkehr?

... wird weiter wachsen. Das ist für Berlin als Standort sehr positiv, weil wir immer eine starke Destination für Privatreisen waren. Jeder vierte Reisende, der nach Deutschland kommt, will in die Hauptstadtregion. Berlin hat heute bei den Flügen einen Marktanteil von 14 Prozent in Deutschland. Da ist noch weiteres Potenzial. Wir werden allerdings noch einige Jahre brauchen, um die Corona-Krise zu überwinden.

Was bedeutet das in Zahlen für die Passagierprognosen? Im vergangenen Jahr wurden »





Ryanair und Easyjet werden künftig vom BER aus fliegen.

Die ersten Maschinen der Airlines landen am 31. Oktober

in Tegel und Schönefeld 35,6 Millionen Fluggäste gezählt?

Aktuell fertigen wir im Schnitt rund 25.000 Passagiere täglich ab, im Vorjahr waren es 100.000. Für das Jahr 2020 erwarten wir insgesamt gut zehn Millionen Passagiere. Das ist ein gravierender Einbruch. Aber wir stehen damit noch besser da als die meisten anderen Flughäfen, denen die Interkontinentalverbindungen fehlen. Im Juli waren wir nach Frankfurt die Nummer zwei unter den Flughäfen in Deutschland, wir hatten mehr Verkehr als München, der zweitgrößte deutsche Airport.

Wie wirkt sich die Pandemie auf die Wirtschaftsplanungen der FBB aus? Ihre Umsatzerlöse lagen 2019 bei 416,1 Millionen Euro, das Gros davon entfiel mit rund 75 Prozent auf den Flugbetrieb.

Der Konzernjahresfehlbetrag lag bei 95,8 Millionen Euro.

Seit Jahren hat die FBB ein positives Ebitda. In der Krise ist das natürlich anders. Wir arbeiten zurzeit am Wirtschaftsplan für 2021, der Ende 2020 von den Aufsichtsgremien beschlossen wird.

Ende Juli haben Sie bei den Eigentümern, dem Bund und den Ländern Berlin und Brandenburg, auf weitere finanzielle Unterstützung für den BER gepocht. Ohne diese würde der BER die Krise nicht überstehen. Am Ziel, 2023/24 schwarze Zahlen zu schreiben, könne nicht festgehalten werden.

Wir haben eine Zusage der Eigentümer, uns im Jahr 2020 mit bis zu 300 Millionen Euro zu unterstützen. Wir werden diese Summe nicht ganz benötigen, weil wir selbst viele Maßnahmen getroffen haben und in diesem Jahr rund 50 Millionen Euro einsparen. Aber in der größten Krise der Luftverkehrswirtschaft seit dem Zweiten Weltkrieg werden alle Flughäfen und Airlines noch einige Zeit Hilfen benötigen.

Was bedeutet die Finanzklemme für die Stellen? Im Jahr 2019 hat die FBB 2.196 Mitarbeiter beschäftigt. Im Juli hatten Sie einen Abbau von 400 Stellen angekündigt.

Wir haben derzeit einen Einstellungsstopp und werden in den nächsten Jahren 400 Stellen abbauen, allerdings nicht durch betriebsbedingte Kündigungen. Bereits Ende des Jahres werden wir 120 Mitarbeiter weniger beschäftigen, als im Wirtschaftsplan vorgesehen war. Für die Hälfte der Belegschaft haben wir Kurzarbeit beantragt. Das wurde vorübergehend aufgehoben, weil wir im September, Oktober und November alle Beschäftigten brauchen, um den neuen Flughafen ans Netz zu bringen. Nach der Inbetriebnahme greift ein Effizienzprogramm, sodass wir mit sozialverträglichen Mitteln weitere Stellen abbauen beziehungsweise Stellen nach natürlicher Fluktuation nicht mehr neu besetzen.

Neben Start- und Landegebüren ist die Vermietung von Einzelhandels- und Gastronomieflächen

eine wichtige Einnahmequelle für Flughäfen.

Wie viel Fläche steht zur Verfügung, wie viel ist vermietet, und wer sind Ankermieter?

Unser Angebot kann sich mit europäischen Wettbewerbern messen: Im Terminal 1 wird es auf 20.000 Quadratmetern Fläche ein breites Angebot mit mehr als 100 Geschäften, Gastronomie- und Serviceeinrichtungen geben. Dazu kommen vier Lounges, von denen wir drei betreiben, eine betreibt die Lufthansa. Fast alle Flächen sind vermietet. Ankermieter sind zum Beispiel Gebr. Heinemann mit vier klassischen Duty-Free-Shops und zwei großen Shops für Fashion und Accessoires. Weiterhin finden Sie neben bekannten Marken auch regionale Angebote. Mehr als 50 Prozent der Gastronomie-Flächen beinhalten Konzepte aus Berlin und Brandenburg, zum Beispiel mit Marken aus dem Spreewald oder Restaurants wie die Ständige Vertretung (StäV) und das Borchart.

Easyjet-Deutschlandchef Stephan Erler hofft auf reibungslosere Abläufe bei Gepäckabfertigung

und Sicherheitskontrollen durch die Bundespolizei. Sind seine Hoffnungen berechtigt?

Ja. Allerdings ist für das Gepäck jede Airline selbst verantwortlich, weil sie ihren Gepäckdienstleister auswählt und entsprechend beauftragt. Moderne Technik im BER wird aber die Abläufe erheblich beschleunigen, etwa bei den Sicherheitskontrollen. So können Passagiere an einzelnen Kontrollspuren ihr Handgepäck nebeneinander und nicht mehr nacheinander auflegen, sodass niemand mehr warten muss, bis der Vorgänger fertig ist. So verdoppeln wir die Kapazitäten zum Beispiel im Terminal 2.

Sie sind seit 2017 Flughafenchef. Allzu viel Lob gab es in dieser Zeit nicht.

Es war sehr mühsam, aber auch sehr fordernd, diese Baukatastrophe in Ordnung zu bringen. Nicht jeder Pressebericht hat mich gefreut, nicht jedes Misstrauen fand ich berechtigt. Das hat mich aber wenig beeinträchtigt, weil ich wusste: Wir kriegen das hin! ■

300

Millionen Euro zusätzliche Unterstützung haben die Gesellschafter Berlin, Brandenburg und der Bund dem BER für 2020 zugesagt.



Katharina Zalewski,
IHK-Flughafen-Expertin
Tel.: 030 / 315 10-244
katharina.zalewski@berlin.
ihk.de

ZUKUNFT LIEGT SO NAH

OfficeLab-Campus
Adlershof

Büroneubau mit 26.000 m² Mietfläche (teilbar) und Tiefgarage / Bezug 2. Halbjahr 2022



Optimale Verkehrsanbindung ■ Direkt am S-Bahnhof Adlershof ■ Autobahnanschluss ■ 10 Min. zum BER

Kontakt:
Telefon + 49-30-8891-3361

info@officelab-campus.berlin
www.officelab-campus.berlin

Projektentwicklung:



immobilien-experten-ag.
www.immexa.de