

BERLINER

Wirtschaft



Das Magazin
der Industrie- und
Handelskammer zu
Berlin 10/2022
berliner-wirtschaft.de

Energiekosten

IHK-Vollversammlung fördert
sofortige Entlastungen
für Berliner Unternehmen

Seite 16

Zukunfts-Event

1.000 Teilnehmerinnen und
Teilnehmer beim ersten
Festival der Nachhaltigkeit

Seite 34

Mitglieder
des Präsidiums
beziehen Stellung

AUF DEN PUNKT

Die neue Kolumne zur
Wirtschaftspolitik

S. 13

Auf der Langstrecke

Flughafen-Chefin Aletta von Massenbach sieht
den BER nach dem Start in der Pandemie auf Kurs.
Um den Standort zu stärken, braucht der Airport
vor allem mehr internationale Verbindungen

Seite 18, Interview Seite 30

SCHWERPUNKT

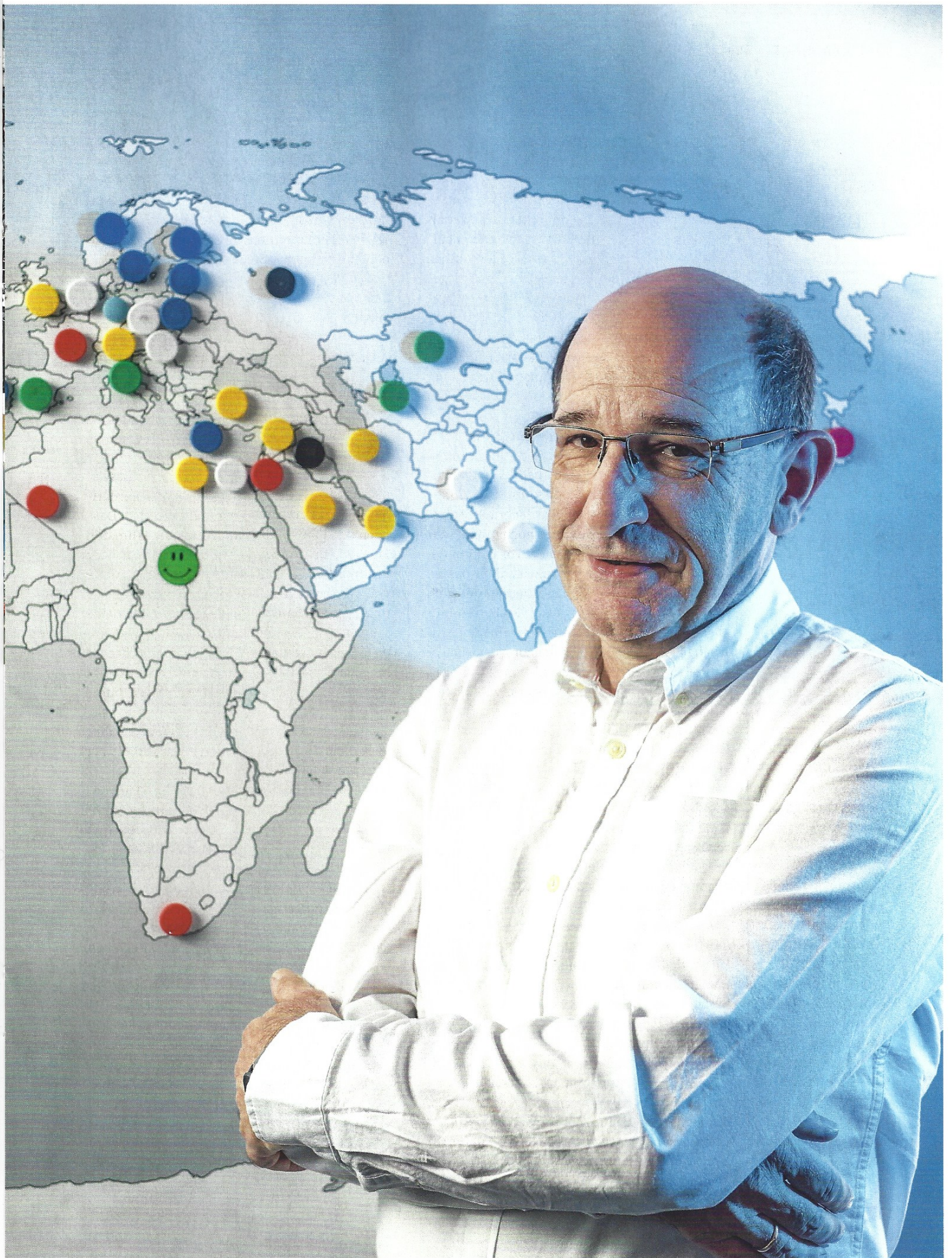
Perspektiven des BER

*Stephan Erler im neuen
Wartungshangar von Easyjet.
Zuletzt gab's schlechte
Nachrichten vom Deutsch-
land-Chef. Die Airline baut
hiesige Kapazitäten ab*

LANGE STRECKE ZUM ERFOLGREICHEN STANDORT

Zwei Jahre ist der BER als Airport der Hauptstadtregion am Start. Die Corona-Pandemie wirkte als massive Bremse. Noch werden Abläufe optimiert und digitalisiert. Und global tätige Unternehmen warten dringlichst auf mehr internationale Verbindungen

VON *Eli Hamacher*





Bjørn Tore Larsen
Geschäftsführer Norse
Atlantic Airways

Der norwegische Low-Cost-Carrier sorgt mit seinen neuen Angeboten in Richtung USA für gute Laune am BER. Seit August fliegen die Skandinavier New York und Los Angeles an. Mit günstigen Preisen, Direktflügen und Frachttransport will Norse punkten.

men bis zu 100 Delegierte. Beim jüngsten Treffen in München seien es jedoch nur 30 Besucher gewesen. „Jeden Tag kann eine neuartige Variante des Virus kommen, da planen wir sehr vorsichtig“, sagt der Manager, der selbst seit zwei Jahren gar nicht mehr Langstrecke geflogen ist und für Reisen ins europäische Ausland die Bahn nutzt. Dass der Status quo nach Ende der Pandemie erhalten bleibt, glaubt der Vertriebsexperte hingegen nicht. „Wir leben von persönlichen Kontakten. Online kann Präsenz nicht ersetzen.“ Das Händeschütteln am Messestand, die physische Präsenz von Innovationen bei Weiterbildungen, das ist für ihn unerlässlich. Fuchs ist überzeugt: „Das Reisevolumen wird bei Knauer wieder das Vor-Corona-Niveau erreichen.“

Nonstop nach China und in die USA

Wie sich die Pandemie vor allem auf den Geschäftsreiseverkehr dauerhaft auswirken wird, darüber gehen die Prognosen zwar auseinander. Überwiegend einig ist man sich in der Wirtschaft jedoch über die Beurteilung des Langstrecken-

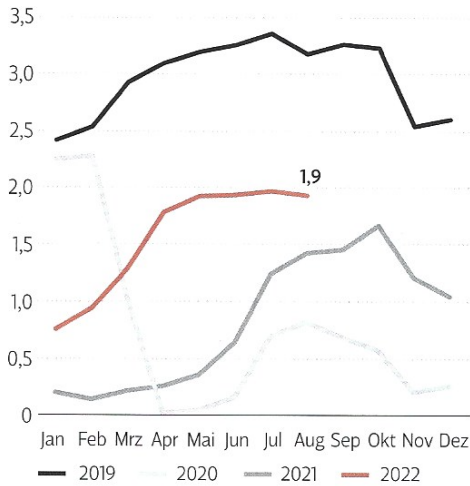
gebots. Viel zu klein, so das Urteil. Entsprechend positiv hat die Berlin-Brandenburger Wirtschaft die Nachricht aufgenommen, dass der BER jetzt neue Nonstop-Verbindungen nach China und in die USA anbieten kann. Die auf Langstrecken spezialisierte norwegische Low-Cost-Airline Norse Atlantic Airways fliegt seit August täglich nach New York und dreimal wöchentlich nach Los Angeles. Fünf Jahre lang hatte es keinen Nonstop-Flug nach Los Angeles gegeben. Die Metropole an der Westküste ist Berlins einzige und älteste Städtepartnerschaft in Nordamerika. Von Dezember an geht es auch nach Fort Lauderdale in Florida.

Für Sebastian Stietzel, Präsident der IHK Berlin, zeigt das neue Flugangebot, wie attraktiv die Region Berlin für den interkontinentalen Flugverkehr ist und warum weitere Fluggesellschaften an einem Engagement ab und zum BER interessiert seien. Der IHK-Präsident legt aber auch den Finger in die Wunde, wenn er betont: „Das ist ein Erfolg für die deutsch-amerikanischen Wirtschaftsbeziehungen, aber mit Blick auf das

FOTO: PA/DPA/PATRICK PLEUL

Mühsame Rückkehr

Vom Passagieraufkommen in Tegel und Schönefeld vor der Pandemie ist der BER noch weit entfernt, Angaben in Millionen



Grafik: BW

Quelle: FBB

gesamte Langstreckennetz ab und nach Berlin nur ein Tropfen auf den heißen Stein.“

Bjørn Tore Larsen, Geschäftsführer der Norse Atlantic Airways, der die neuen Transatlantikstrecken in der Rekordzeit von zwei Monaten mit dem Berliner Flughafen verhandelte, will seine neuen Kunden, darunter lokale und internationale Unternehmen, mit „äußerst wettbewerbsfähigen Tarifen“ locken – und mit der Chance, dank eines Direktfluges viel Zeit zu sparen. Zudem bietet Norse Frachtflüge an. Des Weiteren können Passagiere seit Mitte August mit Hainan Airlines von Berlin nach Peking fliegen, wegen der chinesischen Infektionsschutzauflagen mit einem

Zwischenstopp am Flughafen Dalian Zhoushuizi. Zurück geht es nonstop.

Den schnellen und unkomplizierten Start von Norse Atlantic am BER sollten Politik und Verwaltung deshalb als Beispiel für die erfolgreiche Anbindung der Hauptstadt an Standorte außerhalb Europas verstehen, unterstreicht Robert Rückel, Vizepräsident der IHK Berlin. „Das Interesse und die Nachfrage der Wirtschaft sowie der Airlines sind vorhanden.“

Bessere Klimabilanz bei Direktflügen

Das neue Flugangebot komme einer zentralen Forderung der Berliner Wirtschaft nach, die sich bereits seit Langem mehr Langstreckenverbindungen ab und nach Berlin wünscht (siehe Kasten S. 29). Für den Standort seien diese Verbindungen enorm wertvoll. Eine Studie der Harvard Kennedy School habe 2016 ergeben, dass aus einer neuen Langstreckenverbindung bis zu 250 zusätzliche Firmenverbindungen entstehen können. Mit Blick auf die Klimabilanz seien direkte Flüge auch deutlich nachhaltiger als das Umsteigen an den Hubs.

Als Chef des Deutschen Spionagemuseums hat Rückel zudem den Tourismus im Blick. „Berlin mit seiner bunten und großen Vielfalt an kulturellen Einrichtungen lebt auch vom Tourismus. Und Tourismus braucht einen gut angelegenen Flughafen.“ Gemessen an in- und ausländischen Ankünften, belegt Berlin in Europa zwar den dritten Platz nach London und Paris, schaut man nur auf die ausländischen Gäste, fällt die Hauptstadt aber auf Rang neun. Unerlässlich ist es daher für Rückel, dass der BER auch deutlich mehr City-Verbindungen anbietet. Und nennt ein Beispiel: „Als Bürgermeisterin Franziska Gif- »

”

Wir wollen neue Kunden, darunter lokale und internationale Unternehmen, mit der Chance locken, dank eines Direktfluges viel Zeit zu sparen.

Bjørn Tore Larsen

250

Firmenverbindungen

können aus einer Langstreckenverbindung entstehen, hat eine Studie der Harvard Kennedy School ergeben.

18 Mio.

Passagiere

erwartet Flughafen-Chefin Aletta von Massenbach für das laufende Jahr am BER, halb so viele wie an Berlins Airports 2019.



W Ö L L H A F



**WIR MACHEN FLUGHÄFEN PERSÖNLICHER
ERLEBEN SIE UNSERE MARKENVIELFALT
AM HAUPTSTADTFLUGHAFEN BER**



**BERLINER
KAFFEERÖSTEREI**

DIE ES S-BAHN

MUSEUMSHOP

my Berlin.

Spreewald



Sweet Capital

take away



Robert Rückel
Geschäftsführer
Deutsches Spionagemuseum

Der Unternehmer und IHK-Vizepräsident setzt sich im Sinne des Standorts für mehr Langstreckenverbindungen ein. Für den Tourismus mit ausländischen Gästen seien aber auch deutlich mehr City-Verbindungen wichtig.

fey Mitte Juli mit einer IHK-Delegation nach Paris flog, war es unmöglich, noch kurzfristig Plätze an die Seine zu buchen.“

Den großen Wurf versäumt

Aus der Sicht eines viel fliegenden Amerikaners ist das BER-Streckenangebot immer noch dürftig. Seit 1994 lebt Derek Levison in Berlin und hat in dieser Zeit vor allem Flughäfen gehen gesehen. Die Bezeichnung „Großflughafen“ für den BER findet der Geschäftsführer der emp Biotech alles andere als passend. „Heathrow, Charles de Gaulle und JFK, das sind für mich Großflughäfen.“ Berlin und Brandenburg hätten es versäumt, den Neubau für einen großen Wurf zu nutzen. „Der BER ist unübersichtlich, chaotisch, und die

Abläufe sind zu langsam.“ Auch dreckige WCs und viel zu weite Wege zur Lounge würden das Reiseerlebnis schmälern.

Größter Haken: „Von Berlin gibt es viel zu wenige Direktverbindungen“, sagt Levison, der regelmäßig in die USA, nach Asien und innerhalb Europas fliegen muss. Von Berlin geht's dann meist erst einmal nach Frankfurt oder München, was Zeit und Geduld erfordert. Schon der Weg vom Firmensitz auf dem Campus Berlin-Buch zum BER hat es in sich. „Da muss ich so lange zu Fuß gehen und so häufig umsteigen, dass ich besser mit dem Auto fahre.“

Verglichen mit emp Biotech, ist die Limmer Laser GmbH verkehrstechnisch eigentlich optimal aufgestellt. Nur gut zehn Minuten müssen die Mitarbeiter mit dem Auto fahren, um den BER zu erreichen. Doch der Geschäftsführer denkt beim BER weniger an kurze Wege als an fehlende Flugverbindungen. „Als international aufgestelltes Unternehmen sind wir auf ein dichtes Streckennetz angewiesen. In Berlin ist der Flugplan aber noch immer viel zu ausgedünnt“, stellt Björn-Frederic Limmer fest. Und das hat schwerwiegende wirtschaftliche Folgen für den Unternehmer, der in

Adlershof medizinische Lasergeräte für die Chirurgie und Dermatologie produziert und regelmäßig in Europa fliegen muss.

Das sieht dann so aus: „Jüngst bin ich von Berlin nach Venedig geflogen, von dort weiter mit dem Auto in die slowenische Hauptstadt Ljubljana. Der Rückweg lief ebenso aufwendig über Kroatien nach Berlin.“ Das kostet Zeit und Geld. Wegen des großen Aufwands müssten Termine auch immer wieder geschoben werden. „Wir haben deshalb auch schon Aufträge verloren.“ Manchmal sei es einfacher, mit dem Zug zu einem anderen Airport zu fahren und von dort abzufliegen. Angewiesen ist der Unternehmer zudem auf die Luftfracht zum Transport seiner Lasergeräte. „Da sind die Spediteure gefordert, aber wenn man von Ber-

FOTO: DEUTSCHES SPIONAGEMUSEUM/DAVID WEYAND

lin erst mal nach Frankfurt oder Leipzig fahren muss, treibt das natürlich auch unsere Kosten.“

„Wenn jemand eine Reise tut, so kann er was erzählen“, wusste schon der Dichter Matthias Claudius, lange bevor Lokomotiven fuhren oder gar Jets abhoben. Für Flug-, aber auch Bahnreisende galt sein geflügeltes Wort in diesem Sommer ganz besonders. „Aufgrund schlechter Wetterbedingungen kann sich die Gepäckausgabe um drei bis fünf Stunden verzögern“, so die Mitteilung auf einer Infotafel am BER-Gepäckband. Auf einem Easyjet-Flug nach Nizza saßen die Fluggäste fünf Stunden und 35 Minuten im Flieger, bevor der Flug gestrichen wurde. Das Bodenpersonal und jüngst Lufthansa-Piloten streikten, Hunderte Flüge fielen aus. Vor allem Personalmangel bei Airlines und Bodendienstleistern ließ den Traum vom Fliegen nicht selten zum Albtraum werden.

Dass es bei den Abläufen noch erheblich Potenzial gibt, das räumt auch Easyjet-Deuts-

land-Chef Erler ein. „Mit unseren Bodendienstleistern müssen wir die Abfertigung so beschleunigen, dass es zu weniger Verspätungen und einem besseren Flugerlebnis kommt.“ Stellschrauben sieht Erler vor allem bei der Personalplanung, einer stärkeren Automatisierung etwa beim Beladen der Flugzeuge, Digitalisierung etwa bei der Einstiegskontrolle von Pass und Bordkarte sowie einer besseren Abstimmung zwischen allen Beteiligten von der Bundespolizei über Flughafengesellschaft, Airlines bis hin zu den Dienstleistern.

Potenzial für Verbesserungen

Die Zusammenarbeit mit der Flughafengesellschaft laufe gut, betont Erler. An einem neuen Flughafen gebe es naturgemäß immer Verbesserungspotenzial. So seien zum Beispiel platzsparende Check-in-Kioske eingerichtet worden, an denen die Reisenden selbstständig ihr Gepäck aufgeben können. »

”

Berlin lebt auch vom Tourismus. Und der braucht einen gut angebundenen Flughafen.

Robert Rückel

ANZEIGE

City Dock Berlin Zentrum: Innovativer Business Park für urbane Visionäre

Flexible Immobilienlösung im größten Gewerbegebiet von Alt-Hohenschönhausen.

Für die Unternehmen in den Cities gilt: Die Nähe zu Kunden und Mitarbeitenden ist ein Schlüsselfaktor des Geschäftserfolgs. Mit den City Docks lässt Panattoni, der führende Projektentwickler für Industrie- und Logistikimmobilien in Europa, moderne Business Parks in urbaner Lage entstehen. Neben der erstklassigen Infrastruktur profitieren Mieter:innen von einer flexiblen Gestaltungs- und modularen Erweiterbarkeit der nachhaltigen Gewerbeflächen.

Mit ihrer hybriden Nutzungsmöglichkeit stehen die City Docks kleinen bis mittelständischen Unternehmen zur Verfügung. Auch für dynamisch wachsende Start-Ups bieten die Business Parks attraktive Ansiedlungsmöglichkeiten.

Das City Dock Berlin Zentrum stellt Nutzer:innen 14 Units verteilt auf vier Gebäude zur Verfügung. Die Units mit einer Höhe von 8 m UKB können ab einer Größe von 1.100 m² bis 1.600 m² gemietet werden inklusive Büro- und Flex-Flächen.



Der Business Park verfügt über eine hervorragende Anbindung an die A10 sowie das überregionale Autobahnnetz. Ein ÖPNV-Anschluss liegt in direkter Nähe.



Moderner Gewerbe Park mit hybrider Nutzungsmöglichkeit.

CITY DOCK
BERLIN ZENTRUM



Björn-Frederic Limmer
Geschäftsführer Limmer
Laser GmbH

Das Unternehmen produziert in Adlershof medizinische Lasergeräte für Chirurgie und Dermatologie. Sowohl für Geschäftsreisen als auch für Fracht ist Limmer aufs Flugzeug angewiesen. Das Netz der Verbindungen sei am BER aber nicht ausreichend.

Auch mit ihrem neuen kostenlosen Service „BER Runway“ will die Flughafengesellschaft am Airport für mehr Tempo und weniger Stress sorgen. Seit Ende August 2022 können Passagiere einen extra Zugang zu den Sicherheitskontrollen des Terminal 1 online reservieren und Wartezeiten reduzieren. „Unsere Passagiere können so die Dauer ihres Aufenthalts am Flughafen verlässlicher planen und damit ihre Reise stressfreier gestalten“, sagt Thomas Hoff Andersson, Geschäftsführer Operations der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH. BER Runway sei zugleich ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur weiteren Digitalisierung der Prozesse am Flughafen.

Unternehmer Limmer hat für das neue Angebot eher wenig Verständnis. „Sicherheitskontrolle

len dort den Wartenden mit Blick auf das Vorfeld des Flughafens die Zeit vertreiben.

Starker Tourismus-Überseemarkt USA

Nach den harten Einschnitten infolge der weltweiten Corona-Pandemie hofft der BER jetzt auf eine Rückkehr der Fluggäste. Erste Lichtblicke zeichnen sich ab: Nach dem Rekordjahr 2019, in dem Tegel und Schönefeld 35,65 Millionen Fluggäste zählten, wurden im ersten Jahr der Pandemie nur noch 9,1 Millionen Passagiere abgefertigt. Im vergangenen Jahr stieg die Zahl leicht auf 9,95 Millionen. Im laufenden Jahr rechnet von Massenbach immerhin mit 18 Millionen.

Die Nachfrage nach Flugreisen wird auch weiter steigen, wenn das Angebot stimmt. In

ist schließlich eine originäre Aufgabe eines jeden Flughafens. Das sollte man nicht eigens buchen müssen, um Abläufe reibungsloser zu gestalten.“ Knauer-Manager Fuchs und emp-Biotech-CEO Levison wollen das Angebot auf jeden Fall testen. „Ich hasse Dienstreisen und schätze alle Kleinigkeiten, die die Abläufe verbessern“, sagt Levison.

Die gewonnene Zeit können die Fluggäste dann nutzen, um zum Beispiel die neuen gastronomischen Angebote zu testen. Von Mai 2023 an werden die internationale SSP-Gruppe sowie die Berliner Beets&Roots GmbH drei Restaurants und einen Coffee Store auf insgesamt 800 Quadratmetern im Terminal 1 eröffnen und dort Burger, Bowls, Wraps und Kaffeespezialitäten anbieten. „So können wir den Wunsch vieler Passagiere nach einer breiteren Auswahl erfüllen“, sagt von Massenbach.

Von den Neuzugängen profitiert auch der Arbeitsmarkt der Region. Allein SSP will am Airport 74 Mitarbeitende beschäftigen. Bereits eröffnet hat Ende August der Berlin Pub der Casualfood GmbH, dem größten Gastro-Betreiber am BER. Bierspezialitäten, Berliner Currywurst, Berliner Riesenbockwürste sol-

Dezentrale Drehkreuze

Frankfurt ist der deutsche Luftverkehrsknoten, Berlin liegt bei Passagieren auf Platz drei, Angaben für 2021 in Millionen

1. Frankfurt	24,8
2. München	12,5
3. Berlin	9,9
4. Düsseldorf	7,9
5. Hamburg	5,3
6. Köln/Bonn	4,2
7. Stuttgart	3,6
8. Hannover	2,1
9. Dortmund	1,7
10. Nürnberg	1,1

Grafik: BW

Quelle: AVD

der Hauptstadt sorgen dafür unter anderem die Messe Berlin, Tourismusvermarkter VisitBerlin sowie der Wirtschaftsförderer Berlin Partner. Nach coronabedingter Zwangspause fanden unter anderem mit der Unterhaltungs- und Haushaltselektronikmesse IFA oder dem Bestival, einem Event für die Tourismus- und Veranstaltungswirtschaft, wieder internationale Branchentreffs in der Hauptstadt statt. Gut für den BER. Die Schattenseite: Zur fünftägigen IFA kamen nur 161.000 Besucher, 2019 waren es noch 245.000 an damals sechs Tagen gewesen.

BER strahlt auf ganze Region aus

An Attraktivität hat Berlin offenbar nichts verloren. „Die Gäste kommen wieder zurück“, sagt VisitBerlin-Geschäftsführer Burkhard Kieker und wertet dies als gutes Zeichen. Im ersten Halbjahr 2022 erreichten die Ankünfte 65 Prozent des Vorkrisenniveaus, bei den Übernachtungen waren es circa 70 Prozent. Ein Licht- »

”

Wenn man von Berlin erst nach Frankfurt oder Leipzig fahren muss, treibt das die Kosten.

Björn-Frederic Limmer



Dominik Eggers,
IHK-Experte für
Verkehrspolitik
Tel.: 030 / 315 10-769
dominik.eggerts@berlin.ihk.de

FÜR EIN SICHERES
MORGEN. LILLY PLANT
DEINE SOLARANLAGE.

Lilly, Planerin für Solaranlagen

Mach Dich unabhängiger mit einer Solaranlage von der GASAG. Gemeinsam für ein klimaneutrales Berlin.

www.gasag.de/energiewende

NEU DENKEN.
MIT VOLLER ENERGIE.

GASAG

175
JAHRE
GASAG

Burkhard Kieker
Geschäftsführer
VisitBerlin

Berlins Tourismusvermarkter sieht die Hauptstadt nach den Corona-Horrorjahren im Aufwind. Die neuen Flugverbindungen in die USA trafen einen Nerv: Mit den übrigen Gästen aus dem Ausland kehren auch vermehrt US-Amerikaner zurück.

blick: Lag der Anteil internationaler Gäste 2021 noch bei 29 Prozent, waren es zwischen Januar und Juni 2022 bereits 36 Prozent. Stärkster Überseemarkt sind die Vereinigten Staaten. Da treffen die neuen US-Langstreckenverbindungen des BER einen Nerv.

Dass der neue Großflughafen auf die ganze Region ausstrahlt, das betont Stefan Franzke, Geschäftsführer der Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH. Der Flughafen habe wie erwartet noch einmal neue Impulse für die Region gebracht. Nach der verhältnismäßig langen Planungs-, Bau- und Umbauzeit wäre es

allerdings übertrieben zu erwarten, dass mit seiner Eröffnung – besonders während einer Pandemie mit ungeahnten Herausforderungen – revolutionäre Effekte spürbar gewesen wären, zumal bereits während der Bauzeit eine bemerkenswerte Entwicklung in der Airport-Region stattgefunden habe.

Als neueres Beispiel nennt Franzke die Neocity im Südosten der Stadt zwischen Ostkreuz, BER und dem Gelände des E-Automobilbauers Tesla in Grünheide, die zu einem neuen Boom-Korridor werden soll. Laut „Berliner Morgenpost“ haben Geldgeber wie der Adlershof-Betreiber Wista und das Wohnungsbauunternehmen Berlinovo rund 100.000 Euro in das Weißbuch investiert, das denkbare Entwicklungsperspektiven aufzeigen soll. „Die Neocity zeigt einmal mehr, wie der Flughafen die Region bewegt. Sie ist ein neues, wichtiges Angebot in und um Berlin, das verbindet, was schon lange zusammengehört: Berlin und Brandenburg.“ Es zeigt: Wirtschaft und Wirtschaftsförderung, öffentliche Hand und Unternehmen denken regelmäßig über Landesgrenzen hinweg und schaffen so neue Betätigungsfelder. Die Hauptstadtregion profiliere sich so, national und international.

Wartung am BER

Auch Easyjet-Deutschland-Chef Erler hat neben den schlechten gute Nachrichten für den Standort. Ein neuer Wartungshangar soll wie geplant Anfang 2023 im Westen des BER in Selchow an den Start gehen. In die 10.000-Quadratmeter-Halle hat die Fluggesellschaft 20 Mio. Euro investiert. 50 zusätzliche Arbeitsplätze, darunter für Elektriker und Ingenieure, wurden jüngst geschaffen, das Wartungsteam hat sich damit verdoppelt. „Alle in Kontinentaleuropa stationierten Flugzeuge können wir jetzt am BER warten, je vier Flieger gleichzeitig. Für uns ist das ein



IHK-Engagement für die Langstrecke



Gemeinsame Initiative der Wirtschaft für mehr Langstreckenverbindungen: Seit 2018 engagieren sich die IHK Berlin, die Kammern aus Brandenburg sowie etliche weitere Partner aus der Hauptstadtregion für internationalen Flugverkehr am BER.

Berlin muss auch im Luftverkehr seiner Rolle als Hauptstadt einer der wichtigsten europäischen Volkswirtschaften gerecht werden, dafür solle die Politik die Weichen stellen. Unternehmen, internationale Politik und Wissenschaft bräuchten Direktverbindungen in die Region.

Im Lenkungskreis „Langstreckeninitiative“, der erstmals wieder seit Beginn der Corona-Pandemie im September im IHK-Sitz Ludwig Erhard Haus tagte und an dem auch Flughafen-Chefin Aletta von Massenbach teilnahm, herrschte Einigkeit: Mehr Verbindungen stärken den Standort.

Grund mehr, hier investiert zu bleiben“, unterstreicht Erler, der die Unterstützung durch die Wirtschaftsförderung des Landes Brandenburg und die Flughafengesellschaft als sehr positiv empfunden hat.

Wie stark Easyjet künftig auf den Standort setzt, hänge letztlich von Start- und Landerechten, konjunktureller Entwicklung und ganz erheblich von den Gesamtkosten ab. „Wir haben aktuell 330 Flugzeuge in Europa und setzen diese Flugzeuge dort ein, wo sie das meiste Geld für die Gesellschaft einbringen.“ Jede Saison schaue man sich den Flugplan an. Bei elf Maschinen müsse es deshalb keinesfalls bleiben. ■

ODER
FRANKFURT
SŁUBICE

Wirtschaft ohne Grenzen.
Gospodarka bez granic.



**PLATZ FÜR WACHSTUM
IN DER HAUPTSTADTREGION**

10 + 1 gute Gründe für Frankfurt (Oder)

- (1) Industrie- und Gewerbeflächen für Klein- und Großprojekte
- (2) Gewerbegrundstücke ab 15 €/m²
- (3) Günstige Gewerbemieten
- (4) Hohe Verfügbarkeit von Arbeits-, Fach- und Führungskräften
- (5) Direktzuschüsse bis zu 45 % auf Investitionskosten
- (6) Intermodal: Containerterminal mit täglichen Zugverbindungen in die Europäischen Überseehäfen und die polnischen Wirtschaftszentren
- (7) Vernetzt: 45 Minuten zum internationalen Flughafen Berlin-Brandenburg (BER) sowie zur Gigafactory von Tesla in Grünheide
- (8) Leistungsstark: Infrastruktur für Medien, Kommunikation & Transport
- (9) Modern & Nachhaltig: Industrie- und Logistikpark „Log Plaza Frankfurt (Oder)“ für Logistik und Light Industrial
- (10) Innovativ & International: Europa-Universität Viadrina, Leibniz-Institut für Mikroelektronik
- (+1) Ein Ansprechpartner für alle Phasen der Ansiedlung

STADT DER
BRÜCKENBAUER



Investor Center Ostbrandenburg GmbH
Herr Christopher Nüßlein (Geschäftsführer)
Im Technologiepark 1 • 15236 Frankfurt (Oder)
+49 335 60696916 • info@icob.de



www.icob.de

”

Für uns kommt es vor allem darauf an, den Bedarf der Fluggäste zu identifizieren.

Aletta von Massenbach

Aletta von Massenbach
Vorsitzende der Geschäftsführung
Die Juristin kam 2020 von der Frankfurter Flughafenbetreiber-Gesellschaft Fraport AG als kaufmännische Geschäftsführerin zum BER. Insgesamt arbeitet sie bereits seit 25 Jahren für Flughäfen im In- und Ausland.

Die Airport-Expertin hat Flughäfen mitentwickelt, Flughafen-gesellschaften aufgebaut und sie transformiert sowie überwacht

„Wir haben Fortschritte gemacht“

Aletta von Massenbach will die operative und finanzielle Stabilität der Flughafengesellschaft verbessern. Zudem gibt sie den Themen Nachhaltigkeit und Konnektivität Priorität

von Eli Hamacher

Terminal 5 im BER: Wo einst Ferienflieger im Minutenrhythmus abhoben, herrscht jetzt tote Hose. Unweit der geschlossenen Abfluggates sitzt Aletta von Massenbach sieben Kilometer vom eigentlichen Geschehen am BER entfernt. Im Oktober 2021 wurde sie zur Vorsitzenden der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH ernannt. Damit ist sie die erste Frau auf einem Chefsessel eines großen deutschen Flughafens.

BERLINER WIRTSCHAFT: Für eine Flughafenchefin haben Sie sich aber einen beschaulichen Standort für Ihr Büro ausgesucht.

ALETTA VON MASSENBACH: Natürlich wäre ich lieber mittendrin. Terminal 1, dritte Ebene, mit Blick auf das Rollfeld. Oder noch besser: direkt im Tower, da ist die Flugsicherung nur etwas pingelig. Wir müssen aber die bestehende Infrastruktur nutzen.

Sie sind seit einem Jahr für den Erfolg des drittgrößten deutschen Flughafens verantwortlich. Was sind Ihre wichtigsten Ziele?

Für die Flughafengesellschaft haben die operative und finanzielle Stabilität, das nachhaltige Fliegen und die Konnektivität Priorität. Am Anfang lief es am BER nicht rund, das hat jeder gespürt. Da haben wir Fortschritte gemacht. Durch die lange Bauzeit und die sehr hohen Baukosten hat sich aber eine hohe Verschuldung aufgebaut. Wenn man dann mitten in einer Pandemie eröffnet mit fünf bis zehn Prozent des vorherigen Fluggastaufkommens, kann die

Rechnung nicht mehr funktionieren. Da müssen wir Lösungen finden.

Welche Rolle kann der BER beim Thema klimaneutraler Luftverkehr spielen?

Um klimaneutral zu fliegen, brauchen wir vor allem grüne Alternativen zum Kerosin. Und auch am Flughafen selbst müssen wir durch einen ressourcenschonenden Betrieb die Treibhausgasemissionen sukzessive herunterfahren. Seit 2010 haben wir den Ausstoß von Schadstoffen um 30 Prozent gesenkt. Aktuell orientieren wir uns an den Zielen der europäischen Flughäfen, also 65 Prozent Reduktion bis 2030 und Klimaneutralität bis 2045. Wir sind überzeugt, dass es schneller gehen muss.

Als drittes Ziel haben Sie Konnektivität genannt ...

Für uns kommt es vor allem darauf an, den Bedarf der Fluggäste zu identifizieren und dann Anbieter zu finden, die die Strecken fliegen können. Manchmal geht das ganz schnell wie jüngst mit Norse, die jetzt direkt nach Los Angeles und New York fliegen. Der Vertrag war in zwei Monaten abgeschlossen. In Europa sind wir als BER sehr gut angebunden.

Das sehen viele Unternehmer aber anders.

Ihnen fehlen nicht nur direkte Langstreckenverbindungen in die USA und nach Asien, sondern auch Mittelstrecken in Europa.

Die Anzahl der Destinationen ist heute wieder fast auf dem Niveau von 2019. Was noch fehlt, ist Frequenz, also wie oft die Ziele angefliegen werden. »





Aletta von Massenbach bringt auch Auslandsreisen ein: Sie war bereits in Peru, China, Russland, den USA, Brasilien, Bulgarien und der Türkei tätig

Es stimmt, dass wir relativ wenig Langstrecken haben, aktuell sind es sechs gegenüber acht vor der Krise. Wir fliegen nach New York und Los Angeles, Peking und Singapur sowie nach Doha und Dubai. Für Washington laufen die Gespräche. Wir arbeiten mit Hochdruck an weiteren Langstrecken. Und deshalb ist auch unsere Zusammenarbeit mit der IHK Berlin in der Langstreckeninitiative so wichtig, um den konkreten Bedarf zu ermitteln.

Wie hat sich die Langstrecke seit Abflauen der Pandemie entwickelt?

Am stärksten ist die Nachfrage nach Flügen in die USA und nach Kanada zurückgekommen, sowohl im Geschäftsreiseverkehr wie auch für Familienbesuche und Urlaubsreisen. New York läuft entsprechend gut, Los Angeles wird sich sicher auch positiv entwickeln, und im Dezember kommt noch Fort Lauderdale in Florida von Norse hinzu.

Wie sieht es Richtung Asien aus?

Anders als in Amerika spielen hier immer noch Luftverkehrsabkommen eine Rolle, also die Frage nach

Streckenrechten. 2019 war China ein riesiges Thema, weil es dort sehr viel mehr Bedarf gab. Emirates würde sehr gern den BER anfliegen. Aber das Abkommen sieht nur vier Landepunkte in Deutschland vor, und der BER wäre der fünfte, für den es noch keine Zustimmung gibt.

Mit Easyjet hat ausgerechnet Ihr größter Kunde jüngst einen Teilabzug angekündigt, was bedeutet das für den BER?

Wir freuen uns natürlich nicht, wenn unser wichtigster Kunde Flugzeuge vom BER abzieht und sie an anderen Standorten positioniert. Das hat Auswirkungen auf Frequenzen und Destinationen. Elf Ziele fallen weg.

Welche Standortfaktoren sind für Airlines entscheidend?

Für unsere Fluggesellschaften ist es sehr wichtig, dass die operative Stabilität gewährleistet wird. Wenn es sehr viele Verspätungen an einem Flughafen gibt, kann man nicht mehr gut kalkulieren. Die Verspätungen summieren sich dann auf und kosten sehr viel Geld. Der Flughafen muss deshalb verlässlich funktionieren. Aber auch die zuletzt stark gestiegenen Energiekosten wirken sich negativ aus.

Am 31. Oktober 2020 ist der BER in Betrieb gegangen. Wenige Monate zuvor war die Corona-Pandemie ausgebrochen. Wie verlässlich funktioniert der BER?

Wir haben vor allem die Prozesse deutlich reibungsloser gestaltet. Wo es lange Wartezeiten gab, haben wir nach Alternativen geschaut. Die Check-in-Halle in Terminal 1 etwa ist heute deutlich übersichtlicher als beim Start des BER. Und die Passagiere haben viel mehr Möglichkeiten, sich selbstständig an Automaten auch schon vor Öffnung der Schalter einzuchecken oder das Gepäck aufzugeben. Die Prozesse bei der Sicherheitskontrolle haben wir jüngst verbessert. Die digitale Anzeige der Wartezeiten vor den Schaltern ist dank Sensorik statt manueller Eingaben zuverlässiger geworden.

Welche Herausforderungen müssen Sie vor allem bewältigen?

Die Abläufe an einem Flughafen sind sehr komplex, entsprechend lang die To-do-Listen. Einige Beispiele, die die Passagiere direkt betreffen: Die Kapazitäten an der Passkontrolle in Terminal 1 werden wir vergrößern, damit die Wartezeiten kürzer werden. Und wir werden moderne Sicherheitssensoren auch in das Terminal 1 bringen. Die neueste von der Bundespolizei zugelassene Technologie, die bereits in Termi-

FOTOS: AMIN AKHTAR

nal 2 im Einsatz ist, beschleunigt die Abläufe enorm. Der Passagier muss dann seine Flüssigkeiten und elektronischen Geräte nicht mehr aus dem Handgepäck nehmen.

Mehr Komfort versprechen Sie Fluggästen mit dem Ende August gestarteten Angebot „BER Runway“. Seitdem können Passagiere vorab kostenlos einen Zugang zu den Sicherheitskontrollen im Terminal 1 online reservieren und Wartezeiten reduzieren.

Wir sind überwältigt von der positiven Resonanz. Es gab sofort zahlreiche Buchungen. Mit BER Runway haben wir offenbar einen Nerv getroffen. Wir wollen an allen Kontrollpunkten automatisierte Alternativen anbieten, um das Reisen planbarer und stressfreier zu machen. Es ist ja immer nur punktuell sehr voll an den Kontrollpunkten. Mit Angeboten wie BER Runway können wir Spitzen gegebenenfalls glätten.

Neben Start- und Landegebühren ist die Vermietung von Einzelhandels- und Gastronomieflächen mit im

Schnitt 10 bis 15 Prozent eine wichtige Einnahmequelle für Flughäfen. Was sind Ihre Pläne?

Die Hauptflächen sind auf unserem Marktplatz hinter dem Duty-free-Shop und im Food Court. Hinter der Passkontrolle gibt es aber noch relativ wenig Angebote, da werden wir jetzt expandieren. Viele Passagiere wünschen sich auch einen Coffeeshop gleich in der Eingangshalle. Den soll es künftig ebenfalls geben. Das gastronomische Angebot wollen wir zudem erweitern, zum Beispiel um vegetarische und vegane Varianten.

Wie könnte die Metropolregion noch besser zusammenarbeiten, um den Flugverkehr zu stärken?

Wir haben sehr viel Vertrauen in die wirtschaftliche Entwicklung der Metropolregion und gehen davon aus, dass die Nachfrage nach Flugreisen weiter steigen wird. Zentral ist, dass die BER-Anbindung in Richtung Berlin, aber auch darüber hinaus in die Fläche weiterentwickelt wird, damit Menschen aus dem Großraum den BER leichter erreichen können. ■

”

Wir arbeiten mit Hochdruck an weiteren Langstrecken.

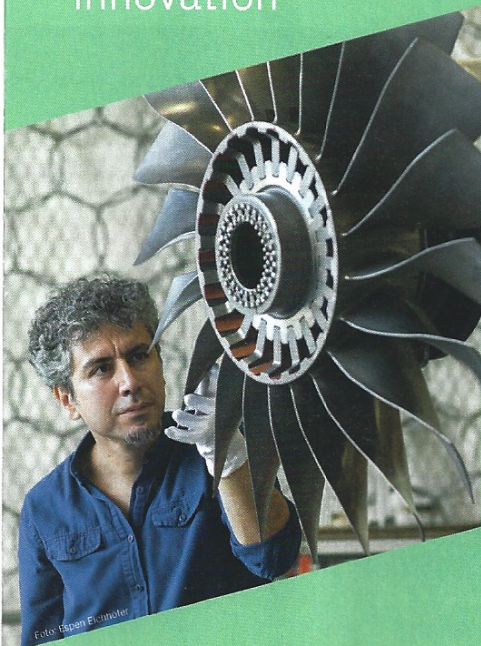
Aletta von Massenbach



Dominik Eggers, IHK-Experte für Verkehrspolitik
Tel.: 030 / 315 10-769
dominik.eggerts@berlin.ihk.de

Hightech im BER-Umfeld

dahme innovation



www.dahme-innovation.de

Entdecken auch Sie das Regionalnetzwerk für Forschung und Hightech in Zeuthen, Wildau und Königs Wusterhausen!

