

Berlin 2004 – 2014

Eine Wachstumsinitiative

Berlin-Brandenburg – ein Zukunftsstandort für Verkehrstelematik und Logistik

21. Juni 2006



Berlin-Brandenburg – ein Zukunftsstandort für Verkehrstelematik und Logistik

Am 21. Juni 2004 haben die Vereinigung der Unternehmensverbände in Berlin und Brandenburg e.V. (UVB), die Industrie- und Handelskammer Berlin, die Handwerkskammer Berlin sowie der Bauindustrieverband Berlin-Brandenburg e.V. gemeinsam mit der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Arbeit und Frauen die Wachstumsinitiative „Berlin 2004-2014“ vereinbart. Die Initiative wird von der Investitionsbank Berlin (IBB) sowie der Berlin Partner GmbH unterstützt. Diese Broschüre wurde von den Partnern der Wirtschaftsinitiative zusammen mit dem Forschungs- und Anwendungsverbund Verkehrssystemtechnik Berlin (FAV/TSB) und dem Institut für Technologie und Management, Lehrstuhl für Logistik der Technischen Universität Berlin erarbeitet.

Im Rahmen der Initiative wurden verschiedene Wachstumspotentiale Berlins herausgearbeitet. Um die Potentiale in den kommenden Jahren effektiv zu nutzen und weiterzuentwickeln, haben sich Wirtschaft und Politik auf eine enge Partnerschaft und Kooperation verständigt. Inhalt der Partnerschaft ist die Verständigung auf geeignete Rahmenbedingungen, die das Wachstum in diesen Feldern ermöglichen, sowie die Entwicklung konkreter Projekte und Maßnahmen, mit denen die Unternehmen der Region in die Lage versetzt werden sollen, an diesem Wachstum zu partizipieren.

Berlin-Brandenburg gehört in den Wirtschaftsbereichen Verkehrstelematik und Logistik schon heute zu den führenden Standorten in Deutschland. Beide Bereiche stehen in einem engen Zusammenhang sowohl in der Wissenschaft, als auch in der täglichen Anwendung in den Unternehmen, da die moderne Logistik ohne die Nutzung der Verkehrstelematik heute nicht mehr denkbar ist. Das innovatives Wachstumsfeld Verkehrstelematik und Logistik strahlt weit in die Wirtschaft hinein und trägt dazu bei, die Entwicklung in anderen Branchen zu sichern und zu fördern.

Mit der vorliegenden Broschüre wollen die Partner aufzeigen, welche Wachstumseffekte der Verkehrstelematik und Logistik schon heute zugeordnet werden können und welche Wachstumspotentiale bestehen. Schließlich wird der Handlungsbedarf der kommenden Jahre dargestellt. Ziel ist es, die Chancen besser zu nutzen, die Verkehrstelematik und Logistik für Wachstum und Entwicklung der Wirtschaft in der Region bieten.

Zukunftsbranchen Verkehrstelematik und Logistik

1. Kompetenzzentrum für Verkehrstelematik

Die wachsenden Personen- und Güterströme verlangen nach innovativen Lösungen, um künftigen Mobilitätsbedürfnissen gerecht zu werden. Die Verkehrstelematik kann dazu beitragen, die Aufgabe zu bewältigen, um ein integriertes Verkehrssystem zu schaffen. Der Ausbau der Verkehrstelematik trägt den steigenden Sicherheitsanforderungen der Wirtschaft Rechnung und erschließt neue Logistikpotenziale für die Ausgestaltung von länder-, akteurs- und verkehrsmittelübergreifenden Transporten. Die Entwicklung des Wachstumsfeldes Verkehrstelematik/Verkehrslogistik ermöglicht Wissenschaft und technologieorientierten Unternehmen die Chance, in neue Märkte vorzustoßen und innovative Dienstleistungen anzubieten. Das Marktpotenzial der Verkehrstelematik wird in Europa auf mehr als 150 Mrd. Euro beziffert. Zusätzlich wirkt das Wachstum in der Verkehrstelematik stimulierend auf „enabling technologies“, wie der Softwareentwicklung, Elektrotechnik, Kommunikationstechnik, optische Technologien und Mikrosystemtechnik.

1.1 Hauptstadtregion mit dem modernsten Verkehrsmanagement Europas

Berlin hat bereits erheblich in eine intelligente Steuerung des Verkehrs investiert. Die **Verkehrslenkbeförderung** (VLB), die Verkehrsregelungszentrale (VKRZ) und die Verkehrsmanagementzentrale (VMZ) bilden das Rückgrat der integrierten Verkehrssteuerung und stellen das strategische Element zur Etablierung des modernsten Verkehrsmanagements in Europa dar.

- Die **Verkehrsmanagementzentrale** (VMZ) verarbeitet Mobilitätsdaten und -informationen in Berlin, die sie über ein Sensornetz, von der VRZ, Behörden und Verkehrsunternehmen erhält. Die Verkehrsinformationen werden kostenfrei angeboten. Außerdem entwickelt die VMZ spezielle Lösungen z.B. für den Wirtschaftsverkehr.
- Die gemeinsame **Verkehrsrechnerzentrale** (VRZ) von Berlin und Brandenburg steuert die Verkehrsbeeinflussungsanlagen der Länder im Autobahnnetz.
- Die **Verkehrsregelungszentrale** (VKRZ) ist für die Verkehrssteuerung auf den Berliner Straßen zuständig. Sie ist für hoheitlichen Aufgaben verantwortlich, während das PPP-Modell VMZ die Verkehrsteilnehmer kollektiv und individuell informiert. Zwischen beiden Einrichtungen besteht ein enger Datenaustausch.

- Bei BVG und S-Bahn sorgen **rechnergestützte Betriebsleitsysteme und -zentralen** für eine größere Fahrplangenaugigkeit, Anschlusssicherung und bessere Fahrgastinformation.

1.2 Hohe Kompetenz in Verkehrstelematik

Berlin-Brandenburg besitzt in der Verkehrstelematik mit 4.470 Mitarbeitern in 86 Unternehmen und 590 wissenschaftlichen Arbeitsplätzen in 21 Forschungseinrichtungen eine kompetente und entwicklungsfähige Basis. Neben dem Institut für Verkehrsforschung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) und mehreren Instituten der Fraunhofer-Gesellschaft sind die TU Berlin mit dem Lehrstuhl „Verkehrssystemplanung und Verkehrstelematik“, die TFH Berlin und die TFH Wildau auf diesem Gebiet engagiert.

Die Hauptstadtregion bietet ein ideales Feld für die Entwicklung und den Test von Telematikanwendungen. In vielen Forschungs- und Entwicklungsvorhaben arbeiten Wissenschaft, Unternehmen und Politik/Verwaltung der Region eng zusammen. So schließen sich Wissenschaftliche Einrichtungen und innovative kleine und mittlere Unternehmen zu Projekten zusammen, entwickeln spezifische Verkehrstelematikanwendungen und –dienstleistungen und vermarkten diese erfolgreich. Das Galileo Anwendungszentrum Berlin-Brandenburg unterstützt Unternehmen und Forschungseinrichtungen im Bereich Ortung und Navigation beim Know-how-Transfer und der Projektumsetzung.

Mit weiteren Projekten soll die Verkehrslenkung in Berlin-Brandenburg verbessert, der Innovationsvorsprung ausgebaut und die Wettbewerbsfähigkeit der Telematikanbieter in der Region weiter gestärkt werden. Die wichtigsten aktuellen Vorhaben sind:

- Das Forschungsprojekt **iQ mobility** zur Erhöhung der Qualität des Straßenverkehrs in der Region durch ein integriertes Mobilitätsmanagement.
- Das Projekt **DELIOS**, ein System zur dezentralen, aufkommensgerechten Steuerung von Lichtsignalanlagen.
- Das Projekt **Coopers**, das Autofahrer während der Fahrt z. B. über Geschwindigkeitslimits oder Behinderungen auf seiner Fahrtroute informiert.

2. Der Logistikstandort Berlin-Brandenburg gewinnt an Profil

Die zunehmende internationale Arbeitsteilung und Globalisierung der Märkte haben die Logistikwirtschaft in Deutschland in wenigen Jahren zu einer Wachstumsbranche mit steigender Bedeutung für die Gesamtwirtschaft gemacht. Bundesweit arbeiten rund 2,6 Mio. Menschen in diesem Wirtschaftszweig, der einen Jahresumsatz in Höhe von 166 Milliarden Euro erzielt. Deutschland ist der wichtigste Logistikmarkt in der EU. Mit einem erwarteten Zuwachs von jährlich 5-7 % liegt die Logistikbranche im Wachstum vor anderen Zukunftsbranchen, wie der Mikroelektronik oder der Luft- und Raumfahrt. In zunehmendem Maße wird daher national wie international die große Bedeutung der Logistik als Standortfaktor erkannt und Maßnahmen zu seiner Förderung ergriffen. Es existieren bereits örtliche und regionale Logistikinitiativen und eine „Logistikinitiative Deutschland“.

Berlin-Brandenburg zählt mit über 150.000 Beschäftigten in dieser Branche zu den wichtigsten Logistikregionen in Deutschland. Neun der zehn größten deutschen Logistikdienstleister (Deutsche Bahn, Deutsche Post, Kühne+Nagel, Dachser, DPD, UPS, Rhénus, Panalpina und Fiege) sind mit Niederlassungen in der Region vertreten (nach Deutscher Verkehrs-Verlag „Top 100 der Logistik 2006“). Der größte deutsche Logistiker, die DB AG, hat mit der Zentrale der Stinnes AG die Führung ihres Logistikzweiges in Berlin angesiedelt. Schon heute bietet die Region nicht nur Logistikdienstleistern, sondern auch transport- und logistikorientierten Unternehmen aus Industrie und Handel ein sehr gutes Umfeld. Zu den Stärken des Logistikstandorts Berlin-Brandenburg gehören:

- die Lage im Schnittpunkt zwischen West-, Ost-, Nord- und Südeuropa,
- ein großer lokaler Absatzmarkt mit sechs Millionen Einwohnern,
- eine sehr gute Verkehrsinfrastruktur, die weiter ausgebaut wird,
- leistungsfähige Logistikzentren, die für die Ansiedlung von Logistikdienstleistern hoch attraktiv sind,
- eine Wissenschafts- und Forschungslandschaft in den Bereichen Logistik und Verkehrstelematik, die Know How und hochqualifiziertes Personal bereitstellt.

2.1 Zentrale Lage in Europa bietet Chancen im Logistikmarkt

Mit der EU-Erweiterung wählen die Unternehmen für ihre Logistikzentren in zunehmendem Maße östliche Standorte. Berlin-Brandenburg bietet sich mit seiner zentralen Lage im Osten Deutschlands und seiner guten Infrastruktur dafür besonders an. Von hier aus

können über 300 Mio. Kunden in einer LKW-Tagesfahrt erreicht werden. Die Region liegt im Schnittpunkt bedeutender Verkehrsachsen. Die Nord-Süd-Achse verläuft von Skandinavien über Rostock-Berlin nach Dresden-Prag-Wien-Budapest oder nach München-Rom-Palermo. In West-Ost-Richtung geht es von Paris/Amsterdam über Berlin nach Posen-Warschau-Minsk-Moskau nach Sibirien, Zentralasien/Fernost oder nach Breslau-Krakau-Lwow-Kiew nach Tiflis/Baku. Dies macht die Region zu einem idealen Standort für Logistikunternehmen, die die Märkte im Westen wie im Osten bedienen wollen.

In Berlin-Brandenburg treffen neun Autobahnen aus allen Himmelsrichtungen aufeinander. Wichtige Routen, wie die A 2 Berlin–Hannover–Ruhrgebiet, die A 9 Berlin–Leipzig–Nürnberg–München und der südliche und östliche Abschnitt des Berliner Rings (A 10), sind sechsstreifig ausgebaut bzw. bereits weitgehend ausgebaut. In Richtung Osten werden in den nächsten Jahren wichtige Autobahnen fertig: nach Posen und Warschau wahrscheinlich 2008/9, nach Breslau/Krakau Ende 2008 und nach Prag noch 2006.

Mit der Eröffnung des neuen Hauptbahnhofs am 28. Mai 2006 erhielt Berlin die größte und modernste Zentralstation Europas. Er verknüpft die bestehende Ost-West-Verbindung mit der neu gebauten Nord-Süd-Strecke. Dies schafft die Voraussetzungen, Berlin als europäischen Schienenverkehrsknoten weiter auszubauen. Im neuen Hauptbahnhof treffen 10 Hauptstrecken zusammen, darunter drei Schnellfahrtrassen nach Hamburg (230 km/h), Hannover (250 km/h) und Leipzig (200 km/h). Für eine Geschwindigkeit von 160 km/h wurde die Strecke Berlin – Magdeburg – Hannover ausgebaut; der Ausbau der Strecken Berlin – Frankfurt/Oder – Posen – Warschau und Berlin – Dresden – Prag geht noch voran; der Ausbau der Strecke Berlin – Rostock hat begonnen.

Unter den deutschen Flughafenstandorten lag Berlin 2005 bei den Passagieren (17,1 Millionen) an dritter und bei der Luftfracht (23.000 Tonnen) an siebter Stelle. Von den großen Expressdiensten haben UPS, TNT und FedEx Berlin in ihr Frachtflugnetz einbezogen. Mit dem Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) verfügt die Region ab 2011 über einen wettbewerbsfähigen internationalen Verkehrsflughafen, der das bestehende unzureichende System mit drei parallel betriebenen Flughäfen ablöst.

Berlin und Brandenburg besitzen mit Spree, Havel und einer Reihe von Kanälen ein verzweigtes Wasserstraßennetz, das aber weiter modernisiert und ausgebaut werden muss. Nach Westen besteht Anschluss an Elbe, Weser und Rhein und nach Osten an die Oder.

2.2 Wachstumsmärkte Mittel- und Osteuropas nutzen

Zur Erschließung neuer Märkte, aber auch zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit orientiert sich die Industrie zunehmend nach Mittel- und Osteuropa oder Fernost, vor allem nach China. In den neuen EU-Mitgliedsstaaten, in Russland und Ukraine entwickelt sich die Wirtschaft in den letzten Jahren mit Wachstumsraten um 5-6%. Beim Aufbau von Produktionsstätten in diesen Ländern kommt der Logistik eine besondere Bedeutung zu. Die dortigen Produktionskostenvorteile können nur dann genutzt werden, wenn reibungslose Logistikverbindungen mit dem Westen aufgebaut werden können.

Besondere Chancen werden in der logistischen Erschließung des großen Flächenlandes Russland gesehen. Das heutige Marktvolumen der Logistikbranche in Russland wird auf nur 5-7% des möglichen Potenzials geschätzt. Aktuell bemühen sich die Russische Eisenbahn und die DB AG die Transsib für Containerzüge nach Fernost attraktiver zu gestalten. Diese Route wäre schneller und billiger als der Seeweg.

2.3 Erfolgreiche Logistikzentren

Berlin-Brandenburg verfügt mit seinen Güterverkehrszentren (GVZ) und Häfen über eine Reihe leistungsfähiger Zentren für Güterumschlag, -logistik und die Ansiedlung von Transport- und Logistikunternehmen. Die GVZ in Großbeeren (Berlin Süd) und in Wustermark (Berlin West) haben bei einem bundesweiten Ranking der GVZ im Jahr 2004 den dritten und vierten Platz belegt. Beide GVZ besitzen Autobahnanschluss, Containerterminals und Gleisanschlüsse. Wustermark erhält demnächst einen Binnenhafen. Das GVZ in Freienbrink (Berlin Ost) hat ebenfalls Autobahn- und Gleisanschluss. Zwischen 55 % und 70 % der Flächen der GVZ sind inzwischen vergeben. Insgesamt 96 Unternehmen mit 6.000 Arbeitsplätzen haben sich angesiedelt, zum Großteil Speditionen und Handelslogistiker. Die drei Berliner GVZ dienen nicht nur Berlin-Brandenburg als Drehscheibe für den weltweiten Warenversand und -empfang; von dort aus werden auch große Teile Ostdeutschlands und der Westen Polens bedient. Das bei Frankfurt (Oder) gelegene Euro Transport & Trade Center (ETTC) bietet sich aufgrund seiner Lage beson-

ders für die grenzüberschreitende Logistik mit Polen an. Es verfügt über Autobahn- und Gleisanschluss, Containerterminal und Ansiedlungsflächen.

Die Binnenhäfen, die zum Teil in den vergangenen Jahren ausgebaut und modernisiert wurden, erschließen weite Teile von Berlin und Brandenburg. Der bedeutendste Hafen in Berlin ist der Westhafen, der am nördlichen Rand der Innenstadt liegt und über eine tri-modale Verkehrsverbindung über Wasserweg, Autobahn und Schiene verfügt. Er kann von Großmotorgüterschiffen angefahren werden, ist für Massen-, Schwergüter, RoRo- und Containertransporte eingerichtet und bietet Lagerkapazität und Ansiedlungsflächen. Zusammen mit dem Berliner Großmarkt bildet er das wichtigste innerstädtische Logistikzentrum der Stadt. Der Hafen Königs Wusterhausen hat mit zwei Millionen Tonnen Jahresumschlag in Brandenburg das größte Aufkommen. Weitere wichtige Binnenhäfen sind in Berlin der Südhafen Spandau und der Hafen Neukölln und in Brandenburg die Häfen Eberswalde, Schwedt, Velten, Brandenburg und Eisenhüttenstadt.

2.4 Eisenbahnlogistik mit neuen Angeboten

In den letzten Jahren hat sich das Angebot im kombinierten Verkehr von und nach Berlin-Brandenburg deutlich erweitert. Die Terminals in den GVZ in Wustermark und Großbeeren, im ETTC und im Westhafen sind Ziele des Seehafenhinterlandverkehrs. Mit dem „Weser-Spree-Express“ zwischen Bremen-Roland und Wustermark werden seit März 2006 erstmalig in Deutschland zwei GVZ durch einen Logistikzug verbunden. Wustermark ist Ziel des Kombiverkehrs und der schnellen PIC-Züge (Parcel Intercity-Züge – Höchstgeschwindigkeit 160 km/h). Ab Großbeeren verkehrt mehrfach in der Woche der Containerzug „Ostwind“ nach Moskau (in Gegenrichtung „Westwind“). Die Fahrzeit der täglich in Seddin nach Moskau startenden konventionellen Güterzüge soll in den nächsten Jahren von neun auf drei Tage verkürzt werden. Darüber hinaus verfügt die Region über zahlreiche Logistikverbindungen im Ganzzug- und im Einzelwagenverkehr. Als Beispiele können die Berliner Logistikzüge für Ford (Autoteile), für Jacobs Suchard (Kaffee) und für Karstadt (Warenhauslogistik) genannt werden.

2.5 Standortfaktor Wissenschaft

Berlin-Brandenburg besitzt in der Logistik mit einer Vielzahl an wissenschaftlichen Einrichtungen über beachtliches Forschungspotential. Zu nennen sind die Technische Universität mit dem Bereich Logistik und dem Fachgebiet Informatik und Produktionstechno-

logie, die Humboldt Universität mit dem Fachgebiet Wirtschaftsinformatik und die Technische Fachhochschule Wildau mit vier Professuren in Telematik und Logistik, die an einer Vielzahl für die Logistik relevanten Technologien wie IT, RFID und Telematik forschen. Auch das Engagement der Industrie u.a. vertreten durch das T-Lab der Deutschen Telekom an der TU Berlin, sowie dem Hasso-Plattner-Institut (SAP) in Potsdam sind ein Beweis für die praxisorientierte Forschungs- und Innovationskraft der Region.

Allein am Bereich Logistik der TU Berlin bearbeiten mehr als 25 Doktoranden ein Drittmittelvolumen von 2,8 Millionen Euro. Der Bereich bildet jährlich 250 internationale Studenten aus und gehört damit zu einer der größten Ausbildungsstätten für Logistik in Europa. Das Angebot reicht von Weiterbildungskursen bis hin zu einem international renommierten Executive MBA. Der Bereich Logistik der TU Berlin ist auch Konsortialführer des größten Logistik-Forschungsprojektes der EU. Gemeinsam mit acht weiteren Universitäten werden im Projekt „Best Log“ Best-Practices in der Logistik identifiziert und allen Interessierten zur Verfügung gestellt. Die entstehende Wissens- und Anwendungsbasis soll die Wettbewerbsfähigkeit europäischer Unternehmen durch Logistik stärken.

Um die Region Berlin-Brandenburg in den Bereichen Verkehrstelematik und Logistik weiter zu profilieren, sehen die Partner fünf Handlungsfelder:

- 1. Berlin-Intermodal als modernstes Verkehrsmanagementsystem Europas weiter ausbauen**
- 2. Förderung und Unterstützung der Netzwerkarbeit durch Etablierung eines Innovationsmanagers für Verkehrstelematik/Verkehrslogistik**
- 3. Verkehrsverbindungen weiter verbessern**
- 4. Flächenangebot und Logistikzentren weiter entwickeln**
- 5. Alle Aktivitäten in einer Logistikinitiative Berlin-Brandenburg bündeln**

Verkehrstelematik und Logistik: Handlungsfelder für Wachstum

1. Handlungsfeld: Berlin-Intermodal als modernstes Verkehrsmanagementsystem Europas weiter ausbauen

Die Innovationsstrategie des Landes Berlin, das Projekt Quadriga, wird in einem von der TSB (Technologiestiftung Berlin) und der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Arbeit und Frauen geleiteten strategischen Dialog mit Senatverwaltungen, Investitionsbank Berlin, Berlin Partner, IHK Berlin sowie dem Landesinnovationskonzept Brandenburg abgestimmt und weiterentwickelt. Im Rahmen dieses Prozesses sind verschiedene Masterpläne erstellt worden, in denen die Perspektiven, Strategien und Maßnahmen für die Kompetenzfelder der Region aufgezeigt werden. Der Masterplan des Kompetenzfeldes Verkehr & Mobilität definiert vier Handlungsfelder. Neben der Verkehrstelematik und –logistik sind dies Kraftfahrzeugtechnik, Bahnsystemtechnik und Luft- und Raumfahrt. Auf diesen Gebieten verfügt die Hauptstadtregion über anerkannt kompetente Wissenschafts- und Wirtschaftsakteure und mit ihnen über weiter ausbaufähige, (zukunfts-)marktorientierte und technologische Fähigkeiten. TSB/FAV fungiert als Kompetenzfeldmanager.

Mit täglich etwa 14 Millionen Bewegungen, bis zu fünf polizeibegleiteten Protokollkolonnen, jährlich etwa 2.600 Demonstrationen, 20.000 verkehrseinschränkende Maßnahmen und bis zu 300 gleichzeitigen Baustellen im Hauptverkehrsstraßennetz werden an das Verkehrsmanagement in Berlin sehr hohe Anforderungen gestellt. Das gilt besonders bei plötzlichen Ereignissen, wie Verkehrsunfällen oder Havarien. Bereits in der Vergangenheit wurden richtungsweisende Vorhaben zur Optimierung des Verkehrsmanagements umgesetzt. Um den wachsenden Anforderungen und verkehrspolitischen Zielen der Stadtentwicklungsplanung gerecht zu werden, sind weitere Vorhaben notwendig. Die aktuellen und künftigen Projekte zur Umsetzung von Europas modernstem Verkehrsmanagement sind im Vorhaben „Berlin-Intermodal“ zusammengefasst.

„Berlin-Intermodal“ unterstützt als Pioniermaßnahme die von der Bundesregierung und Spitzenvertretern aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Gewerkschaften angeregte Initiative „Partner für Innovation“, die das Ziel hat, gute Ideen schneller in marktfähige Produkte umzusetzen sowie ein neues Klima für Aufbruch und Innovation in Deutschland zu schaffen. Die Zusammenführung und das abgestimmte Vorgehen der regionalen Akteure

für ein integriertes Verkehrsmanagement erfolgt in der Steuerungsrunde „Berlin-Intermodal“ unter Führung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.

Maßnahmen

Derzeit werden folgende Vorhaben durch „Berlin-Intermodal“ vorbereitet:

- **Echtzeitnahe intermodale Informationen für mobile Reisende.** Diese Vorhaben befassen sich mit der Information von Reisenden vor oder während der Fahrt. Per Internet oder auf mobilen Endgeräten werden z. B. Fahrplanänderungen oder Informationen zur alternativen Routenwahl übermittelt.
- **Vermeidung von Verkehrsstörungen durch die Integration von BOS (Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben).** Hierzu gehören Maßnahmen, die eine Steuerung von Lichtsignalanlagen durch Fahrzeuge von Polizei, Rettungs- und Havariediensten ermöglichen. Voraussetzung dafür ist die Ausrüstung der Fahrzeuge mit der dafür notwendigen Technik und die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur, z.B. Steuerrechner für Lichtsignalanlagen. Verkehrsmanagement und Behörden sollen insbesondere bei Großevents durch eine luftgestützte, optische Verkehrsdaten- und Verkehrslageerfassung unterstützt werden. Dies ergänzt, wie im Projekt LUMOS erprobt, die terrestrische Lageerfassung mit flächendeckenden Daten.
- **Intelligente Vernetzung von Informationen.** Für Berliner und Auswärtige ist die Suche nach Informationen heute noch umständlich, da die Vernetzung der Anbieter für Mobilitätsdienstleistungen erst am Anfang steht. Um diese Probleme zu beheben, sind modulare, auf einer offenen Systemarchitektur basierende Lösungen gefragt. Ziel ist die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit, Zuverlässigkeit und Reichweite gegenüber derzeitigen Insellösungen. Als Beispiel kann hier, basierend auf den gleichen Basistechnologien, die Nutzung von Ortungs- und Navigationsdiensten für private Anwender (mobiles Navigationssystem), Verkehrsunternehmen (Ortung von Fahrzeugen) oder Transportunternehmen (Sendungsverfolgung, Tourenoptimierung) genannt werden.
- **Verbesserung der Reiseinformationen und Prognosen.** Um die Informationsqualität und damit die Kundenakzeptanz zu verbessern, bedarf es einer Weiterentwicklung der bestehenden Systeme. So lassen sich Staus durch eine bessere Prognosequali-

tät und daraus abgeleiteten Maßnahmen verhindern. Einfach zu bedienende Systeme, die ÖPNV als Alternative anbieten, sollen Einwohner und Besucher dazu bewegen, das Auto öfter stehen zu lassen.

2. Handlungsfeld: Förderung und Unterstützung der Netzwerkarbeit durch Etablierung eines Innovationsmanagers für Verkehrstelematik

Die Region Berlin-Brandenburg verfügt mit ihren Hochschulen und Universitäten, Forschungseinrichtungen und Unternehmen über ein ausgezeichnetes, weltweit anerkanntes Innovationsumfeld. Dies gilt es zu nutzen und weiter zu verbessern.

Maßnahmen

Auf Grund der kleinteiligen Struktur der Unternehmen (80% der regionalen Verkehrstechnikunternehmen sind KMUs mit weniger als 20 Mitarbeitern) ist eine weitere Vernetzung der Unternehmen zu systemfähigen Verbänden notwendig. Dies ist nicht mit alleiniger Kraft der Unternehmen realisierbar, sondern muss durch einen Innovationsmanager unterstützt werden. Die Einrichtung des Innovationsmanagers Verkehrstelematik wurde als prioritäre Maßnahme im Masterplan Verkehr & Mobilität festgelegt und vom Quadriga-Steering Committee bestätigt. Dabei werden folgende Hauptziele verfolgt:

- Zusammenführung und Koordination der Aktivitäten im Bereich Verkehrstelematik
- Intensivierung des Erfahrungs- und Informationsaustausches zwischen den Partnern aus Wissenschaft und Wirtschaft zur Bündelung vorhandener Kompetenzen
- Stärkung der Region als attraktiven Standort für High-Tech- und moderne Dienstleistungsunternehmen
- Initiierung und Durchführung von innovativen Vorhaben (insbesondere unter Einbeziehung der GPS/GALILEO-Technologie)
- Zusammenarbeit mit der bestehenden Logistikinitiative, die als Kooperationsnetzwerk die Aktivitäten im Bereich der Logistik bündeln soll
- Marketingaktivitäten und Öffentlichkeitsarbeit (u.a. Erstellung eines Internetportals mit Wissens-Datenbank) zur Darstellung und Verbreitung der vorhandenen Fähigkeiten im Gesamtkontext
- Pflege und Ausbau der überregionalen und grenzüberschreitenden Kooperation.

3. Handlungsfeld: Verkehrsverbindungen weiter verbessern

Ohne erstklassige Verkehrsverbindungen in alle Richtungen kann sich die Region Berlin-Brandenburg als Logistikstandort nicht weiter profilieren. Vor allem die Verbindungen nach Osten haben noch nicht den notwendigen Standard erreicht. Durch engere Kommunikation und institutionelle Zusammenarbeit der Regionen beiderseits der Oder lassen sich aber auch mit den vorhandenen Ressourcen Verbesserungen erzielen.

Maßnahmen

Folgende Infrastrukturvorhaben sind für die weitere Profilierung der Logistikregion Berlin-Brandenburg von Bedeutung:

1. Der Bau des Flughafens Berlin Brandenburg International (BBI) schafft die Voraussetzungen für mehr interkontinentale Flugverbindungen. Angesichts der zunehmenden Globalisierung der Wirtschaft bedeutet dies ein erhebliches Plus für diesen Logistikstandort. Wichtige Voraussetzung dafür ist, dass die nächtlichen Einschränkungen des Flugbetriebs so gering wie möglich ausfallen. Beim Bau des BBI darf nun keine Verzögerung mehr eintreten. Bis zur Eröffnung müssen die bestehenden Flughäfen in der Lage sein, die Verkehrszunahme zu bewältigen.
2. Bei den Autobahnen ist angesichts des steigenden Verkehrsaufkommens der sechsstreifige Ausbau folgender Abschnitte erforderlich: A 10 (Berliner Ring) der nördliche und westliche Teil, A 24 bis zum Dreieck Wittstock, A 12 nach Frankfurt/Oder und A 9 Berlin–München (Fertigstellung). Außerdem muss die grenznahe Straßeninfrastruktur Richtung Polen und Tschechien weiter verbessert werden. Dies betrifft neben den Autobahnen vor allem den Bau weiterer Grenzübergänge.
3. Auch im Straßennetz für den Verkehr innerhalb der Region bestehen noch Lücken. In Brandenburg sollten die Straßen zum BBI, die B 101 und die Oder–Lausitz-Trasse sowie der B 87, B 96 und B 189 und B 198 ausgebaut werden.
4. Im Schienenverkehr müssen die Voraussetzungen für schnelle, hochwertige Güterzugverbindungen weiter verbessert werden, vor allem im Seehafenhinterlandverkehr und im Verkehr mit den osteuropäischen Staaten. Große Bedeutung haben die rasche Fertigstellung der Strecke Berlin–Frankfurt/Oder (25 Tonnen Achslast/Erneuerung der Grenzbrücke) und der Ausbau der Strecken Berlin–Stralsund, Berlin–Stettin und Berlin–Breslau. Da Güterzüge bei baubedingten Engpässen oft große Umwege fahren müssen, sollten die Arbeiten generell zügig erfolgen.

5. Notwendig zum Aufbau leistungsfähiger Wasserstraßen in der Region ist:

- **Projekt 17 (Wasserstraßenausbau Mittellandkanal – Berlin):** Die Fortsetzung des Streckenausbau sowie die Anhebung der Brücken, um einen zweilagigen Containerverkehr bis Berlin zu ermöglichen.
- **Oder-Havel-Wasserstraße:** Bau des neuen Schiffshebewerks Niederfinow und Fortsetzung des Streckenausbau
- **Spree-Oder-Kanal:** Zügige Rekonstruktion.

4. Handlungsfeld: Flächenangebot und Logistikzentren weiter entwickeln

Die Bereitstellung ausreichender, bedarfsgerechter, verkehrsgünstig gelegener und zugleich preisgünstiger Ansiedlungsflächen ist eine zentrale Voraussetzung für die Entwicklung des Logistiksektors. Flächenvorhaltung ist besonders in den Logistikzentren notwendig, die für Logistikunternehmen eine erste Adresse darstellen.

Maßnahmen

Wichtig ist daher nicht nur die Verkehrsanbindung der Logistikzentren weiter zu verbessern, sondern auch die Flächenreserven zu entwickeln:

1. Im GVZ in Großbeeren sind die erschlossenen Flächen bald erschöpft. Damit Interessenten nicht abgewiesen werden, ist es jetzt wichtig, die vorhandenen Reserven zu aktivieren. Mittelfristig ist über eine Erweiterung zu entscheiden.
2. Für die Entwicklung von Berlin und Brandenburg als Logistikregion ist es wichtig, dass auch außerhalb der Logistikzentren geeignete Flächen für Logistikunternehmen zur Verfügung stehen. Der Raum zwischen Großbeeren/Ludwigsfelde und Schönefeld ist schon heute ein von Logistikern besonders gefragtes Gebiet. Dies sollte bei der Planung der Flughafenregion berücksichtigt werden.
3. Die Containerterminals in Großbeeren und Wustermark müssen angesichts des steigenden Aufkommens erweitert werden. Mit dem Bau des Hafens in Wustermark wird der weitere Ausbau des Havelkanals für die Güterschifffahrt notwendig.
4. Seit der Schließung des Güterbahnhofs in Frankfurt (Oder) kann das Terminal des ETTC für den Kombinierten Verkehr nur mit hohem Rangieraufwand erreicht werden. Das ETTC braucht daher eine zweite Schienenverbindung.

5. Wichtig für den Logistikstandort Westhafen/Großmarkt ist die weitere Ansiedlung von Logistikunternehmen, der weitere Ausbau des kombinierten Verkehrs und modernes Management. Das Übergabegleis der Hafenbahn muss für die Abwicklung der Containerzüge eine Länge von 600 m haben. Der Hafen Schwedt benötigt für die Entwicklung als Umschlagknoten einen Gleisanschluss.

5. Handlungsfeld: Alle Aktivitäten in einer Logistikinitiative bündeln

Obwohl Berlin-Brandenburg über herausragende Kompetenzen in der Logistik verfügt, gab es bisher nur eine Zusammenarbeit in Einzelfragen des Güterverkehrs. Es existierte keine Zusammenarbeit der Logistikstandorte und keine Vermarktung von Berlin-Brandenburg als eine Logistikregion. Die Potenziale der Hochschulen waren nicht eingebunden.

Am 2. März 2006 haben Vertreter der Wirtschaft, Wissenschaft und Politik die „Logistikinitiative Berlin-Brandenburg“ gegründet, um die Wachstums- und Beschäftigungspotenziale der Logistik für die Region zu erschließen und zu fördern. Die Initiative soll die Logistikaktivitäten bündeln und ein Netzwerk für die Betreuung von Investoren aus dem Logistikbereich aufbauen. Die Hauptstadtregion soll sich als eine europäische Top-Adresse auf dem Gebiet der Logistik profilieren. Die Initiative versteht sich als Forum, das Interessen zusammenbringt und zum Wohle der Region agiert. Kern der Initiative sind Unternehmen, die sich für die Förderung der Logistik in dieser Region engagieren wollen. Hierbei wird es von Wissenschaft und Politik unterstützt.

Maßnahmen

Als die wichtigsten Arbeitsbereiche der Logistikinitiative wurden definiert:

- **Aufbau eines Standortmarketings.** Es zielt darauf ab, Berlin-Brandenburg in der Wahrnehmung der Unternehmen sowohl national als auch international als interessanten Logistikstandort zu positionieren. Die Region soll in Fragen der Logistik mit einer Stimme sprechen und dafür die vorhandenen Einzelaktivitäten in Politik, Wirtschaft und Wissenschaft bündeln. Logistik muss zu einem selbstverständlichen Teil der Standortwerbung gemacht werden. Angestrebt wird eine enge Zusammenarbeit der Logistikzentren, um Investoren optimale Lösungen zu bieten.

- **Die Weiterbildung von Führungskräften und Logistikmanagern aller Ebenen.** Es besteht eine große Nachfrage nach Weiterbildungsstudiengängen in der Logistik. Die Ausbildungsinstitutionen in Berlin-Brandenburg haben die dafür erforderlichen Kompetenzen. Der Aufbau eines modularen Weiterbildungskonzeptes – in Anlehnung an das Konzept des Bereichs Logistik der TU Berlin – kann dabei ein wesentlicher Standortvorteil und Erfolgsfaktor sein. Ebenso verfügt Berlin über ein herausragendes und international anerkanntes MBA Programm. Die TU Berlin bietet hier den Executive MBA in Logistikmanagement (Dual-Degree Programm) gemeinsam mit der Universität St. Gallen an. Berlin-Brandenburg hat das Potenzial sich zu einem Magneten der Logistikweiterbildung zu entwickeln. Hiervon können die Unternehmen in der Region im Wettbewerb profitieren.
- **Die Vernetzung mit anderen Logistikinitiativen.** Dies gilt vor allem im nationalen Rahmen. Von Bedeutung ist aber auch die internationale Vernetzung mit Nachbarstaaten wie beispielsweise Polen. Vor allem soll der Austausch der Unternehmer untereinander gefördert werden. Wichtige Ziele stellen der Austausch von logistischen Best-Practises bei innovativen Technologien, Dienstleistungen und Kundenintegration sowie die Übertragung erfolgreicher Konzepte dar.
- **Bessere Nutzung der in der Region vorhandenen Forschungskompetenz durch die Wirtschaft.** Hierfür ist es nötig, eine Schnittstelle zwischen Unternehmen und relevanten Forschungsinstitutionen zu schaffen. Auf diesem Weg kann auch die Integration neuer Technologien in Unternehmen forciert werden. Umgekehrt können aus den Anforderungen der Unternehmen neue Signale für den Forschungsstandort Berlin im Bereich der Logistik und der unterstützenden Technologien gesetzt werden. Neben der Telematik bieten sich hier Technologien an, die die Visibilität in Logistiknetzwerken fördern, sowie die Untersuchung der Einflüsse neuer IuK-Technologien auf die unternehmensübergreifende Zusammenarbeit in Wertschöpfungsnetzen. Eine weitere Möglichkeit ist, gemeinsame Pilotprojekte zu starten, um damit für ansässige Unternehmen Standortvorteile zu schaffen und die Region als Forschungspartner zu profilieren.