

***Gemeinsame Strategie zur
Entwicklung der Hauptstadtregion zum
Kompetenzzentrum Verkehr & Mobilität***

MASTERPLAN

für

Technologie und Beschäftigung
einer nachhaltigen Mobilität

- Kurzfassung -

TSB/FAV, Senatsverwaltung f. Stadtentwicklung, Senatsverwaltung f. Wissenschaft, Forschung und Kultur, Senatsverwaltung f. Wirtschaft Arbeit und Frauen, IBB, Berlin Partner GmbH, IHK zu Berlin in Zusammenarbeit mit Keyplayern aus Wissenschaft, Wirtschaft und Betreibern

01. November 2005

1. Positionsbestimmung

Verkehr und Mobilität sind mitbestimmende Faktoren für Wachstum und Beschäftigung in der Region. Regional und international vernetzte Lösungen für Verkehrsleistungen werden in den kommenden Jahren zu einem Schlüssel der Entwicklung von Wirtschaft und Gesellschaft. Mobilität wird in der Zukunft nicht mehr durch einen einzelnen Verkehrsträger oder eine bestimmte Technologie effizient zu erbringen sein.

Der Schwerpunkt der Bemühungen muss daher in einer Effektivitätssteigerung des Gesamtsystems liegen. Dazu sind Innovationen notwendig. Entscheidend für den Erfolg sind Lösungen, die wirtschaftlich und umweltverträglich sind und von den Nutzern akzeptiert werden. Hierzu gehört in erster Linie die intelligente Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger (intermodale Mobilität). Große Potentiale liegen im Einsatz und in der Nutzung multidisziplinärer Vernetzung von Wissenschaft und Wirtschaft, um Mobilität ökonomisch und ökologisch zu sichern. Als Grundlage für mittel- und langfristige Strategieüberlegen in Verkehr und Mobilität dienen die Handlungsleitlinien, fokussiert dargestellt in

- Drucksache 14/983 des Abgeordnetenhauses von Berlin (25.01.2001) „Entwicklung Berlins als Kompetenzzentrum Verkehr“
- Mobilität 2010 und Stadtentwicklungsplan (STEP) Verkehr
- Center of Excellence Strategie nach Strategiekreis Verkehr und Mobilität in Berlin und Brandenburg (2000 ff.).

Aktuelle Analysen (DB Research, Boston Consulting Group) sehen das Kompetenzfeld Verkehrssystemtechnik am Standort BerlinBrandenburg gut positioniert mit einem hohen wirtschaftlichen Potential für die Region. Charakteristisch für die Verkehrssystemtechnik in Berlin sind der Mix aller Teilbranchen und Technologiefelder, das breite Forschungsumfeld sowie die enge Verzahnung mit Anwendern und Betreibern. Typisch ist aber auch die Kleinteiligkeit der Unternehmenslandschaft. Etwa 80 % der mehr als 400 Verkehrstechnikunternehmen sind KMU mit weniger als 20 Mitarbeitern.

Die Verkehrssystemtechnik in der Hauptstadtregion bietet derzeit 47.300 Arbeitsplätze in Industrie und mittelständischen Unternehmen und beschäftigt 1.960 wissenschaftliche Mitarbeiter in Forschungseinrichtungen. Zusätzlich zählen die Betreiber im Verkehrssektor mehr als 35.000 Arbeitsplätze.

Im produktiven Bereich der Verkehrstechnik Berlin ist in den letzten 3 Jahren ein Aufwuchs von 1.300 Arbeitsplätzen erreicht worden, entgegen den starken Einbrüchen und stattfindenden Insolvenzen in anderen industriellen Sektoren.

Einen wesentlichen Beitrag hat hier die Strategie des Senats, definiert 2000 im Strategiekreis Verkehr und Mobilität und auf dem Gebiet der Vernetzung von Wissenschaft und Wirtschaft - umgesetzt vom FAV – geleistet, mit der Handlungsfelder im Bereich Verkehr und Mobilität definiert wurden.

Handlungsfelder zeichnen sich dadurch aus, dass sie die gesamte Wertschöpfungskette von der Forschung über Entwicklung, Produktion, Anwendung und weltweiter Vermarktung abdecken und damit der Region die Fähigkeit zur Beherrschung komplexer Systeme in der Verkehrssystemtechnik geben. Hier sind zweifellos noch Lücken zu schließen, dennoch erlauben die unternehmerische Breite, die mittelständisch kreative Tiefe, die substantielle Forschungslandschaft von Weltgeltung und bestehende Marktzugänge der Verkehrstechnik bereits heute einen höheren und kurzfristiger erreichbaren Mehrwert gebündelter finanzieller und personeller Investitionen. Handlungsfelder manifestieren sich nicht ausschließlich durch Großunternehmen, die komplette Systemlösungen aus einer Hand anbieten. Auch ein fachlich breit gestreuter, flexibler und innovativer Mittelstand – wie in der Berliner Verkehrstechnik vorhanden – kann sehr erfolgreich im Sinne der Region agieren, wenn die Potentiale zur Kooperation der KMU untereinander und mit der Wissenschaft zur Erlangung von echter

Systemfähigkeit ausgeschöpft werden. Zusammengefasst zeichnen sich die Handlungsfelder aus durch:

- eine kritische Masse, die gebündelt werden kann
- vorhandene oder schließbare Wertschöpfungsketten
- technologisch operative wirtschaftliche Potentiale.

Die definierten Handlungsfelder der Hauptstadtregion BerlinBrandenburg sind:

- Bahntechnik mit 18.200 Arbeitsplätzen und 500 wissenschaftlichen Mitarbeitern, davon Berlin 12.100 und 370
- Kraftfahrzeugtechnik mit 18.500 Arbeitsplätzen und 560 wissenschaftlichen Mitarbeitern davon Berlin 14.000 und 390
- Verkehrstelematik/Verkehrslogistik mit 7.500 Arbeitsplätzen und 590 wissenschaftlichen Mitarbeitern, davon Berlin 5.500 und 440
- Luft- und Raumfahrttechnik mit 2.700 Arbeitsplätzen und 200 wissenschaftlichen Mitarbeitern, davon Berlin 900 und 120

Der Bereich Binnenschifffahrt mit 400 Arbeitsplätzen und 110 wissenschaftlichen Mitarbeitern, davon Berlin 200 und 70 erfüllt noch nicht die Kriterien eines Kompetenzfeldes.

Die Zuwächse an Technologie und Beschäftigung in der Region zeigen, dass die Strategie des Senats, operative Bemühungen zusammen mit regionaler, nationaler und internationaler Vernetzung im FAV Forschungs- und Unternehmensnetz, in Innovationsnetzwerken und strategischen internationalen Allianzen, auch im Wettbewerb der Regionen greift.

Ziele, die der Strategie und den Randbedingungen folgen:

Die geostrategische Lage der Region mit ca. 6 Mio. Einwohnern in einer sich erweiternden Europäischen Union, das große oben genannte Standortpotential sowie die Verflechtungen von Ballungsraum und dünnbesiedelter Fläche sind hervorragende Voraussetzungen für ein Kompetenzzentrum Verkehr und Mobilität, in dem zukunftsfähige Lösungen entwickelt, produziert und angewendet werden. Die substantielle Forschungslandschaft von Weltgeltung bietet den Nährboden für kreativen Nachwuchs und innovative unternehmerische Umsetzung.

Kurz gesagt: Die Hauptstadtregion als international ausstrahlendes Anwendungszentrum für innovative Lösungen für Verkehr und Mobilität folgt den Handlungsleitlinien:

- im Sinne der kohärenten Innovationsstrategie weitere Intensivierung der Kooperation der thematisch betroffenen Senatsverwaltungen
- weitere Bündelung der Kompetenzen der Akteure in den Netzwerken von Forschung und Unternehmen zur Verbesserung der Wettbewerbs- und globalen Subsystemfähigkeit mit Zugang zu Systemintegratoren am Markt
- verkehrliche, verkehrswirtschaftliche und verkehrswissenschaftliche Ziele und Fähigkeiten zur Konkretisierung von Technologieprojekten bündeln
- Akquisition und Bereitstellung von Projektfördermitteln aus Region, Bund und EU mit den Zielen der Beschleunigung des Faktors „time to market“ und der Befähigung regionaler Akteure zur Besetzung von Schlüsselpositionen in internationalen Projektverbänden
- konzertiertes Standortmarketing der Hauptstadtregion z. B. für Akquisition für Großinvestitionen
- Stärkung der interdisziplinären Verkehrs- und Mobilitätsforschung und Fortsetzung der Campus-Strategie KMU/Wissenschaft analog des Beispiels Verkehrstelematik

(European Telematics Factory) sowie Umsetzung des Forschungsschwerpunktes Verkehr an der TU Berlin

In den letzten Jahren ist trotz eines real gesunkenen BIPs in Berlin im Bereich Verkehr die Beschäftigtenanzahl in Industrie und Wissenschaft um ca. 3 % gestiegen. Ziel ist den Trend im Beschäftigungszuwachs zu halten.

Mit der Umsetzung des BBI-Vorhabens in Bau und zukünftig verbesserter internationaler Vernetzung der Hauptstadtregion werden Beschäftigungsimpulse einhergehen und die Attraktivität des Wirtschaftsraums BerlinBrandenburg wird wesentlich gesteigert.

2. Handlungsfelder

Die im Rahmen der Strategie des Senats zu einem Kompetenzzentrum Verkehr & Mobilität definierten Handlungsfelder über die querschnittliche Aufgabe der intensiveren Vernetzung von Wissenschaft und Wirtschaft hinaus sind nachfolgend beschrieben. Deren Stoßrichtungen zur Erreichung des Gesamtziels werden in der heutigen Priorität erläutert. Sie unterliegen einer regelmäßigen Überprüfung vor dem Hintergrund der verkehrlichen, verkehrswissenschaftlichen und verkehrswirtschaftlichen Randbedingungen.

Die Aktivitäten in den Handlungsfeldern werden in gemeinsamen Arbeitskreisen von Wissenschaft, Wirtschaft, Betreibern und Verwaltung der Hauptstadtregion zu Projekten geführt und in der Umsetzung begleitet.

2. 1 Handlungsfeld Verkehrstelematik/Verkehrslogistik

(ETF-Partner: TSB/FAV, TelematicsPro, GSG, TU Berlin, IHK sowie ZAB, TFH Wildau)

Bedeutung

Die Entwicklung des innovativen Wachstumsfeldes der Verkehrstelematik und der Verkehrslogistik mit den neuen Technologien der Satellitennavigation GPS/Galileo/EGNOS, der Erdbeobachtung, der optischen Kommunikation, der elektronischen Entgelterhebung und der Informations- und Leittechnik allgemein bietet Wissenschaft und technologieorientierten Unternehmen die Chance in einen Markt vorzustoßen, der noch Raum für Ideen, innovative Projekte und Dienstleistungen bietet. Eine EU-beauftragte Price-Waterhouse-Globaluntersuchung beziffert das Potential auf mehr als 150 Mrd. EURO.

Potentiale der Hauptstadtregion

Die Hauptstadtregion bietet mit mehr als 14 Millionen Bewegungen pro Tag ein kreatives Umfeld für innovative intermodale und intramodale Lösungen und ist somit eines der größten europäischen Anwendungszentren für Verkehrstelematik und –logistik. Mit ihrem anerkannt hohen wissenschaftlichen Potential und den bereits ansässigen Akteuren (126 KMU und 30 Forschungseinrichtungen) auf diesem Feld hat BerlinBrandenburg gute Voraussetzungen sich zu einem Verkehrs-Telematik-Logistik-Zentrum zu entwickeln, an dem sich entwickelnden Markt zu partizipieren und neue qualifizierte Arbeitsplätze zu schaffen.

Die integrierte Verkehrslenkungsbehörde (VLB), die Verkehrsmanagementzentrale (VMZ) bilden das Rückrat eines echtzeitfähigen Verkehrsmanagements und stellen ein strategisches Element zur Etablierung .

Hierfür können Wissenschaft und innovative KMUs sich zu systemfähigen Verbänden zusammenschließen und gemeinsam mit Service Providern und Verkehrsbetreibern spezifische Verkehrstelematik- und Verkehrslogistikanwendungen und -dienstleistungen entwickeln. Dies gilt in erster Linie für die Stärkung des intermodalen Verkehrs mit dem Ziel einer „Nachhaltigen Mobilität“ und für hochverfügbare Logistiksysteme als transportmittelübergreifende Ver- und Entsorgungsketten.

Der **Campus European Telematics Factory** (ETF) mit den Promotoren-Partnern FAV, Telematics Pro, GSG, TU Berlin und die **Logistikinitiative BerlinBrandenburg** mit ZAB, Senatsverwaltung für Wirtschaft, Arbeit und Frauen, Ministerium für Wirtschaft, IHK, TU Berlin, TFH Wildau verfolgen mit bestehenden bzw. neu zu formierenden Netzwerken die Verbesserung der Rahmenbedingungen. Hierzu gehört auch das Juli 2005 gegründete **Galileo-Anwendungszentrum**, angesiedelt an der ETF.

Ziele

Das geplante Verbundvorhaben „**Berlin Intermodal**“ mit VLB/SenStadt und Partnern aus Wissenschaft und Wirtschaft soll die Wirksamkeit von modernem Verkehrsmanagement demonstrieren – erreicht insbesondere durch die Optimierung der Wirkungskette Datenerfassung (Sensorik) • Datenaufbereitung (Kommunikation/Simulation) • Datenzuführung /Information/Steuerung (VLB mit VKRZ und VMZ) zum Nutzer.

Die **Logistikinitiative BerlinBrandenburg** soll durch Einbettung in den Rahmen der Wachstumsinitiative Berlin 2014 die Attraktivität des Standortes erhöhen. Vorgesehen ist der Ausbau des GVZ Berlin-Süd zum Logistikkompetenzzentrum BerlinBrandenburg mit direkter und virtueller Vernetzung von Wissenschaft und Wirtschaft, aber auch Ausbau des GVZ Berlin-West.

2. 2 Handlungsfeld Bahnsystemtechnik

(TSB/FAV, Bombardier sowie ZAB)

Bedeutung

Die Bahnsystemtechnik am Standort Deutschland nimmt sowohl im europäischen als auch im weltweiten Vergleich eine nach wie vor starke Position ein. Mit 10 Mrd. € Jahresumsatz kann sich die deutsche Bahnindustrie volumenmäßig zwar nicht mit der Automobilbranche messen, stellt aber in bestimmten Regionen – z. B. BerlinBrandenburg – einen wichtigen Eckpfeiler der industriellen Landschaft dar.

Die seit einigen Jahren laufenden Konsolidierungs- und Umstrukturierungsprozesse in der Bahnindustrie sind noch nicht abgeschlossen. Konzentration von Standorten und Abbau noch bestehender Überkapazitäten sind begleitet von einem Wechsel im Rollenverständnis: Die früher bei den großen Betreibern verankerte Systemkompetenz geht mehr und mehr auf die Industrie über. Zudem vollzieht die Bahnindustrie mit der Straffung des Zuliefersektors mit einer verringerten Zahl von Direktzulieferern, die jeweils größere Subsystembereiche verantworten, Entwicklungen der Luftfahrt- und Automobilbranche nach.

Weitere wichtige Randbedingung ist die Internationalisierung der Branche: War die Bahnindustrie in Europa in der Vergangenheit eng an die jeweilige nationale Staatsbahn gebunden, findet Wettbewerb nunmehr nicht nur auf europäischer Ebene, sondern zunehmend auch global statt. Unternehmen auf allen Ebenen – von den Systemherstellern bis zu Komponentenzulieferern – müssen sich der internationalen Kooperation verstärkt öffnen, um unter veränderten Rahmenbedingungen wettbewerbsfähig zu bleiben.

Potentiale der Hauptstadtregion

Die Bahnindustrie inkl. der Forschung zählt ca. 18.000 Beschäftigte (ohne Betreiber) in der Hauptstadtregion, die damit zu den führenden Bahntechnik-Regionen Europas gehört.

Neben Systemherstellern wie Bombardier in Berlin und Hennigsdorf, Siemens in Berlin-Treptow und Stadler in Berlin-Pankow verfügt die Region über eine Zuliefererstruktur, die von kleinen, spezialisierten Unternehmen geprägt ist.

Mit der Deutschen Bahn, der Tochtergesellschaft S-Bahn Berlin GmbH sowie der BVG haben wichtige Schienenverkehrsbetreiber ihren Sitz in der Region (zusammen derzeit ca. 35.000 Arbeitsplätze).

Während technologisch anspruchslose Fertigung weiter in Niedriglohnländer abwandert, muss sich die Region auf die Verankerung von Engineering-Kompetenz konzentrieren. Voraussetzung dafür ist die Einbindung der hiesigen Akteure aus Wirtschaft und Wissenschaft in Schlüsselpositionen europäischer Vorhaben, die das Bahnsystem der Zukunft definieren und entwickeln. Auf diesem Feld ist der FAV für und mit der Region seit einigen Jahren bereits erfolgreich aktiv. Mit den Projekten EUDD, MODTRAIN, MODURBAN und InteGRail sind wichtige Schritte vollzogen, Kernkompetenzen des zukünftigen Bahnsystems (z. B. modulares „Cockpit“, standardisierte Mensch-Maschine-Schnittstellen für Lokführer, Zugpersonal und Fahrgäste, Datenkommunikations-Netzwerk innerhalb von Fahrzeugen und zwischen Zügen) für die Region zu erarbeiten.

Mit dem vom FAV geleiteten europäischen Exzellenznetzwerk der Bahnforschung „EURNEX“ verfügt die Region BerlinBrandenburg über das Potential, um TU Berlin, BTU Cottbus, IAS Berlin den „focal point“ der Bahnforschung in Europa zu entwickeln und den marktgeleiteten Technologietransfer in die Unternehmen der Region weiter zu intensivieren.

Ähnlich wie in anderen Sektoren wird die Fähigkeit zur Bereitstellung von Subsystemen auch in der Bahntechnik über die Wettbewerbsfähigkeit von KMU entscheiden. Synergieeffekte über komplementäre und vertrauensvolle Partnerschaften entlang der Wertschöpfungskette sind entscheidende Faktoren für risk & revenue Partnerschaften mit den Systemintegratoren. Die Einbindung in europäische Technologievorhaben und die Stärkung der Forschung über EURNEX stellen wichtige Voraussetzungen für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der Bahnsystemtechnik in der Region dar.

Die Entwicklungstendenzen gehen dabei u. a. in Richtung modulare Technologien, Standardisierung (Internationalisierung), moderne Datennetze, telematische Betriebsüberwachung (technische Sicherheit), neue Materialien, Umweltschutz, vernetzte Verkehrssysteme, reduzierte Instandhaltungskosten etc.

Ziel

Die Nutzung des Exzellenznetzwerks der Bahnforschung „EURNEX“ und der internationalen Großvorhaben zu modularen und intelligenten Bahnsystemen soll als Nukleus die Etablierung eines Zentrums für Ausbildung, Forschung und Entwicklung/Engineering befördern => **Bahn Engineering Zentrum BerlinBrandenburg.**

2. 3 Handlungsfeld Luft- und Raumfahrttechnik

(BBAA, RIBB, TSB/FAV)

Luft- und Raumfahrt als Schlüsselindustrie

Zur nachhaltigen Gewährleistung eines kontinuierlichen Ausbaus der Region BerlinBrandenburg zur dritten Luft- und Raumfahrtregion in Deutschland (nach München und Hamburg/Bremen) und einer weiteren Festigung des Technologiestandortes Deutschland bündeln die BBAA und TSB/FAV ihre Aktivitäten zur Definition und Umsetzung von Projekten, die verstärkt System- und Subsystemkompetenz in der Region verankern.

Die Umsetzung der Planungen zum BBI und sein internationaler Betrieb werden Wirtschaftswachstum für der Hauptstadtregion induzieren und können als Schaufenster technologischer Lösungen für die Hauptstadtregion dienen.

Kräfte konzentrieren

In 2005 sind auf der Basis einer abgestimmten Zielsetzung institutionelle Voraussetzungen für die Weiterentwicklung der Luft- und Raumfahrt zu schaffen:

- Abstimmung der gemeinsamen Zielsetzung/Vision -> Kooperationsvertrag BBAA und TSB/FAV
- Implementierung des BBAC und der unterstützenden Arbeitskreise auf Basis der schon existierenden Strukturen (ZAB, BERLIN PARTNER GMBH, BBAA, TSB/FAV)

- Initiierung regionaler Verbundprojekte zwischen Industrie, KMU und Hochschulen mit dem Ziel eines verstärkten Wissens- und Technologietransfers und des Ausbaus von Subsystem Fähigkeiten
- Erarbeitung einer PR-Strategie für den BBAC-Standort sowie branchenspezifischer Ansiedlungsstrategie

Ausbau der Stärken und Nutzung von Synergiepotentialen

Ziel weiterer Umsetzungsphasen muss es sein, den Standort branchenspezifisch aufzuwerten. Dies bedeutet vor allem die Fortführung des Konzepts der Verbundprojekte zwischen den Kernbetrieben, KMUs und den Hochschulen/Forschungseinrichtungen. Schwerpunktbildung/Spezialisierung der Hochschulen soll verstärkt angegangen werden. Ziel muss es darüber hinaus sein, die Präsenz der Industrie in der Region weiter auszubauen und die Akquisition von Großansiedlungen voranzutreiben.

Ziele

Die Nutzung der **BBI-Umsetzung** als „Show case“ für neue technologische Lösungen des effizienten und wettbewerbsfähigen Flughafens der Zukunft ist ein essentieller Faktor zur Ausbau der Luftfahrtkompetenz der Region.

Zum gezielten Ausbau der existierenden Stärken/Schwerpunkte der Region sind verstärkt **Verbundprojekte Wissenschaft - Wirtschaft** in die Umsetzung zu überführen, die System- und Subsystem Fähigkeiten verstärkt verankern - insbesondere auf den Feldern Triebwerkstechnik, Kabinenausstattung, Avionik/Simulation/ATM, Oberflächentechnik, Luftverkehrslogistik.

Die **Raumfahrtinitiative BerlinBrandenburg (RIBB)** soll das regionale Know how in der Kleinsatellitentechnik für neue Anwendungen bündeln. Interdisziplinäre Vernetzung mit Mikrosystemtechnik, Nanotechnologie und optischen Technologien sowie interregionale Vernetzung mit komplementären Partnern schaffen die Voraussetzungen für die Realisierung von Technologie-Demonstratoren als Plattform für hochauflösende Erdbeobachtungs-Missionen. Die RIBB soll als Keimzelle für das **Kleinsatelliten-Integrationszentrums Ostdeutschland** dienen.

2. 4 Handlungsfeld Kraftfahrzeugtechnik/Automotive (TU Berlin, TSB/FAV sowie ZAB, BERLIN PARTNER GMBH)

Bedeutung

Die Automobilindustrie zählt mit mehr als 700.000 Beschäftigten zu den Schlüsselbranchen Deutschlands. Trotz harter internationaler Konkurrenz hat die deutsche Autoindustrie ihren Gesamtumsatz in den vergangenen Jahren auf heute über 200 Mrd. € kontinuierlich gesteigert. Mit ca. 14 Mrd. € verfügt der Automobilsektor über den größten F&E-Etat aller industriellen Branchen des Landes und fungiert damit als ein wichtiger Motor für technologische Innovationen.

Die Zulieferer (insbesondere die KMU unter ihnen) der Automobilindustrie stehen unter zunehmenden Druck durch Wettbewerber aus Niedriglohnländern. Daraus resultiert die Notwendigkeit erhöhter Flexibilität und Bereitschaft zur Kooperation mit Partnern, die komplementäre Fähigkeiten einbringen. Nur durch vertrauensvolle Partnerschaften können kleinteilig organisierte Zulieferer Subsystem-Kompetenz und "Unique Capabilities" erlangen, die Nachteile in der Kostenstruktur kompensieren.

Der Kraftfahrzeugverkehr spielt eine Schlüsselrolle bei verkehrs- und umweltpolitischen Zielen des Senats. Der Erprobung und Einführung von Clean Energy Antriebstechniken, die einen

Beitrag zum Luftreinhalteplan der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung leisten, kommt insofern wichtige Bedeutung zu.

Potentiale der Hauptstadtregion

Mit einer Beschäftigtenzahl¹ von rund 19.000 in Industrie, KMU und Forschungseinrichtungen rangiert die Hauptstadtregion heute auf Platz sieben der Kraftfahrzeugzentren Deutschlands. Neben Fahrzeugherstellern und „Tier 1 Suppliern“ ist eine Vielzahl von KMU als Komponenten- und Bauteilzulieferer aktiv. Darüber hinaus haben international agierende Engineering-Dienstleister, die von einer engen Zusammenarbeit mit der Wissenschaft profitieren, ihren Sitz in der Hauptstadtregion.

Der überwiegende Teil der im Kfz-Sektor aktiven Unternehmen ist kleinteilig organisiert; sie besitzen in der Regel spezifische Kompetenzen auf abgegrenzten Feldern. Zur Etablierung eines nachhaltigen Beschäftigungswachstums müssen sich diese Unternehmen im Verbund mit der Wissenschaft und in Partnerschaft mit der Industrie (insb. mit Tier 1 suppliern) zu Innovationsnetzwerken entlang der Wertschöpfungsketten entwickeln. Ziel dabei ist die Erlangung von **Sub-Systemfähigkeit** im komplementären Verbund. Entscheidend für deren Erfolg von Subsystem-Partnerschaften ist die Identifizierung zukunftssträchtiger, technologischer Schlüsselthemen ("Knospenthemem") als Gegenstand der Zusammenarbeit, die folgenden Kriterien zu genügen haben:

- Hohes (Zukunfts-) Marktpotential
- Stadium der Grundlagenforschung bereits verlassen, aber der industrielle Reifegrad ist (noch) niedrig
- Die notwendigen (Teil-) Fähigkeiten zur Umsetzung werden von Akteuren der Region kompetent abgedeckt und das technologische Wissen ist bei hiesigen Unternehmen/Forschungseinrichtungen verankert (u. a. Patente).
- Konkurrierende Regionen – insb. die starken Automobilregionen – befinden sich auf vergleichbarem oder niedrigerem Know-how-Level
- Hersteller und/oder Tier 1 Supplier haben noch keine Standortentscheidung für die Serienumsetzung getroffen.

Berlin hat sich bereits als vielbeachtetes **Testfeld** für die Erprobung neuer Antriebstechnologien und Kraftstoffe etabliert. Aktuelle Beispiele mit Ausstrahlungskraft sind die Clean Energy Partnership Berlin (Wasserstoffprobung), Tausend Umweltaxis für Berlin (Erdgas) und das TELLUS-Teilprojekt zur Einführung erdgasbetriebener Nutzfahrzeuge.

Mit den vorhandenen Ansätze und darauf aufbauenden, neue "show cases" sollten im wesentlichen zwei Linien verfolgt werden:

- Nutzung der Testfelder für die Erarbeitung neuer Anbieterkompetenz in der Region,
- Beiträge von "Clean Energy Antrieben" zur Umsetzung der verkehrspolitischen Leitlinien des Senats, z. B. Luftreinhalteplan und zur Zielerreichung "Mobilität 2010"

Die verstärkte Erschließung der genannten Potenziale sollte als Zielgröße innerhalb eines mittelfristigen Zeitraumes von 4 bis 6 Jahren zu einem Wachstum der Beschäftigtenzahl von heute 19.000 auf 21.000 bis 23.000 – vor allem in KMU – im Kfz-Sektor der Region führen. Darüber hinaus sollte es mittel- bis langfristiges politisches Ziel BerlinBrandenburgs sein, ein Automobilwerk oder ein großes Zulieferwerk für die Region zu akquirieren

Ziele

Die Etablierung eines **Kfz Engineering Zentrums** unter starker Einbindung der Wissenschaft als „focal point“ für Ingenieurleistungen steht an erster Stelle zur Erschließung von

¹ Beschäftigte in der Kfz-Industrie, bei Zulieferbetrieben, Engineering-Dienstleistern und Forschungseinrichtungen; ohne Personen- und Güterverkehrsbetreiber, Infrastruktur (z. B. Straßenbau) und sekundäre Bereiche (Werkstätten, Tankstellen etc.)

Wachstumspotential im Handlungsfeld Kraftfahrzeugtechnik. Als thematische Schwerpunkte dieses Zentrums haben sich herauskristallisiert:

- Innovative Antriebstechnik, Clean Energy Kraftstoffe und Antriebe
- Fahrzeugsicherheit: von der passiven zur integrierten aktiven Sicherheit
- Nachwachsende Rohstoffe für Werkstoffe im Automobilbau
- Innovative Produktionstechnik
- Mechatronik und Drive-by-wire
- Beratungskompetenz für internationale Gesetzgebung in den Bereichen Sicherheit und Umwelt.

Auf der Agenda steht darüber hinaus der Ausbau des **Automotive Cluster BerlinBrandenburg** (acbb) als virtueller Marktplatz der Branche in der Hauptstadtregion – vor allem die verstärkte Einbindung Berliner Unternehmen und Forschungseinrichtungen in diese von Brandenburger Seite gestarteten Initiative.