POLITISCHE POSITION

Den Standort stärken!

Langstreckenverbindungen für die Hauptstadtregion

IHK Industrie- und Handelskammern in Berlin-Brandenburg

DEHOGA BERLIN

DGB

UVB Unternehmensverbände Berlin-Brandenburg

Visit Berlin

Eine gemeinsame Initiative von

IHK Industrie- und Handelskammern in Berlin-Brandenburg

Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie

DEHOGA BERLIN

DEHOGA BRANDENBURG

DGB

Handelsverband Berlin-Brandenburg HBB

BRANDENBURG

UVB Unternehmensverbände Berlin-Brandenburg

visit Berlin

Wirtschaftsförderung Brandenburg | WFBB

Inhalt

Unternehmensumfrage zeigt deutliche Nachbesserungsbedarfe bei direkten Langstreckenverbindungen 4
Vor allem mittel- bis große Unternehmen nahmen an der Umfrage teil 4
Viele Geschäftsbeziehungen ins Ausland 4
Asien steht im Mittelpunkt bei den Destinationswünschen 4
Die Mehrheit sieht Nachholpotenzial 6
Kernaussagen in Kürze 6

Wirtschaftliches Wachstum der Hauptstadtregion und nationale Bedeutung als politisches Zentrum bergen viel Potenzial für weitere Langstreckenverbindungen 8
Wirtschaftswachstum ist überdurchschnittlich 8
Berlin ist Hauptstadt und „Schaufenster in die Welt“ 8
Industrie ist international aufgestellt 10
Außenhandel ist stark 12
Ausländische Investoren drängen in die Hauptstadtregion 12
Tourismus boomt 14
Berlin-Brandenburg ist der wichtigste Messe- und Kongressstandort Europas 14
Die Hauptstadtregion ist ein Hotspot für internationale Fachkräfte 16
Berlin-Brandenburg ist der erfolgreichste Forschungsraum bundesweit 16
Berlin-Brandenburg ist das potenzielle Flugdrehkreuz für Westpolen 18

Die Zahl der Langstreckenverbindungen entspricht nicht der ökonomischen und politischen Bedeutung der Region 20
Potenziale liegen bisher brach: Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg ist kaum mit Langstreckenverbindungen erschlossen 20
Europaweit besitzen die Hauptstädte die meisten Langstreckenverbindungen 20
Langstreckenverbindungen sind in Deutschland ungleich verteilt 22
Luftverkehrsabkommen regeln, welche Flughäfen angeflogen werden 22
Insolvenz der Airberlin verschärft Situation bei den Langstreckenverbindungen 24

Potenzielle Destinationen für mehr direkte Langstreckenverbindungen 26
Weitere Langstreckenverbindungen setzen Multiplikatorwirkung in Gang 28
Konzertierte Aktionen zum Ausbau der Langstreckenflugverbindungen erforderlich 30
Summary: Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg bietet Potenziale für weitere Langstreckenverbindungen 31

Unternehmensumfrage zeigt deutliche Nachbesserungsbedarfe bei direkten Langstreckenverbindungen

Im Rahmen der im Jahr 2018 gegründeten Initiative für mehr direkte Langstreckenverbindungen führten die beteiligten Partner im Zeitraum zwischen April und Mai 2019 eine Unternehmensumfrage durch. Gegenstand der Befragung waren die potenziellen Bedarfe der Unternehmen aus Berlin und Brandenburg für direkte Langstreckenverbindungen sowie die Zufriedenheit über die aktuelle Anbindung des hiesigen Luftverkehrsstandortes. Die Umfrageergebnisse bestätigen das Nachholpotenzial bei direkten Verbindungen mit den USA und Asien.

Vor allem mittel- bis große Unternehmen nahmen an der Umfrage teil

An der Umfrage zu den Langstreckenbedarfen haben sich rund 150 Unternehmen aus Berlin und Brandenburg beteiligt. Mehr als die Hälfte der Unternehmen gehörten hierbei dem Dienstleistungsgewerbe an, 32 Prozent der Industrie. 46 Prozent der teilgenommenen Betriebe wiesen mehr als 50 Beschäftigte auf. Damit nahmen überdurchschnittlich viele mittel- bis große Unternehmen an der Umfrage, die zwischen April und Mai 2019 online zugänglich war, teil.

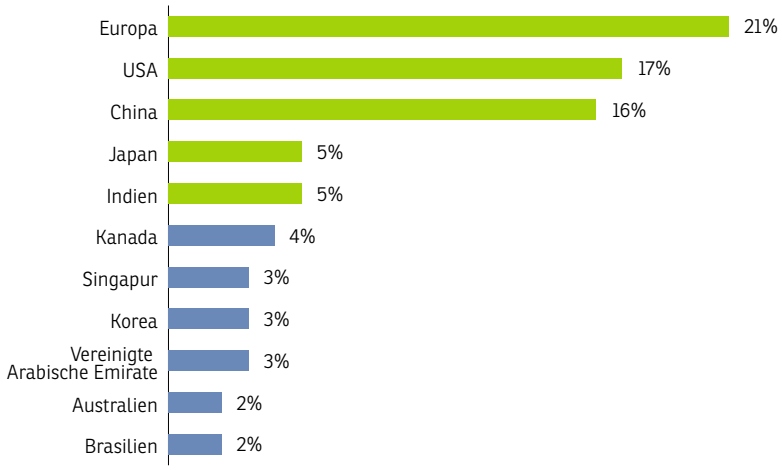
Viele Geschäftsbeziehungen mit dem Ausland

Fast alle teilgenommenen Unternehmen pflegen Geschäftsbeziehungen ins Ausland. Im Fokus steht dabei der europäische Markt. Hierhin verfolgen 21 Prozent der Unternehmen aus Berlin und Brandenburg nähere Geschäftskontakte. Bei den außereuropäischen Partnern sind es vor allem Unternehmen aus den USA (17 Prozent) und China (16 Prozent), die für die hiesigen Betriebe wichtig sind. Deutlich wird dies auch aus der amtlichen Statistik. 11 Prozent aller Exporte aus Berlin und Brandenburg wurden im Jahr 2018 in den USA umgesetzt. Der Anteil des wichtigsten europäischen Partners, Polen, belief sich im selben Zeitraum auf 10 Prozent. China nahm 5 Prozent der Exportprodukte der Hauptstadtregion ab. Des Weiteren stehen auf der Liste der außereuropäischen Handelspartner die Länder Kanada, Japan und Indien sowohl in der amtlichen Außenhandelsstatistik als auch bei den Benennungen in der Umfrage weit oben.

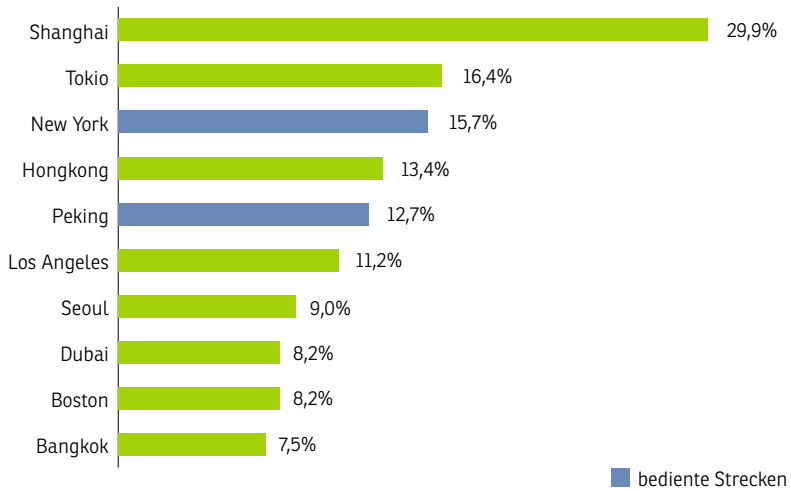
Asien steht im Mittelpunkt bei den Destinationswünschen

Vor allem in Hinblick auf neue Geschäftsanbahnungen, aber auch zur Stärkung bereits bestehender Geschäftsbeziehungen reisen die

Mit welchen 5-Top-Ländern pflegt Ihr Unternehmen die meisten Geschäftsbeziehungen?



Welche noch nicht vorhandenen außereuropäischen Nonstop-Verbindungen ab Berlin wären für Ihr Unternehmen zukünftig von Interesse?



Unternehmen aus Berlin und Brandenburg zu ihren ausländischen Geschäftspartnern. 97 Prozent gaben bei der Umfrage an, mindestens einmal im Jahr zu vereisen. Kumuliert generierten die Betriebe so rund 10.000 außereuropäische Flüge im vergangenen Jahr. Hauptziel der Geschäftsreisen waren die USA, China und Japan. Nicht weiter überraschend fallen daher auch die Destinationswünsche für Nonstop-Verbindungen aus. 30 Prozent der Betriebe wünschen sich eine Verbindung nach Shanghai, 16 Prozent nach Tokio und 13 Prozent nach Hongkong.

Die Mehrheit sieht Nachholpotenzial

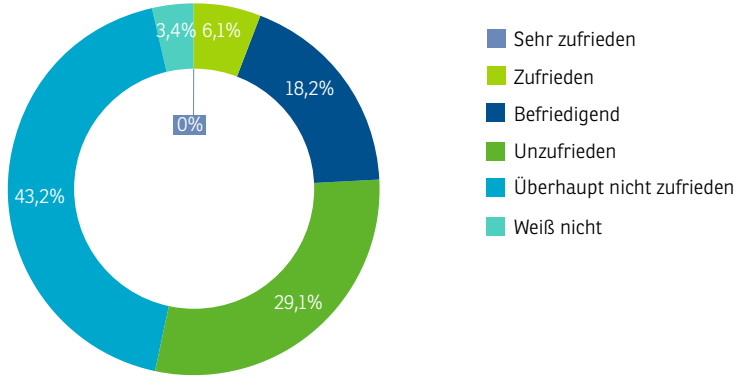
Gerade einmal 6 Prozent der teilgenommenen Unternehmen sind zufrieden mit dem außereuropäischen Flugreiseangebot ab Berlin-Brandenburg. Fast drei von vier Betrieben sind dagegen unzufrieden, wovon sogar 43 Prozent angaben, überhaupt nicht zufrieden zu sein. Das deutliche Ergebnis spiegelt sich auch in den Angaben nach den Gründen dieser Bewertung wieder. So gut wie alle Unternehmen wünschen sich mehr bzw. andere direkte Langstreckenverbindungen von der Hauptstadtregion aus. Auch die Flughäufigkeit wird mehrheitlich kritisiert.

Vier von zehn Betrieben gaben an, dass die Auswahl der Airlines nicht ihren Bedürfnissen entspricht. Bei der Auswahl an Business-Produkten an den Flughäfen in Berlin und Brandenburg sehen die Unternehmen weitere Nachbesserungsbedarfe. Vor allem werden hier die mangelnden Angebote an Fast Tracks und Lounges kritisiert.

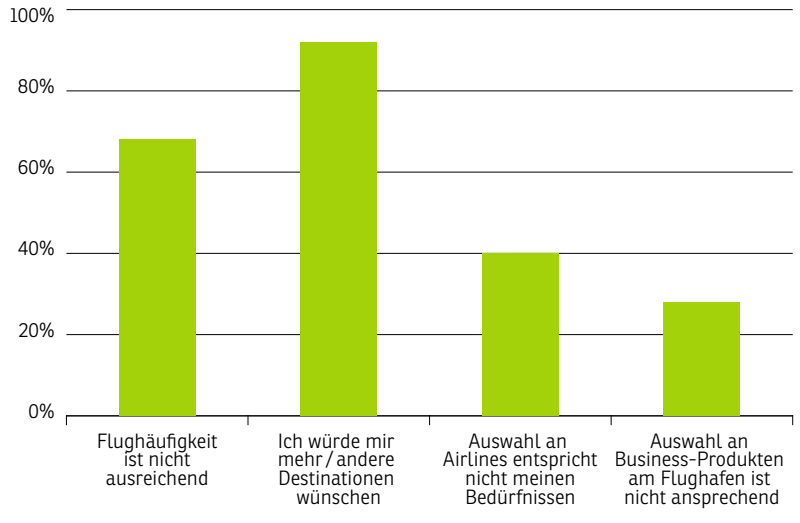
Kernaussagen in Kürze

- 79 Prozent der ausländischen Geschäftsbeziehungen pflegen die hiesigen Betriebe mit dem außereuropäischen Ausland.
- Fast alle Unternehmen aus Berlin und Brandenburg wünschen sich mehr bzw. andere direkte Langstreckenverbindungen von der Hauptstadtregion aus.
- Die Unternehmen wünschen sich in erste Linie mehr direkte Langstreckenverbindungen in den asiatischen Markt und nach Nordamerika.

Wie zufrieden sind Sie mit dem derzeitigen außereuropäischen Geschäftsreise-Flugangebot ab Berlin?



Warum sind Sie mit dem außereuropäischen Geschäftsreise-Flugangebot ab Berlin unzufrieden? (Mehrfachnennungen möglich)



Wirtschaftliches Wachstum der Hauptstadtregion und nationale Bedeutung als politisches Zentrum bergen viel Potenzial für weitere Langstreckenverbindungen

Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg ist Heimat von fast sechs Millionen Menschen, Standort von mehr als 475.000 Unternehmen, 51 Hochschulen und 86 Forschungszentren. Fast drei Millionen Erwerbstätige arbeiten, entwickeln und forschen hier; nicht weniger als 229.000 Studenten, 64.500 Auszubildende und 578.300 Schüler lernen in der Region. Damit geht eine erhebliche Wirtschaftskraft und Nachfrage von der Hauptstadtregion aus, von der auch weitere Fluggesellschaften profitieren können.

Wirtschaftswachstum ist überdurchschnittlich

Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg hat sich in den vergangenen fünf Jahren rasant entwickelt. Bereits seit einigen Jahren nimmt Berlin beim Wirtschaftswachstum der Bundesländer eine Spitzenposition ein. Die deutsche Hauptstadtregion profitiert von ihrer internationalen Popularität, dem vergleichsweise großen Arbeitskräftepotenzial, einer herausragenden Forschungslandschaft und einer sehr dynamischen Entwicklung bei der Gründung neuer Unternehmen.

Korrespondierend zur rasch wachsenden Wirtschaftskraft der Hauptstadtregion entwickeln sich Einkommen und Kaufkraft gleichermaßen positiv. Beides findet seinen Niederschlag in stetig steigenden Passagierzahlen an den Berliner Flughäfen und unterstreicht, dass von einer Nachfrage nach Langstreckenverbindungen am Standort Berlin auszugehen ist. Die hohe Wirtschaftskraft und Standortattraktivität der Hauptstadtregion ziehen zunehmend auch Geschäftsreisende aus Übersee an.

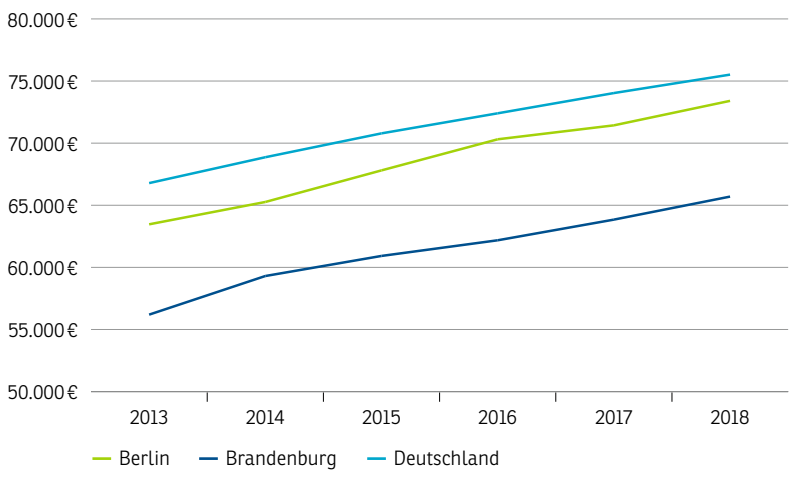
Auch in den Landesteilen von Brandenburg, die nicht unmittelbar an Berlin angrenzen, bieten der Strukturwandel und die regionale wirtschaftliche Entwicklung Chancen für mehr Langstrecken. So werden in der Energieregion Lausitz in den kommenden Jahren erhebliche Investitionen erwartet, die weit über die Unternehmen im südlichen Brandenburg hinaus Impulse auslösen können. Die Verbesserung der Konnektivität der Hauptstadtregion kann in diesem Zusammenhang den anstehenden Strukturwandel sowohl unterstützen als auch von ihm profitieren.

Berlin ist Hauptstadt und „Schaufenster in die Welt“

Zu den wichtigen Akteuren in der Hauptstadtregion zählen neben Unternehmen, Regierung,

Wirtschaftsleistung der Hauptstadtregion

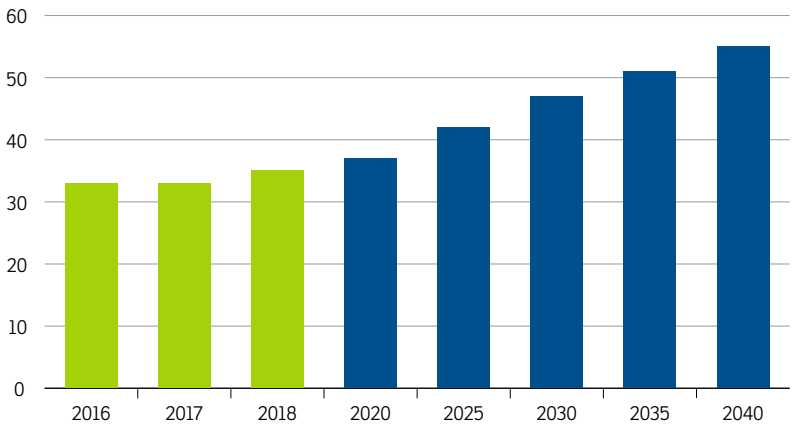
BIP je Erwerbstätigen in Euro



Quelle: Statistisches Bundesamt

Passagieraufkommen am BER

in Millionen



Quelle: FBB, SDG Verkehrsprognose 02/2017

Parlament und leitenden Verfassungsorganen ausländische Vertretungen ebenso wie Parteien und Verbände, die hier präsent sind und am gesellschaftlichen Leben teilnehmen bzw. dieses bestimmen. Auch große Museen, bedeutende Theater und wissenschaftliche Einrichtungen prägen das Bild. Damit repräsentiert Berlin den Staat in all seinen politischen, sozialen und kulturellen Facetten national wie international. Botschaften und internationale Organisationen sind das Spiegelbild der Hauptstadtfunktion Berlins. 2018 befanden sich 171 diplomatische Vertretungen in der Hauptstadt und zehn Vertretungen internationaler Organisationen wie die Vertretung der Europäischen Kommission in Deutschland, die Deutschlandvertretung der Internationalen Arbeitsorganisation, die Berliner Büros der Weltbank oder des WMF. Andere deutsche Großstädte wie Frankfurt und München sind hier deutlich weniger stark aufgestellt. In Frankfurt befinden sich insgesamt 52 internationale Einheiten, in München 42. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Anzahl der Mitarbeiter in höheren diplomatischen Funktionen mit einer dienstbedingten internationalen Reisetätigkeit von und nach Berlin in den Botschaften um ein Vielfaches höher einzustufen ist als bei Konsulaten, wie sie durchweg in München und Frankfurt vorzufinden sind. Zusätzlich befinden sich in der Hauptstadt 167 Behörden bzw. Einrichtungen des Bundes, darunter 14 Bundesministerien. In München sind dagegen nur insgesamt 39 Behörden bzw. Einrichtungen des Bundes ansässig, in Frankfurt insgesamt 29.

Die hohe Zahl an Repräsentanzen illustriert das große Bedürfnis Berlins, die Konnektivität in alle Welt durch zusätzliche Direktflüge zu verbessern.

Industrie ist international aufgestellt

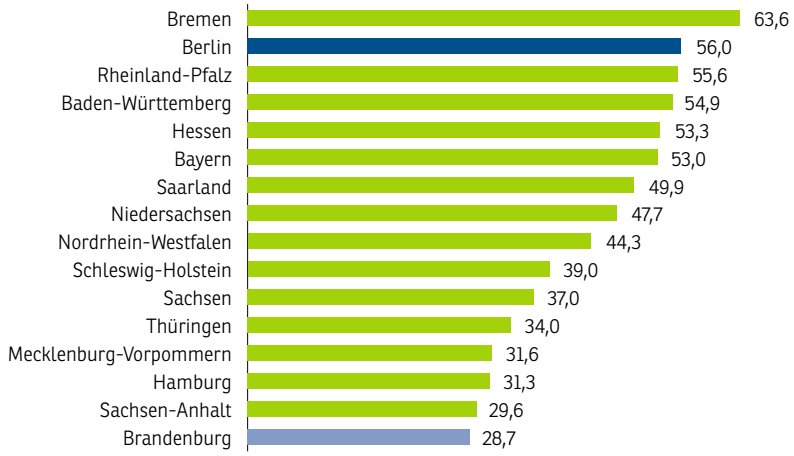
Im Jahr 2013 befragte das ifo Institut im Rahmen seiner Umfrage zum Geschäftsklimaindex über 7.000 Unternehmen in Deutschland zur Bedeutung des Luftverkehrs für das jeweilige Unternehmen. Demnach ist der Luftverkehr für über die Hälfte der deutschen Unternehmen von großer bzw. sehr großer Bedeutung. Dies gilt gerade für die deutsche Industrie: Hier erachten knapp drei von vier Unternehmen den Luftverkehr als wichtig bzw. sehr wichtig für ihr eigenes Unternehmen.

Die Berliner Industrie ist stark vom Auslandsmarkt abhängig. Fast 60 Prozent ihrer Umsätze erwirtschaften die Berliner Industrieunternehmen im Ausland. Vor allem zeigt sich in der zeitlichen Betrachtung, dass diese Abhängigkeit in den vergangenen Jahren weiter zugenommen hat. Deutlicher als die Inlandsumsätze (unter zehn Prozent gegenüber dem Basisjahr 2010) sind die Auslandsumsätze (über 30 Prozent gegenüber dem Basisjahr 2010) gestiegen.

Bei den Brandenburger Industrieunternehmen verlief die Entwicklung der Umsätze ähnlich. Dabei beweist Berlin bereits heute durch die hohen Auslandsumsätze der Industrie, dass

Internationalisierung der Industrie

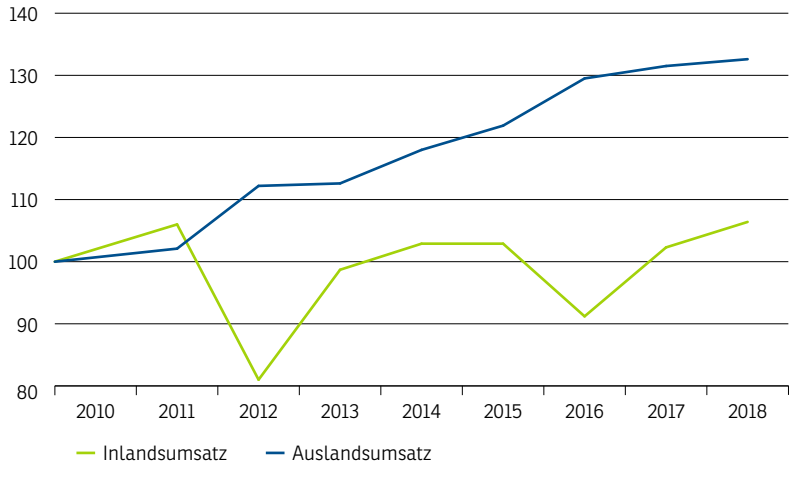
Anteil der Auslandsumsätze an Gesamtumsätzen in Prozent, Jahr 2018



Quelle: Statistisches Bundesamt

Umsatzentwicklung im Berliner Verarbeitenden Gewerbe

Ausgewählte Indikatoren 2010 ≙ 100



Quelle: Landesamt für Statistik Berlin Brandenburg

Berliner Produkte wettbewerbsfähig sind und auf dem Weltmarkt bestehen können. Die Brandenburger Industrieunternehmen stellen mit den hohen Zuwachsraten bei ihren Auslandsgeschäften ebenfalls unter Beweis, dass sie sich auf dem Weltmarkt behaupten können und zusätzlich ein erhebliches unausgeschöpftes Potenzial vorliegt.

Außenhandel ist stark

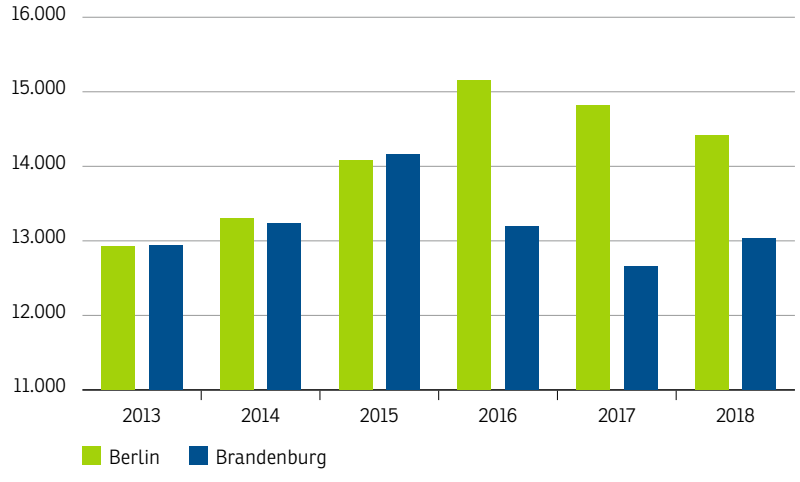
Der Außenhandel entwickelt sich in der Hauptstadtregion positiv. Die Exporte nach Übersee entwickeln sich kontinuierlich. Dabei gehören für Brandenburg und Berlin der amerikanische und asiatische Wirtschaftsraum zu den wichtigsten Zielmärkten.

Nach Angaben des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft versenden Unternehmen und Spediteure mit dem Flugzeug von und nach Deutschland überwiegend hochwertige Waren, zum Beispiel Hightechprodukte, Maschinen und Fahrzeugteile sowie zeit- und temperatursensible Güter. So war im Jahr 2015 jede per Flugzeug transportierte Tonne mit einem Wert von 81.280 Euro 29-mal wertvoller als eine beförderte Tonne im Straßenverkehr (2.799 Euro), 41-mal wertvoller als eine beförderte Tonne im Seeverkehr (1.972 Euro) und sogar 70-mal wertvoller als eine beförderte Tonne im Eisenbahnverkehr (1.157 Euro).
Die Hälfte der Luftfracht wird nicht in speziellen Frachtflugzeugen transportiert – sondern in den Unterdecks von Passagiermaschinen – und als sogenannte Bellyfracht deklariert. Wichtige Passagierdrehkreuze sind damit auch gleichzeitig wichtige Frachtstandorte. Vor allem im Bereich der Expresslieferungen werden hier Waren umgeschlagen. Durch die rasante Entwicklung im Berliner Außenhandel wird auch die Nachfrage nach Transportleistungen weiter zunehmen und die Attraktivität des Standortes für im Langstreckengeschäft engagierte Airlines weiter steigen.

Ausländische Investoren drängen in die Hauptstadtregion

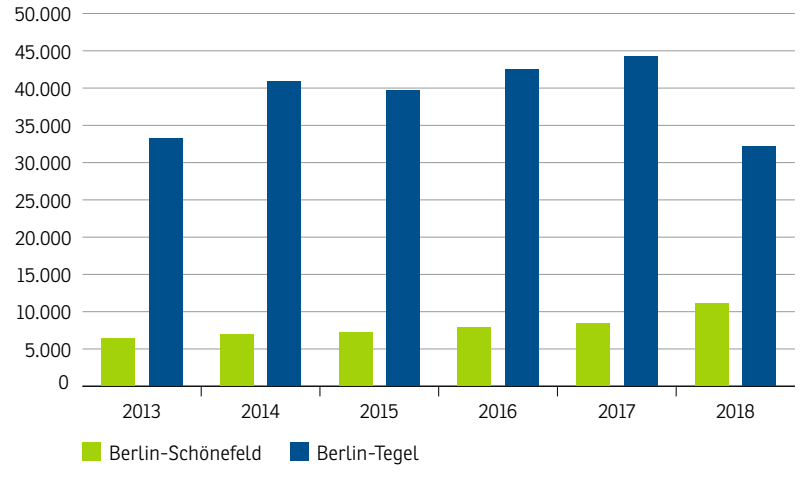
2017 wiesen Berlin bzw. Brandenburg einen Investitionsbestand von unmittelbaren und mittelbaren ausländischen Direktinvestitionen von jeweils 22 Mrd. und 6,3 Mrd. Euro aus. 93,9 Prozent der Direktinvestitionen in Berlin stammten dabei aus dem europäischen Ausland. 4,7 Prozent der Investitionen kamen aus Amerika und asiatische Investoren verantworteten 1,2 Prozent. In Brandenburg investierten vor allem Europäer (98,5 Prozent) sowie einige wenige asiatische Investoren (2,1 Prozent). Verglichen mit der Gesamtstruktur der Auslandsinvestitionen in Deutschland (Anteil Amerikas: 10,5 Prozent; Anteil Asiens: 6,3 Prozent) weisen damit Berlin und Brandenburg noch eine relativ geringe Beteiligung von Direktinvestitionen aus dem amerikanischen und asiatischen Bereich auf. Hier könnten Langstreckenanbindungen zu einer höheren Diversität führen. Empirische Stu-

Exportzahlen der Hauptstadtregion
in Millionen Euro



Quelle: Statistisches Bundesamt

Fracht und Post an Bord
ohne Transitverkehr, Angaben in Tonnen



Quelle: Statistisches Bundesamt

dien zeigen, dass zusätzliche Flugverbindungen den Anteil der ausländischen Direktinvestitionen in einer Region erhöhen.[1] Dies ist unter anderem durch geringe Transportkosten sowie kürzere Reisezeiten bedingt.

Tourismus boomt

Berlin ist europaweit Top-3-Reiseziel nach London und Paris. Der Bruttoumsatz durch Berlin-Besucher ist in den letzten zwei Jahren um rund eine Milliarde Euro auf 11,6 Milliarden Euro pro Jahr gestiegen. Damit erweist sich der Tourismus als wichtiger Wirtschaftsfaktor, von dem auch der Arbeitsmarkt der Hauptstadt profitiert: Etwa 235.000 Menschen leben nach Angaben von visitBerlin rein rechnerisch vom Tourismus.

Bei der Betrachtung der Herkunftsländer der Übernachtungsgäste in Berlin und Brandenburg wird deutlich, dass beide im Vergleich zu Gesamtdeutschland einen relativ hohen Anteil an Gästen aus Asien und Amerika haben. Dies weist möglicherweise auf ein höheres Nachfragepotenzial bei Langstreckenverbindungen für den Standort hin. Daneben ist zu unterstreichen, dass Berlin als Hauptstadt viele internationale Gäste durch die hier ansässigen Botschaften und internationalen Nichtregierungsorganisationen begrüßen darf. Damit bietet die Destination auch genügend Potenzial für weitere Geschäftsreisende.

Berlin-Brandenburg ist der wichtigste Messe- und Kongressstandort Europas

In Deutschland werden europaweit die meisten Verbandskongresse ausgerichtet. Nach dem aktuellen Ranking der International Congress & Convention Association (ICCA) für das Jahr 2018 nimmt Deutschland Platz zwei nach den USA im weltweiten Ranking ein. Im Ranking der Städte gehört Berlin zu den Top-5-Städten mit den meisten Verbandskongressen (1. Paris: 212, 2. Wien: 172, 3. Madrid: 165, 4. Barcelona: 163, 5. Berlin: 162).[2]

Insgesamt kamen 2018 etwa 12 Millionen Kongressteilnehmer (+ zwei Prozent ggü. 2017) zu 143.390 Veranstaltungen (+ 2,3 Prozent) nach Berlin. Diese Zahlen gehen aus der Kongressstatistik des Berlin Convention Office von visitBerlin hervor.

Der Gesamtumsatz der Tagungs- und Kongressbranche betrug 2018 insgesamt 2,63 Milliarden Euro. 44.100 Vollzeitarbeitsplätze sichert der Veranstaltungsmarkt in Berlin (2017: 43.200). Weitere Langstreckenverbindungen führen zu einer gesteigerten Attraktivität Berlins als Messe- bzw. Kongressstandort. Die Investitions-

1 Banno et al. (2014), Air connectivity and foreign direct investments: economic effects of the introduction of new routes, Eur. Transp. Res. Rev., 6:355-363

2 www.iccaworld.org/

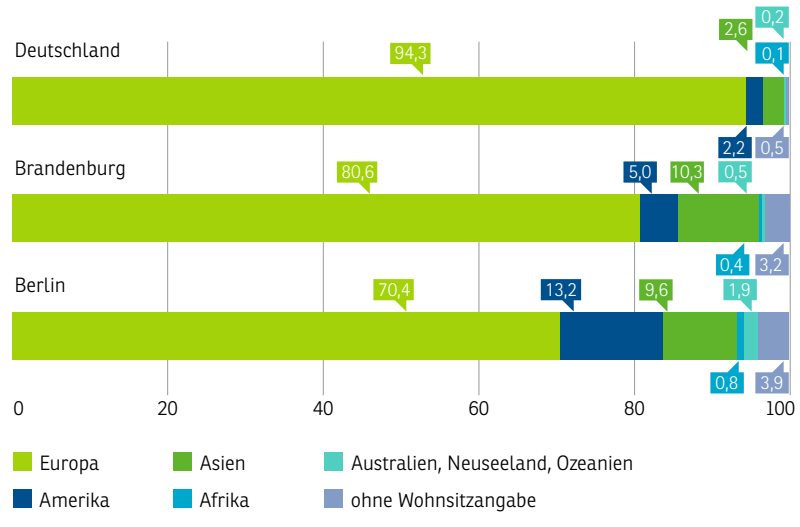
Entwicklung der Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben

in Millionen

Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

Ankünfte ausländischer Gäste nach Herkunftskontinent im Jahr 2018

Verteilung in Prozent



Quelle: Statistisches Bundesamt

bank Berlin hat berechnet, dass ein einzelner Kongressgast in Berlin zu einer höheren Wirtschaftsleistung von im Schnitt 1.360 Euro führt. Inbegriffen sind dabei Ausgaben für Hotellerie sowie weitere indirekte Effekte beispielsweise im Bereich der Beschäftigung.[3]

Die Hauptstadtregion ist ein Hotspot für internationale Fachkräfte

Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg lockt viele internationale Arbeitskräfte an. 14,6 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Berlin haben eine ausländische Staatsangehörigkeit, in Deutschland insgesamt sind es 11,9 Prozent.

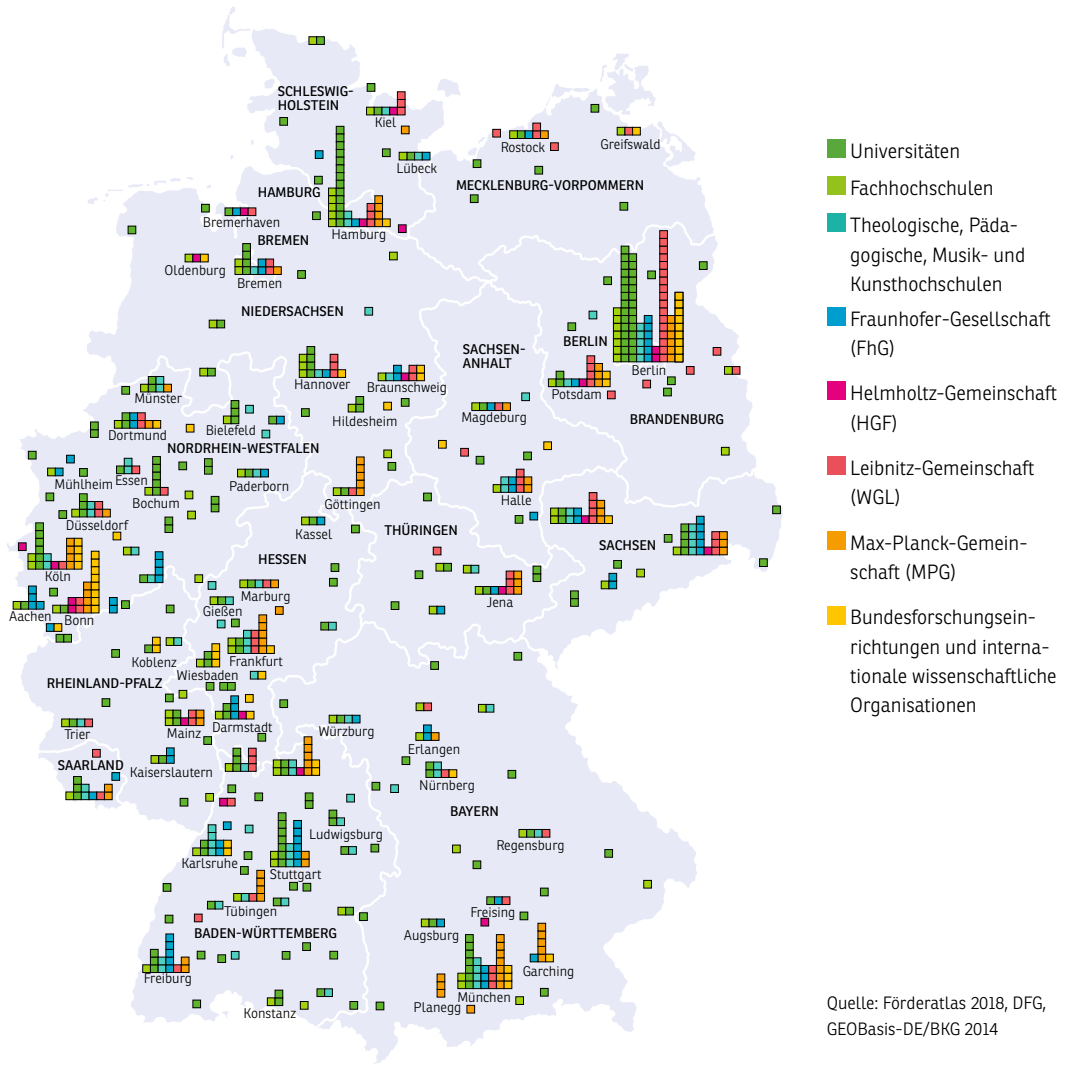
Dies ist ein klarer Standortvorteil für die weitere Entwicklung der hiesigen Start-up-Szene, die auf Internationalität setzt. Schon heute profitiert die Start-up-Metropole Berlin von den ausländischen Fachkräften, die zu einem Viertel aus dem nicht europäischen Ausland kommen. Direkte Langstreckenverbindungen können die Metropolregion darüber hinaus für weitere ausländische Fachkräfte attraktiv machen und ihnen vor Ort vorhandene berufliche Perspektiven erschließen. Direktverbindungen bieten zudem zeitliche Ersparnisse bei der Anreise. Vor allem für Arbeitskräfte, die erhebliche Distanzen zu ihren Heimatorten und Familien für eine Beschäftigung in Kauf nehmen müssten, kann eine schnelle Anbindung einen zusätzlichen Anreiz bieten, eine Arbeit auch in einer weiter entfernten Stadt anzunehmen.

Berlin-Brandenburg ist der erfolgreichste Forschungsraum bundesweit

Der aktuelle Förderatlas der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) 2018 zeigt deutlich: Berlin ist der größte Wissenschafts- und Forschungsstandort in Deutschland, mit der größten Anzahl an Einrichtungen (Universitäten, Fachhochschulen und außeruniversitären Einrichtungen) sowie der höchsten Standortdichte. Gleichzeitig ist Berlin einer der am dichtesten und am besten vernetzten Standorte – innerstädtisch wie national. Zudem zeigt sich die hohe Attraktivität Berlins für Nachwuchswissenschaftlerinnen und -wissenschaftler deutlich: Der Standort ist bundesweit die wichtigste Zielregion für Promovierende in DFG-geförderten Sonderforschungsbereichen und Graduiertenkollegs.

Die Berliner Universitäten und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen haben zudem die Einwerbung von kompetitiven Forschungsfördermitteln zwischen 2014 und 2016 auf insgesamt zwei Mrd. Euro steigern können. Damit hat Berlin seinen Vorsprung weiter ausgebaut und ist inzwischen der erfolgreichste Forschungsraum bundesweit. Berlin erreicht bei der Projektförderung des Bundes für Forschung und Entwicklung jeweils die Spitzenposition,

Standorte von Wissenschaftseinrichtungen in Deutschland 2018



Quelle: Förderatlas 2018, DFG, GEOBasis-DE/BKG 2014

3 IBB, Berlin aktuell, Bedeutung der Messe-, Ausstellungs- und Kongressveranstalter, für den Wirtschaftsstandort Berlin, Dezember 2015

bei Mitteln der Europäischen Union im Horizon 2020 Programm platziert sich Berlin bundesweit an zweiter Stelle, hinter der Wissenschaftsregion München.

Ein herausragender Forschungsstandort in Brandenburg ist die Landeshauptstadt Potsdam mit ihrer hohen Dichte an Bildungs- und Forschungsinstitutionen. In der Universitätsstadt gibt es drei öffentliche Hochschulen, eine private Hochschule sowie mehr als 30 Forschungseinrichtungen. Der Beschäftigtenanteil im Bereich Forschung und Entwicklung in der Stadt ist hoch – in diesem Bereich arbeiten in Potsdam mehr als fünfmal so viele Beschäftigte wie im Bundesdurchschnitt. Zukünftig wird sich der Anteil deutlich erhöhen, da die Stadt zahlreiche Anstrengungen unternimmt, das Wissenschaftspotenzial, z. B. durch den Ausbau des Wissenschaftsparks Golm, nachhaltig zu entwickeln.

Berlin-Brandenburg ist das potenzielle Flugdrehkreuz für Westpolen

Die Hauptstadtregion profitiert von der Grenzlage zum Nachbarland Polen. In den grenznahen Wojewodschaften Westpommern, Lebus, Großpolen und Niederschlesien leben insgesamt 10,2 Mio. Menschen. Vor allem die Metropolen Posen und Breslau, aber auch Stettin sind wirtschaftlich stark. Das BIP pro Kopf nach Kaufkraftparität lag 2017 in der Region um Stettin bei durchschnittlich 17.400 Euro, die Wojewodschaften Großpolen und Niederschlesien mit den Städten Posen und Breslau lagen sogar noch höher mit 22.800 Euro bzw. 23.100 Euro. Im Vergleich dazu wiesen Berlin und Brandenburg ein BIP pro Kopf nach Kaufkraftparität von 35.500 Euro bzw. 26.000 Euro für denselben Zeitraum auf.

Polen verfügt aktuell über insgesamt 14 Flughäfen. Der größte Flughafen, mit 17,7 Mio. Flugpassagieren im Jahr 2018 (+12,8 Prozent), ist der Chopin-Flughafen in Warschau, von dem die einzigen direkten Langstreckenverbindungen Polens starten. Insgesamt werden von der polnischen Hauptstadt zehn interkontinentale Destinationen angeflogen. Zu diesen Destinationen zählen unter anderem Toronto, Peking, Tokio, Singapur, Seoul, Los Angeles, Chicago oder Miami. Von den anderen Flughäfen starten Inlandsverbindungen sowie kontinentale Direktverbindungen.

Bisher bestehen nur Direktflüge zwischen Berlin und Warschau, Krakau und Danzig, allerdings besitzt Berlin aufgrund seiner geografischen Nähe das Potenzial, Flugdrehkreuz für Westpolen zu werden. Sollte sich die Annäherung der Wirtschaftskraft in Polen an den europäischen Durchschnitt fortsetzen, könnte dieser Kaufkraftzuwachs aus Polen auch positiven Einfluss auf die Nachfrage nach Langstreckenverbindungen in Berlin haben.

Flughäfen in Polen

Flugpassagiere im Jahr 2018

Chopina w Warszawie	17.737.231	Rzeszów-Jasionka	769.475
Kraków-Balice	6.759.683	Szczecin-Goleniów	598.663
Gdańsk im-L. Wałęsy	4.966.949	Lublin	429.164
Katowice-Pyrzowice	4.825.845	Bydgoszcz-Szwederowo	398.066
Wrocław-Strachowice	3.293.948	Łódź-Lublinek	217.426
Warszawa-Modlin	2.931.503	Olsztyn-Mazury	117.102
Poznań-Ławica	2.465.418	Zielona Góra-Babimost	21.269

Quelle: ULC, Warschau, Stand März 2019

Entfernung zu den wichtigen Flughäfen in Westpolen

	Chopin-Flughafen Warschau	Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“
Flughafen Stettin-Goleniów	274,4 km	157,8 km
Flughafen Poznań-Ławica	274,4 km	232,5 km
Nikolaus-Kopernikus-Flughafen Breslau	334,0 km	257,8 km

Quelle: www.luftlinie.org

Die Zahl der Langstreckenverbindungen entspricht nicht der ökonomischen und politischen Bedeutung der Region

Neben der Entwicklung der lokalen Nachfrage in Abhängigkeit vom jeweiligen Bruttoinlandsprodukt ist für die Positionierung eines Flughafens im Langstreckenverkehr der Wettbewerb durch die konkurrierenden Flughäfen ausschlaggebend. Ein weiterer dritter Einflussfaktor sind die Luftverkehrsabkommen, die zwischen zwei Ländern geschlossen werden und damit die Konnektivität manifestieren.

Potenziale liegen bisher brach: Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg ist kaum mit Langstreckenverbindungen erschlossen

Langstreckenverbindungen sind ein wichtiger Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung einer Region. Sie haben positive Auswirkungen auf Unternehmensansiedlungen und damit auf den Arbeitsmarkt. Das Rhein-Main-Gebiet um Frankfurt, der Münchener Raum und auch die Rhein-Ruhr-Region rund um Düsseldorf profitieren seit Jahrzehnten von den positiven Effekten der Langstreckenverbindungen. Neben der Bedeutung der Langstreckenverbindungen als wichtigem Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung benötigt ein international bedeutender Wirtschaftsstandort interkontinentale Flugverbindungen. So wäre der Bankenstandort Frankfurt ohne seine hervorragende interkontinentale Anbindung nicht denkbar.

Berlin ist bisher durch lediglich sieben direkte Langstreckenverbindungen mit der Welt verbunden. Damit verfügt die Hauptstadt über deutlich weniger direkte interkontinentale Verbindungen als andere deutsche Städte wie Frankfurt (102), München (34) oder Düsseldorf (17). Gleichzeitig weisen die Zahlen zum gewerblichen Luftverkehr darauf hin, dass die Hauptstadt erhebliche Potenziale birgt. 12,7 Prozent aller Starts und Landungen im deutschen Luftverkehr werden von Berlin aus getätigt. Damit bildet Berlin mit den beiden Flughäfen in Tegel und Schönefeld den drittgrößten Standort für das Luftverkehrsaufkommen in Deutschland und befindet sich vor Düsseldorf (Anteil von 9,6 Prozent am gewerblichen Luftverkehr) und Hamburg (6,4 Prozent).

Europaweit besitzen die Hauptstädte die meisten Langstreckenverbindungen

Für alle europäischen Länder außer Deutschland ist die Hauptstadt von so großer wirtschaftlicher und politischer Bedeutung, dass dort die Ballung internationaler Direktflüge eine Selbstverständlichkeit ist. Das Beispiel Italien zeigt, dass das selbst dann gilt, wenn das politische Zentrum eines Landes nicht das wirtschaftliche Zentrum ist. Andere Länder wie Österreich und die Niederlande haben ihre

Gewerblicher Luftverkehr im Jahr 2018 nach Flughäfen

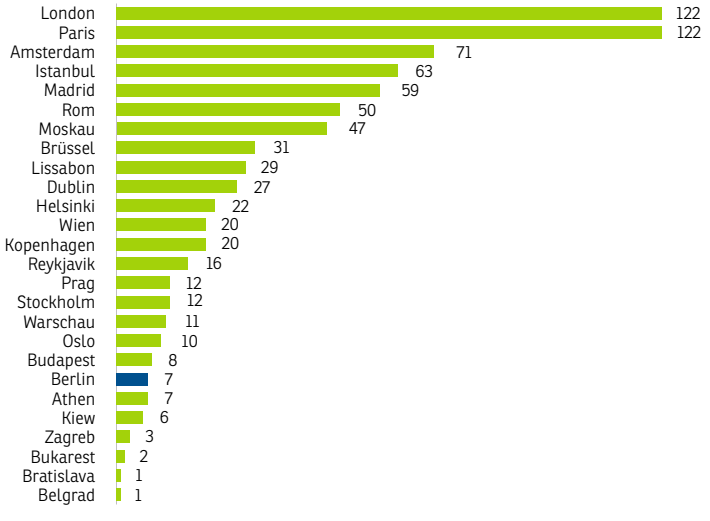
Starts und Landungen insgesamt

Frankfurt/Main	505.246	Leipzig/Halle	71.282	Hahn	17.287
München	403.476	Hannover	63.854	Memmingen	13.082
Berlin insgesamt	279.440	Nürnberg	46.362	Rostock-Laage	12.202
Düsseldorf	211.984	Bremen	31.004	Niederrhein	11.851
Berlin-Tegel	181.424	Dortmund	25.340	Saarbrücken	8.296
Hamburg	140.917	Paderborn/Lippstadt	25.309	Friedrichshafen	7.436
Köln/Bonn	131.960	Münster/Osnabrück	22.265	Erfurt	5.779
Stuttgart	121.242	Dresden	22.071		
Berlin-Schönefeld	98.016	Karlsruhe/Baden-Baden	20.073		

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anzahl der Langstreckenverbindungen

Europäische Hauptstädte im Vergleich, Stand: September 2019



Quelle: Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

Langstreckenverbindungen ausschließlich auf die Hauptstadtflughäfen konzentriert.

Deutschland ist das bevölkerungsreichste und wirtschaftlich stärkste Land der EU. Die deutsche Hauptstadt Berlin ist aber über Langstreckenverbindungen deutlich schlechter zu erreichen als andere EU-Hauptstädte.

Langstreckenverbindungen sind in Deutschland ungleich verteilt

Während die absolute Zahl der Langstreckenverbindungen in Deutschland im europäischen Vergleich angemessen erscheint, ist die Verteilung gemessen an den anderen europäischen Ländern ungewöhnlich. Nur sieben der 168 Langstreckenverbindungen von und nach Deutschland sind in der Hauptstadtregion angesiedelt. Betrachtet man den Wirtschaftsraum Ostdeutschland, so entfallen aktuell insgesamt nur neun, also 5,4 Prozent der deutschen Langstreckenverbindungen auf Berlin und die neuen Länder. Dieser Wert bildet weder ihren Anteil an der nationalen Wirtschaft noch an der Bevölkerung adäquat ab.

Die jetzige Verteilung der Langstreckenverbindungen in Deutschland spiegelt also weder das föderale Prinzip der 16 Bundesländer wider, noch berücksichtigt sie Berlin in seiner Rolle als Hauptstadt. Dieses Missverhältnis ist auch für Flughäfen in starken Wirtschaftskernen wie Düsseldorf, Hamburg, Stuttgart oder Hannover von Bedeutung. Die zukünftige nationale Langstreckenplanung muss stärker die Interessen der verschiedenen Wirtschaftskerne in den Bundesländern berücksichtigen.

Für die Entwicklung der Wirtschaft in der Hauptstadtregion muss es darum gehen, die dreißigjährige Erfolgsgeschichte der Wiedervereinigung in den nächsten Jahren auch in einer deutlichen Verbesserung der internationalen Anbindung von Berlin und Brandenburg abzubilden.

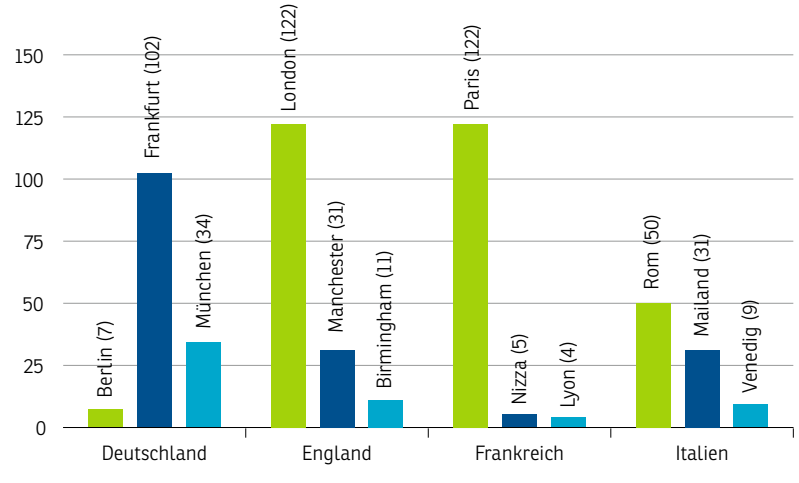
Luftverkehrsabkommen regeln, welche Flughäfen angeflogen werden

Die Luftverkehrsbeziehungen zwischen den Staaten werden heute überwiegend durch bilaterale Abkommen geregelt, mit diversen Einschränkungen oder Erweiterungen dieser Verkehrsrechte. Deutschland verfügt über weit mehr als hundert solcher Abkommen, die sich auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur[4] nachlesen lassen. Diese bilateralen Luftverkehrsabkommen stellen völkerrechtliche Verträge dar und werden zwischen den Regierungen oder Luftverkehrsbehörden zweier Staaten zur Regelung der kommerziellen Verkehrsrechte geschlossen. Regelungsgegenstände sind unter anderem die Gewährung von Liniendiensten, Einzelheiten über die Ausübung von Verkehrsrech-

4 www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LF/luftverkehrsabkommen-bilateral.html?nn=12830

Anzahl der Langstreckenverbindungen Ländervergleich

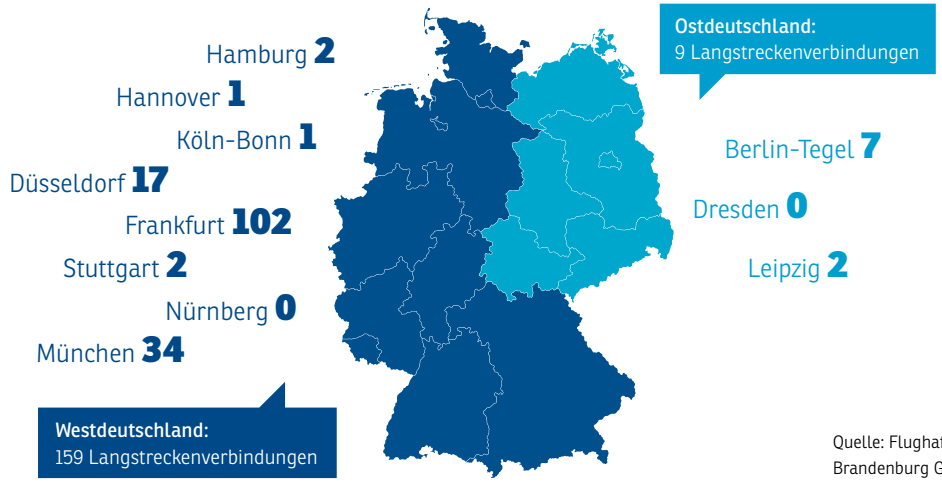
Hauptstadtflughafen und die zwei größten Flughäfen, Stand: September 2019



Quelle: Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

Verteilung der Langstrecken in Deutschland

168 Langstreckenverbindungen asymmetrisch verteilt, Stand: September 2019



Quelle: Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

ten, Bestimmungen über die Kapazitäten des eingesetzten Fluggerätes, die Tariffestlegung, die Designierung und die Zusammenarbeit der Luftverkehrsunternehmen.

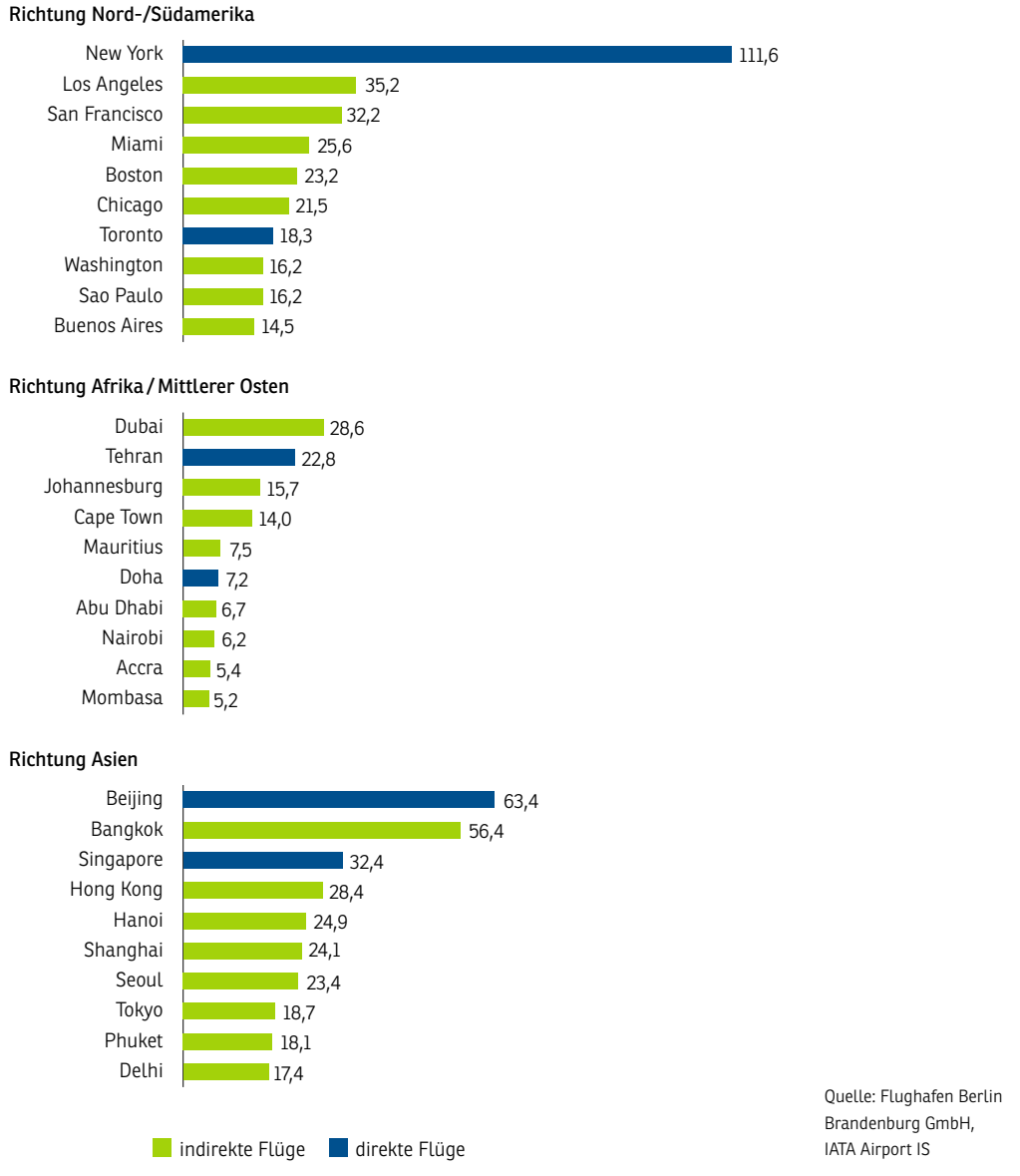
Insolvenz der Airberlin verschärft Situation bei den Langstreckenverbindungen

Nach der Insolvenz von Airberlin im Jahr 2017 hat sich das Langstreckenangebot in Berlin noch weiter reduziert. Aktuell gibt es nur sieben Langstreckenverbindungen. Dabei ist die Nachfrage deutlich größer. Von ca. 111.600 Passagieren, die jährlich die Route Berlin – New York fliegen wollen, können dies nur 54 Prozent direkt aus Berlin tun. Nur 24 Prozent der Reisenden nach Toronto nutzen den Direktflug, der ausschließlich im Sommer angeboten wird. Alle anderen Ziele in Nordamerika sind nur über die Drehkreuze in den alten Bundesländern oder die Nachbarländer erreichbar. Dazu gehört Los Angeles mit jährlich über 35.000 Passagieren genauso wie San Francisco mit 32.000 Reisenden. Auch in Richtung Afrika, Mittlerer Osten und Asien ist die Situation vergleichbar. In Richtung Afrika und Mittlerer Osten wird nur ein Langstreckenziel bedient – Doha. Hier benutzen immerhin 77 Prozent der über 7.000 Reisenden im Jahr 2018 die direkte Flugverbindung mit Qatar Airways. Teheran ist mittlerweile durch die Insolvenz von Germania weggefallen. Von den Passagieren, die nach Asien wollen oder von dort kommen, können nicht einmal 15 Prozent direkt fliegen. Mit der neuen Verbindung von Scoot (Tochter von Singapore Airlines) verbesserte sich die Relation im Sommer 2018 leicht. Zuletzt nutzen 13.000 Passagiere die direkten Verbindungen zwischen Berlin und Singapur. Ca 40.000 Passagiere nutzen daneben jährlich die Direktverbindungen um von Berlin nach Peking zu kommen.

Dass die Nachfrage nach einer internationalen Anbindung Berlins deutlich größer ist als mit den aktuellen Langstreckenverbindungen gewährleistet werden kann, zeigt deutlich, dass die wirtschaftliche Entwicklung der Hauptstadtregion und die zunehmende Internationalisierung insbesondere von Berlin wirtschaftliche Chancen für Airlines bieten. Die wirtschaftliche Situation der Hauptstadtregion hat sich gegenüber der Mitte der 90er und gegenüber den frühen 2000er Jahren signifikant geändert. Die Voraussetzungen, die für die Etablierung von Langstrecken benötigt werden, sind daher gegeben.

Wesentliche Teile der Langstreckennachfrage werden nicht von Berlin direkt bedient

One-way-Passagiere in Tausend im Jahr 2018

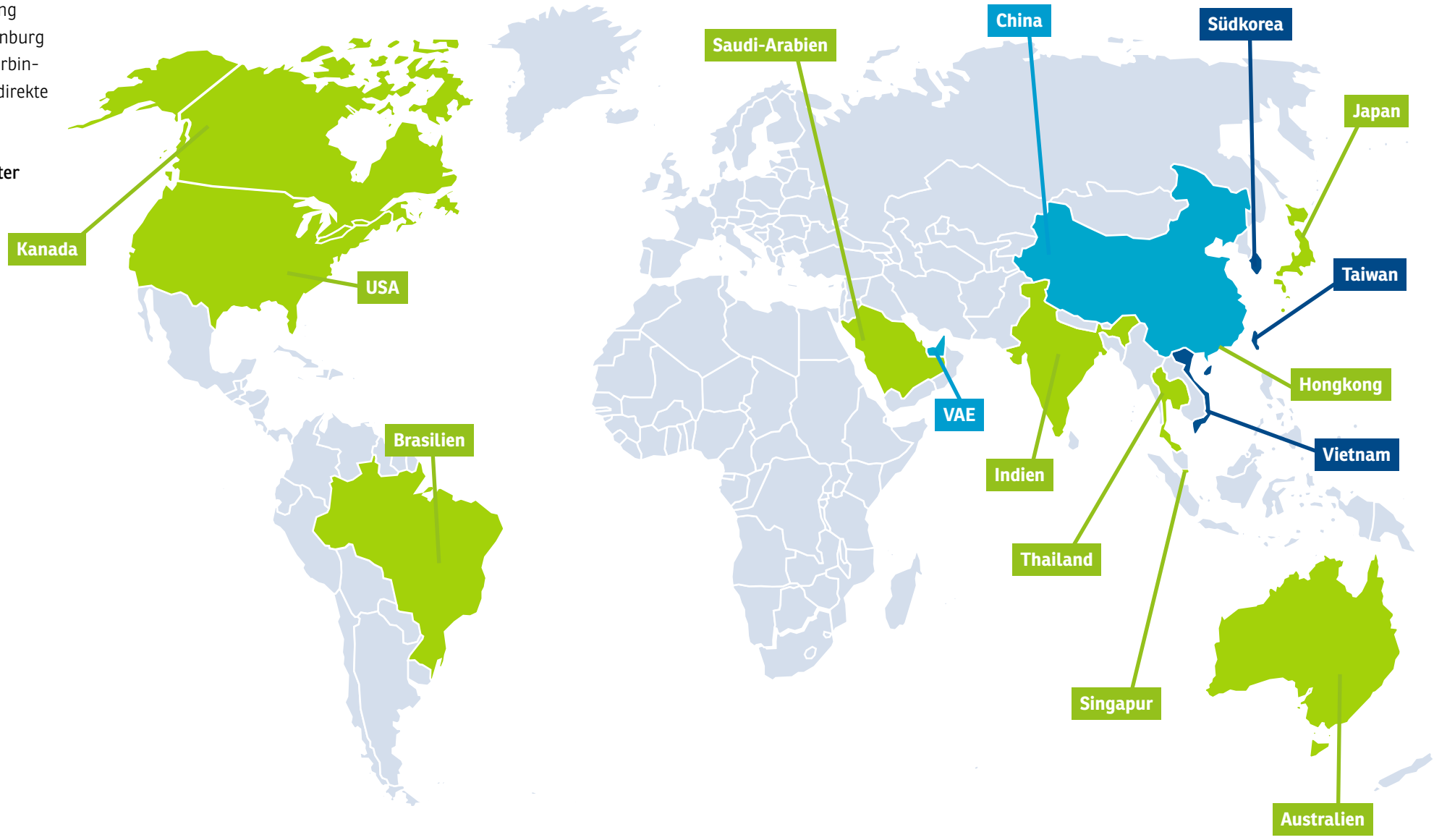


Quelle: Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, IATA Airport IS

Potenzielle Destinationen für mehr direkte Langstreckenverbindungen

In Zusammenarbeit mit der dwif-Consulting GmbH und dem Flughafen Berlin-Brandenburg hat die Initiative für mehr Langstreckenverbindungen potenzielle Zieldestinationen für direkte Langstreckenverbindungen ermittelt.

Weitere Informationen hierzu unter
www.ihk-berlin.de/langstrecke



Legende
- Verkehrsrechte vorhanden
- Verkehrsrechte bedingt vorhanden
- Verkehrsrechte nicht vorhanden

Weitere Langstreckenverbindungen setzen Multiplikatorwirkung in Gang

Zusätzliche Langstreckenverbindungen stärken die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft. Durch sie wiederum wird der Standort attraktiver für den Langstreckenmarkt, ein sich selbst verstärkender Prozess wird in Gang gesetzt.

Jede zusätzliche Langstreckenverbindung wirkt auf den Wirtschaftsstandort wie die Ansiedelung eines Großunternehmens. Mit rund 84 Millionen Euro Umsatz pro Jahr durch verkaufte Flugtickets erfüllt jedes Langstreckenflugzeug für sich die Definition des Statistischen Bundesamtes für ein Großunternehmen.

Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft hat die Beschäftigungswirkungen von neu in Deutschland stationierten Flugzeugen untersucht. Demnach benötigen Fluggesellschaften für jedes neu stationierte Flugzeug allein für das Cockpit, die Kabine und den unmittelbar zurechenbaren technischen Support bei einem Langstreckenflugzeug über 120 Beschäftigte. Hinzu kommen noch weitere Beschäftigte in der Verwaltung der Fluggesellschaften selbst. Die Lufthansa AG rechnet damit, dass jedes Langstreckenflugzeug letztlich direkt rund 220 Arbeitsplätze schafft; beim A380 sind es sogar rund 400 Arbeitsplätze. Hinzu kommen rund 90 Beschäftigte bei Flughafen, Flugsicherung, Herstellern, Spediteuren und weiteren Systempartnern.

Neben den direkten volkswirtschaftlichen Effekten weiterer Langstreckenverbindungen von und nach Berlin für Umsatz und Beschäftigung gehen mit der erhöhten Konnektivität der Metropolregion weitere positive indirekte sogenannte Spillover-Effekte einher. Auch ohne makroökonomisches Modell erschließt sich sofort, dass weitere Langstreckenverbindungen die positiven Entwicklungen der Region bei der Internationalisierung der Industrie, beim Außenhandel, bei der Luftfracht, bei der Attraktivität für ausländische Fachkräfte sowie für Messe- und Kongressbesucher verstärken werden. Dies wiederum stärkt die Anziehungskraft für den Luftverkehrsstandort Berlin weiter.

Mit einer zusätzlichen direkten Langstreckenverbindung kommen durchschnittlich 250 zusätzliche Firmenbeziehungen zwischen den Flugdestinationen zustande.[5] Die Autoren der zitierten Studie können in ihrer empirischen Betrachtung von 819 Städten einen kausalen Zusammenhang zwischen der Zahl der Wirtschaftskontakte und der Flugverbindungen nachweisen.

Neben neuen Geschäftskontakten kann durch eine bessere infrastrukturelle Vernetzung auch der Wissensaustausch zwischen zwei Standorten gefördert werden, da gegenseitige Unternehmensbesuche kürzere Reisezeiten und damit niedrigere Reisekosten beanspruchen. Die weitere Stärkung des Forschungs- und Wissenschaftsstandortes sichert nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit der Berliner Unternehmen und ihrer Produkte, sondern induziert auch selbst eine stärkere Nachfrage nach internationalen Flugverbindungen.

Auch bei den Direktinvestitionen sind sich selbst verstärkende Effekte zu erwarten. Mehr Langstreckenflüge induzieren mehr Direktinvestitionen. Das erhöhte Aufkommen von ausländischen Direktinvestitionen wird dabei gleichzeitig auch zu einer weiter steigenden Nachfrage im Langstreckensegment führen.

5 Campante et al. (2016), „Long-range Growth: Economic Development in the Global Network of Air links", Working paper 22653

Konzertierte Aktion zum Ausbau der Langstreckenflugverbindungen erforderlich

Die Hauptstadtregion braucht mehr Langstreckenverbindungen; sie muss ihrer Rolle als Hauptstadt gerecht werden können!
Im Vergleich der europäischen Hauptstädte ist Berlin bei den sieben direkten Langstreckenverbindungen auf einem Level mit Athen und weit hinter den Weltmetropolen wie London (122) oder Paris (122). Berlin ist die Hauptstadt der größten und wichtigsten Volkswirtschaft Europas und auch sein wissenschaftlicher Hotspot. Folglich ist es unabdingbar, dass nicht nur Geschäftsreisende aus der Unternehmerschaft, sondern auch nationale und internationale Politiker, Botschaftsvertreter und Wissenschaftler auf direkte Langstreckenverbindungen von und nach Berlin zurückgreifen können.

Die Politik muss jetzt die Weichen für weitere Langstreckenverbindungen stellen!
Etliche internationale Fluggesellschaften zeigen bereits Interesse an weiteren Langstreckenverbindungen in die Hauptstadtregion. Die Luftverkehrsbeziehungen werden jedoch zwischen den Staaten überwiegend durch bilaterale Abkommen geregelt, die auch festschreiben, welche Flughäfen in Deutschland angeflogen werden. Weitere Flugrechte für den Flughafen in Berlin und Brandenburg fehlen und müssen daher schrittweise durch die Bundesregierung ausgehandelt werden.

Berlin, Brandenburg und Bund müssen gemeinsam bei den Airlines werben!
Um möglichst unmittelbar nach dem Start des BER 2020 mehr Langstreckenverbindungen bieten zu können, ist es wichtig, dass sich Berlin, Brandenburg und der Bund schon heute gemeinsam für deutlich mehr Langstrecken in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg engagieren. Berlins und Brandenburgs Profilierung als unternehmerisch interessante Destination ist dabei zwingend notwendig.

Summary: Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg bietet Potenziale für weitere Langstreckenverbindungen

Berlin ist Hauptstadt
Berlin ist als Sitz von Bundesregierung, Bundespräsidenten und Bundestag sowie als Standort zahlreicher Lobbyverbände das politisch-geistige Zentrum der Bundesrepublik. Als „Schaufenster zur Welt" zählt Berlin 167 Botschaften, ein Konsulat, drei sonstige staatliche Vertretungen sowie zehn Vertretungen internationaler Organisationen. Die Stadt ist damit ein wichtiges Ziel für Staatsgäste, wirtschaftliche Entscheider sowie Wirtschafts- und Wissenschaftsdelegationen aus der ganzen Welt. Eng damit verbunden ist die Bedeutung der Hauptstadtregion als Kongressstandort. Sie zählt zu den profiliertesten weltweit. So rankt die aktuelle Statistik der International Congress and Convention Association (ICCA) Berlin für die Ausrichtung internationaler Verbandskongresse weltweit auf einem Spitzenplatz. Das Ranking ist einer der wichtigsten Indikatoren der Meetingbranche und hat großen Einfluss auf die Vergabe vieler hochkarätig besetzter, international ausgerichteter Großkongresse.

Dies alles begründet eine hohe, auf einen ausgezeichneten Service ausgerichtete Nachfrage nach direkten Langstreckenverbindungen in die Hauptstadt, so wie sie andere Metropolen ganz selbstverständlich besitzen.

Langstreckenflüge treffen in der Hauptstadtregion auf eine starke wirtschaftliche Basis
Die Hauptstadtregion zählt heute zu den wachstumsstärksten Standorten in Deutschland mit einer vielfältigen, wissensbasierten Industrie- und Dienstleistungswirtschaft. Die Wertschöpfungsketten und Warenströme der Wirtschaft aus Berlin und Brandenburg haben globale Dimensionen, hiesige Unternehmen sind weltweit vernetzt. Im Jahr 2018 haben Berliner und Brandenburger Unternehmen Waren im Wert von 27 Milliarden Euro exportiert. Eine Reihe innovativer, international ausgerichteter Unternehmen der Region haben Niederlassungen oder Vertretungen in Übersee und umgekehrt sind ausländische Unternehmen mit Niederlassungen und Repräsentanzen hier vertreten.

Auch die vielfältige und hochkarätige Wissenschaftslandschaft – einer der wichtigsten Standortvorteile der Region – setzt auf den internationalen Austausch und die Kooperation in international zusammengesetzten Forscherteams. Gleiches gilt für Berlin als kulturelles Zentrum mit einer Vielzahl von kulturhistorischen Sammlungen, Ausstellungen zur Gegenwartskunst sowie international besetzten künstlerischen Aufführungen, Produktionen und Festivals.

Dies qualifiziert Berlin-Brandenburg als attraktiven Standort für Langstreckenflugverbindungen.

Langstreckenflüge stärken die wirtschaftliche Basis der Hauptstadtregion und machen sie zur international anerkannten Metropole

Der Effekt eines neu stationierten Langstreckenflugzeuges ist für eine Wirtschaftsregion vergleichbar mit der Ansiedlung eines Großunternehmens – sowohl mit Blick auf die Schaffung und Sicherung zusätzlicher Arbeitsplätze, die Generierung von Nachfrage und die Steigerung der Bruttowertschöpfung. Durch weitere Langstreckenverbindungen kann sich der Wirtschaftsstandort Berlin-Brandenburg als international anerkannte Wirtschaftsmetropole etablieren.

Die weitere Etablierung von Langstreckenflügen in der Hauptstadtregion erfordert eine konzertierte Aktion

Auch wenn mit der guten wirtschaftlichen Entwicklung der Hauptstadtregion eine wesentliche Bedingung für mehr Langstreckenverbindungen erfüllt ist, bleibt ihre Etablierung eine große Herausforderung. Bei Airlines aus dem asiatischen Raum besteht zwar das Interesse, existierende Verbindungen nach Berlin auf- und auszubauen, das wird aber aktuell zum Teil durch die fehlenden Flugrechte verhindert. Die bilateralen oder internationalen Verhandlungen für mehr Flugrechte ruhen oder werden gerade wieder aufgenommen. Das Interesse europäischer Airlines, Langstreckenverbindungen in Berlin zu etablieren ist gering, weil sie längst andere Knotenpunkte für ihr Streckennetz aufgebaut haben. Auch die größte deutsche Fluglinie agiert zurückhaltend. Ein weiteres Hemmnis ist, dass erst mit dem Start des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) im Oktober 2020 die operativen Voraussetzungen geschaffen werden, die Hauptstadt mit mehr Langstreckenverbindungen anzubinden.

Um möglichst unmittelbar nach dem Start des neuen Flughafens mehr Langstreckenverbindungen bieten zu können, ist es schon heute wichtig, dass sich Berlin, Brandenburg und der Bund gemeinsam engagieren, um deutlich mehr Langstrecken in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg zu etablieren. Dafür muss bei den Airlines aktiv für die Anbindung des BER an ihre Langstreckennetz geworben und Berlin als unternehmerisch interessante Destination profiliert werden. Gleichzeitig muss der Politik auf Landes- und Bundesebene die Notwendigkeit einer schrittweisen Ausweitung der Flugrechte für die Hauptstadtregion deutlich gemacht werden.

Die Wirtschaft in Berlin und Brandenburg muss der Treiber dieser Aktivitäten sein. Über die Arbeit der Verbände und die Netzwerke von Einzelpersonen hinaus muss das Thema stärker in den Fokus der wichtigsten Stakeholder in der Politik, den Airlines und den Unternehmen kommen. Dazu ist ein abgestimmtes Vorgehen nötig, mit dem über passende Veranstaltungsformate die verschiedenen Interessengruppen und auch die Öffentlichkeit angesprochen werden können.

IMPRESSUM

Herausgeber
IHK Berlin
Fasanenstraße 85
10623 Berlin
Telefon: +49 30 31510-0
Telefax: +49 30 31510-166
E-Mail: service@berlin.ihk.de
www.ihk-berlin.de

Stand
November 2019

Bildquellen
Titel: © PPAMPicture – iStockphoto.com

Lektorat
Berit Sörensen, Text + Lektorat
berit.soerensen@gmx.net

Druck
vierC print+mediafabrik GmbH & Co. KG
Gustav-Holzmann-Straße 2
10317 Berlin

MIX
Papier aus verantwortungsvollen Quellen
FSC® C104247

www.ihk-berlin.de