

# **Positionspapier**

**Aufgaben, Strukturen und Wege  
für eine gemeinsame Entwicklung  
von Wirtschaft und Arbeitsmarkt  
im Umfeld des BER**

# **Aufgaben, Strukturen und Wege für eine gemeinsame Entwicklung von Wirtschaft und Arbeitsmarkt im Umfeld des BER**

## **1. Status quo bei der Entwicklung der Flughafenregion BER**

Die Brandenburger Flughafenregion rund um den BER hat mit der Eröffnung des Flughafens das Potenzial, zu einem ökonomischen „Hotspot“ mit internationaler Strahlkraft zu avancieren. Positive Effekte für die Entwicklung von Wirtschaft- und Arbeitsmarkt in Brandenburg werden großräumig prognostiziert. Jedoch sind steigender Wohlstand der Bürger und ein signifikanter Anstieg der Steuerkraft der Kommunen in Folge kein Selbstläufer. Für eine erfolgreiche Gestaltung sind Strukturen zu etablieren, die diesen Prozess initiieren, verstärken und dauerhaft betreiben.

Im Brandenburger Umfeld des BER war bereits in den vergangenen Jahren eine überdurchschnittliche Entwicklung von Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Lebensqualität und Städtebau zu beobachten. Die BIP-Werte in Dahme-Spreewald und Teltow Fläming, den beiden Brandenburger Kernlandkreisen der BER-Flughafenregion, liegen mittlerweile deutlich über dem Bundesdurchschnitt. Ebenso haben die Werte für Beschäftigung und Arbeitslosigkeit bereits seit mehreren Jahren eine erhebliche Dynamik entwickelt. Im ostdeutschen Vergleich liegt nahezu Vollbeschäftigung vor. Eine Vielzahl von guten Platzierungen in nationalen Standort-Rankings dokumentiert die positive Entwicklung, die andererseits aber auch mit erheblichen Herausforderungen im Zusammenhang mit der Schaffung notwendiger Infrastruktur (Kita, Schule, Mobilität etc.) verbunden ist.

Trotz der herausgehobenen Position im regionalen Vergleich bewegt sich die Region im internationalen Maßstab zurzeit allenfalls im unteren Mittelfeld. Dies ist u. a. der vergleichsweise geringen Größe mit kleinteiligen Standorten und Strukturen zuzuschreiben. Bei einem Standort „Flughafenregion BER“ mit aktuell nur 160.000 Einwohnern auf Brandenburger Seite liegen Werte für die Arbeitsplatzdichte mit ca. 440 Beschäftigten/1.000 Einwohnern deutlich unter den Vergleichswerten anderer etablierter Flughafenregionen.

Der Korridor entlang des südlichen Berliner Rings als verbindende Achse auf Brandenburger Seite hat bislang kein eigenes, überregional wahrgenommenes Profil und führt weiterhin ein Schattendasein im Vergleich zur international wahrgenommenen Wirtschaftsentwicklung in Berlin (Europäische StartUp Hauptstadt). Bestenfalls verfügt der Standort über ein nicht unbedingt erstrebenswertes Image als Logistikstandort. Wirtschaftlich profitiert die Region vornehmlich von der Flächenknappheit in Berlin und den daraus resultierenden Verlagerungen großflächiger Betriebsformen. Durch eine geringe internationale Wahrnehmung sind höherwertige internationale

Ansiedlungen in größerem Umfang – wie an anderen internationalen Flughafenstandorten auch außerhalb von Metropolen zu beobachten – bislang nur punktuell realisiert worden. Einzig die Luftfahrtindustrie mit Unternehmen wie Rolls-Royce, MTU, Lufthansa Bombardier und AneCom AeroTest oder die Automobilindustrie mit Mercedes-Benz und diversen Zulieferern sind positive Beispiele für eine in Ansätzen gelungene international wahrnehmbare Positionierung höherwertiger Cluster.

Da es nicht absehbar ist, dass sich kleinteilige kommunale Strukturen und eine Vielzahl mittelständisch geprägter Unternehmen im Flughafenumfeld mittelfristig signifikant vergrößern werden, sind andere verbindliche Kooperationsformen zwischen Kommunen sowie zwischen Kommunen und Privatwirtschaft zu suchen, um in einem internationalen Umfeld eine kritische Größe, einen gemeinsamen Auftritt und eine deutlich verbesserte Schlagkraft zu erreichen. Nur so bestehen Chancen für einen Aufstieg in der Rangfolge konkurrierender „Global Hotspots“.

Jenseits des immer wieder verschobenen Eröffnungstermins des Flughafens und dem damit verbundenen internationalen Vertrauensverlust verpufft das Engagement einer Vielzahl von Stakeholdern im Flughafenumfeld, da Strategien und Aktivitäten fehlen bzw. kein gemeinsamer Plan verfolgt wird. Eine konsequente Bündelung von Strategien und Zielen der öffentlichen Hand und der Privatwirtschaft findet nur punktuell statt.

Die Aktivitäten der öffentlichen Hand bei der Umfeldentwicklung konzentrieren sich im Dialogforum auf planerische Themen (Verkehrsinfrastruktur, Bauleitplanung, Schallschutz, Natur u. a.) mit umfassenden konzeptionellen Ansätzen. Dies findet seinen Niederschlag in Konzepten wie dem „Gemeinsamen Strukturkonzept“, das aktuell überarbeitet wird. In Bezug auf die künftige Position und Attraktivität der Flughafenregion BER sind drei Gutachten, die zurzeit oder kurzfristig eingeholt werden, von großer Bedeutung: Die Fortschreibung des Gemeinsamen Strukturkonzepts (GSK), die Grundlagenermittlung Verkehr in Verbindung mit der IHK Verkehrsstudie und die Erstellung eines Gewerbeflächenkonzeptes (MWE/WFBB). Zudem wird auch in Berlin an einem neuen, zukunftsorientierten Gewerbeflächenkonzept gearbeitet. Die Ergebnisse dieser Studien und die nachfolgenden Maßnahmen werden die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Flughafenregion BER hochgradig beeinflussen.

Die Privatwirtschaft arbeitet praktischer und entwickelt mittlerweile Gewerbestandorte und vereinzelte Immobilienprojekte. Bislang war die Privatwirtschaft nicht in der Lage, gemeinsame Ziele zu formulieren und eine übergreifende Organisationsstruktur für eine vorwettbewerbliche Kooperation herbeizuführen. Der seit mehreren Jahren bestehende Verein „Freunde des Flughafenumfeldes BER e.V.“ als bislang erfolgversprechendster Ansatz zur Bündelung privater Interessen und Ziele ist bislang aufgrund fehlender personeller Ressourcen und fehlendem Glauben an die wirtschaftlichen Potenziale der Region aus den Gründungswehen nicht herausgekommen.

Seit Bekanntgabe des neuen Eröffnungstermins 2020 durch die Geschäftsführung der FBB hat direkt am Flughafen eine deutlich steigende Anzahl gewerblicher Unter-

nehmen aus den Bereichen Wohnungsbau, Gewerbeimmobilienentwicklung, Dienstleistung sowie auch Ansiedlungsinteressenten die Attraktivität und die Risiken des Standortes neu bewertet und zeigt eine zunehmende Bereitschaft, bei vorwettbewerblichen Themen zu kooperieren und sich dabei auch finanziell zu engagieren. Auch im nicht unmittelbaren Umfeld des BER ist – weitestgehend unabhängig vom Status der Inbetriebnahme des Flughafens – eine steigende Attraktivität und Nachfrage zu beobachten.

Um diesen neuen Schwung bei der gesamten Umfeldentwicklung entlang der A10 zu kanalisieren und zu befeuern, ist es erforderlich, über eine intensivere Zusammenarbeit sowohl zwischen verschiedenen Ebenen der Öffentlichen Hand als auch zwischen öffentlicher Hand und Privatwirtschaft nachzudenken und Entwicklungsthemen für das innere Zusammenwachsen, das wirtschaftliche Wachstum und eine verbesserte nationale und internationale Wahrnehmung der Flughafenregion zu identifizieren und schrittweise umzusetzen. Dabei kommt den beiden Ländern Berlin und Brandenburg eine besondere Bedeutung bei der Entwicklung dieser Zukunftsregion in der Mitte Europas zu.

## **2. Aufgaben, Benchmarks und die Herausforderung der Umfeldentwicklung BER**

### **2.1 Aufgaben der Flughafenumfeldentwicklung**

Wirtschaftsförderung als kommunale Aufgabe hat einen klar abgegrenzten territorialen Zuschnitt sowie weitestgehend etablierte Schnittstellen zu den Aufgabengebieten von Kammern und Verbänden. In dem vergleichsweise jungen Arbeitsbereich Flughafenumfeldentwicklung sind die Claims inhaltlich weniger klar definiert, räumlich unspezifischer und durch die größere Anzahl an Stakeholdern schwerer zu strukturieren und zu koordinieren. Nachfolgende Aufgaben sind vergleichsweise klassische Aufgaben für Organisationsstrukturen der Wirtschaftsförderung im Umfeld eines Flughafens:

- nationales und internationales Marketing
- Flächen/Ansiedlung
  - (u. a. Entwicklung einer übergreifenden Flächenpolitik mit spezifischen Standort- und Flächenprofilen zur Vermeidung von Überkapazitäten, professionelle Begleitung von Ansiedlungen aus einer Hand)
- Fachkräfteentwicklung und -akquise
  - (u. a. regionales Employer Branding, regionale Fachkräfteentwicklung durch verstärkte frühzeitige Berufsorientierung und Bindung an die Region, verstärkte nationale und internationale Personalakquise, große Arbeitsmarktmesse für die Gesamtregion, Relocation Service für neue zugezogene Mitarbeiter)
- Etablierung von Hightech-Einrichtungen/-Unternehmen
- Betreuung von Netzwerken
- Veranstaltungen zur Identitätsbildung der Flughafenregion beim Bürger
- Zukunftsprojekte für eine moderne Flughafenregion (Elektromobilität, autonome Verkehrssysteme, Gigabit Region, Industrie 4.0)

Vor dem Hintergrund der Umsetzung dieses Aufgabenkanons stellen sich mehrschichtige organisatorische Fragen durch die Vielzahl betroffener Akteure.

### **2.2 Flughafenregionen in Europa als Benchmark**

Die Einbindung öffentlicher und privater Akteure sowie die Bündelung von Aufgaben und Zuständigkeiten unterschiedlicher Akteure war auch die Herausforderung in anderen Flughafenregionen. Nachfolgend seien exemplarisch Ansätze für das Zusammenwirken von öffentlichen und privaten, regionalen und überregionalen Einrichtungen an den Flughafenstandorten Zürich, Brüssel und Amsterdam in Kerndaten aufgeführt:

## **Flughafenregion Zürich GmbH**

Gegründet:	2011
Gesellschafter:	9 Kommunen, 12 Verbände, 341 Unternehmen
Aufgaben:	Netzwerk und Fachveranstaltungen mit Bezug zur Flughafenregion Dienstleistungen für Mitglieder Betreuung ansiedlungsinteressierter Firmen Standortmarketing
Budget:	1,2 Mio. EUR durch Mitgliedsbeiträge und sonstige Einnahmen (Kommunen und Unternehmen 650 – 40.000 EUR p. a.)

## **Brussels Airport House**

Gegründet:	2013
Gesellschafter:	Flughafen, Handelskammer, Region Vlaams-Brabant, VDAB (öffentlicher Arbeitgeberservice), Beci (Unternehmerverband), SFTL (Verband Transportunternehmen, Actiris (eine öffentlich getragene Arbeitsmarktorganisation wie unsere BA)
Aufgaben:	Nationale und internationale Vermarktung der Jobs in der Flughafenregion  Airport Academy – maßgeschneiderte Qualifizierungsprogramme
Budget:	Jahresbudget 1,5 Mio. EUR durch anteilige Zuschüsse der Gesellschafter, Personalgestellung durch Gesellschafter. Einnahme schaffende Bildungsangebote in Vorbereitung

## **Schiphol Area Development Company (SADC)**

Gegründet:	1987
Gesellschafter:	Schiphol Group NV, Kommunen Amsterdam und Haarlemmermeer, Provinz Noord Holland und Nationale Investerings Bank (bis 2002)
Aufgaben:	Erwerb von strategischen Grundstücken, Liegenschaftsentwicklung und Vermarktung  internationales Marketing  Projektmanagement Infrastrukturprojekte  Betreuung ansiedlungsinteressierter Firmen, inkl. Verhandlungen über Grunderwerb und Baupläne  Management des Vereins "Amsterdam Airport Area" (Public-Private Partnership für internationales Marketing)
Budget:	SADC ca. 3 Mio. EUR p. a.  Eigenkapital 13,7 Mio. EUR, Bilanzsumme: 96.9 Mio. EUR  Amsterdam Airport Area (AAA): 0,5 Mio. Euro p.a.

## 2.3 Akteure im Umfeld BER

Derzeit sind eine Vielzahl von Organisationen und Strukturen im Rahmen der wirtschaftlichen Entwicklung des BER-Umfeldes involviert und tätig. Darunter insbesondere zu nennen:

- Ministerien des Bundes und Landes Brandenburg sowie Senatsverwaltung des Landes Berlin
- Gemeinsame Landesplanung der Länder Berlin und Brandenburg
- Landkreise Dahme-Spreewald und Teltow-Fläming, südliche Stadtbezirke Berlins
- Kommunen der Flughafenregion
- Öffentliche Flächen- und Projektentwickler
- Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
- WFBB GmbH, Berlin Partner GmbH (Airport Region Team)
- WFG Dahme-Spreewald, Amt für Wirtschaftsförderung Teltow-Fläming
- Regionale Wachstumskerne Schönefelder Kreuz und Ludwigsfelde
- Kammern, Unternehmensverbände
- Bundesagentur für Arbeit
- Privatwirtschaft (insbesondere private Flächen- und Projektentwickler, Banken, Energieunternehmen, strukturprägende Wirtschaftsunternehmen sowie KMU)

Besonderheiten der einzelnen Akteure stellen sich wie folgt dar:

Das Dialogforum besteht aus den Brandenburger Kommunen der Flughafenregion, den südlichen Berliner Bezirken, Vertretern der Landkreise, der Landesministerien und der Gemeinsamen Landesplanung sowie der Flughafengesellschaft. Die bisherige Ausrichtung war primär auf die Vertretung von Bürgerinteressen sowie Konzepte für raumplanerische Aspekte der Umfeldentwicklung ausgerichtet.

Die Wirtschaftsförderungen der beiden Länder „WFBB“ und „Berlin Partner“ haben mit dem „Airport Region Team“ eine gemeinsame Struktur ohne eigene Rechtsperson geschaffen. Seit 2012 ist dies - ohne direkte regionale Beteiligung - die formale Vertretung der Umfeldentwicklung.

Die Wirtschaftsförderungen der beiden Landkreise agieren im Rahmen ihrer räumlichen und inhaltlichen Zuständigkeit punktuell in der Flughafenregion in den Feldern Arbeitsmarkt, Immobilien, Ansiedlung und Fläche. Die Kommunen und Landkreise arbeiten in Bezug auf Gewerbeansiedlung bisher vergleichsweise wenig zusammen. Die regionalen Wachstumskerne Schönefelder Kreuz und Ludwigsfelde setzen bislang nur ihre lokalen konzeptionellen Ansätze im Rahmen der Möglichkeiten des Regionalbudgets um.

Die Bundesagentur hat am Flughafen eine besondere Vermittlungsstelle eingerichtet, die allerdings nur in klassischer BA-Manier reaktiv auf Arbeitskräftenachfragen reagiert. Proaktive Ansätze – wie an anderen Flughafenstandorten zu beobachten – sind nicht ersichtlich.

Im Rahmen des bislang zu beobachtenden punktuellen Engagements haben sich die Kammern in jüngster Vergangenheit insbesondere beim Thema Verkehr profiliert.

Daneben ist ausdrücklich festzuhalten, dass sich der überwiegende Teil, der für die Umfeldentwicklung wesentlichen Produktionsfaktoren in privater Hand befindet. Insbesondere sind direkt am BER fast sämtliche Gewerbegebiete und Immobilien in Privateigentum. Im weiteren Umfeld des BER betreibt auch die öffentliche Hand Gewerbegebietsentwicklungen; diese Chance sollte stärker genutzt werden. Die Privatwirtschaft dominiert naturgemäß die einsetzende Bautätigkeit und Projektentwicklungen bei Wohn- und Geschäftsimmobilien.

Last but not least ist die Flughafengesellschaft zentraler Akteur mit dem Betrieb und der inhaltlichen Profilierung des BER. Das Ergebnis der Diskussion über die strategische Ausrichtung zwischen europäischem Low Cost Standort und international angebundener Verkehrsdrehscheibe ist Maßstab und Impulsgeber für die zukünftige Attraktivität des Umfeldes.

Wie die vorgenannten Ausführungen verdeutlichen, sind eine Vielzahl von Organisationen, Unternehmen und Strukturen – oftmals unabgestimmt - im Umfeld aktiv. Die eigentliche intensive internationale Marktbearbeitung und die strukturierte Schaffung optimaler Rahmenbedingungen für eine wirtschaftliche Stärkung des BER-Umfeldes in der Region sind trotz mehrerer Verschiebungen der BER-Eröffnung bislang nicht in ausreichendem Maße geleistet worden. Vielmehr droht, dass sich die Problemlage bei fehlendem Home Carrier und mangelhafter öffentlicher Verkehrsanbindung fortsetzt.

Eine Besonderheit der Umfeldentwicklung besteht auf Grund der Lage des BER außerhalb der Stadtgrenze Berlins in den länderübergreifenden Aspekten der Umfeldentwicklung. In einer Mischung aus Konkurrenz und Kooperation zwischen den Bundesländern Berlin und Brandenburg sind einzelfallbezogenen Formen der Zusammenarbeit für die unter 2.1 genannten Themenbereiche zu definieren.

Da aber selbst die Brandenburger Seite des BER Umfeldes durch kommunale Grenzen getrennt ist, und Akteure unterschiedlicher Landesebenen hier agieren, erscheint es sinnvoll, zunächst eine mit allen Brandenburger Akteuren abgestimmte Position zu finden und erst in einem zweiten Schritt eine Abstimmung mit den Berliner Stakeholdern zu suchen. Ein gemeinsames Agieren bietet für alle Beteiligten diesseits und jenseits der Landesgrenze handfeste Vorteile.



### **3. Kooperative Lösungsansätze für die Entwicklung von Wirtschaft und Arbeitsmarkt im Umfeld des BER**

#### **3.1 Inhalte/Aufgaben**

Auf Grund der herausgehobenen Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung insbesondere in Brandenburg wird angestrebt, die Kräfte in der Region zu bündeln. Die Zusammenarbeit vieler Beteiligter hat im Rahmen des Dialogforums in der jüngsten Vergangenheit eine neue Qualität erreicht. Zur Umsetzung der in der Fortschreibung des Gemeinsamen Strukturkonzeptes und weiteren Unterlagen formulierten konzeptionellen Ansätze soll unter Beteiligung der Privatwirtschaft mittelfristig (idealerweise in Zusammenhang mit der Eröffnung des BER in 2020/21) eine rechtlich eigenständige Struktur mit der umfassenden und integrierten Umsetzung der unter Punkt 2.1 aufgeführten Aufgaben geschaffen werden.

Darüber hinaus wird die Frage, mit welchen Metropolen inner- und außerhalb Europas die Metropolregion Berlin-Brandenburg durch Langstreckenflüge direkt angebunden sein wird, die Positionierung und die Erfolgchancen der Flughafenregion BER wesentlich beeinflussen. Obwohl die Flughafengesellschaft für die „Airport Connectivity“ zuständig ist, könnte durch eine potenzielle Beteiligung der FBB an einer Umfeldgesellschaft eine Plattform für die Verstärkung der Synergien zwischen der Wirtschaftspolitik der Länder und dem Airline Marketing der FBB entstehen.

Insgesamt sind einzelne Aufgabenzuständigkeiten bestehender Organisationen auf die neue Organisation zu übertragen.

#### **3.2 Gesellschafter**

Durch die Besonderheiten im Umfeld des BER erscheint es sinnvoll, eine öffentlich-privat getragene gesellschaftsrechtliche Struktur (PPP) für die Entwicklung des Flughafenumfeldes BER zu etablieren. Die wesentlichen Produktionsfaktoren befinden sich im Eigentum der Privatwirtschaft, die öffentliche Hand hat die Hoheit beim Planungsrecht und ein strukturpolitisches Interesse an einem Flughafenumfeld mit einer breiten und hohen Wertschöpfung.

Um zu optimalen Ergebnissen für die Zielstellungen öffentlicher und privater Akteure zu gelangen, sind bestmögliche Standortvoraussetzungen vor Ort und ein intensives internationales Marketing erforderlich. Dies ist nur unter Bündelung der finanziellen Mittel aller Akteure möglich.

Die genaue Auswahl der beteiligten Akteure und die genaue finanzielle und gesellschaftsrechtliche Form der Beteiligung ist in einem zweiten Schritt zu klären. Für die Gesamtorganisation einer Gesellschafterrunde für den Start einer PPP-Struktur ist mit signifikantem zeitlichen Aufwand zu rechnen.

### **3.3 Rechtliche Struktur**

Die rechtliche Struktur für die Organisation der Akteure ist im Spannungsfeld zwischen eingetragener Verein und Kommanditgesellschaft GmbH & Co. KGaA zu optimieren. Bietet der Verein den Vorteil einer vereinfachten Verwaltung, so bieten Rechtsformen wie eine Kommanditgesellschaft auf Aktien Möglichkeiten zwischen Komplementären (Öffentliche Träger) und nur beschränkt haftenden Kommanditisten zu differenzieren. Letzteres könnte der Interessenlage von Unternehmen, die sich beteiligen wollen, möglicherweise eher entsprechen. Kooperations- und Organisationsformen wie sie in Schiphol mit der SADC (Öffentliche Träger) und der AAA (Privatwirtschaft) gefunden wurden (vgl. S.4), bieten ebenfalls überzeugende Strukturen für die Zusammenarbeit von öffentlichen und privaten Einrichtungen. In Abhängigkeit von der gewählten Rechtsform sind formale Gremien und informelle Strukturen (Beiräte, Arbeitskreise) für die strategische Steuerung der Gesellschaft zu schaffen. Ziel ist eine möglichst breite Einbindung der Kompetenz der Stakeholder und eine Bündelung der finanziellen Mittel. Die Besetzung von Positionen in Aufsichtsgremien durch Vertreter der Privatwirtschaft kann der Sache dienlich sein, wie die Erfahrungen aus dem Züricher Umfeld nahelegen.

Die Struktureinheit für die Entwicklung und Vermarktung des BER Umfeldes sollte auf jeden Fall eine eigenständige Rechtsform erhalten, die über das Maß des Dialogforums als Kommunale Arbeitsgemeinschaft (KAG) hinausgeht. Eine strategische Abstimmung und organisatorische Verzahnung mit den Plänen und Aktivitäten des Dialogforums ist jedoch für eine abgestimmte Entwicklung aus einer Hand unerlässlich.

Zur Umsetzung einer optimierten Rechtsform sind gesellschaftsrechtliche Fachanwälte und Wirtschaftsprüfer einzubinden.

### **3.4 Finanzierung**

Wie die unter 2. genannten Beispiele zeigen, haben PPP-Gesellschaften an europäischen Flughafenstandorten unterschiedliche Aufgabenzuschnitte und in Abhängigkeit davon individuelle Finanzierungskonzepte. Modelle wie in Schiphol, wo die Gesellschaft in größerem Umfang Liegenschaften erwirbt/übertragen bekommt, entwickelt und veräußert, sind aufgrund der Eigentümerstruktur im Umfeld des BER nicht darstellbar. Der weit überwiegende Teil der hiesigen Grundstücke unmittelbar am Flughafen befindet sich im Privateigentum und hat oder erhält Planungsrecht. Im weiteren Umfeld des BER sind die Gewerbegebiete teilweise im Eigentum der öffentlichen Hand. Ohne es beim derzeitigen Entwicklungsstand genau quantifizieren zu können, bieten sich nachfolgende Möglichkeiten der Finanzierung der neuen Organisationsstruktur der Umfeldentwicklung an. Hierbei sollten alle Akteure (private und öffentliche) eingebunden werden. Des Weiteren sollten Möglichkeiten der Finanzierung durch Erlöse aus Anlagevermögen, der Durchführung von Projekten, Veranstaltungen, Personalvermittlung und –akquise und durch die Einwerbung von Fördermitteln genutzt werden.

Ein genauer Mix müsste in einem zweiten Schritt genauer geplant werden.

Ebenfalls aus den Erfahrungen mit der Umfeldgesellschaft „Schiphol Area Development Company“ wird es als sinnvoll erachtet, dass der Betrieb einer Umfeldgesellschaft BER langfristig aus eigener Geschäftstätigkeit finanziert wird und nur unterdurchschnittlich von Subventionen abhängig ist. Hierzu wäre von zukünftigen Gesellschaftern einer BER-Umfeldgesellschaft ein vergleichbarer Kapitalstock einzubringen, aus dessen Verzinsung wesentliche laufende Kosten einer Umfeldgesellschaft getragen werden können.

Möglicherweise bietet die im Workshop Ende 2017 in der Airportworld entwickelte Idee eines Rings unterschiedlich positionierter Technologiezentren rund um den BER einen Anknüpfungspunkt für die Bildung eines ausreichenden Anlagevermögens. Desgleichen könnte der bislang unterdurchschnittlich entwickelte Wohnungsbau für Dauerarbeitskräfte und temporär Beschäftigte am BER ein Tätigkeitsfeld für Vermögensaufbau und langfristige Erträge sein.

Insbesondere für die Anlauffinanzierung sind Möglichkeiten des Einsatzes bestehender GRW-Förderprogramme zu untersuchen.

Auf Grund der überregionalen Bedeutung der Flughafenregion wird seitens des Landes Brandenburg, aber auch seitens des Bundes und des Landes Berlin ein signifikantes Engagement hinsichtlich der Finanzierung erwartet. Für die beiden Landkreise als Absender des Konzeptes ist zum jetzigen Zeitpunkt mit der Vorlage des Positionspapiers keine Zusage zu einer verbindlichen Finanzierung verbunden.

### **3.5 Der Weg/Schritte der Umsetzung**

Eine Vielzahl der Akteure der Umfeldentwicklung BER hat im Rahmen der Arbeit des Dialogforums Ansätze der vertrauensvollen Zusammenarbeit hinsichtlich konzeptioneller Entwicklungen gemacht. Auf dieser Grundlage und in Abstimmung sollten unter Beteiligung der Privatwirtschaft im Rahmen einer kleinen informellen Arbeitsgruppe erste Projekte zur operativen Zusammenarbeit als Vorstufe einer formalen Neuorganisation erarbeitet und umgesetzt werden. Das Förderinstrument „Regionalmanagement/Regionalbudget“ des Brandenburger MWE bietet Ansätze für die Finanzierung erster Projekte und die Vorbereitung einer profunden Struktur der Umfeldentwicklung ab 2020. Nachfolgende Projekte der operativen regionalen Annäherung, der Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Einrichtungen und der weiteren Vorbereitung einer PPP-BER-Umfeldgesellschaft sind als erster Vorschlag zu verstehen:

- Profilbildung der regionalen Standorte, um einem ruinösen Wettbewerb vorzubeugen
- Durchführung einer großen Konferenz, in der einzelne Themenbereiche der Umfeldentwicklung (u. a. Verkehr, Wohnen, Gewerbeflächen, Technologie) unter Beteiligung der Privatwirtschaft erarbeitet werden
- Infrastruktur für Fachkräfte (Wohnen, Schulen, Kita, Freizeit)

- Organisation einer großen regionalen Jobmesse in 2020, um die Bedeutung und Attraktivität der Flughafenregion als Arbeitsmarkt zu unterstreichen
- Marketing der Wirtschaftsregion gegenüber dem Bürger, um die Akzeptanz des BER und der Region zu steigern (z. B. Bürgerfest auf dem südlichen Berliner Ring)
- Umfangreiche Unterstützung bei der Akquise neuer privater Mitglieder der „Freunde des Flughafenumfeldes BER e.V.“ (u. a. öffentliche und private Flächen- und Projektentwickler, Banken, Energieunternehmen, strukturprägende Wirtschaftsunternehmen). Ausbau des Vereins als Plattform für ein Engagement der Privatwirtschaft im Umfeld BER
- Testversuche, um erste Erfahrungen mit proaktiver nationaler und internationaler Personalakquise zu machen
- Entwicklung einer gesellschaftsrechtlichen Konstruktion für eine kooperative Umfeldentwicklung
- Entwicklung eines realistisch umsetzbaren Finanzierungskonzeptes für den langfristigen Betrieb einer BER Umfeldentwicklungsgesellschaft

Ein Förderantrag für die vorgenannten Fördermittel wird seitens der Stadt Ludwigsfelde und des Landkreises Dahme-Spreewald/Wirtschaftsförderungsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH vorbereitet.

Eine kleine Arbeitsgruppe mit Anbindung an das Dialogforum (Arbeitsaufträge, Berichterstattung) sollte sich zusammensetzen aus dem Vorsitzenden und dem Stellvertreter des Dialogforums, dem MWE, der WFBB, der WFG Dahme-Spreewald und des Amtes für Wirtschaftsförderung und Kreisentwicklung des Landkreises Teltow-Fläming, den Vertretern der Regionalen Wachstumskerne, einem Vertreter der Privatwirtschaft und einem Vertreter der Flughafengesellschaft, um das vorliegende Konzept weiter auszuarbeiten. Die einzelnen Aufgaben sind fallweise von den Beteiligten oder kompetenten externen Dienstleistern zu erbringen. Bei einer Antragstellung und Bewilligung in 2018 könnte ein intensiver Arbeitsprozess in 2019 und 2020 erfolgen, um den Start einer kooperativen Umfeldentwicklung BER in 2020/21 vorzubereiten.