

Kurzfassung

Branchenstrategie zur Unterstützung des Branchenkompetenzfeldes Schienenverkehrstechnik im Land Brandenburg

Untersuchungsvorhaben im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft des Landes
Brandenburg

Autoren: Dr. Dieter Willers
Dipl.-Vw. Jürgen Boje
Mitarbeit: stud. oec. Jennifer Bölit



Dieses Projekt wird vom Europäischen Fonds für regionale Entwicklung kofinanziert.

Berlin – November 2007

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Einleitung	3
2. Branchenanalyse	4
2.1 Situation des Branchenkompetenzfeldes in Brandenburg	4
2.2 Einschätzung der Wettbewerbsfähigkeit	7
2.3 Beurteilung der Standortbedingungen	9
2.4 SWOT-Analyse	11
3. Entwicklungspotentiale	13
3.1. Verbesserung der Marktsituation	13
3.2. Innovationstätigkeit	14
3.3. Standortentwicklung	14
3.4. Vernetzung	15
3.5. Wirtschaftsförderung	15
3.6. Fachkräfteangebot bzw. -nachwuchs	16
4. Vordringlicher Handlungs- und Förderungsbedarf	16
4.1. Bahnindustrie Branchenkonferenz Berlin-Brandenburg	17
4.2. Aufbau eines Bahnindustriekompetenzzentrums	17
4.3. Standortentwicklung Hennigsdorf	18
4.4. Standortentwicklung Brandenburg-Kirchmöser	20
4.5. Stärkung des regionalen Bahntechnik-Marktes	20
4.6. Entwicklung des Forschungs- und Ausbildungsstandortes Brandenburg	20
4.7. Länderübergreifende Wirksamkeit des FAV Verkehrssystemtechnik	21
4.8. August-Borsig-Preis	21
4.9. Förderung der internationalen Bahntechnik-Messe InnoTrans	21

Die Autoren bedanken sich bei den Mitgliedern der begleitenden Steuerungsgruppe für das Untersuchungsvorhaben „Branchenstrategie zur Unterstützung des Branchenkompetenzfeldes Schienenverkehrstechnik im Land Brandenburg“ aus dem Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg, Frau Dr. Antje Hofmann und Herrn Michael Rohland sowie aus der Zukunfts-Agentur Brandenburg GmbH, Herrn Peter Effenberger und Herrn Mark Hartfiel für viele konstruktive Anregungen und kritische Hinweise.

1. Einleitung

Das Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg hat das Projektteam Regionale Wirtschaftsforschung Berlin – Dr. sc. Dieter Willers damit beauftragt, im Rahmen eines Gutachtens die hier vorgelegte Branchenstrategie zur wirtschaftspolitischen Unterstützung des Branchenkompetenzfeldes Schienenverkehrstechnik zu erarbeiten.

Seit Mitte 2005 hat das Land Brandenburg eine Neuausrichtung bei der Wirtschaftsförderpolitik eingeleitet. Mit dem strategischen Ansatz: „Stärken stärken – Mehr Wirtschaftswachstum für mehr Beschäftigung“ verfolgt das Land nun noch intensiver die Ziele, Wettbewerbsfähigkeit und Innovation zu stärken, dauerhafte Arbeitsplätze zu schaffen und damit nachhaltiges Wachstum zu fördern. Mit einer effektiveren Förderung von Wachstum und Beschäftigung und der Unterstützung des Strukturwandels in Richtung einer wissensbasierten Wirtschaft befindet sich diese Politik im Einklang mit den Zielen der Lissabon-Strategie auf europäischer Ebene.

Ein wichtiges Element des Kurswechsels ist die stärkere sektorale Fokussierung der Wirtschaftsförderung. Durch Analysen der Wirtschaftsstruktur des Landes Brandenburg wurden 16 Branchenkompetenzfelder und eine Querschnittsbranche¹ ermittelt, die sich in den letzten Jahren dynamisch entwickelt haben und Wachstumspotenziale für die Zukunft aufweisen.

Wesentliche Elemente der Neuausrichtung der Wirtschaftsförderpolitik wurden bereits auf den Weg gebracht:

- Investitions-, Technologie- und Innovationsförderung weisen klare Prioritätensetzungen auf die Branchenkompetenzfelder auf.
- Der Aufbau von landesweiten Kooperationsnetzwerken in den Branchenkompetenzfeldern wird gefördert und ist schon weit vorangeschritten.
- Das „Landesinnovationskonzept Brandenburg 2006“ bewertet die Branchenkompetenzfelder (außer Tourismus²) hinsichtlich der Innovationspotenziale.

Die einzelnen Branchenkompetenzfelder benötigen nun für ihre weitere Entwicklung gezielte wirtschaftspolitische Unterstützung. Deshalb wird mit Hilfe von Branchenstrategien, ein auf die spezifischen Bedürfnisse zugeschnittener Instrumenten- und Maßnahmenmix für jedes Branchenkompetenzfeld erarbeitet.

Die Branchenstrategie für das Branchenkompetenzfeld Schienenverkehrstechnik umfasst eine Stärken-Schwächen-Analyse des Branchenkompetenzfeldes, nimmt eine Einschätzung der Entwicklungsperspektiven vor und leitet daraus strategische Entwicklungsziele ab. Anschließend werden Handlungsempfehlungen und Maßnahmen zur gezielten Unterstützung des Branchenkompetenzfeldes vorgeschlagen.

¹ Die Branchenkompetenzfelder sind: Automotive; Biotechnologie/Life Sciences; Energiewirtschaft/-technologie; Ernährungswirtschaft; Geoinformationswirtschaft; Holzverarbeitende Wirtschaft; Kunststoffe/Chemie; Logistik; Luftfahrttechnik; Medien/IKT; Metallerzeugung, -be- und -verarbeitung, Mechatronik; Mineralöl/Biokraftstoffe; Optik; Papier; Schienenverkehrstechnik; Tourismus. Mikroelektronik wird als Querschnittsbranche betrachtet.

² Für die strategische Unterstützung des Branchenkompetenzfeldes Tourismus wurde die Landestourismuskonzeption in 2006 überarbeitet und vom Kabinett beschlossen.

2. Branchenanalyse

2.1. Situation des Branchenkompetenzfeldes in Brandenburg

Der Wirtschaftszweig Bahnindustrie (WZ 3520) umfasst im Jahr 2006 in Deutschland 132 Betriebe mit 20 und mehr Beschäftigten. Die Zahl der in ihnen tätigen Mitarbeiter liegt bei rd. 31.500, während das Umsatzvolumen rd. 4,4 Mrd. € ausmacht. Die Schwerpunkte der Bahnindustrie liegen von den Mitarbeiterzahlen her in den Bundesländern Nordrhein-Westfalen, Brandenburg und Niedersachsen. Die Region Berlin-Brandenburg nimmt mit NRW zusammen eine Spitzenposition ein. Die Unternehmen in den drei Ländern beschäftigen gemeinsam fast die Hälfte der deutschen Bahnindustrie-Mitarbeiter.

Die Bedeutung der Bahnindustrie für die regionale Wirtschaft ist, gemessen am Anteil der Bahnindustrie-Beschäftigung an der Beschäftigung im Bergbau und Verarbeitenden Gewerbe des jeweiligen Landes insgesamt, in Brandenburg mit fast 6 v.H. am höchsten in Deutschland. Für die Region Berlin-Brandenburg liegt dieser Anteil bei 3,7 v.H. danach folgen die Länder Sachsen-Anhalt mit 3 v.H., Sachsen mit 1,7 v.H., Schleswig-Holstein mit 1,0 v.H. sowie NRW, Hessen und Mecklenburg-Vorpommern mit 0,6 v.H.

Stellung der Bahnindustrie in der Hauptstadtregion

Während für Deutschland insgesamt im Jahr 2005³ der Anteil der Bahnindustrie am Bergbau und Verarbeitenden Gewerbe in Bezug auf die Anzahl der Betriebe sowie die Höhe von Gesamtumsatz und Auslandsumsatz nur 0,3 v.H. ausmacht, liegt dieser Anteil für die Region Berlin-Brandenburg bei 1,2 v.H. für die Anzahl der Betriebe und bei 0,9 v.H. für die Umsatzhöhe. Der Umsatzanteil und der Anteil der Betriebe liegen also in der Hauptstadtregion ca. 3 bis 4 Mal höher als im gesamtdeutschen Durchschnitt.

Besonderes Gewicht hat die Bahnindustrie aber speziell für das Land Brandenburg. Dort erreicht der Umsatzanteil 1,9 v.H. des Umsatzes von Bergbau und Verarbeitenden Gewerbe, also das 6-fache des durchschnittlichen Anteils in Deutschland und der Beschäftigungsanteil 5,6 v.H. also fast das 10-fache des durchschnittlichen Anteils in Deutschland.

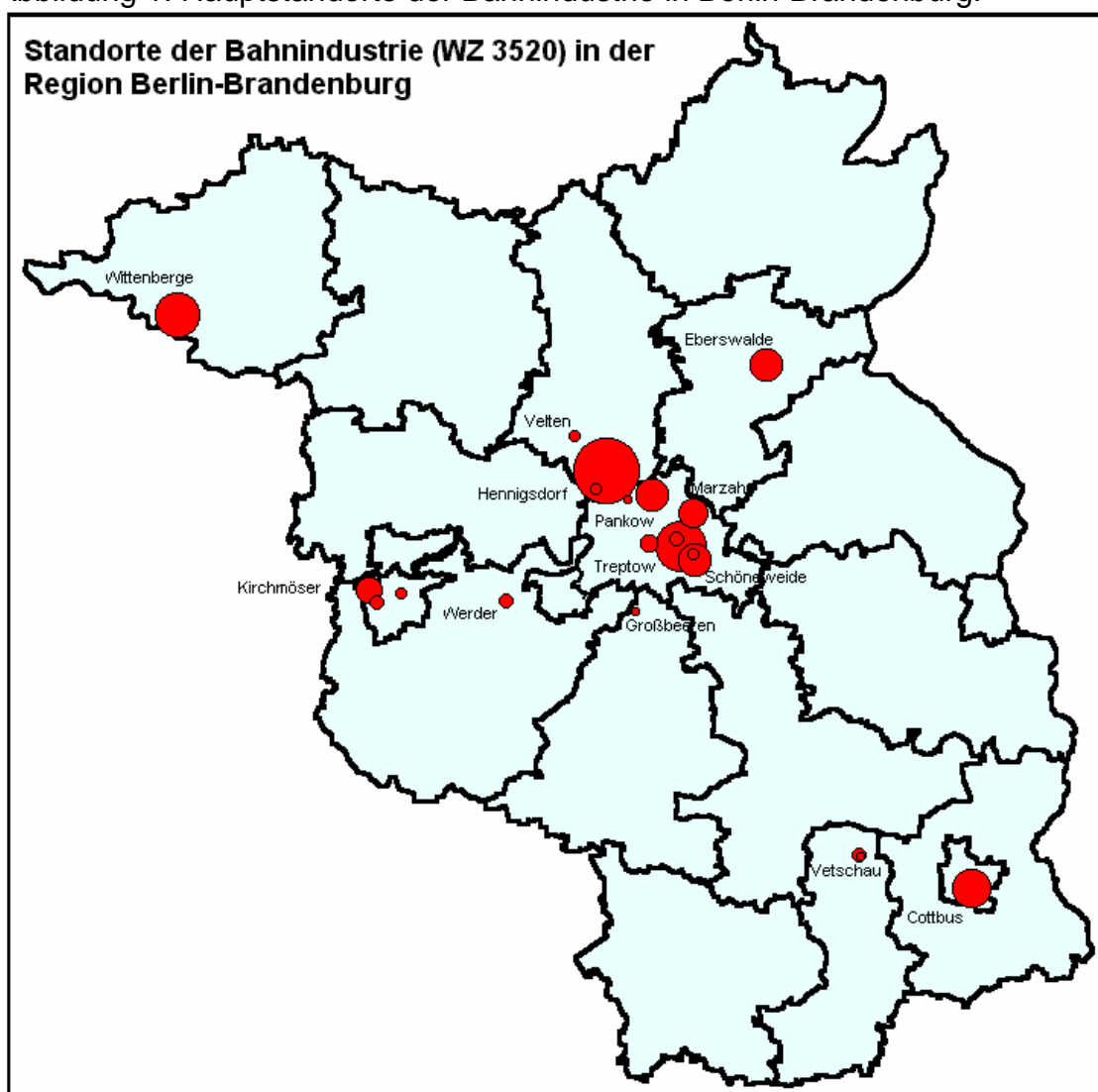
Die Bestandszahlen für die Unternehmensstruktur der Bahnindustrie in der Region Berlin-Brandenburg weisen aus, dass im Jahr 2006 in Brandenburg 13 Betriebe mit 20 und mehr Beschäftigten im Zweig Bahnindustrie und in Berlin 8 Betriebe ansässig waren, die jeweils 4.260 bzw. 1.868 Mitarbeiter beschäftigten. Insgesamt dürfte also die Feststellung gerechtfertigt sein, dass in der Region Berlin-Brandenburg rd. 20 v.H. der deutschen Bahnindustrie beheimatet sind und die Region nach NRW (ca. 7.050 Beschäftigte) den zweiten großen Bahnindustrie-Standort in Deutschland bildet. Diese Tatsache weist der Wirtschaftspolitik der Region eine besondere Verantwortung für die Zukunft der Branche und die Gestaltung geeigneter wachstumsfördernder Rahmenbedingungen zu.

³ Für diesen Vergleich stehen die notwendigen statistischen Werte nur für 2005 zur Verfügung.

Unternehmensstruktur des Branchenkompetenzfeldes

Den Kern des Branchenkompetenzfeldes bilden die Unternehmen der Wirtschaftsgruppe Bahnindustrie (WZ 3520) der Statistik des Verarbeitenden Gewerbes. Allerdings wird bei der Bestimmung der Unternehmensstruktur davon ausgegangen, dass neben den Unternehmen der Wirtschaftsgruppe 3520 auch solche Unternehmen anderer Wirtschaftszweige zum BKF gehören, die durch spezielle Lieferungen und Leistungen (Komponenten, Teile, Dienstleistungen) wesentlich zur Produktion von Bahntechnik beitragen. Dazu gehören auch Einrichtungen der branchenspezifischen Forschung und Entwicklung sowie spezialisierte Bildungsstätten. Aus den dazu durchgeführten Recherchen resultieren u.a. folgende Ergebnisse:

Abbildung 1: Hauptstandorte der Bahnindustrie in Berlin-Brandenburg.



Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Recherchen.

1. In der Region Berlin-Brandenburg wird das Branchenkompetenzfeld Schienenverkehrstechnik von ca. 65 Unternehmen und FuE-Einrichtungen bestimmt. Daran sind Brandenburg und Berlin rein quantitativ annähernd gleich

beteiligt. Für das Land Brandenburg wurden 35 Unternehmen und FuE-Einrichtungen identifiziert, während Berlin mit 31 Unternehmen und FuE-Einrichtungen beteiligt ist.

2. Von der Anzahl der in den Unternehmen beschäftigten Mitarbeiter können größere Unterschiede zwischen den beiden Teilregionen festgestellt werden. Die Anzahl der Arbeitsplätze des BKF liegt in Brandenburg bei etwa 6.250 und in Berlin bei etwa 3.300 (ohne FuE-Einrichtungen).
3. Die Kernkompetenz Bahnindustrie (WZ 3520), für die bezüglich der Unternehmen mit 20 und mehr Beschäftigten von Seiten des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg abgerechnete Daten vorliegen, umfasst im Jahr 2006 in Brandenburg 13 Betriebe/Unternehmen mit 4.260 Beschäftigten und in Berlin 8 Betriebe/Unternehmen mit 1.868 Beschäftigten (vgl. Abb. 1).

Vernetzungs- bzw. Kooperationsstrukturen

Die Bildung von Netzwerken hat sich in den letzten Jahren als ein wirksames Instrument der regionalen Wirtschaftspolitik zur Stärkung mittelständischer Unternehmensstrukturen erwiesen. Dementsprechend hat es auch in der Bahnindustrie der Hauptstadtregion in den letzten 10 Jahren mehrere, sowohl erfolgreiche als auch erfolglose Versuche der Etablierung von Netzwerken auf verschiedenen Gebieten (z.B. Produktionskooperation, FuE-Kooperation, Standortentwicklung u.a.) gegeben. Besonders bekannt wurden Netzwerke bzw. Netzwerkansätze wie:

- Rail Group (Unternehmensnetzwerk)
- Railias (Unternehmensnetzwerk)
- Standort-Netzwerk Kirchmöser
- TZV Hennigsdorf (Technologietransfer)
- FAV Forschungsverbünde

In der Bahnindustrie der Hauptstadtregion hat sich die Netzwerkarbeit der Unternehmen zwar langsam aber stetig entwickelt. Ausgesprochene Bahntechnik-Netzwerke sind in der Region nicht verbreitet, was z.T. auch auf die spezifische Wettbewerbssituation der Bahnindustrie mit nur einem zentralen Auftraggeber für das Endprodukt und nur zwei/drei konkurrierenden Systemanbietern zurückzuführen ist.

Entwicklungsprobleme

Zu Problemen und Hemmnissen der Entwicklung der Bahnindustrie in Deutschland sind von namhaften Beratungs- und Forschungsinstituten der Branche umfangreiche Untersuchungen durchgeführt worden, deren Auswertung im Zusammenhang mit der Ableitung einer regionalen Branchenstrategie wertvolle Dienste leistet. Dabei handelt es sich insbesondere um eine im Jahr 2003 im Auftrag des BMWi von der SCI Verkehr GmbH gemeinsam mit dem IMU-Institut und der SÖSTRA GmbH durchgeführte Untersuchung der mittelständisch strukturierten Bahntechnik-Zulieferindustrie⁴ und die Untersuchung

⁴ „Die mittelständisch strukturierte Bahntechnik-Zulieferindustrie am Standort Deutschland – Anforderungen an den Erhalt und den Ausbau ihrer Wettbewerbsfähigkeit unter Berücksichti-

der Struktur der Bahnindustrie in Ostdeutschland, die im Jahr 2006 vom IMU-Institut im Auftrag der Otto-Brenner-Stiftung⁵ durchgeführt wurde. Als mit Problemen für die Entwicklung der Bahnindustrie behaftet wurden in den genannten Studien vor allem folgende Handlungsfelder hervorgehoben:

- Künftiger Fachkräftemangel.
- Fahrzeuge mit eigener Traktion werden zum Hauptgeschäftsfeld.
- Zunahme des internationalen Wettbewerbes.
- Unzureichende Internationalisierung (Exportquote).
- Spezialisierung versus Systemgeschäft.
- Fehlende Nähe zum Betreiber.
- Langsame Standardisierung – Typenvielfalt wächst.
- Ungenügende Einbindung der Zulieferer in die Technologieförderung.
- Kooperationen und Netzwerke sind unterentwickelt.

Die abgeleiteten Handlungsfelder treffen in hohem Maße die in der Region Berlin-Brandenburg bestehende Problemlage, da die regionale Bahnindustrie, wie in den Studien hervorgehoben, zu großen Teilen als Zulieferindustrie gesehen werden muss.

2.2. Einschätzung der Wettbewerbsfähigkeit

Wettbewerbsfähigkeit ist in der Regel eine produktbezogene oder unternehmensbezogene Größe. Nur im übertragenen Sinne kann sie auch auf ganze Wirtschaftssysteme oder Teile davon, wie z.B. Branchen angewandt werden. Determinanten der Wettbewerbsfähigkeit dagegen können jedoch in jedem Fall benannt, aber nicht ohne spezifische Untersuchungen für einzelne Unternehmen quantifiziert werden. In diesem Sinne wurden für orientierende Aussagen über die Wettbewerbsfähigkeit des Branchenkompetenzfeldes in der Region Berlin-Brandenburg Vergleiche zur Umsatzentwicklung in anderen europäischen Ländern, zur Umsatzproduktivität, zur Innovationstätigkeit, zum Lohnkostenniveau und zum Qualifikationsniveau der Beschäftigten angestellt.

Umsatzentwicklung in anderen europäischen Ländern

Aufgrund der kritischen Entwicklung der deutschen Bahnindustrie in den letzten Jahren stellt sich die Frage nach Parallelen in anderen Ländern. Schließlich geht es darum festzustellen, ob die Entwicklung in Deutschland möglicherweise nur ein Sonderweg ist, der u.U. ausschließlich den Privatisierungsbestrebungen der DB AG geschuldet sein könnte. Im Ergebnis eines Vergleichs mit Ländern für die über EUROSTAT entsprechende statistische Angaben verfügbar sind, zeigt sich aber, dass in mehreren europäischen Ländern durchaus ähnliche Entwicklungen feststellbar sind.

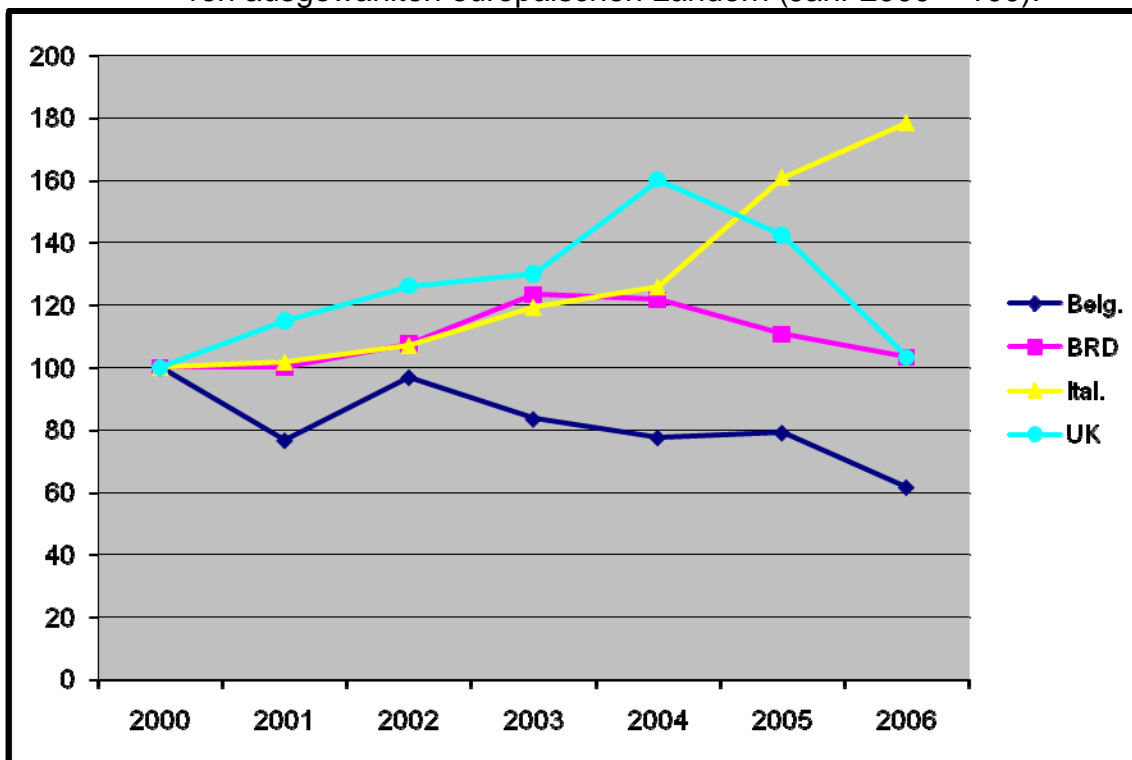
Während sich in Abb. 2 einerseits für die Bahnindustrie der Bundesrepublik die allgemein bekannte Abwärtsentwicklung der Umsatzgrößen ab dem Jahr 2003 darstellt, wird dieser Trend für Großbritannien erst ab dem Jahr 2004, allerdings

gung weltweiter Konzentrationsprozesse bei den Systemanbietern von Bahntechnik“. SCI Verkehr GmbH, IMU-Institut GmbH, SÖSTRA GmbH, im Auftrag des BMWi. Köln 2003.

⁵ „Die Struktur der Bahnindustrie in Ostdeutschland – Ansatzpunkte einer arbeitsorientierten Branchenstrategie“. IMU-Institut GmbH im Auftrag der Otto-Brenner-Stiftung, Berlin 2006.

mit sehr gravierenden Rückgängen sichtbar. In Belgien hat dieser Trend bereits im Jahr 2002 eingesetzt und hält unvermindert an. Nur in Italien zeichnet sich eine Entwicklung ab, die im Gegensatz zu der der anderen Länder steht.

Abbildung 2: Umsatzentwicklung der Bahnindustrie in Deutschland und in anderen ausgewählten europäischen Ländern (Jahr 2000 = 100).



Quelle: Eurostat (für andere wichtige Bahnindustrie-Länder Europas sind z.Z. keine Daten verfügbar).

Insgesamt erhärtet sich dadurch die Vermutung, dass die rückläufige Entwicklung des deutschen Bahnindustrie-Marktes doch nicht ausschließlich auf die Privatisierungsbestrebungen der DB-AG zurückzuführen sind und, dass die europäische Marktöffnung möglicherweise viel langsamer als vermutet zu praktischen Konsequenzen für die Marktteilnehmer führt, weil die dazu nötigen Voraussetzungen, z.B. durch die Systemanpassung und den Abbau von Protektionismus, erst schrittweise geschaffen werden können.

Umsatzproduktivität

Die Umsatzproduktivität der Bahnindustrie ist nach Ländern betrachtet sehr heterogen und schwankt zwischen 203.537 € Umsatz je Beschäftigten in Niedersachsen und 55.341 € Umsatz je Beschäftigten in Berlin. Die durchschnittliche Produktivität in den alten Bundesländern ist um fast 50 v.H. höher als im Durchschnitt der neuen Bundesländer, wobei die Produktivität in Sachsen weit über beiden Durchschnittswerten liegt. Die Produktivität der Bahnindustrie in Brandenburg nimmt mit rd. 75.000 € einen mittleren Platz ein. Die Region Berlin-Brandenburg hat mit ca. 70.000 € Umsatzproduktivität etwa 2/3 der Produktivität Ostdeutschlands und etwa 50 v.H. des gesamtdeutschen Produktivitätsdurchschnitts. Die vergleichsweise geringe Produktivität muss auf einen hohen Anteil der Instandhaltungswerke an der Bahnindustrie der Region zurückgeführt

werden. Für die geringe Produktivität der Berliner Bahnindustrie ist die spezifische Struktur verantwortlich, die nicht nur einen hohen Anteil an Instandhaltungskapazitäten (S-Bahn-Hauptwerkstatt, BVG-Werkstätten, Talgo-Werk Berlin, FWM) sondern auch ein Übergewicht an Bahn-Infrastruktur Herstellern (Siemens AG TS, Elpro, Balfour Beatty Rail) beinhaltet.

Lohnkostenniveau

Eine geeignete Datengrundlage zur Berechnung eindeutiger Indikatoren für die Entwicklung des Lohnkostenniveaus liegt leider nicht vor. Statistisch erfasste Werte gibt es aber für die Bruttolohnsummen der Wirtschaftszweige und die Bruttomonatsverdienste der Arbeitnehmer aus der Verdienststatistik. Die höchsten Bruttoentgelte werden mit 52.300 € je Beschäftigten in Bayern gezahlt. Die Durchschnittswerte für das frühere Bundesgebiet, für Ostdeutschland und Deutschland gesamt liegen mit nur geringen Differenzen bei etwa 75 v.H. des bayrischen Wertes. Für Ostdeutschland ergibt sich allerdings durch den hohen Wert der in Berlin gezahlten Bruttoentgelte (93,5 v.H. des Bayern-Wertes) eine Verzerrung. Brandenburg liegt mit 77,4 v.H. des bayrischen Wertes praktisch in gleicher Höhe bei den Bruttoentgelten wie der ansonsten bedeutendste deutsche Standort in Nordrhein-Westfalen. Diese spezielle Lage der Region Berlin-Brandenburg findet eine plausible Erklärung durch die schon an anderer Stelle erläuterte Personalausstattung der Bahnindustrie mit einem hohen Anteil an FuE-Kräften und das auch darüber hinaus deutlich höhere Qualifikationsniveau der Bahnindustrie-Beschäftigten in der Region.

2.3. Beurteilung der Standortbedingungen

Berlin-Brandenburg gilt in Europa als ein einzigartiger Standort für Bahntechnik. Die Bahntechnik hat hier eine lange Tradition, die sich aus der zentralen Lage des Standortes und der günstigen Verkehrsanbindung heraus entwickelte. Mit den politischen Veränderungen, die das Jahr 1989 mit sich brachte, konnte Berlin erneut zu einem Mittelpunkt des europäischen und deutschen Eisenbahnnetzes werden. Die nach der EU-Osterweiterung im Jahr 2004 entstandene Lage trägt ebenfalls dazu bei, dass sich Berlin-Brandenburg noch mehr zu einem Drehkreuz des europäischen Eisenbahnverkehrs entwickelt.

Standortfaktoren

Berlin hat sich seinen bereits frühzeitig begründeten Ruf als internationales Kompetenzzentrum für den Schienenverkehr zurückerobert. Das zeigt sich auch auf der „InnoTrans“, der internationalen Leitmesse für Schienenverkehrstechnik, die in Berlin stattfindet und inzwischen zu einem wichtigen Standortfaktor für die Entwicklung der Bahntechnik geworden ist. Hohe Investitionen in die Infrastruktur, in Telematik-Systeme sowie in Fahrzeuge und Ausrüstungen machen weiterhin die Region außerdem zu einem bedeutenden **Bahntechnik-Markt**. Mit der Deutschen Bahn hat Europas größtes Schienenverkehrsunternehmen seinen Hauptsitz in Berlin. Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) und die Deutsche Bahn (S-Bahn) betreiben in der Region eines der größten Nahverkehrssysteme der Welt.

Zusammenfassend können die **harten Standortfaktoren** in der Region Berlin-Brandenburg wie folgt charakterisiert werden:

- Hervorragende Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur
- Günstige Kaufpreise/Mieten für Immobilien, Grundstücke und Wohnungen
- Niedrigere Arbeitskosten als in den Ballungsräumen der ABL
- Deutschlands führender Standort für Ausbildung/Forschung/Wissenschaft
- Hochqualifizierte und flexible Arbeitskräfte
- Vergleichsweise niedrige Lebenshaltungskosten

Neben den hervorragenden harten Standortfaktoren, die die Bahnindustrie in der Region Berlin-Brandenburg unterstützen, sind es vor allem die attraktiven **weichen Standortfaktoren** die die Region als Wirtschaftsstandort empfehlen. Diese können wie folgt überblickartig charakterisiert werden:

- Berlin ist das politische Entscheidungszentrum Deutschlands.
- Über 200 Institutionen fördern in der Region die Ost-West-Kooperation.
- Berlin-Brandenburg ist eine Kulturregion ersten Ranges.
- Die Region ist eine einzigartige Kulturlandschaft im Grünen mit Wald, Seen, Fließgewässern, Biosphärenreservaten und Naturparks.

Insgesamt kennzeichnet die Region Berlin-Brandenburg als wichtigsten Standortfaktor, dass sie das westliche und das östliche Europa verbindet. Sie ist Schnittpunkt der europäischen Verkehrswege und Drehscheibe in der erweiterten europäischen Union, dem größten Binnenmarkt der westlichen Welt.

Rahmenbedingungen

Die Rahmenbedingungen für die Wirtschaftstätigkeit von Bahntechnik-Unternehmen in der Region werden durch eine Reihe von politischen und wirtschaftlichen Faktoren geprägt zu denen vor allem die Wettbewerbsbedingungen, die Tendenzen der Marktentwicklung, die Fahrzeug- und Beschaffungspolitik der Bahnbetreiber (vor allem DB AG), Tendenzen der Internationalisierung und Liberalisierung sowie die sich zuspitzende Fachkräfteproblematik zu zählen sind. Wichtige Aspekte dieser Rahmenbedingungen sind:

Zur Verbesserung der **Wettbewerbsbedingungen** unter den Verkehrsträgern bei der Bewältigung des wachsenden Verkehrsaufkommens in Europa und zur Vermeidung eines Verkehrsinfarkts in den Ballungsräumen und Metropolregionen hat die EU 2001 ein „Weißbuch Verkehr“ vorgelegt, das die Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene zum Ziel hat. Die Umsetzung dieser Vorhaben bewertet die Allianz pro Schiene (APS) zur Halbzeitrevision des Weißbuchs als ungleichzeitig und ungleichgewichtig. Den geringsten Fortschritt gab es im wichtigsten Handlungsfeld des Weißbuchs, der Herstellung gleicher, fairer Wettbewerbsbedingungen im intermodalen Wettbewerb.

In der sogenannten „Vossloh-Studie“ hat die SCI Verkehr GmbH im Jahr 2003 die Entwicklung des **Weltmarktes für Bahntechnik** untersucht und eine Prognose seiner Entwicklung abgegeben. Darin wurde das Gesamtvolumen des Marktes für bahntechnische Produkte und Leistungen in 2003 auf ca. 21,5 Mrd. € beziffert. Die Prognose geht davon aus, dass Westeuropa auch weiterhin der wichtigste Zielmarkt der Bahntechnik bleiben wird. Ein besonders dynamisches, über dem Entwicklungstempo des Weltmarktes liegendes Wachstum wird aber in den asiatischen und osteuropäischen Märkten erwartet.

Die **Fahrzeug- und Beschaffungspolitik** der DB AG und anderer Betreiber ist durch zahlreiche Determinanten bestimmt, zu deren wichtigsten u.a. die Fahrzeugstrategien in der Wettbewerbskonzeption der Betreiber, der Modernisierungsstand der Fahrzeugflotte und die wiederum relativ unmittelbar politisch beeinflusste Investitionskraft⁶ der Betreiber und deren Beschaffungspolitik gehören. Nicht ausgeräumte Unsicherheiten über den Weg der vorgesehenen Privatisierung der DB AG führen darüber hinaus zu einem wachsenden Investitionsstau, der eine große Belastung für den Bahntechnik-Markt in Deutschland bildet.

Förderpolitik

Die Investitionsförderung für die gewerbliche Wirtschaft im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur umfasst in Brandenburg seit dem Jahr 2006 nur noch die drei Bausteine Basisförderung, Potenzialförderung und Mittelstandszuschlag, letzterer seit September 2007 in unterschiedlicher Höhe für mittlere und kleinere Unternehmen. Erweiterungsinvestitionen und Ansiedlungen können mit Basisförderung sowie einer ergänzenden Potentialförderung unterstützt werden. Die Basisförderung beträgt 15 v.H. für Investitionsvorhaben, die zu einer der ausgewiesenen 16 Wachstumsbranchen gehören.

Für Unternehmen der **Bahnindustrie** ergeben sich im Rahmen der Wirtschaftsförderung, Vorteile in dreifacher Hinsicht. Die Bahnindustrie ist einerseits als eine der 16 Wachstumsbranchen in Brandenburg ausgewiesen. Andererseits gibt es in Brandenburg 13 Branchenschwerpunktorte der Schienenverkehrstechnik (Pritzwalk, Wittenberge, Eberswalde, Velten, Hennigsdorf, Rüdersdorf, Brandenburg a.d.H., Werder, Großbeeren, Mittenwalde, Treuenbrietzen, Vetschau und Cottbus), in denen zusätzliche Potenzialförderung möglich ist. Außerdem befinden sich viele der Branchenschwerpunktorte in Regionalen Wachstumskernen (z.B. Brandenburg a.d.H. und Hennigsdorf-Velten-Oranienburg), die zusätzlich zur möglichen Potenzialförderung durch gesonderte Standortentwicklungskonzeptionen gefördert werden, in denen z.T. Bahntechnik-Projekte verankert sind.

2.4. SWOT-Analyse

Aus der Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse der Bestandsanalyse können folgende Stärken und Schwächen bzw. Chancen und Risiken des Standortes Berlin-Brandenburg der deutschen Bahnindustrie identifiziert werden.

Stärken	Schwächen
<p>In der Bahnindustrie der Hauptstadtregion sind alle wichtigen Produktbereiche durch namhafte Hersteller vertreten.</p> <p>Regionale und unternehmensseitige Konzentration der Bahnindustrie-Kapazitäten: (1) Am Standort Hennigsdorf-Velten/nördliches Berlin, (2) am Standort Brandenburg-Kirchmöser</p>	<p>Die Systemintegratoren der Bahnindustrie haben mit der Deutschen Bahn AG nur einen marktbeherrschenden Auftraggeber. Das begrenzt die Bereitschaft zur technologischen Kooperation in der Wertschöpfungskette.</p> <p>Die restriktive Auftragsvergabepolitik der DB AG, die von der Öffentlichkeit mit dem ge-</p>

⁶ Siehe a.a.O. „Die Struktur der Bahnindustrie in Ostdeutschland“, IMU-Institut, 2006.

<p>und (3) von Unternehmensseite in der DB Instandhaltung GmbH mit den Werken in Wittenberge, Eberswalde und Cottbus.</p> <p>Berlin-Brandenburg und Nordrhein-Westfalen sind von der Anzahl der Unternehmen/Betriebe und der dort beschäftigten Mitarbeiter her die beiden größten Standorte Deutschlands. Die Bahnindustrie in Berlin-Brandenburg hat in der regionalen Wirtschaft allerdings ein höheres Gewicht als die Bahnindustrie in NRW.</p> <p>Berlin-Brandenburg zeichnet sich gegenüber den anderen deutschen Bahnindustrie-Standorten durch ein bedeutend höheres Qualifikationsniveau der Beschäftigten aus.</p> <p>Die Hauptstadtregion verfügt über eine größere Anzahl von Forschungseinrichtungen für Themen der Bahnindustrie.</p> <p>Der FAV Forschungs- und Anwendungsverbund Verkehrssystemtechnik Berlin konzentriert am Standort Berlin-Brandenburg wesentliche europäische Forschungsvorhaben der Bahntechnik.</p> <p>Der Anteil des FuE-Personals in der Bahnindustrie liegt in Berlin-Brandenburg im Vergleich zum deutschen Durchschnitt um 50 v.H (Berlin) bis 100 v.H. (Brandenburg) höher.</p> <p>Die in Berlin stattfindende „InnoTrans“ hat als weltweit führende Messe der Bahntechnik erheblichen Anteil an der Wahrnehmung der Region als Kompetenzstandort für Bahnsystemtechnik.</p> <p>Die Bahnindustrie in Berlin-Brandenburg verfügt durch ihre Nähe zu den politischen und wirtschaftlichen Entscheidungszentren über wesentliche Führungsvorteile im Wettbewerb mit anderen Standorten.</p> <p>Die Bahnindustrie wird von den beiden Landesregierungen Berlin und Brandenburg als eine Schwerpunktbranche der regionalen Wirtschaft eingeordnet und unterstützt.</p> <p>Die Bahnindustrie befindet sich von den Standortbedingungen her in exklusiver Lage. Harte und weiche Standortfaktoren werden von keinem anderen Standort übertroffen.</p>	<p>planten Börsengang in Zusammenhang gebracht wird, hat für kleinere Unternehmen existenzbedrohliche Formen angenommen.</p> <p>Das Scheitern des Vorhabens in Hennigsdorf ein Technologiezentrum für Bahntechnik im Verbund mit einem Eisenbahn-Testring und Prüfzentrum aufzubauen, hat zu erheblichen Rückschlägen bei den Bemühungen um die Stärkung des Bahntechnik-Standortes geführt.</p> <p>Die niedrige Umsatz-Produktivität und das hohe Bruttolohnsummenniveau wirken sich, trotz Rechtfertigung durch den Anteil von FuE-Personal und Instandhaltungsleistungen sowie das Qualifikationsniveau der Beschäftigten, nachteilig für die Bahnindustrie aus.</p> <p>Der Übergang der Systemführerschaft vom führenden Eisenbahnverkehrsunternehmen auf die Industrie und die dort führenden Systemintegratoren bringt für Zulieferer die Notwendigkeit der Neuorientierung am Markt.</p> <p>Mit dem Übergang der Systemführerschaft von den Bahnbetreibern an die Industrie entfällt zugleich deren Bindung an die nationalen Anbieter von Schienenverkehrstechnik. Der Markt öffnet sich für Anbieter aus aller Welt.</p> <p>Die gegenwärtig zunehmende Diversifizierung der Bahnbetreiber in kleinere und weniger leistungsfähige Unternehmen zersplittert die Nachfrage und verringert zumindest vorübergehend das Auftragsvolumen.</p> <p>Kommunale Verkehrsunternehmen sehen z.T. keine Verpflichtung bei der Erneuerung des Fahrzeugparks von Straßenbahnen die regionale Bahnindustrie durch Aufträge zu stützen.</p> <p>Die Bahnindustrie in BB hat bisher noch kein Selbstverständnis für ein regionales Zusammenwirken als Industrie-Cluster, die Erschließung von Synergien im regionalen Branchenkompetenzfeld oder die vorteilhafte Zusammenarbeit in einem Netzwerk entwickelt.</p> <p>Die Gründung von Netzwerken der Bahntechnik-Unternehmen ist bisher überwiegend gescheitert. Die schwierige Auftragslage war eine zu schmale Basis für die Entwicklung erfolgreicher Kooperationen.</p>
<p style="text-align: center;">Chancen</p>	<p style="text-align: center;">Risiken</p>
<p>Die Umsetzung der im Weißbuch Verkehr der EU von 2001, das die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene zum Gegenstand hat, verankerten Zielstellungen, ist auch eine der wesentlichen Chancen für positive Entwicklungen in der Bahnindustrie.</p>	<p>Fehlende praktische Umsetzung der Vorgaben zur Herstellung von Chancen- und Wettbewerbsgleichheit zwischen den Verkehrsparten entsprechend den Zielstellungen des EU-Weißbuchs Verkehr von 2001 können den Bestand der Bahnindustrie gefährden.</p>

<p>Eine weitere wesentliche Chance ist die Verankerung im Zentrum des größten europäischen Nah- und Fernverkehrsschienennetzes mit Markt- und Fühlungsvorteilen, die die Angebotsposition der Unternehmen stärken.</p> <p>Im Wettbewerb um Aufträge hat der Standort wegen der hohen Qualifikation seines Personalbestandes und dem hohen Anteil von FuE-Personal vergleichsweise gute Positionen.</p> <p>Das Entstehen neuer Marktsegmente durch den innovativen Hochgeschwindigkeitsverkehr und die Magnetschnellbahntechnik (Transrapid) bringt den Markt in Bewegung und bietet die Chance neue Marktanteile zu besetzen.</p>	<p>Weiterer Verzicht auf die Nutzung der Potenziale und Synergien der Unternehmens-Vernetzung in der Bahnindustrie gefährdet die Nutzung von Bündelungsvorteilen insbesondere für nicht konzerngebundene KMU.</p> <p>Die Internationalisierung der Märkte wird auch für die Bahnindustrie der Region den Konkurrenzdruck aus Billiglohnländern erhöhen.</p> <p>Es besteht die Gefahr des Wegbrechens von einzelnen Unternehmensstandorten, wenn die Auftragsschwäche im Bahnmarkt anhält.</p> <p>Drohender Verlust der Wettbewerbsvorteile eines hoch qualifizierten Personalbestandes durch die demographische Entwicklung.</p>
--	--

3. Entwicklungspotenziale

Eine Strategie zur Entwicklung des Branchenkompetenzfeldes Schienenverkehrstechnik muss außer von einer Bestandsanalyse von den spezifischen Möglichkeiten der Branche, d.h. von den ihr eigenen Entwicklungspotenzialen ausgehen. Diese werden u.a. dadurch charakterisiert, dass die Schienenverkehrstechnik zu den industriellen Traditionsbranchen der Region Berlin-Brandenburg gehört und der innovative, Ressourcen schonende Schienenverkehr, im Wettbewerb mit dem aktuell an seine Grenzen stoßenden Straßenverkehr, auch heute eine hohe wirtschaftliche Bedeutung besitzt. Neben Systemherstellern wie Bombardier in Hennigsdorf, Siemens in Berlin-Treptow und Stadler in Berlin-Pankow sind in der Region differenzierte Zulieferstrukturen und Wissenschaftseinrichtungen ansässig, die im Zusammenwirken Berlin-Brandenburg als Kompetenzzentrum für Schienenverkehrstechnik qualifizieren. Dies macht das entscheidende Entwicklungspotenzial der Schienenverkehrstechnik-Branche in der Region aus.

Die Auswertung einschlägiger Untersuchungen, zahlreicher Experteninterviews und die Durchführung eines Workshops mit den wichtigsten Akteuren der Branche in der Region lässt die 6 Handlungsfelder: Verbesserung der Marktsituation, Innovationspotential, Standortentwicklung, Vernetzung, Wirtschaftsförderung und nachhaltiger Fachkräftenachwuchs als prioritär für die Ableitung einer Strategie des Branchenkompetenzfeldes erscheinen. Im Einzelnen wurden dazu im Abschlussbericht fast 40 Handlungsoptionen abgeleitet, die im Folgenden beispielhaft dargestellt werden.

3.1. Verbesserung der Marktsituation

Der Markt für Schienenverkehrstechnik ist das wichtigste Entwicklungspotenzial der Bahntechnik-Industrie in Berlin-Brandenburg. Ohne einen ausreichenden Absatzmarkt hat die Branche nur geringe Entwicklungsspielräume, die ausschließlich im Verdrängungswettbewerb zu suchen wären. Nur ein expandierender Markt schafft die Grundlage für ein erstrebenswertes Wachstum und eine ausreichende Rendite der eingesetzten Mittel. Die gegenwärtige Marktsituation entspricht jedoch diesen Vorstellungen nur teilweise, weshalb konkreter

Handlungsbedarf zur Stärkung von Marktpositionen der regionalen Bahnindustrie besteht.

Als Handlungsoptionen zur Stärkung des Bahntechnik-Marktes sind die verstärkte Unterstützung von KMU bei der Erschließung neuer Märkte, die Einflussnahme auf die Verstetigung der Auftragsvergabe durch die DB AG, die Motivierung von KMU zu gemeinsamen Aktivitäten auf Auslandsmärkten, die Unterstützung der Bemühungen zur Erschließung des Russland-Marktes und Aktivitäten zur Stärkung der Auftragsvergabe auf dem regionalen Markt zu sehen.

3.2. Innovationstätigkeit

Innovationen in der Schienenverkehrstechnik sind ein wesentliches Entwicklungspotential der brandenburgischen Bahnindustrie. Innovationen bewirken eine Marktöffnung ohne Verdrängungswettbewerb. Im Moment gibt es zahlreiche Ausgangspunkte für Innovationen, die nicht nur im wissenschaftlich-technischen Fortschritt sondern auch im gesellschaftlichen Wandel in Europa ihren Ursprung haben. Handlungsoptionen beziehen sich nicht nur auf Produkt- und Verfahrensinnovationen wie Hochgeschwindigkeitsverkehr, Interoperabilität der Fahrzeuge, Lärmarmes Drehgestell u.a. sondern auch auf die Entwicklung von Forschungseinrichtungen und FuE-Aktivitäten der Unternehmen.

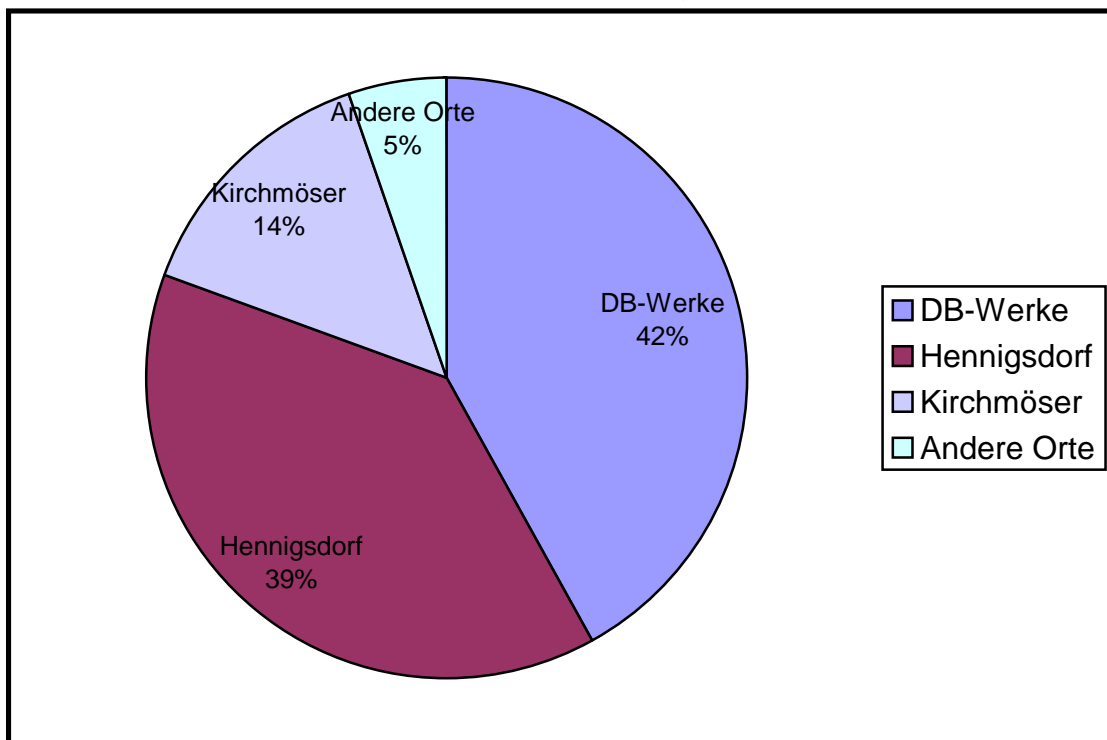
Im Einzelnen kommen Handlungsoptionen wie die Identifizierung neuer effektiverer Methoden zur Information von kleineren Unternehmen über aktuelle Entwicklungen, die Bildung von Fachgebieten der Bahnforschung an Brandenburger Hochschulen, die Gründung eines Branchenkompetenzzentrums, die Sensibilisierung von Kleinunternehmen zur Inanspruchnahme von Fördermöglichkeiten und die Verstärkung der Aufklärung über die FuE-Förderung in Betracht.

3.3. Standortentwicklung

Die Bahnindustrie konzentriert sich in Berlin-Brandenburg auf 3 regionale bzw. unternehmerische Verbünde. Das sind der Standort Hennigsdorf-Velten und nördliches Berlin (Schwerpunkt Fahrzeugbau) mit den Unternehmen Bombardier Transportation und REO AG Nieke Bahntechnologien in Hennigsdorf, Stadler Pankow GmbH (Velten und Wilhelmsruh) und FWM Miraustraße GmbH (Borsigwalde), der Standort Stadt Brandenburg (insbesondere Kirchmöser) mit den Unternehmen BWG GmbH & Co. KG, GBM Gleisbaumechanik Brandenburg GmbH, Fahrzeugwerk Brandenburg GmbH und DB Systemtechnik bzw. Bahn-Umweltzentrum (Schwerpunkt Schienentechnik) sowie schließlich als unternehmerischer Schwerpunkt die 3 DB Instandsetzungswerke, die fast die Hälfte der Mitarbeiter des Wirtschaftszweiges Bahnindustrie in Brandenburg (Schwerpunkt Instandhaltung) beschäftigen (vgl. Abb. 3).

Unter den Handlungsoptionen sind besonders die weitere Unterstützung der erfolgreichen Arbeit des Regionalmanagements Kirchmöser, die Reaktivierung des Technologiezentrums Verkehrstechnik in Hennigsdorf, die Weiterführung des August-Borsig-Preises, die Einrichtung eines Regionalmanagements für die Bahnindustrie gemeinsam mit Berlin am Standort Hennigsdorf und die Bildung eines Bahnindustrie-Standortes Südbrandenburg im Rahmen des Regionalmanagements Lausitz-Spreewald hervorzuheben.

Abbildung 3:
Standortstruktur* nach der Anzahl der Beschäftigten für das Jahr 2006.



* Verteilung der 4.400 Arbeitsplätze der brandenburgischen Bahnindustrie (incl. DB Systemtechnik und DB Umwelttechnik in Kirchmöser) auf die Standorte.

3.4. Vernetzung

Kooperationen und Netzwerken kommt innerhalb der Schienenfahrzeugindustrie lt. Aussagen der bereits zitierten SCI/Verkehr-Studie „Bahntechnik-Zulieferindustrie“ eine steigende Bedeutung zu. Insbesondere kapitalschwächere mittelständische Unternehmen können zahlreiche strategische Projekte nur zusammen mit Partnern entwickeln. Dabei zeigt die Entwicklung in Vergleichsbranchen, dass auch Systemintegratoren bei entsprechender Marktsituation zunehmend einen hohen Wert auf stabile regionale Zulieferstrukturen und Netzwerke legen. Ortsnahe Partner, Know-how-Träger und regionale Forschungs- und Entwicklungsnetzwerke bilden die Grundlage auch für einen attraktiven Produktionsstandort.

Unter den Handlungsoptionen zur Unterstützung einer zunehmenden Vernetzung in der brandenburgischen Bahnindustrie sind insbesondere die weitere Förderung der InnoTrans und des Gemeinschaftsstandes der Berlin-Brandenburger Bahnindustrie, die Durchführung einer Branchenkonferenz der Bahnindustrie, die Frage der Implementierung eines Bahnindustrie-Koordinators in Zusammenhang mit der Schaffung eines Bahnindustriekompetenzzentrums u.a. zu nennen.

3.5. Wirtschaftsförderung

Die Wirtschaftsförderung ist ein Entwicklungspotential, das von der Wirtschaftspolitik unmittelbar beeinflusst werden kann. Allerdings ist seine Wirksamkeit da-

von abhängig, dass es einerseits gelingt sein Instrumentarium den Erfordernissen der Unternehmen möglichst genau anzupassen und andererseits davon, dass sich die Ergebnisse der Wirtschaftsförderung als marktkonform erweisen. Für die Bahnindustrie stellt sich diese Situation gegenwärtig so dar, dass der Markt seit 2003 schrumpft, was sich für Deutschland insgesamt als ein Rückgang des Gesamtumsatzes auf 83,5 v.H. im Jahr 2006 und voraussichtlich 79,1 v.H. im Jahre 2007 darstellt.

Bei den Handlungsoptionen auf dem Gebiet der Wirtschaftsförderung ist darauf zu orientieren, dass ihre Möglichkeiten so genutzt werden müssen, dass die negativen Wirkungen der letzten Jahre auf Umsatz und Beschäftigung möglichst stark gebremst und die im Rahmen der Branchenstrategie zu realisierenden Maßnahmen mit den verfügbaren Instrumentarien weitgehend gefördert werden. Dies betrifft vor allem die Durchführung einer Branchenkonferenz, die Schaffung eines Bahnindustriekompetenzzentrums und die Verstärkung der Bahntechnikforschung und -ausbildung an brandenburgischen Hochschulen.

3.6. Fachkräfteangebot bzw. -nachwuchs

Das Fachkräfteangebot für die Bahnindustrie wird in der Region Berlin-Brandenburg genauso wie in ganz Ostdeutschland zunehmend durch Auswirkungen der nach der deutschen Wiedervereinigung eingetretenen Veränderungen in den Lebensumständen der Menschen beeinträchtigt. Diese Faktoren haben zu einem „Abschmelzen“ sowohl der Arbeitsmarktreserve als auch traditioneller Qualitätsmerkmale des ostdeutschen Arbeitsmarktes (hoher Anteil von Fachkräften mit abgeschlossener Berufsausbildung oder mit Hoch- bzw. Fachschulabschluss) geführt, was im Laufe der letzten Jahre zu bestimmten Einschränkungen im Fachkräfteangebot und damit in den arbeitsmarktseitigen Entwicklungspotenzialen der Wirtschaft beitrug.

Handlungsoptionen in Zusammenhang mit der Stärkung von Fachkräfteangebot und -nachwuchs sind vor allem Image-Kampagnen zur Erhöhung der Attraktivität von Schienenfahrzeugtechnik-Berufen, die Verstärkung eigener Anstrengungen der Unternehmen für die Sicherung des Fachkräftenachwuchses einschließlich der Ingenieurausbildung an brandenburgischen Hochschulen und ein höheres Angebot an Studienplätzen und Spezialkursen für Fachkräfte an den Bildungseinrichtungen.

4. Vordringlicher Handlungs- und Förderungsbedarf

Die im Abschlussbericht zur Branchenstrategie identifizierten Entwicklungspotentiale beinhalten unter dem Aspekt der Unterstützung der regionalen Bahnindustrie ca. 40 Handlungsoptionen, die aber gleichwohl nicht gleichzeitig und nicht in jedem Falle sofort umgesetzt werden können oder müssten. Teilweise besteht ein hierarchischer Zusammenhang, der bedingt, dass für bestimmte Maßnahmen zunächst Voraussetzungen durch die Umsetzung anderer Maßnahmen geschaffen werden müssen. Als in diesem Sinne vordringlicher Handlungs- und Förderungsbedarf werden deshalb zunächst 9 Aufgabenstellungen auf den Gebieten:

1. Implementierung einer Regionalen Branchenkonferenz Bahnindustrie (Kommunikationsverbesserung)
2. Aufbau eines Bahnindustriekompetenzzentrums (Vernetzung)
3. Entwicklung des Standortes Hennigsdorf (Standortarbeitskreis, TGZ Verkehrstechnik, Regionalmanagement)
4. Entwicklung des Standortes Brandenburg-Kirchmöser (Infrastruktur, Regionalmanagement, CCIB)
5. Stärkung des regionalen Bahntechnik-Marktes (local content)
6. Entwicklung des Bahntechnik Forschungs- und Ausbildungsstandortes Brandenburg (BTU, FHS Brandenburg, TFH Wildau)
7. Erschließung von Synergien bei der FuE-Projektentwicklung durch länderübergreifende Wirksamkeit des FAV Verkehrstechnik
8. Weiterentwicklung des „August-Borsig-Preises“ als Anerkennung herausragender Innovationen des Branchenkompetenzfeldes
9. Weitere Förderung der InnoTrans-Bahntechnik-Messe als Imagefaktor, Vernetzungspotenzial und Außendarstellung des Branchenkompetenzfeldes

vorgeschlagen und im Folgenden hinsichtlich ihrer Zielstellungen näher charakterisiert.

4.1. Implementierung einer Bahnindustrie-Branchenkonferenz Berlin-Brandenburg

Branchenkonferenzen dienen der Informationsvermittlung und bieten Möglichkeiten zur Kontaktaufnahme. Eine Branchenkonferenz ist also in erster Linie eine **vertrauensbildende Maßnahme**, die dazu beitragen kann bestimmte Vorbehalte bezüglich der Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen schrittweise abzubauen. Darüber hinaus ist aber der Inhalt der Konferenzen von großer Bedeutung. Wenn es gelingt, das Programm so zu gestalten, dass die Teilnehmer einen Informationsvorteil gegenüber den Nichtteilnehmern erhalten, dann werden entsprechende Konferenzen bald zum unverzichtbaren Bestandteil der Branchenentwicklung in der Region. Dazu müsste das Konferenzprogramm auf Marktberichterstattung, auf Informationen über FuE-Ergebnisse, über Ergebnisse von FuE-Netzwerken, von Kooperationsnetzwerken, von Anbieter-Konsortien und schließlich den Informationsaustausch von Politik, Wissenschaft und Wirtschaft ausgerichtet sein. Schließlich sollten solche Konferenzen die Möglichkeit zur Selbstdarstellung der Unternehmen entweder in Form von Redebeiträgen oder in einer begleitenden Ausstellung bieten. Dass darüber hinaus Gastbeiträge von Experten eine Rolle spielen müssen, versteht sich von selbst. Hauptgegenstand der Branchenkonferenzen sollte aber in jedem Fall die brancheninterne Kommunikation sein, da sie nicht in Konkurrenz zu den Fachveranstaltungen der Verbände treten sollten. Ihr spezielles Ziel muss in jedem Fall die Unterstützung der Vernetzung und der Kommunikation zwischen den Akteuren des Branchenkompetenzfeldes sein.

4.2. Aufbau eines Bahnindustriekompetenzzentrums

Wichtig für die Clusterentwicklung ist die institutionelle Bündelung branchenspezifischer Maßnahmen und Aktivitäten. In einigen Bundesländern gibt es be-

reits Clusterstrukturen, die als Best Practice Beispiele für Brandenburg dienen können, so z.B. die Verbundinitiative „Bahntechnik“ Sachsen, die Landesinitiative Bahn NRW oder die Clusterinitiative Bahntechnik Bayern.

Mit ihren Bahntechnik-Initiativen haben die Länder NRW, Sachsen und Bayern wichtige Bedingungen für die Förderung der Vernetzung und die Unterstützung in Unternehmensfunktionen geschaffen, zu denen die Bahnindustrie-Unternehmen allein nicht in der Lage wären. Damit wurden signifikante Verbesserungen der Wettbewerbsposition auf den regionalen und überregionalen Märkten erreicht. Die Gründung eines Bahnindustrie-Kompetenzzentrums in Brandenburg könnte ebenfalls starke Impulse für die Verbesserung der Vernetzung und der Wettbewerbsposition der brandenburgischen Bahnindustrie auslösen. Dabei kann es von dem Betreibermodell eines solchen Zentrums abhängen, in welchem Umfang die Unternehmen bereit sind, mitzuwirken oder Leistungen in Anspruch zu nehmen. Das Cluster Bahntechnik in Bayern wird z.B. als eingetragener Verein betrieben in dem die Unternehmen Mitglied sind und relativ bescheidene Mitgliedsbeiträge bezahlen. In Sachsen wird die Verbundinitiative, soweit das bekannt geworden ist, ausschließlich aus öffentlichen Mitteln finanziert. Es gibt allerdings einen Beirat und Kooperationspartner aus einem Kreis öffentlicher Einrichtungen, Gewerkschaften und Verbänden. In Brandenburg gibt es bereits Erfahrungen mit der Arbeit von Kompetenzzentren, die bei der Schaffung neuer Einrichtungen ausgewertet und berücksichtigt werden können.

4.3. Standortentwicklung Hennigsdorf

Der Hauptstandort der Bahnindustrie in Berlin-Brandenburg, die Stadt Hennigsdorf im Landkreis Oberhavel, ist gleichzeitig der größte Schienenfahrzeugbau-Standort in Deutschland. Intensive Bemühungen der regionalen Akteure, vor allem aber der Kommune, um den Ausbau und die Sicherung des Standortes, ließen noch vor wenigen Jahren eine sehr positive Entwicklung erwarten. Dafür sprachen das mit viel Einsatz geschaffene TGZ Verkehrstechnik, das Technologiezentrum Bahntechnik sowie das mit großen Erwartungen konzipierte Projekt des Aufbaus eines Prüf- und Testzentrums, das im Rahmen des vorübergehenden EU-Bewilligungsstopps für die TGZ-Förderung im Jahr 2005 eingestellt wurde. Im Rahmen der parallel dazu erkennbaren Schrumpfung des Bahnindustrie-Marktes wurde auch das TZ Bahntechnik geschlossen und das TGZ Verkehrstechnik in ein allgemeines TGZ umgewidmet, um zumindest die Raumauslastung zu verbessern. Diese Entwicklung muss als ein gravierender Rückschlag für die Bahnindustrie in der Region bewertet werden. Eine heutige Strategie für die Unterstützung der Schienenverkehrstechnik muss zwar aus aktueller Sicht notwendige neue Maßnahmen konzipieren, aber auch versuchen an früheren sinnvollen Ansätzen anzuknüpfen und andere, aus Gründen der Akzeptanz von anscheinend Unvermeidlichem, getroffene Entscheidungen zumindest z.T. rückgängig zu machen. Dies betrifft die Einrichtung eines Regionalmanagements, die Schaffung eines Standortarbeitskreises der Hauptakteure der regionalen Wirtschaft, die Reaktivierung des TGZ Verkehrstechnik (Bahnindustrie) und die Umsetzung aktueller Überlegungen des größten Bahnindustrie-Unternehmens der Region.

4.3.1. Einrichtung eines Regionalmanagements für die Bahnindustrie

Die Aufgaben des Regionalmanagements sollten sich darauf erstrecken, die Zusammenarbeit Brandenburg-Berlin an der Landesgrenze zu verwirklichen, die Umsetzung der Vorschläge von Bombardier zur Standortentwicklung zu organisieren sowie die Zusammenarbeit zwischen den Systemintegratoren untereinander und mit der Regional- und Landespolitik zu moderieren. Bestehende Spannungen müssen dabei abgebaut und Synergien in der Zusammenarbeit mit den Unternehmen anderer Wirtschaftszweige erschlossen werden. Die Interessen der Bahnindustrie sollten mit Hilfe des Regionalmanagements im Standortentwicklungskonzept des Regionalen Wachstumskerns ihre Widerspiegelung finden.

4.3.2. Bildung eines Standortarbeitskreises der regionalen Wirtschaft

Die Implementierung eines Standortarbeitskreises Wirtschaft sollte unter Auswertung der im Land Brandenburg bestehenden Erfahrungen erfolgen und eine abgestimmte Entwicklung der Wirtschaftsbereiche in Hennigsdorf und die Umsetzung von Vorschlägen der Unternehmen ermöglichen. Dabei ist die spezielle Problemlage an der Stadtgrenze Berlins und des größten Bahnindustrie-Standortes in Deutschland von besonderer Bedeutung.

4.3.3. Reaktivierung des TGZ Verkehrstechnik

Das TGZ des Landkreises Oberhavel in Hennigsdorf sollte nach Auffassung der Gutachter zumindest teilweise wieder in ein TGZ für Verkehrstechnik mit der Orientierung auf Schienenfahrzeugbau umgewidmet werden. Der Zugang für Unternehmen anderer Wirtschaftszweige oder gar für branchenfremde Unternehmen, die mit dem Schienenfahrzeugbau kooperieren, sollte damit jedoch nicht behindert werden. Um Missverständnisse bei der Vermarktung der Räumlichkeiten zu vermeiden, könnte alternativ die relativ große Immobilie des TGZ in Hennigsdorf, die ohnehin aus Einzelgebäuden besteht, auch formell in ein branchenoffenes TGZ des Landkreises und in ein TGZ für Verkehrstechnik geteilt werden. Wichtig für die Vermarktung des Standortes ist, dass seine Identifizierung mit der Schienenverkehrstechnik auch weiterhin erkennbar ist.

4.3.4. Umsetzung der Vorschläge von Bombardier zur Standortentwicklung

In den vom Projektteam durchgeführten Expertengesprächen hat der Geschäftsführer von Bombardier Hennigsdorf Vorschläge unterbreitet, die zur Entwicklung und Festigung des Standortes Hennigsdorf beitragen könnten. Diese Vorschläge sollten durch die Branchenstrategie in vollem Umfang unterstützt werden. Im Einzelnen handelt es sich um

- die Bildung eines Netzwerkes mittelständischer Unternehmen, das besser als kleine Einzelunternehmen in der Lage ist, durch Kooperation, die dem Großkonzern Bombardier entsprechenden Losgrößen zu liefern,
- die Gründung einer Anbietergemeinschaft mittelständischer Bahnindustrie-Unternehmen im Zusammenwirken mit Bombardier/Hennigsdorf und der DB AG zur Realisierung des aftersales Services an Bombardier-Fahrzeugen,
- die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie als ersten Schritt zur Gründung eines Ingenieurbüros/Instituts für Bahntechnik in Kooperation von Bombardier Hennigsdorf, TU Berlin (ifv Bahntechnik) und der Stadt Hennigsdorf.

Das grundlegende Ziel der durchzuführenden Maßnahmen sollte die Verbesserung des Standortumfeldes für das Bombardier-Werk in Hennigsdorf und die bessere Vernetzung der Bahntechnik-KMU mit dem Großkonzern-Standort sein. Damit könnte gleichzeitig die Basis für die Geschäftsentwicklung der KMU stabilisiert werden. Die Ansiedlung eines Ingenieurbüros oder Institutes würde zur Verbesserung der Standort-Infrastruktur beitragen, einen regionalen Anbieter für Bahntechnik-Gutachten begründen und evtl. die notwendige Stärkung der Bahnindustrie Forschungslandschaft in Brandenburg unterstützen.

4.4. Standortentwicklung Brandenburg-Kirchmöser

Durch Bildung eines „CompetenzCentrums Innovative Bahn“ (CCIB) am Standort Brandenburg-Kirchmöser soll eine zentrale Voraussetzung zur nachhaltigen Sicherung der Bahnkompetenz am Standort geschaffen werden. Die Grundlage für die vorgesehene Schaffung einer starken Basis in der industriellen Forschung in Brandenburg-Kirchmöser soll die Bündelung von Kompetenzen und die Weiterentwicklung des Know-hows gemeinsam durch Industrie und Wissenschaft, d.h. die ansässigen Bahnunternehmen und die in Brandenburg ansässige Fachhochschule, bilden. Als Rechtsform der neuen Einrichtung sind die Gründung einer gemeinnützigen GmbH, einer GmbH oder eines An-Instituts der Fachhochschule Brandenburg im Gespräch. Die Mitwirkung der Fachhochschule als wissenschaftlicher Hintergrund ist in jedem Fall durch die Wahrnehmung der Funktion eines der beiden Geschäftsführer durch den Präsidenten der Fachhochschule oder einen renommierten Lehrstuhlinhaber für Bahntechnik vorgesehen. Eine Unterstützung des Projektes durch die zutreffenden Förderprogramme des Landes Brandenburg, für die von den Initiatoren noch im Einzelnen zu erarbeitenden Aufgabenstellungen, wird erwartet.

4.5. Stärkung des regionalen Bahntechnik-Marktes

Die Frage nach der stärkeren Unterstützung einer Branche durch die Politik in Verbindung mit der Auftragsvergabe, ist zweifellos nicht einfach mit dem Hinweis auf Vergabebedingungen oder den fairen Wettbewerb aller Anbieter zufriedenstellend zu beantworten. Die Kausalität zwischen Auftragsvergabe, Arbeitsplätzen, Arbeitslosenzahlen sowie Steuereinnahmen und Sozialausgaben ist allzu offensichtlich. Durch Auftragsvergabe in Billiglohnländer erzielte Einsparungen können sich als Pyrrhussieg erweisen, wenn z.B. die Kommunen gleichzeitig entstehende Arbeitsplatzverluste durch höhere Sozialausgaben wett machen müssen. Das Problem liegt also darin, dass auch in der Regional- und in der Kommunalpolitik deutlich werden muss, dass das billigste Angebot nicht immer das beste Angebot ist. Einsparungen auf der einen (Beschaffungs-) Seite dürfen nicht durch Mehrausgaben auf der anderen Seite (Sozialausgaben) erkaufte werden. Dieser Anspruch muss gegebenenfalls durch die Landespolitik stärker vermittelt und u.U. auch in der Praxis eingefordert werden.

4.6. Forschungs- und Ausbildungsstandort Brandenburg entwickeln.

Eine Strategie zur Unterstützung der Schienenverkehrstechnik in Brandenburg muss berücksichtigen, dass mehr als 2/3 der Arbeitsplätze des gemeinsamen Branchenkompetenzfeldes Schienenverkehrstechnik der Hauptstadtregion in

Brandenburg und nur etwa 1/3 in Berlin liegen. Obwohl aufgrund allein dieser Situation keineswegs in Brandenburg in gleichem Maße auch Forschung und Ausbildung wie in Berlin betrieben werden müssten, ist es aber für Brandenburg als Bundesland mit dem höchsten Anteil Bahnindustrie in Deutschland, erforderlich, einen angemessenen Teil Bahnindustrieforschung und -ausbildung zu gewährleisten. Dabei geht es einfach darum, dass ohne einen angemessenen Anteil an Forschung und Ausbildung, die gegenwärtig noch in der Region verankerte Bahntechnik-Kompetenz, auch unter Beachtung der Folgen der demographischen Entwicklung, nicht gehalten werden kann. Als Schlussfolgerung ergibt sich, dass die an der BTU-Cottbus vorhandenen Voraussetzungen genutzt werden sollten, um auch Forschung und Ausbildung auf dem Gebiet des Schienenfahrzeugbaus anzubieten und gleichzeitig die Fachhochschule Brandenburg dabei unterstützt werden sollte, Forschung und Ausbildung auf dem Gebiet Schienenfahrwege zu implementieren.

4.7. Länderübergreifende Wirksamkeit des FAV Verkehrssystemtechnik

Die Tätigkeit des FAV Forschungs- und Anwendungsverbundes ist bisher noch überwiegend auf Berlin konzentriert. Er ist eine Einrichtung der Technologiestiftung Berlin und arbeitet in deren Auftrag. Die enge Verzahnung der Schienenverkehrstechnik von Berlin und Brandenburg legt den Gedanken nahe, die Tätigkeit der Einrichtung auf Brandenburg auszudehnen, so wie andere Einrichtungen (z.B. BioToP) auch von beiden Ländern betrieben werden. Die Gründung eines eigenen brandenburgischen FuE-Dienstleisters für die Bahnindustrie wäre auf dem begrenzten Markt und bei der entstehenden Konkurrenzsituation kontraproduktiv. Die Nutzung der langjährigen Erfahrungen des FAV Berlin brächte dagegen wichtige Vorteile. Beispielsweise könnten Synergien daraus gewonnen werden, dass der FAV auch auf den anderen Gebieten von Verkehrssystemtechnik und Mobilität tätig ist. Es wird deshalb vorgeschlagen Möglichkeiten für eine gemeinsame Trägerschaft des FAV durch Einrichtungen der Länder Berlin und Brandenburg zu prüfen.

4.8. August-Borsig-Preis

Mit dem Ziel, die weitere Verleihung des August-Borsig-Preises auch im Rahmen der InnoTrans 2008 zu sichern, wird vorgeschlagen, bis zu einer möglichen Wiederbelebung des TGZ Verkehrstechnik in Hennigsdorf, die IHK Potsdam (insbesondere in Anerkennung ihres Engagements für den Berlin-Brandenburg Gemeinschaftsstand auf der InnoTrans) zu bitten, vorübergehend das Projektmanagement für die Verleihung des Preises zu übernehmen.

4.9. Weitere Förderung der internationalen Bahntechnik-Messe InnoTrans

Die Nutzung der Institution InnoTrans für die weitere Erhöhung der Anziehungskraft des Bahnindustrie-Standortes Berlin-Brandenburg ist die denkbar preiswerteste Investition zur Unterstützung des Branchenkompetenzfeldes. Das Instrument Messe kann ein geeignetes Werkzeug nicht nur für die Verbesserung von Außendarstellung und Marketing sondern vor allem auch von Kommunikation und Vernetzung zwischen den Unternehmen der Region sein. Die Messe wird so auch zum Standortfaktor für die Wirtschaft in Berlin und Brandenburg.