



Berlin 2011 - 2016

Zahlen und Fakten

Berlin, den 30. Mai 2011

Inhaltsverzeichnis

0. Herausforderungen für den Wirtschaftsstandort Berlin	3
1. Aktuelle wirtschaftliche Entwicklung	3
2. Rahmenbedingungen für Wachstumsbranchen verbessern	3
3. Investitionen sichern und Haushalt konsolidieren	4
4. Arbeitsmarkt- und Bildungspolitik vor neuen Herausforderungen	6
5. Infrastruktur - Wirtschaft braucht Wege	9

0. Herausforderungen für den Wirtschaftsstandort Berlin

Bei den Wahlen zum Abgeordnetenhaus am 18. September geht es für Berlin um entscheidende Weichenstellungen in den kommenden fünf Jahren. Von diesen Weichenstellungen hängen die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft, die Attraktivität für Investoren und neue Arbeitsplätze über die kommenden Jahre hinaus ab. Ziel muss es sein, die deutsche Hauptstadt und europäische Metropolregion Berlin als Wirtschaftsstandort weiter zu stärken. Die deutsche Hauptstadt hat bereits in den vergangenen Jahren begünstigt durch die konjunkturelle Entwicklung und trotz der Wirtschafts- und Finanzkrise Fortschritte auf dem Arbeitsmarkt und beim Wirtschaftswachstum gemacht. Die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen bleiben angesichts der gegenwärtigen konjunkturellen Lage und der niedrigen Zinsen günstig. Die Periode 2011 bis 2016 ist deshalb ein Zeitfenster, in dem man Berlin wettbewerbsfähig für die Zukunft aufstellen kann: Das heißt, dass Investitionen vorgenommen werden müssen zielgerichtet zur Stärkung der Industrie und zum Ausbau der Verkehrs- und Bildungsinfrastruktur. Es müssen Innovationen gefördert werden durch Investitionen in Wachstumsbranchen, in die Hochschulen und Forschung sowie mehr Arbeitsplätze geschaffen und Fachkräfte gesichert werden durch eine zukunftsweisende Arbeitsmarktpolitik und durch die Zusammenarbeit mit Brandenburg.

1. Aktuelle wirtschaftliche Entwicklung

Deutschland ist gut aus der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise gekommen und befindet sich in einem günstigen ökonomischen Umfeld. Nach Angaben der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) wird die Wirtschaft in diesem Jahr bundesweit um 3,4 Prozent wachsen. Davon profitiert auch Berlin: Angetrieben von den kräftigen Investitionen setzt sich der robuste Aufschwung in den ersten drei Monaten beschleunigt fort. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) wuchs im Vergleich zum Vorquartal real um 1,5 Prozent. Von dieser Entwicklung profitiert auch das Land Berlin, das sich damit in einem günstigeren, ökonomischen Umfeld als noch im Jahr 2006 befindet. Die Exportquote in Berlin ist auf 48 Prozent angestiegen und befindet sich damit auf Bundesniveau. Seit 2005 ist die Zahl sozialversicherungspflichtiger Beschäftigten in Berlin um 114.000 gestiegen. Die Arbeitslosenquote ist auf rund 14 Prozent gesunken. Die Bedeutung der Industrie ist ebenfalls in den Blickpunkt der Öffentlichkeit gerückt. Mit Beteiligung der UVB haben Initiativen wie der „Steuerungskreis Industriepolitik“ und der „Masterplan Industriestadt 2010 – 2020“ wesentlich dazu beigetragen. Ein Wirtschaftszweig, der nahezu ungebremst wächst, ist der Tourismus. Im Jahr 1993 wurden in Berlin 7,3 Millionen Übernachtungen gezählt, vergangenes Jahr waren es fast 21 Millionen. Die Zahl der Übernachtungen hat sich also in weniger als 20 Jahren nahezu verdreifacht.

2. Rahmenbedingungen für Wachstumsbranchen verbessern

Berlin muss auf den Wachstumsmärkten präsent sein. Das sind vor allem die Bereiche Energie, Gesundheit und Mobilität. Sie werden angesichts einer steigenden Weltbevölkerung, eines wachsenden Wohlstandes in den Entwicklungsregionen, knapper werdenden Ressourcen und älter werdenden Gesellschaften immer wichtiger werden. Produkte aus diesen Bereichen werden immer stärker nachgefragt. Diese Märkte sind eng verbunden mit den Berliner Unternehmen aus der Industrie, beispielsweise aus der Verkehrssystemtechnik und Energietechnik, aus dem Bereich

der Informations- und Kommunikationstechnologien oder aus der Medizintechnik, dem Pharmabereich und der Biotechnologie.

Viele Berliner Industriebetriebe, die die Basis für die gesamte Berliner Wirtschaft bilden, sind in diesen Kompetenzfeldern gut aufgestellt. Sie brauchen die richtigen Rahmenbedingungen, um am globalen Wachstum teilhaben zu können. Deshalb sind Investitionen für die langfristige Entwicklung der Industrie notwendig.

Die UVB engagiert sich bereits inhaltlich und finanziell bei der Berliner Agentur für Elektromobilität (eMO). Ziel ist es, Voraussetzungen zu schaffen, Berlin als internationale Schaufensterregion für die Lösungskompetenz der deutschen Industrie zu entwickeln. Mit dem Schaufenster verbinden sich mittelfristig Potentiale für nachhaltige Wertschöpfung und Arbeitsplätze in der Stadt. Die Elektromobilität ist auch ein gutes Beispiel dafür, dass es in der Industrie Themen gibt, bei denen auch Standorte eine realistische Chance haben, die bisher auf der Landkarte nicht in der ersten Reihe gesetzt waren.

Zu den Wirtschaftszweigen mit einem großen Wachstumspotential zählt auch die Gesundheitswirtschaft. Die Unternehmen der Gesundheitswirtschaft erwirtschaften bereits gegenwärtig über 10 Prozent der gesamten Wertschöpfung in der Region. Während für die Entwicklung der Beschäftigung vorrangig die sogenannten Leistungserbringer im Gesundheitswesen (Krankenhäuser, Rehakliniken, niedergelassene Ärzte) verantwortlich zeichnen, wird der größte Beitrag zur Wertschöpfung von den Unternehmen im Zukunftsfeld Biotechnologie, Medizintechnik und Pharma geleistet. Der Schlüssel für die weitere Entwicklung im Bereich der Gesundheitswirtschaft liegt in der Zukunft der Berliner Krankenhäuser. Für diese sind aber die notwendigen Investitionen nicht gesichert. Allein in den landeseigenen Häusern Vivantes und Charité besteht ein Investitionsstau von über 1 Mrd. Euro. Intelligente Modelle zur Absicherung des Investitionsbedarfs sind notwendig wie auch zukunftsfähige Strukturen, in die es sich lohnt, zu investieren. Ziele für die weitere positive Entwicklung der regionalen Gesundheitswirtschaft sind die Schaffung zukunftsfähiger Krankenhausstrukturen und der Ausbau der industriellen Basis des Clusters Gesundheitswirtschaft, der wiederum unmittelbar mit dem Gelingen des Technologietransfers an der Schnittstelle von Wirtschaft, Wissenschaft und Klinik verknüpft ist.

3. Investitionen sichern und Haushalt konsolidieren

Mit einer Gesamtschuldenlast von aktuell 63,3 Mrd. Euro und daraus resultierenden jährlichen Zinszahlungen von rund 2,3 Mrd. Euro steht Berlin vor großen Herausforderungen. Die Konsolidierung des Berliner Haushaltes ist nach wie vor eine der wichtigsten Aufgaben. Ein markantes Beispiel für die schwierige Lage ist die hohe jährliche Neuverschuldung. Trotz der positiven konjunkturellen Entwicklung seit der Krise betrug die Nettokreditaufnahme 2010 immer noch 1,4 Mrd. Euro. Für das Jahr 2011 wird bei einem Gesamtvolumen des Haushaltes von rund 22 Mrd. Euro ein erneutes Finanzierungsdefizit von 1,4 Mrd. Euro erwartet. Mit der Feststellung des Stabilitätsrates vergangene Woche, dass dem Land Berlin eine Haushaltsnotlage droht, muss Berlin nun ein fünfjähriges Programm zur Sanierung seines Haushaltes vorlegen und sich regelmäßigen Kontrollen unterwerfen.

Die Finanzplanung Berlins bis 2015 zeigt, dass die jährlich stark steigenden Zinszahlungen die maßgeblichen Ausgabentreiber sind. Die Zinszahlungen für das Jahr 2011 machen 12 Prozent der Gesamtausgaben des Berliner Haushalts aus. Zukünftig droht dieser Anteil weiter stark anzusteigen. Ein Gutachten des Instituts der Deutschen Wirtschaft Köln (IW), welches die UVB und das IW im Januar 2011 gemeinsam veröffentlicht haben, bestätigt, dass für jede Milliarde Euro, die heute in Berlin getilgt wird, eine Entlastung bei den Zinszahlungen von rund 1,2 Milliarden Euro bis 2030 entsteht. Ein frühzeitiger Beginn der Entschuldung würde daher langfristig eine größere Entlastung aufgrund von Zweitrundeneffekten bewirken.

In der aktuellen mittelfristigen Finanzplanung sind der ausgeglichene Haushalt und der Beginn der Schuldenrückführung gemäß den Bestimmungen der im Grundgesetz verankerten Schuldenbremse erst ab 2020 vorgesehen. Die aktuelle positive konjunkturelle Entwicklung und das derzeit historisch niedrige Zinsniveau müssen aber nach Auffassung der UVB jetzt genutzt werden, um die Gestaltungsspielräume für Investitionen und Schuldenrückführung zu vergrößern. Daher fordert die UVB ein Ende der Nettoneuverschuldung spätestens zum Ende der kommenden Legislaturperiode im Jahr 2016.

Trotz der günstigen konjunkturellen Rahmenbedingungen gehen die Investitionsausgaben in Berlin zurück. Vom gesamten Haushaltsvolumen von rd. 22 Mrd. Euro (2011), werden lediglich rd. 1,6 Mrd. Euro (rd. 7,4 Prozent) für Investitionen verwendet. Darüber hinaus plant die Berliner Senatsverwaltung für Finanzen im Haushalt mittelfristig sinkende Investitionsausgaben ein. Dies führt dazu, dass die aktuelle Investitionsquote von 7,4 Prozent bis 2015 auf 6,3 Prozent sinken soll. Im Vergleich zu anderen deutschen Stadtstaaten wie Hamburg (11,1 Prozent) oder Ländern wie Brandenburg (16,3 Prozent), ist die Berliner Investitionsquote daher deutlich zu niedrig und muss angehoben werden. Der in der mittelfristigen Finanzplanung geplante Rückgang der Investitionsquote würde bedeuten, dass die geringen Investitionen von heute 1,6 Mrd. Euro um weitere 200 Millionen Euro zurückgehen. Die in der mittelfristigen Finanzplanung angelegte Entwicklung steht im Widerspruch zu den Anforderungen der UVB, die dringend erforderlichen Investitionen in die langfristige Sicherung der Infrastruktur Berlins bereitzustellen.

Unter bestimmten Annahmen kann die Verschuldung Berlins bis 2030 spürbar gesenkt werden. Dazu zählt ein Mix aus Einnahmeverbesserung sowie Ausgabensenkung. Die UVB hat gemeinsam mit dem IW Köln im Januar 2011 konkrete Handlungsempfehlungen veröffentlicht.

- Als landesseitigen Beitrag Berlins zur Konsolidierung empfiehlt das IW, 800 Millionen Euro aus dem Verkauf von Landesbeteiligungen einzunehmen. Berechnungen des IW Köln zufolge hält Berlin derzeit Beteiligungen mit einem Gesamtvolumen von rund sechs Mrd. Euro.
- Weitere darüber hinausgehende Konsolidierungshilfen sollten anreizkompatibel ausgestaltet werden. Ein Vorschlag könnte dabei so aussehen, dass für jeden Prozentpunkt Schuldenabbau, den Berlin leistet, ein halber Prozentpunkt zusätzlich vom Bund getilgt wird.

Der finanzpolitische Gestaltungsspielraum muss für Investitionen genutzt werden. Diese finanziellen Mittel müssen dazu genutzt werden, bestehende Investitionsstaus abzubauen.

Das Konjunktur-II Programm hat dazu geführt, dass der bestehende Sanierungsrückstau in den Berliner Bildungseinrichtungen von 800 Millionen Euro (2009) teilweise abgearbeitet werden konnte. Dennoch besteht hier weiterhin ein erheblicher Sanierungs- und Investitionsbedarf. Auch bei der Instandhaltung des Straßennetzes ist in den vergangenen Jahren ein gewaltiger Investitionsbedarf entstanden. Zwar hat der Senat – wie bereits im Vorjahr – aufgrund des harten Winters mit dem „Anti-Schlagloch-Programm“ ein Sofortprogramm zur Beseitigung der witterungsbedingten Straßenschäden aufgelegt. Allerdings reichen diese zusätzlichen 25 Mio. Euro nicht aus, um den gesamten Sanierungsrückstau im Straßennetz von ca. 450 Mio. Euro abzubauen.

Die intensiv geführte Diskussion um eine effiziente und kostengünstige Energie- und Infrastrukturversorgung muss in Berlin insbesondere vor den haushaltspolitischen Zwängen des Landes gesehen werden. Der Rückkauf der teilprivatisierten Wasserbetriebe würde den Berliner Haushalt in erheblicher Weise belasten. Aufgrund der Refinanzierungserfordernisse würde gleichzeitig das Ziel des Rückkaufs niedrige Wasserpreise in weiter Ferne rücken. Die UVB sieht deshalb weder im Bereich Wasser noch bei Energie oder Leitungsnetzen und im öffentlichen Personennahverkehr finanziellen Spielraum für Rekommunalisierungsvorhaben. Über die Erwerbsaufwendungen hinaus würden notwendige Investitionen für den Erhalt, die Modernisierung und den Ausbau für Energie und Infrastruktureinrichtungen den Landeshaushalt dauerhaft belasten und die finanzielle Konsolidierung erschweren.

4. Arbeitsmarkt- und Bildungspolitik vor neuen Herausforderungen

Die Zahl der Arbeitslosen ist seit Januar 2005 von 327.869 um 89.614 auf 238.255 Personen zurückgegangen. Obwohl sich die Arbeitslosenquote von 19,4 Prozent um 5,5 Prozentpunkte auf 13,9 Prozent verringert hat, ist Berlin bei der Arbeitslosenquote seit April 2011 Schlusslicht im Bundesgebiet.

Der Zuwachs beträgt bei den Vollzeitstellen beträgt 68.311, bei den Teilzeitstellen 57.325. Bei der Unterscheidung zwischen Vollzeit- und Teilzeitbeschäftigten ist auch zu beachten, dass in der Statistik alle Beschäftigten, deren Arbeitszeit unter der tariflichen liegt, und sei es auch nur um eine Stunde, bereits zu den Teilzeitbeschäftigten gezählt werden. Bei der Arbeitszeit der Teilzeitbeschäftigten wird dann lediglich noch zwischen denjenigen unterschieden, die über und die unter 18 Stunden arbeiten. Die Zahl derjenigen, die über 18 Stunden arbeiten, ist um 11.467 gestiegen, derjenigen, die weniger als 18 Stunden arbeiten, ist um 45.858 gestiegen. In Berlin arbeiten nur 1,9 Prozent aller Erwerbstätigen im Bereich der Zeitarbeit. Das ist ein Beleg dafür, dass Zeitarbeit den Berliner Arbeitsmarkt nicht gefährdet. Zeitarbeit muss als flexible Beschäftigungsform für Betriebe für die Bewältigung von Auftragspitzen erhalten bleiben und eröffnet den Zeitarbeitnehmern auch die Möglichkeit für eine Übernahme in ein Arbeitsverhältnis in dem Betrieb, in dem sie eingesetzt werden.

Insgesamt betrachtet ist die Struktur der Erwerbstätigkeit in Berlin robust. Sie ist nach wie vor durch sozialversicherungspflichtige Beschäftigung (77,2 Prozent der Erwerbstätigkeit) geprägt. Der Anteil der Vollzeitarbeitsplätze an der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung beträgt dabei 78,3 Prozent.

Im SGB II-Bereich muss die Arbeitsaufnahme und die schnelle Vermittlung in Beschäftigung im Vordergrund stehen. Reicht das Einkommen aus Beschäftigung nicht zur Sicherung des Lebensunterhalts, sind ergänzende Leistungen zu gewähren. Hier kann das Land Berlin in der nächsten Legislaturperiode eine Bundesratsinitiative starten. Es bieten sich aber auch Ansatzmöglichkeiten für eine Neuausrichtung der aktiven Arbeitsmarktpolitik an, die im Land Berlin realisiert werden können.

Berlin sollte für die Ausgestaltung einer eigenen Landesarbeitsmarktpolitik einen neuen Weg finden. Berlin hat sich mit dem „Öffentlich geförderten Beschäftigungssektor“ ein eigenes Handlungsfeld für seine Landesarbeitsmarktpolitik geschaffen ohne greifbare Ergebnisse. Berlin sollte sich hier weitgehend wieder zurückziehen und neue Schwerpunkte seiner arbeitsmarktpolitischen Aktivitäten gemeinsam mit der Arbeitsverwaltung auf „Fachkräftesicherung“ und den „Lernort Betrieb“ ausrichten.

In den vergangenen Jahren hat das Wirtschaftswachstum zu mehr Arbeit geführt. Dieser Trend wird sich fortsetzen. Seit 2005 sind in Berlin 114.000 neue sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze geschaffen worden, und die Arbeitslosigkeit ist zurückgegangen. Das hat zu einer Entlastung der Sozialsysteme geführt. Die Zahl der offenen Stellen nimmt weiter zu. Das heißt, dass sich die Aussichten für Beschäftigung deutlich erhöhen werden. Damit besteht die Chance, dass noch mehr Menschen aus der Arbeitslosigkeit in reguläre Beschäftigung integriert werden können. Doch angesichts des demographischen Wandels fehlen zunehmend Hochqualifizierte sowie vor allem technisch ausgebildete Facharbeiter.

Eine zentrale Rolle bei der Vermittlung der Arbeitssuchenden hat der gemeinsame Arbeitgeberservice der Arbeitsagenturen und Job Center. Dieser muß deshalb mit den Unternehmen enger kooperieren und im Rahmen der „Berliner Job Offensive“ insbesondere auch Hartz IV-Empfänger in Arbeit bringen.

Die UVB unterstützt gemeinsam mit ihren Mitgliedsverbänden und -innungen den Arbeitgeberservice durch die Organisation branchenbezogener Arbeitsmarktgespräche und sogenannter „Speed Datings“ für Betriebe und Arbeitssuchende. Fast 83 Prozent aller Arbeitslosen in Berlin sind so genannte „Hartz IV–Arbeitslose“. „Hartz IV“-Empfänger heißt nicht langzeitarbeitslos. Von den fast 198.000 Hartz-IV-Empfängern in Berlin können laut Regionaldirektion knapp 70.000 direkt in reguläre Beschäftigung vermittelt werden. Dazu gehören

- Hochschulabsolventen,
- Jungfacharbeiter, die ihren Berufsabschluss bei Trägern gemacht haben, sowie
- Berufsrückkehrerinnen mit guten Qualifikationen und Berufserfahrungen.

Gelänge es, nur 10.000 dieser qualifizierten Fachkräfte zu vermitteln, würde sich die Summe der passiven Leistungen nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit um 13,5 Mio. Euro pro Jahr vermindern. Zusätzlich würden sich die Leistungen für

Unterkunft und Heizung, die Berlin trägt, um 3,1 Mio. Euro pro Jahr verringern. Nach dieser Rechnung der Regionaldirektion würde das Land bei jedem arbeitslosen Hartz-IV Empfänger, der in reguläre Beschäftigung vermittelt wird, pro Jahr Kosten für „Leistungen für Unterkunft und Heizung“ in Höhe von 3.720 Euro einsparen.

Zusätzliche Einsparmöglichkeiten ergeben sich bei der Kofinanzierung im „Öffentlichen Beschäftigungssektor“. Jeder Teilnehmer an Bürgerarbeit kostet das Land pro Jahr 7.440 Euro. In der Summe sind das knapp 42 Mio. Euro für 2011 bis 2013.

Bei dem Instrument der „Arbeitsgelegenheiten in der Entgeltvariante“ sollte das Land Berlin die Ergebnisse der aktuellen Instrumentenreform des Bundesarbeitsministeriums abwarten, die bis Ende des Jahres vorgelegt werden sollen. Die neuen Instrumente sollen zum April 2012 in Kraft treten. Das Land Berlin hat für die Kofinanzierung der Arbeitsgelegenheiten „unter ÖBS-Bedingungen“ für 2012 und 2013 insgesamt 33,8 Mio. Euro vorgesehen (2.440 Förderfälle in 2012, 2.600 Förderfälle in 2013, durchschnittliche Förderfallkosten pro Jahr 8.736 Euro). Diese Instrumente sollten grundsätzlich ohne Landeskofinanzierung auskommen. Das Ziel ist, das Erwerbstätigenpotential zu erhöhen. Das heißt zum Beispiel, dass

- die Infrastruktur zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf wie eine bessere Betreuung in den Ferienzeiten und beim Übergang von Kita zur Schule ausgebaut wird und
- die Zuwanderung von qualifizierten Arbeitskräften aus dem Ausland über die Anerkennung von ausländischen Bildungsabschlüssen erleichtert wird.

Das Amt für Statistik Berlin-Brandenburg und das Institut für Schulqualität der Länder Berlin und Brandenburg e.V. (ISQ) haben am 6. April den gemeinsamen Bildungsbericht „Bildung in Berlin und Brandenburg 2010“ veröffentlicht. Neben einigen erfreulichen Entwicklungen, wie zum Beispiel das bundesweit überdurchschnittliche Angebot an Ganztagschulen von 80 Prozent in Berlin (Bundesdurchschnitt 42 Prozent), fallen vor allem die weiterhin hohen Quoten von Jugendlichen ohne Schulabschluss von 10,7 Prozent in Berlin auf. Werden in Berlin nur die Schulentlassenen ohne Migrationshintergrund betrachtet, sinkt dieser Wert auf 7 Prozent. In Berlin muss deshalb die bessere Förderung der Migranten hinsichtlich zu erreichender Schulabschlüsse fokussiert werden. Nicht weniger Besorgnis wecken nach wie vor die hohen vorzeitig aufgelösten Ausbildungsverträge, die über den Bundesdurchschnitt liegen. Im Jahr 2009 betrug die Auflösungsquote 13 Prozent (Bundesdurchschnitt 9 Prozent). Auch hier müssen die Aktivitäten zur Vermeidung der Ausbildungsabbrüche, insbesondere die Berufsorientierung an den Schulen, weiter verbessert werden.

Mit einem gemeinsamen Ausbildungsstellenmarkt für Berlin und Brandenburg soll das Ziel verfolgt werden, das Ausbildungsnachfragepotential optimaler mit Ausbildungsangeboten in der Hauptstadtregion zu verbinden. Durch den größeren Ausbildungsmarkt wird das Spektrum der Möglichkeiten, auch für Abiturienten, die eine Ausbildung nachfragen, erweitert. Insbesondere für Berliner Abiturienten und Brandenburger Arbeitgeber kann der erweiterte Ausbildungsmarkt Vorteile bringen.

Diesen Lösungsansatz hatte die UVB bereits in die Tagung der „Sonderkommission Ausbildungsplatzsituation und Fachkräfteentwicklung“ im vergangenen Jahr

eingebraucht. Bei einer Nachvermittlungsaktion im Kammerbezirk Potsdam wurden erste Erfahrungen mit Bewerbern aus Berlin gesammelt. Deutlich wurde, dass es Informationsdefizite über Brandenburger Ausbildungsangebote gibt. Bei diesem Lösungsansatz bietet sich eine branchenspezifische Herangehensweise an, da innerhalb einer Branche die Information von Jugendlichen über Stadt- und Ländergrenzen hinweg besser zu bewerkstelligen ist.

So hat beispielweise die Metall- und Elektroindustrie einen Bewerber-Transfer-Manager eingerichtet. Getestete Bewerber, die bei einem Unternehmen nicht berücksichtigt werden, können an andere Betriebe dieser Branche – auch über Ländergrenzen hinweg – vermittelt werden.

Die Entwicklung der Studienanfängerzahlen an den Berliner Hochschulen ist sehr erfreulich. In 2010 wurden über 28.000 Studienanfänger immatrikuliert. Diese Zahl liegt deutlich über der Referenzlinie von 19.500, ab der der Bund im Rahmen des Hochschulpakts Berliner Studienplätze mitfinanziert. Jetzt kommt es allerdings darauf an, dass die Infrastruktur der Hochschulen „mitwächst“. Diese Anpassung der personellen und räumlichen Infrastruktur ist notwendig, um Studienabbrüche aufgrund struktureller Engpässe zu vermeiden. Vor dem Hintergrund der finanziellen Situation an den Hochschulen dürfen Studiengebühren bei den Master-Studiengängen zur Ko-Finanzierung kein Tabuthema in der hochschulpolitischen Diskussion sein.

Unter maßgeblicher Mitwirkung der UVB wurde am 15. März 2010 die TransferAllianz Berlin gegründet. Sie ermöglicht es Unternehmen, für Produkt- und Prozessinnovationen schneller und direkter auf die vielfältigen Wissenschaftsressourcen der Region zuzugreifen. Der Maßnahmenkatalog der TransferAllianz umfasst 18 Einzelprojekte, die nun systematisch bearbeitet werden. Ein Element ist der TransferBonus, der die finanzielle Hürde in der Kooperationsanbahnung zwischen Wissenschaft und Wirtschaft reduziert. Über 130 Unternehmen haben seither den TransferBonus in Anspruch genommen.

5. Infrastruktur - Wirtschaft braucht Wege

Für wirtschaftliches Wachstum ist eine leistungsfähige Infrastruktur eine notwendige Voraussetzung, denn Wirtschaft braucht Wege. Vor diesem Hintergrund setzt sich die UVB für die Umsetzung wichtiger Infrastrukturprojekte in der Region ein. Dazu zählen der Flughafen BBI, die Verlängerung der A 100, die Ertüchtigung der Schienenverkehrswege sowie die Fortsetzung des Ausbaus der Binnenschifffahrtswege.

Beim wichtigsten Infrastrukturprojekt, dem Flughafen BBI, sind die Baumaßnahmen inzwischen weit fortgeschritten. So gehen der Terminalbau und die Innenausbauten zügig voran und die Südbahn mit 4.000 Metern Länge und 60 Metern Breite ist seit Anfang Mai 2011 fertiggestellt. Die Beteiligung der regionalen Bauwirtschaft ist gemessen an anderen Bauprojekten dieser Größenordnung hoch. Bisher gingen ca. 62 Prozent – über 1,2 Mrd. Euro – der vergebenen Aufträge an die Unternehmen aus der Region. Damit ist aus Sicht der UVB das Ziel des gemeinsamen Mittelstandskonzepts, Unternehmen aus der Region auch im Zuge der Bauphase maßgeblich am BBI zu beteiligen, erreicht worden. Auch die privaten Investitionen im Umfeld des Flughafens nehmen deutlich zu. Wichtige private Bauprojekte, wie das

Büroobjekt und der Bau des 4-Sterne Steigenberger Hotels in der „Airport City“, einem 16 Hektar großen Areal im Vorfeld des Flughafens, sind ein Jahr vor Eröffnung des BBI begonnen worden. Problematisch bleibt die wichtigste und schnellste Bahnanbindung vom Berliner Hauptbahnhof zum BBI-Bahnhof über die sog. „Dresdner Bahn“ durch Lichtenrade. Sie wird nicht vor 2019 zur Verfügung stehen. Der erforderliche Planfeststellungsbeschluss ist noch nicht absehbar. Übergangsweise wird daher für mehrere Jahre neben dem S- Bahnverkehr ein Airport Express über die westliche Route – gegenwärtig im 30-Minuten-Takt – eingesetzt. Aus Sicht der UVB muss sich der Berliner Senat gegenüber der Bahn und dem Eisenbahnbundesamt als planfeststellender Behörde für einen schnelleren Abschluss der Planfeststellungsarbeiten einsetzen. Für die ebenfalls wichtige Ostanbindung ist der Planfeststellungsbeschluss ergangen. Sie wird somit bei der Inbetriebnahme des BBI zur Verfügung stehen.

Seit September 2010 dominiert die Flugroutendiskussion die Diskussion zum BBI. Die eingesetzte Fluglärmkommission hat zahlreiche alternative Flugrouten vorgeschlagen, die durch die Deutsche Flugsicherung (DFS) hinsichtlich ihrer Auswirkungen bewertet wurden. Für die endgültige Festlegung der Flugrouten kann die Fluglärmkommission gegenüber der DFS allerdings nur Empfehlungen abgeben. Die Festlegung erfolgt nach Bundesrecht auf Vorschlag der DFS durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF). Im März 2012 sollen die Flugrouten feststehen. Aus Sicht der UVB hat die Diskussion um die „richtigen“ Flugrouten die Chancen, die sich mit dem BBI für die Hauptstadtregion verbinden, zeitweise in den Hintergrund gedrängt. Durch die Konzentration des Flugverkehrs in Schönefeld steigen die Kapazitäten gegenüber dem bestehenden Flughafensystem deutlich an. Diese Kapazitätserweiterungen sind vor dem Hintergrund eines jährlichen Passagierwachstums auf den Berliner Flughäfen von mehr als 5 Prozent dringend erforderlich. Damit verbinden sich nicht zuletzt Wachstum und Beschäftigung am Flughafen und Flughafenumfeld.

Das Wachstums- und damit verbundene Arbeitsplatzpotential kann der Flughafen aber nur erschließen, wenn er wettbewerbsfähig ist. Eine Reduzierung der Tagesrandzeiten führt zu Verlagerungseffekten und damit auch zu negativen wirtschaftlichen Auswirkungen. Der neue Flughafen befindet sich in einer Konkurrenzsituation zu Flughäfen wie München und Frankfurt, die gegenwärtig über weniger restriktive Randzeitbeschränkung verfügen. Um keinen weiteren Wettbewerbsnachteil zu erleiden, ist deshalb die Nutzung der nächtlichen Randzeiten und deren flexible Handhabung eine entscheidende Voraussetzung für einen weiterhin erfolgreichen Wachstumsmotor BBI. Die UVB fordert daher den Senat auf, an den bestehenden Beschlüssen festzuhalten und den BBI entsprechend den Planungen umzusetzen. Dies betrifft auch die Parallelstarts, die für die Nutzung des Flughafens unbedingt erforderlich sind, denn ohne Parallelstarts werden die Kapazitäten geringer sein als aktuell in Schönefeld und Tegel.

Nach Auffassung der UVB ist der Ausbau der Bundesautobahn A 100 unverzichtbar. Mit der A 100 lassen sich die Gewerbegebiete im Ostteil besser an das Autobahnssystem und am BBI anschließen. Dies erhöht die Attraktivität dieser Gebiete für potentielle Investoren erheblich. Gleichzeitig werden durch die A 100 Anwohner durch eine Bündelung des Verkehrs von bisher bestehenden Durchgangsverkehr entlastet. Insofern ist die A 100 für Berlin von ökologischer und ökonomischer Bedeutung. Die Baukosten des Teilabschnitts vom Autobahndreieck

Neukölln – Treptower Park (3,2 km) in Höhe von 420 Mio. Euro werden durch Bundesmittel finanziert. Bei einem Verzicht auf die Verlängerung der A 100, gingen diese 420 Mio. Euro für Berlin verloren, da sie Teil des verabschiedeten Bundesverkehrswegeplans sind und nicht in andere Berliner Projekte umgewidmet werden können. Vor diesem Hintergrund fordert die UVB das mit dem bestehenden Planfeststellungsbeschluss vorhandene Baurecht umzusetzen und mit den Bauarbeiten zur A 100 zügig zu beginnen.

Hinsichtlich der Instandhaltung des Straßennetzes gibt es in Berlin aufgrund einer chronischen Unterfinanzierung einen gewaltigen Nachholbedarf. Seit über 10 Jahren setzt der Berliner Senat zu wenig Mittel für den Erhalt der bestehenden Infrastruktur ein. Dadurch ist in den letzten Jahren Anlagevermögen in Berlin vernichtet worden. Nach Schätzungen der UVB beträgt das Defizit ca. 450 Mio. Euro.

Das aufgrund des harten Winters aufgelegte „Anti-Schlagloch-Programm“ in Höhe von 25 Mio. Euro ist nach Auffassung der UVB ein Sofortprogramm zur Beseitigung der witterungsbedingt entstandenen Neuschäden. Es ist nicht geeignet, den gesamten Sanierungsrückstau im Straßennetz der letzten Jahre entscheidend abzubauen. Die UVB fordert daher, die Investitionen bei der Instandhaltung deutlich zu erhöhen. Volkswirtschaftlich liegen die Kosten einer Sanierung sehr viel höher als die Kosten einer kontinuierlichen Instandhaltung.

Das Bundesverkehrsministerium (BMVBS) hat Veränderungen bei der Ausbauplanung der Binnenschiffahrtstraßen angekündigt. Zukünftig sollen die Investitionsmittel auf die stark befahrenen Wasserstraßen konzentriert werden. Dies betrifft insbesondere die großen Wasserwege in den alten Bundesländern (Rhein, Main und Mittellandkanal). Die gegenwärtig weniger befahrenen Wasserwege östlich von Magdeburg sollen dagegen nicht vorrangig weiter ausgebaut werden.

Ursächlich für das hinter den Erwartungen zurückgebliebene Verkehrsaufkommen in den letzten Jahren ist der schlechte Ausbauzustand der Wasserwege östlich von Magdeburg. Die grundlegende Verbesserung dieses Ausbaurückstandes ist seit zwei Jahrzehnten immer wieder verzögert worden. Daher können großvolumige Schubverbände die Wasserwege nicht durchgängig befahren und der Transport über den Wasserweg ist unwirtschaftlich.

Damit würde aus Sicht der UVB der Status Quo auf unbestimmte Zeit festgeschrieben. Bestehende Standortnachteile in den Neuen Bundesländern würden dauerhaft verfestigt. Eine Streichung der Investitionsmittel würde einen Verzicht auf wirtschaftliche Entwicklungschancen in der Region bedeuten. Denn letztlich kann die verkehrs- und umweltpolitisch angestrebte Verlagerung von Transporten auf die umweltfreundliche Wasserstraße nur dann gelingen, wenn die dafür erforderliche Infrastruktur leistungsfähig ausgebaut wird.