

INDUSTRIESTANDORT BERLIN

VORBILDICH

Welche Rolle die Hauptstadt mit fortschrittlichen Technologien bei der nachhaltigen Energieversorgung von morgen spielt. **S. B2**

ANZIEHEND

Interview mit Regierungschef Klaus Wowereit über die Zukunft des Industriestandorts und boomende Wachstumsbranchen. **S. B3**

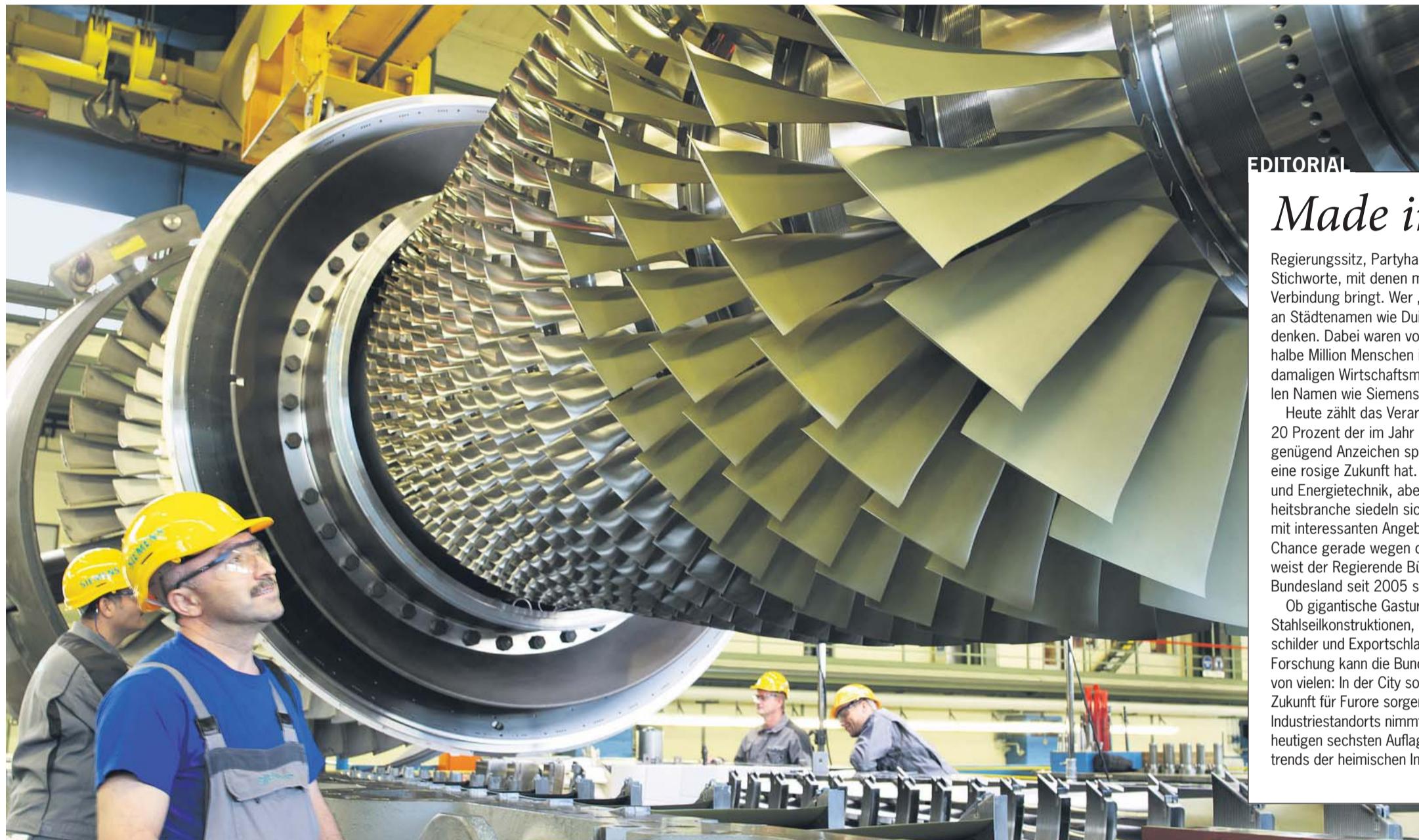
VERSPIELT

Wo früher Stahlseile für Aufzüge hergestellt wurden, gehen heute Seilspielgeräte in Produktion. **S. B3**

BEWEGLICH

Neue Verkehrskonzepte und elektrische Fortbewegungsmittel werden die Mobilität verändern. **S. B4**

14. November 2012 | Nr. 266

**EDITORIAL**

Made in Berlin

Regierungssitz, Partyhauptstadt, Berlinale – so lauten die Stichworte, mit denen man Berlin heute für gewöhnlich in Verbindung bringt. Wer „Industriestandort“ hört, der dürfte eher an Städtenamen wie Duisburg, Wolfsburg oder Ludwigshafen denken. Dabei waren vor rund 75 Jahren noch mehr als eine halbe Million Menschen im produzierenden Gewerbe der damaligen Wirtschaftsmetropole beschäftigt, die mit so klangvollen Namen wie Siemens, AEG oder Telefunken verbunden war.

Heute zählt das Verarbeitende Gewerbe gerade einmal noch 20 Prozent der im Jahr 1936 darin Beschäftigten. Doch genügend Anzeichen sprechen dafür, dass die Industrie in Berlin eine rosige Zukunft hat. Unternehmen aus den Sparten Mobilität und Energietechnik, aber auch aus der Kreativ- und der Gesundheitsbranche siedeln sich vermehrt an, die Hochschulen locken mit interessanten Angeboten junge Leute aus aller Welt – eine Chance gerade wegen des demographischen Wandels. Stolz weist der Regierende Bürgermeister darauf hin, dass kein Bundesland seit 2005 stärker gewachsen ist als der Stadtstaat.

Ob gigantische Gasturbinen, schicke Motorräder oder innovative Stahlskelettkonstruktionen, Produkte made in Berlin sind Aushängeschilder und Exportschlager zugleich. Auch auf dem Gebiet der Forschung kann die Bundeshauptstadt gut mithalten. Ein Beispiel von vielen: In der City soll eine mit Batterien betriebene Buslinie in Zukunft für Furore sorgen. Die wachsende Bedeutung des Industriestandorts nimmt die Berliner Wirtschaftskonferenz in ihrer heutigen sechsten Auflage zum Anlass, sich mit den Zukunfts-trends der heimischen Industrie eingehend auseinanderzusetzen.

Ludger Kersting

Ein Beispiel von vielen, das die Bedeutung des Industriestandorts Berlin unterstreicht: die Gasturbinenfabrik von Siemens in Moabit. Hier wurden bisher mehr als 800 leistungsstarke Maschinen hergestellt und in 60 Länder ausgeliefert.

Vom Spätentwickler zum „neuen“ Berlin

Erst gegen Mitte des 19. Jahrhunderts erreichte die Industrialisierung Berlin. Den großen wirtschaftlichen Einbruch brachten der 2. Weltkrieg und schließlich die Teilung. Doch mittlerweile hat die Stadt wieder zu neuer Leistungskraft zurückgefunden.

VON KLAUS SEMLINGER. Berlin kokettiert inzwischen mit Karl Schefflers Verdikt, die Stadt sei dazu verdammt, „immerfort zu werden und niemals zu sein“. Kritiker halten es dagegen für eine aktuelle Umschreibung ihres Vorurteils, dass die Stadt nichts zu Ende bringt. Tatsächlich stammt die Charakterisierung aber aus den Anfängen des 20. Jahrhunderts, als Berlin zu „Elektropolis“, zum weltweiten Zentrum dieser damals noch jungen Industrie wurde.

Dabei war die Stadt in der Tat ein wirtschaftlicher Spät-entwickler. Erst gegen Mitte des 19. Jahrhunderts erreichte die Industrialisierung auch Berlin. Grundlage dafür war die lange zuvor bereits betriebene Ansiedlung qualifizierter Handwerker, Kaufleute und Unternehmer. Aber erst nach Einführung der Gewerbefreiheit 1810, mit einfachem Gründergeist und unterstützt durch staatliche Qualifizierung- und Finanzierungshilfen gelang es Berlin, an die Spitze der deutschen Wirtschaftszentren vorzudringen.

Den 1. Weltkrieg und die Weltwirtschaftskrise überstand die Stadt noch als unangefochtene ökonomisches Kraftzentrum Deutschlands, in dem die Industrie beschäftigungspolitisch immer noch bestimmd war. 1936 zählte das produzierende Gewerbe in Berlin rund 575 000 Beschäftigte und damit mehr als in ganz Württemberg, Baden und Thüringen. Nach dem 2. Weltkrieg lag die Stadt jedoch, wie viele andere auch, in Schutt und Asche. Was an Produktionsanlagen nicht zerstört war, wurde hier aber umfassend demontiert.

Erschwerter Neuauftakt

Hinzu kam die besondere Situation der Teilung, die den Neuauftakt massiv erschwerte. War die Stadt noch bis in den Krieg hinein auf dem Weg zur Fünfmillionen-Metropole, so zählte sie nach Kriegsende nur noch 3,3 Millionen Einwohner. Und während die Währungsreform in Westdeutschland einen Grundstein zum bald einsetzenden Wirtschaftswunder legte, war sie in Berlin Anlass oder Vorwand für die Blockade des Westteils der Stadt und die zunehmende Trennung der beiden Stadthälften, die im Mauerbau von 1961 ihren Höhepunkt fand.

Bis dahin war es in beiden Stadthälften nur vordergründig gelungen, die wirtschaftlichen Folgen des Krieges zu überwinden. Im Ostteil der Stadt erfolgte der Wiederaufbau eingewängt in das Korsett von Planwirtschaft und verordneter Arbeitsteilung zwischen den sozialistischen RGW-Ländern, so dass es hier bis zum Fall der Mauer kaum einen Bereich gab, der ohne staatliche Subventionen wettbewerbsfähig war.

Ganz anders und doch ähnlich hing auch die West-Berliner Wirtschaft am staatlichen Tropf, da hier sonst kaum ein Privater investieren wollte. Als 1950 die Arbeitslosenquote auf mehr als 30 Prozent angestiegen war, bemühte sich die Bundesregierung durch Kürzung der Umsatzsteuerschuld für Lieferungen an westdeutsche Abnehmer die Produktion und den Absatz Berliner Industrieerzeugnisse zu begünstigen. Bis 1961 konnte dann auch in West-Berlin nahezu Vollbeschäftigung erreicht werden.

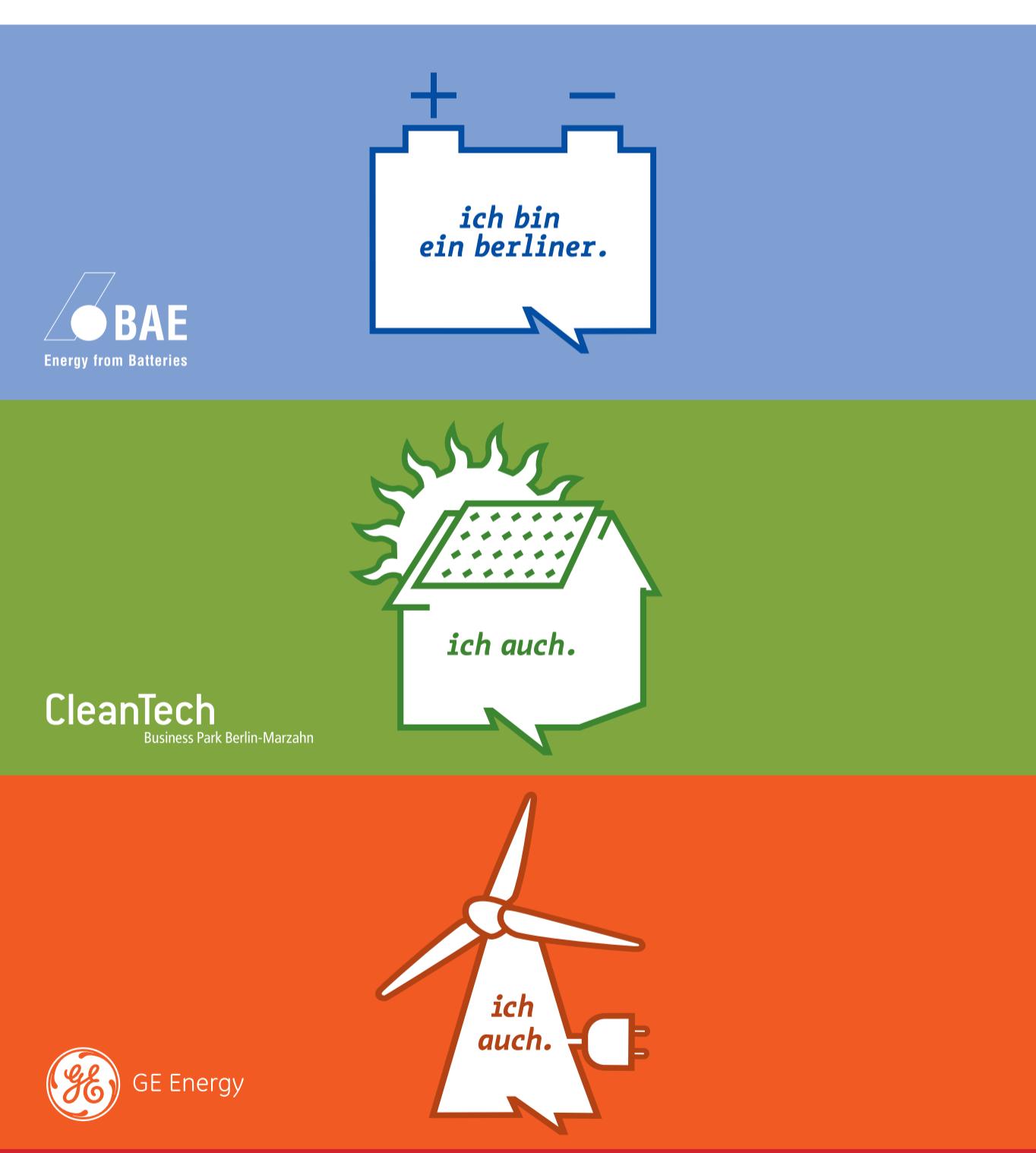
Einschnitt Mauerbau

Der Mauerbau drohte diese Entwicklung dann wieder rückgängig zu machen. Gleichzeitig bescherte er West-Berlin ein ganz neues ökonomisches Problem: Von einem Tag auf den anderen versiegte der Flüchtlingsstrom und es fehlten plötzlich auch 60 000 Einpendler aus Ost-Berlin und dem Umland. Die Politik reagierte darauf vor allem mit einer deutlichen Erhöhung der Investitionsförderung, um nun vorrangig die Produktivität zu steigern. Die Situation konnte damit zwar stabilisiert werden, allerdings verstärkte sich dadurch auch in West-Berlin der Trend zu einer Industriestruktur, deren Wettbewerbsfähigkeit weniger auf innovativen Produkten und hoch qualifizierten Arbeitskräften als vielmehr auf subventionsbedingten Kostenvorteilen beruhte.

So war am Vorabend der Wiedervereinigung die einstige Industriemetropole im Westteil der Stadt zur verlängerten Werkbank westdeutscher Unternehmen und im Osteil zum Reservat staatlich regulierter Großkombinate geworden. Mit dem Fall der Mauer verlor dann zunächst die Ostberliner Industrie ihre Subventionsbasis und ihre garantierten Absatzmärkte. Der Westberliner Wirtschaft wurde kurz darauf im Vertrauen auf das Anhalten des kurzen Nachwendebooms die besondere staatliche Förderung entzogen. In der Folge gingen in der Berliner Industrie bis 1995, in nur sechs Jahren, bald 180 000 oder fast die Hälfte der Arbeitsplätze verloren. Das war mehr als der Strukturwandel in der westdeutschen Eisen- und Stahlindustrie nach 1974 in fünfzehn Jahren gekostet hatte.

Auch danach ging es mit der Berliner Industrie vordergründig weiter bergab. Hinter dem allgemeinen Schrumpfungsprozess verbarg sich jedoch ein grundlegender Erneuerungsprozess. Dieser war im Westteil der Stadt vornehmlich mit einer Modernisierung der Produktpalette in fortbestehenden Altbetrieben verbunden, im Ostteil mit einer

Fortsetzung Seite B2



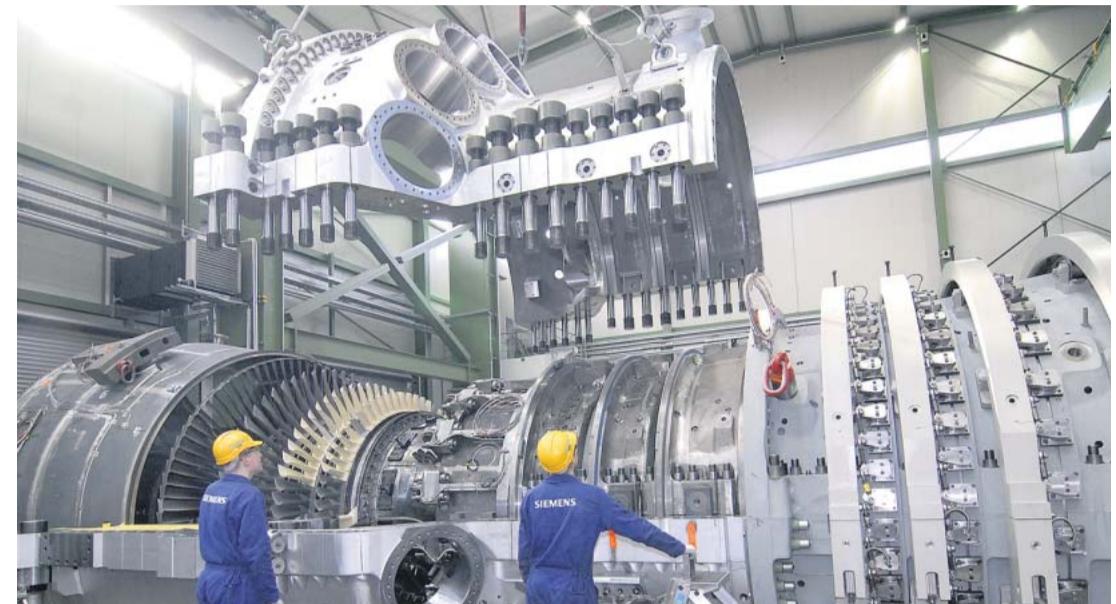
Ganz gleich ob mit Wind, Sonne oder Biomasse: Saubere Energie wird in Berlin gemacht. Ein dichtes Spektrum an Produzenten, Forschern und Dienstleistern arbeitet hier eng verzahnt an der Entwicklung neuer, effizienter Technologien zur umweltfreundlichen Erzeugung, Speicherung und Nutzung von Energie. Großes Innovationspotenzial erwächst in der Region insbesondere aus der Verknüpfung mit anderen Branchen. Berlin Partner und die Unternehmen der Stadt positionieren die Hauptstadt als **Berlin – the place to be for cutting-edge industry**.

Neue Einblicke: berlindustrie.de
DER INDUSTRIE BLOG

be Berlin

Die Energiewende muss in den Städten beginnen

In Berlin entstehen fortschrittliche Technologien für die nachhaltige Energieversorgung der Welt. Die Stadt könnte bei der Energiewende eine Vorreiterrolle übernehmen.



Ein echter Kraftprotz: die Siemens-Gasturbine SGT5-8000H ist die größte und leistungsstärkste Gasturbine der Welt.

VON BURKHARD ISCHLER UND DANIEL MÜLLER. Großstädte bedecken nur etwa ein Prozent der Erdoberfläche, verschlingen aber rund 75 Prozent der Energie weltweit. Nicht zuletzt deshalb muss die Energiewende in Deutschland vor allem auch in den Städten beginnen. Doch diese Aufgabe ist anspruchsvoll, denn eine klima- und umweltfreundliche Energieversorgung lässt sich nur durch ein ganzes Bündel an Maßnahmen erreichen. Die Energiedeckschaft von morgen setzt sich daher wie ein Puzzle aus verschiedenen Teilen zusammen – beispielsweise einer effizienten Energieerzeugung und einem sparsamen Energieverbrauch. Wie die Teile dieses Puzzles aussehen können, zeigt Berlin schon heute. Viele der dafür benötigten Ideen und Technologien entstehen hier und sind größtenteils für den Weltmarkt bestimmt.

Ein Beispiel sind Hightechkomponenten für das künftige Stromversorgungsnetz, zum Beispiel Überlastschutzsysteme.

sind intelligente Verteilernetze – sogenannte Smart Grids – nötig. Dafür braucht es unter anderem neuartige Sicherungs- und Schutzsysteme, wie sie in Berlin entwickelt und gebaut werden.

Vor allem auf die intelligente Steuerung kommt es also künftig an. Eine aktuelle Studie der Technischen Universität (TU) Berlin und der Unternehmen Siemens und Vattenfall kommt zu dem Schluss, dass sich der Anteil an Ökostrom in Berlin bis zum Jahr 2037 von derzeit etwa 25 Prozent auf rund 60 Prozent erhöhen ließe. Neben dem Ausbau der erneuerbaren Energien würde allein die intelligente Abstimmung zwischen Energieerzeuger und Energieverbraucher die Nutzung regenerativer Energien um 14 Prozentpunkte erhöhen. Der Grund: Wenn der Wind nachts stark weht, wird kaum Strom benötigt. In solchen Fällen müssen Windräder oftmals abgeschaltet oder die Strommengen exportiert werden. Mit einer intelligenten Netzsteuerung aber kann man in solchen Momenten Wärmepumpen, Spülmaschinen oder Kühl-

häuser starten, um das „Zuviel“ des Stroms zu nutzen. In Berlin wird zudem seit mehreren Jahren intensiv erforscht, wie Elektroautos auf diese Weise zum Speichern von Sonnen- und Windstrom beitragen können.

Neben gut funktionierenden Stromverteilungsnetzen in Städten und Landkreisen sind in der Zukunft aber auch neue Stromautobahnen wichtig, die den Strom aus den großen Offshore-Windparks im Norden zu den industriellen Verbraucherzentren im Süden transportieren. Auch dafür werden in Berlin Schlüsselkomponenten produziert – etwa Hochspannungsschaltanlagen und Komponenten für eine effiziente Übertragungstechnik.

Zur Energiewende gehört natürlich auch der Baustein Energieeffizienz – vor allem bei Gebäuden. Immerhin verbrauchen sie allein rund 40 Prozent der Energie weltweit. Saniert man Büro- und Wohnhäuser konsequent nach dem heutigen energetischen Stand der Technik, lässt sich laut der Studie der TU Berlin bis 2037 der Gesamtenergiebedarf der Berliner Häuser um 45 bis 50 Prozent senken.

Eine enorme Einsparung, die durch moderne Heizungen, Lüftungen, Klimatechnik, Gebäudeautomation, Dämmungen oder einen Ausbau der FernwärmeverSORGUNG möglich wird. Mit intelligenten Zählern oder durch Netzautomationssysteme können Gebäude auch mit einem Smart Grid verbunden werden. Je nach Stromangebot können so die Stromverbraucher wie zum Beispiel Klimaanlagen gesteuert werden. Fahrstühle können je nach Stromangebot langsamer oder schneller fahren.

Da viele Bauherren oder Eigentümer die Kosten scheuen oder nicht für sie aufkommen können, bieten Technologieunternehmen „Energiespar-Contracting-Modelle“ an. Dabei braucht der Kunde kein Geld in die Hand zu nehmen – er spart Energie und Kosten und finanziert damit die Investition über einen vertraglich festgelegten Zeitraum. Viele Berliner Liegenschaften wurden mit Hilfe dieses Modells – in Berlin auch als „Energiespar-Partnerschaften“ bekannt – saniert: darunter viele Schulen, Rathäuser, mehrere Schwimmbäder oder die Berliner Universität der Künste.

Insgesamt werden damit pro Jahr gesicherte Einsparungen von rund 11,7 Millionen Euro erzielt.

Ein ehrgeiziger Plan wie die deutsche Energiewende lässt sich aber nicht allein durch Energieeinsparungen oder mit erneuerbaren Energien schaffen. Um eine ausreichende und sichere Energieversorgung zu erreichen, werden zumindest in den nächsten Jahrzehnten auch konventionelle Kraftwerke benötigt. Denn zum einen reicht die Menge des grünen Stroms noch nicht, um eine ganze Industrieregion zu versorgen. Zum anderen müssen die Schwankungen von Sonne und Wind ausgeglichen werden, um Versorgungssicherheit zu gewährleisten.

Doch auch bei konventionellen Kraftwerken sind noch erhebliche Verbesserungen und Effizienzgewinne möglich.

Das zeigt beispielsweise eine in Berlin entwickelte und hergestellte Gasturbine, die in Kombination mit einer Dampfturbine im vergangenen Jahr einen Effizienzwertrekord aufgestellt hat: Mehr als 60 Prozent der Energie des Erdgases wandelt dieses Gaskraftwerk in Strom um. Zum Vergleich: Der Kraftwerkspark in Deutschland bringt es heute durchschnittlich auf gerade einmal 30 bis 40 Prozent. Zudem können Gas-Kraftwerke sehr flexibel kurzfristig schwankende Netzeinspeisungen erneuerbarer Energien ausgleichen. Auch sie sind damit ein wichtiger Bestandteil des künftigen intelligenten Stromnetzes.

Wie Kernkomponenten der Energiewende optimal ineinander greifen, könnte künftig auf dem Gelände des Tegeler Flughafens erforscht werden. Denn das Gelände soll nach ersten Planungen zu einem Entwicklungs- und Forschungsstandort ausgebaut werden, in dem auch moderne Energietechnik für Metropolen entworfen und getestet wird. Damit könnte sich Berlin zu einem Vorreiter der Energiewende entwickeln.

Burkhard Ischler und Daniel Müller, Berliner Büro der Leitung der Siemens AG

“

Bis 2037 lässt sich laut Studie der TU Berlin der Gesamtenergiebedarf der Berliner Häuser um bis zu 45 bis 50 Prozent senken.

5 FRAGEN AN ...



Mit „Berlin“ verbindet man nicht unbedingt auf Anhieb „Industrie“. Ist die Stadt in Ihren Augen dennoch ein spannender Industriestandort?

Unbedingt ist Berlin ein spannender Industriestandort mit einer langen Geschichte. Und die Stadt hat viel mehr an Industrieunternehmen zu bieten, als man denkt. Daher freut es mich auch, wenn Veranstaltungen wie die Lange Nacht der Industrie oder die Industriekampagne von be Berlin dazu beitragen, Berlin wieder als Industriestandort bekannter zu machen. Es gibt hier zahlreiche Universitäten und Hochschulen, die nicht nur gute Fachkräfte hervorbringen, sondern auch viele gemeinsame Projekte mit Industrieunternehmen ermöglichen. Berlin ist mehr als nur eine coole Event- und Dienstleistungsstadt – Industrie ist wieder angesagt.

Könnte der Firmensitz der BAE GmbH auch irgendwo anders in Deutschland sein?

Die BAE Batterie GmbH ist seit über 115 Jahren in Schöneweide in Berlin. Der Standortvorteil ergibt sich aus dem Zusammenspiel von Technologie und Wissenschaft. Die enge Zusammenarbeit mit der HTW Berlin beispielsweise hilft uns, die Produktionsprozesse zu optimieren. Außerdem liegt Berlin strategisch ideal, dies spiegelt sich schon in den Exportzahlen von BAE wider, die bei 80 Prozent liegen. Natürlich profitieren wir auch von der hohen Anziehungskraft und Außenwirkung, die Berlin in den vergangenen Jahren erfahren hat.

Aus welchen Gründen würden Sie anderen, vor allem jungen Menschen empfehlen, auch in Berlin und dort in der Industrie zu arbeiten?

Die Industrie hat vielleicht nicht das Image wie kreative Bereiche, sie bietet aber genauso spannende Aufgaben und Tätigkeitsfelder. Es gibt etliche Möglichkeiten, sich zu verwirklichen und spannende Erfahrungen zu machen. Ich finde es toll zu erleben, wie aus vielen einzelnen Materialien am Ende ein fertiges Produkt herauskommt. Außerdem ist Berlin eine absolut lebendige und abwechslungsreiche Stadt. Hier lohnt es sich zu leben.

Kommen Sie aus Berlin?

Nein, ich stamme aus Eisenhüttenstadt, einer Kleinstadt in Brandenburg. Ich bin nach Berlin gekommen, da mir hier einfache mehr Möglichkeiten geboten wurden als in Eisenhüttenstadt je möglich gewesen wären.

Sollte Berlin das wirtschaftliche Standbein „Industrie“ weiter ausbauen?

Die Industrie ist ein wichtiger Baustein im Kreislauf der Wirtschaft und zugleich ein wichtiger Wachstumsstreiber. Es ist außerordentlich wichtig, sie weiter auszubauen und nachhaltig zu stärken. Deshalb sollte die Stadt Interessenten dabei unterstützen, sich hier niederzulassen. Des Weiteren ist es wichtig, das vorhandene Wissen zu bündeln und die vorhandenen Institutionen und Netzwerke miteinander zu verknüpfen. In Berlin ist viel Potential vorhanden. Es wäre schade, es nicht zu nutzen.

FORTSETZUNG VON SEITE B1

Vom Spätentwickler zum „neuen“ Berlin

neuen Gründerzeit. So arbeiteten im Jahr 2001 in Ost-Berlin bereits zwei von drei Industriebeschäftigten in einem Betrieb, der erst nach 1991 gegründet worden war. In Berlin insgesamt war es immerhin gut jeder vierte.

Mittlerweile scheint die Berliner Industrie wieder Grund unter den Füßen gefunden zu haben. So übersteht nicht nur die Berliner Wirtschaft insgesamt, sondern auch die Berliner Industrie den letzten Konjunkturkrisenbruch im Jahr 2009 deutlich besser als der Bundesdurchschnitt. Ausdruck ihrer neuen Leistungsfähigkeit sind die inzwischen über dem bundesdeutschen Durchschnitt liegende Produktivität und eine Exportquote, die sich gegenüber Anfang der 1990er Jahre auf inzwischen 46 Prozent mehr als vervierfacht hat. Seit 2005 wächst Berlins Wirtschaft jedenfalls

wieder, über die Zeit sogar schneller als die bundesdeutsche Wirtschaft insgesamt. Parallel dazu steigt die Zahl der Erwerbstätigen, und auch dies deutlich stärker als im Bundesgebiet. Die anhaltend hohe Arbeitslosigkeit ist dann auch weniger einer fortwährenden wirtschaftlichen Stagnation geschuldet. Sie ist vielmehr im Zusammenhang mit dem ständig wachsenden Pendlerüberschuss zu sehen, der mittlerweile die 100 000er Marke übersteigt. Und nicht zuletzt ist Berlin in den vergangenen fünf Jahren bei steigender Tendenz um gut 100 000 Einwohner gewachsen. Mit 3,5 Millionen hat die Stadt heute den höchsten Bevölkerungsstand der Nachkriegszeit.

Berlin wird neu: vielleicht mit neuen Basis-technologien des 21. Jahrhunderts (Internet, Biotechnologie), vielleicht aber auch mit

einer „2.0-Version“ ihrer alten Kernbranchen Elektro- und Verkehrstechnik (regenerative Energieerzeugung, Energieeffizienz, Elektromobilität und neue Verkehrskonzepte). Die Stadt hat ihre Entwicklungsschwerpunkte definiert. Wie weit sie führt, wird maßgeblich davon abhängen, inwieweit es gelingt, das neu erwachte unternehmerische Engagement und das kreative Potential der Stadt wirtschaftlich wirksam werden zu lassen. Als Kulturmehrpol und Zentrum der Wissenschaft bietet Berlin das ideale urbane Hinterland für eine moderne, dienstleistungsgestützte Industrie. Die Stadt hat es damit schon einmal geschafft.

Klaus Semlinger, Professor für Volkswirtschaftslehre und Vizepräsident der Hochschule für Technik und Wirtschaft, Berlin



Exzellente Grundlagenforschung, neuartige Diagnoseverfahren und ausgezeichnete Einrichtungen: In der Gesundheitswirtschaft liegt Berlin deutschlandweit auf Spitzenposition. Dafür sprechen 30 Pharmafirmen, mehr als 480 Unternehmen der Biotechnologie und Medizintechnik sowie 120 Kliniken. Vor allem die enge Verflechtung von Forschung und Wissenschaft macht die Region zur „Health Capital“. Berlin Partner und die Unternehmen der Stadt positionieren die Hauptstadt als **Berlin – the place to be for cutting-edge industry**.

Neue Einblicke:

berlinindustry.de
DER INDUSTRIE BLOG

be Berlin



INTERVIEW mit Klaus Wowereit

„Die Wachstumsspielräume sind noch lange nicht ausgeschöpft“

Der Regierende Bürgermeister von Berlin, Klaus Wowereit, zur Zukunft des Industriestandorts Berlin, zur Anziehungskraft der Stadt für Investoren und Arbeitnehmer sowie zur künftigen Nutzung des Flughafenareals Tegel.

Herr Wowereit, durch die deutsche Teilung hat Berlin den Status der führenden Industriemetropole zwischen Paris und Moskau verloren. Doch seit einigen Jahren steigt der Industrianteil wieder. Woran liegt dies?

Da kommt einiges zusammen: die auch allgemein sehr gute Wirtschaftsentwicklung Berlins – kein Bundesland ist seit 2005 stärker gewachsen; die umfassende Neuaufstellung der hiesigen Unternehmen, die einen harten Strukturwandel mitgemacht haben und nun wieder wettbewerbsfähige Produkte herstellen; die vielen guten Köpfe, die Berlin zu einem Innovationsstandort gemacht haben, und nicht zuletzt auch eine verlässliche, strategische Wirtschaftspolitik, die die richtigen Akzente setzt.

Dennoch arbeiten lediglich rund zehn Prozent der Beschäftigten im produzierenden Gewerbe – zum Vergleich: In Gesamtdeutschland liegt der Anteil bei 25 Prozent.

Ein vergleichsweise geringer Produktionsanteil ist für große Ballungsräume nichts Ungewöhnliches. Schauen Sie nach Paris oder London, auch dies sind Metropolen wie Berlin, die von Dienstleistungen geprägt werden. Gleichwohl setzt Berlin gezielt auf die weitere Entwicklung des Industriestandorts. Und wir freuen uns natürlich über jeden zusätzlichen Arbeitsplatz. Entscheidend ist dabei in zunehmendem Maße, welche Industrien am Standort eine Perspektive haben. Berlin ist inzwischen Gründerhauptstadt in innova-

tiven, stark wissensbasierten Branchen. Da entwickeln sich jetzt Betriebe, deren Wachstumsspielräume noch lange nicht ausgeschöpft sind.

Wie fördert das Land Berlin die Weiterentwicklung des Industriestandorts?

Unsere Investitionsbundesbank bietet gute Förderangebote für Investitionen und Wachstum. Was den Unternehmensservice betrifft, so gibt es bei Berlin Partner und in den Bezirken kompetente Anlaufstellen. Der Masterplan Industrie hat Themen identifiziert, an denen der Industriestandort Berlin weiterentwickelt werden muss, und entsprechende Projekte aufgesetzt. Ich selbst habe vor einigen Jahren den Steuerkreis Industrie ins Leben gerufen, der ressortübergreifend für bessere Rahmenbedingungen in der Industrie sorgt.

Warum sollte Industrie überhaupt wieder eine größere Rolle in Berlin spielen? Ist das noch zeitgemäß?

Zurückgefragt: Was ist ein Industrie denn unzeitgemäß? Gehören ein Elektroantrieb oder ein Herzkatheter etwa nicht in unsere Zeit? Ich finde schon – und ich bin auch ein wenig stolz auf die weltweit gefragten Produkte „Made in Berlin“. Außerdem gibt es in den Industriebetrieben viele gut bezahlte Arbeitsplätze, auch davon können wir in Berlin ruhig noch ein paar mehr gebrauchen. Und noch einmal: Auf junge Betriebe mit viel Zukunftspotential kommt es uns ganz besonders an.

Was bedeutet die bundesweite Energiewende für den Standort Berlin?

Als Stadtstaat ist Berlin weder großer Produzent regenerativer Energien noch besonders stark von der Frage neuer bundesweiter Netzverbindungen direkt betroffen. Mit den vielen innovativen Betrieben im Bereich der Energietechnik, der e-Mobilität oder der energetischen Gebäudesanierung bieten sich Berlin aber neue Wachstumschancen. Insbesondere mit Blick auf unsere exzellente Forschungslandschaft werden von Berlin intelligente Lösungen für neue Speicher-



Industrie zum Anfassen: Klaus Wowereit zu Besuch bei Nokia Siemens Networks

systeme oder mehr Energieeffizienz ausgehen. Damit birgt die Energiewende auch für Berlin große Potentiale.

Nach „Stuttgart 21“ dürfte es noch schwerer geworden sein, Industriebetriebe in dichtbewohnten Gebieten anzusiedeln. Wie wollen Sie Akzeptanz für die Industrieeansiedlung schaffen?

Die Zeiten, in denen Industrie gleichbedeutend war mit rauhenden Schloten, sind lange vorbei. In Berlin haben wir daher auch in den innerstädtischen Gebieten Gewerbegebiete, die völlig akzeptiert sind. Wir haben eine Industriekampagne gestartet, die natürlich vorrangig nach außen das Profil des Industriestandorts Berlin stärken soll. Aber auch nach innen, in die Stadt hinein hat sie Wirkung. Zum Beispiel über die „Lange Nacht der Industrie“, in der viele Betriebe ihre Türen öffnen.

Apropos Großprojekte: Im Zuge des neuen Großflughafens sollte eigentlich noch in diesem Jahr ein Teil des jetzigen Flughafens Tegel zum Industriearreal umgewidmet werden. Was wird daraus angesichts der verzögerten Inbetriebnahme?

Wir wollen den Flughafen Tegel als Standort für Urban Technologies nutzbar machen. Von Forschung über Entwicklung bis Produktion werden wir dort Wissenschaftseinrichtungen und wissenschaftsorientierte Unternehmen ansiedeln. Dazu bietet das Areal eine nahezu einzigartige Chance. Mit der Beuth-Hochschule wird es einen ersten Ankermieter geben. Der noch laufende Flugbetrieb in Tegel ändert nichts an diesen Plänen, außer dass sich die Zeitschiene etwas verschoben hat.

Wenn ausländische Investoren einen geeigneten Standort in Deutschland suchen, steht Berlin auf der Hitliste immer mit ganz oben. Welche Branchen zieht es in die Bundeshauptstadt?

Erfreulicherweise ist Berlin nicht nur für einige wenige Einzelbranchen attraktiv. Viele Unternehmen zieht es inzwischen in die Hauptstadt, auch deshalb, weil die Metropole Berlin besonders attraktiv ist für qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, und weil die vielen Berliner Hochschulen auch ein deutschlandweit einzigartiges Angebot an Absolventinnen und Absolventen haben. Besondere Ansiedlungserfolge gibt es in seit Jahren von uns zielschrebig entwickelten und geförderten Bereichen wie der Kreativ- und Gesundheitswirtschaft, der Mobilität oder der Energietechnik. Aber auch der Tourismus und die dynamische Start-up-Szene boomten.

Ein Standortvorteil Berlins ist ihre Anziehungskraft auf junge Leute. Wie nutzen Sie diesen positiven Effekt für den Industriestandort Berlin?

Unsere Anziehungskraft auf Menschen aus aller Welt ist tatsächlich ein riesiges Wettbewerbsplus. Allein im vergangenen Jahr ist Berlin um 40 000 Menschen gewachsen. Viele Qualifizierte kommen hierher, aber viele Junge kommen auch zu Beginn ihres Studiums. Das wirkt sich positiv aus. Auf die Ausstrahlung der Stadt, aber auch natürlich für Betriebe, die Fachkräfte brauchen.

Wie wird der Industriestandort Berlin im Jahre 2025 aussehen, welche neuen Branchen werden sich angesiedelt haben?

Es werden die innovativen und kreativen Branchen sein. Die Forschungslandschaft sowie die Attraktivität und Offenheit unserer Stadt werden dafür sorgen, dass die guten Köpfe weiterhin nach Berlin kommen. Tegel wird sich zu einem Standort moderner Industrien gemausert haben. Außerdem bin ich sicher, dass die vielen Start-ups von heute die Hauptstadt dann noch stärker prägen werden.

Die Fragen stellte Ludger Kersting.

ZUR PERSON

Klaus Wowereit (59) ist seit Juni 2001 Regierender Bürgermeister von Berlin, zunächst kurze Zeit als Chef eines Übergangssenats, dann zwei Legislaturperioden in einer Regierung aus SPD und PDS. Seit November 2011 führt der im West-Berliner Bezirk Tempelhof geborene Volljurist eine rot-schwarze Landesregierung an.

Kreativer Drahtseilakt

Seit fast 150 Jahren produziert die Berliner Seilfabrik Stahlseile.

Während mit den Seilen früher die Aufzüge der Industrie betrieben wurden, stellt man heute aus ihnen Seilspielgeräte her.



Begeistern Kinder, Eltern und Mitarbeiter gleichermaßen: die Produkte der Berliner Seilfabrik

VON KATHARINA KLEIN. Wer denkt nicht wehmütig an sie zurück: an die Zeiten, in denen Nachmittage hauptsächlich darin bestanden, die Rutsche so oft wie irgend möglich herunterzurutschen, beim Fangspiel den anderen davonzulaufen oder den Sandtunnel mit Hilfe der richtigen Technik endlich vor dem Einsturz zu bewahren. Für die meisten Menschen bieten solche Erinnerungen lediglich Stoff für Tagträume. Für David Köhler hingegen sind sie Antrieb seines beruflichen Alltags: Zusammen mit seinem Vater Karl-Heinz Köhler, mit dem er die Berliner Seilfabrik leitet, und den weiteren 50 Mitarbeitern entwickelt, produziert und liefert er Seilspielgeräte für die Spielplätze dieser Welt.

In der Nische produzieren

Die Berliner sind dabei ein ganz besonderer Fall: Als Produzenten im Nischenbereich „Seilspielgeräte“ entwerfen sie einzigartige Gerät konstruktionen, bei denen mit Polyesterfaden umwickelte Stahlseile zu Kletternetzen aufgespannt werden. Die dadurch entstehenden so genannten „Raumnetze“ bieten nicht nur mehreren Kindern gleichzeitig Platz zum Spielen, sondern machen die Berliner Seilfabrik aufgrund ihrer seltenen Handwerksfähigkeit zu einem der Weltmarktführer auf dem Gebiet.

Dabei wurden in der Berliner Seilfabrik nach ihrer Gründung 1865 mehr als 110 Jahre

lang hauptsächlich Stahlseile für die Aufzüge der Industrie hergestellt. Dies änderte sich, als Ende der 70er Jahre ein Architekt auf die Idee kam, aus kunststoffummantelten Stahlseilen Spielgeräte für Kinder zu bauen. Er gewann die Unterstützung der Fachmänner, welche die Idee fortan verfeinerten und optimierten. 1995 entschied schließlich der damalige Technische Leiter Karl-Heinz Köhler, sich ausschließlich auf das Seilspielgeschäft zu konzentrieren. Er kaufte die Berliner Seilfabrik und widmet sich seither der Herstellung und Weiterentwicklung von Seilspielgeräten.

Gegenüber ihren wenigen Konkurrenten haben die Berliner dabei vor allem einen Vorteil: einen langjährigen Erfahrungs- und Wissensschatz rund um die technischen und gestalterischen Spitzfindigkeiten der Materie „Seil“. So wussten sie beispielweise gleich, dass für die Spielgeräte am besten vierlitzige Seile mit einem Durchmesser von 16 Millimetern verwendet werden mussten. „Würde man weniger Litzen verwenden, wäre die Haptik des Seiles zu uneben – würde man mehr als vier verwenden, wäre die Seiloberfläche zu glatt“, erklärt Klaus Muth, Prokurist und Technischer Leiter der Seilfabrik. Eine „Litze“ ist dabei je ein mit Polyesterfaden umwickeltes Stahlseil, wobei vier von ihnen für die Herstellung des schließlich finalen Seiles verflochten werden.

Katharina Klein, Freie Journalistin, Frankfurt am Main



In Berlin kreuzen sich alle Wege. Denn die Hauptstadt setzt auf intelligente Ver netzung, nachhaltige Lösungen und schnelle Verbindungen. Als leistungsfähiges Ost-West-Drehkreuz sowie Europas grösster Nahverkehrsmarkt bietet die Region beste Bedingungen – insbesondere für Industrie und Forschung im Bereich Verkehr, Mobilität und Logistik. Berlin Partner und die Unternehmen der Stadt positionieren die Hauptstadt als Berlin – the place to be for cutting-edge industry.

Neue Einblicke: berlinindustrie.de
DER INDUSTRIE BLOG

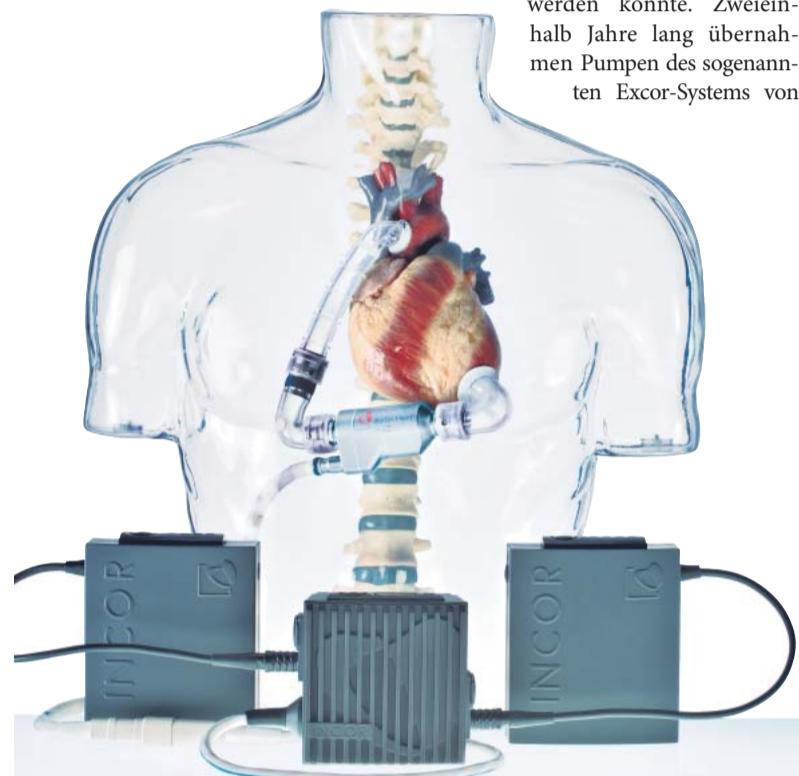
be Berlin

Berliner Herzensangelegenheit

Höchste Präzision gefragt: In Berlin stellen ausgebildete Goldschmiede, Zahntechniker oder Uhrenmacher Unterstützungssysteme für herzkranken Patienten her. Ein Besuch in einem Unternehmen, das ein eher ungewöhnliches Tagesgeschäft ausübt.

VON KATHARINA KLEIN. Überlebenswichtige Produkte herzustellen, das kann nicht jeder Betrieb von sich behaupten. Das Unternehmen „Berlin Heart“ ist jedoch ein solcher Fall: Seine Mitarbeiter entwickeln und produzieren mechanische Herzunterstützungssysteme für Menschen, deren eigene Herzfunktion so eingeschränkt ist, dass sie ohne die technischen Geräte nicht überleben könnten.

Die kleine Lara aus Erlangen beispielsweise war eine solche Patientin. Das Mädchen kam mit einem Herzfehler auf die Welt, und im Alter von 3 Jahren war das Organ schon so geschwächt, dass ihr Puls nur noch durch technische Geräte aufrechterhalten werden konnte. Zweieinhalb Jahre lang übernahmen Pumpen des sogenannten Excor-Systems von



Überlebenswichtig: Produkte von Berlin Heart bringen Herzen auf der ganzen Welt zum Schlagen.

Berlin Heart die Funktion ihres Herzens, bis sie im Sommer 2012 wieder fit genug war und ihr das langersehnte Spenderherz transplantiert werden konnte.

Das Excor-System ist eine außerhalb des Körpers liegende mechanische Pumpe, die per Luftdruck angetrieben wird und über Kanülen mit dem Herzen verbunden ist. Berlin Heart ist nach eigenen Angaben weltweit der einzige Hersteller, der eine solche technische Möglichkeit für ganz junge Patienten anbietet. Für die herzkranken Kinder gibt es oftmals keine andere Möglichkeit zu überleben: Ihre Körper sind noch zu klein, als dass andere Unterstützungs- systeme wie etwa innerhalb des Körpers liegende Pumpen eingesetzt werden könnten.

Diese Möglichkeit besteht hingegen bei Erwachsenen – vorausgesetzt jedoch, ihre Herzprobleme betreffen nur die für den Blutkreislauf zuständige linke Herzkammer. Hier hilft dann das implantierbare Incor-System. Es bietet den Patienten eine deutlich erhöhte Lebensqualität: Angetrieben durch einen Akku, der in einer kleinen Tasche untergebracht ist, übernimmt die Pumpe die Funktion des Herzens. Ist jedoch überdies auch die rechte Herzkammer erkrankt, muss der Patient mit dem parakorporalen Excor-System unterstützt werden. Nach der stationären Unterbringung wird dann ein mit komplizierter Technik ausgestattetes mobiles Antriebssystem, dessen Aussehen an einen Einkaufswagen erinnert, sein ständiger Begleiter.

Ruhiges Händchen

Obwohl die mechanischen Pumpen theoretisch über lange Zeit die Funktion des Herzens für ihre Patienten übernehmen könnten, ist ihr Einsatz oft nicht von langer Dauer. „Unsere Systeme werden meistens eingesetzt, um die Zeit bis zu einer Transplantation zu überbrücken“, erklärt Geschäftsführer Dr. Dirk Lauscher. Es gebe andererseits auch Fälle, in denen sich das Herz aufgrund der Entlastung durch die Geräte wieder erholt und anschließend selbstständig weiterarbeiten kann. Dies komme jedoch selten vor.

Dass bei der Herstellung höchste Präzision gefragt ist, bestätigt auch der Blick in die Produktionsräume von Berlin Heart. Zum Zusammenbauen der angelieferten Teile benötigen die 200 Mitarbeiter am Standort im Berliner

Bezirk Steglitz vor allem eines: ein ruhiges Händchen. Aus diesem Grund sind ein Großteil der Belegschaft ausgebildete Goldschmiede, Zahntechniker oder Uhrenmacher, die, in weiße Hygieneanzüge gehüllt, die komplizierten Produkte herstellen. Im ebenfalls wichtigen Geschäftsbereich Forschung und Entwicklung sind es vornehmlich Maschinenbauer, die auf Strömungs- oder Fertigungstechnik spezialisiert sind, und die mit ihrem Wissen den Fortschritt der Geräte ständig vorantreiben.

Patienten liefern Ideen

Lauscher schätzt das qualifizierte Personal, das er in Berlin findet. Dieser Zustand bestätigte ihn auch immer wieder in der Wahl seines Betriebsitzes, der sich für ihn darüber hinaus durch die enge Zusammenarbeit mit den einzelnen Wissenschaftsstandorten und die logistisch günstigen Bedingungen der Metropole auszeichnet. „Ein Wechsel kam für uns nie in Frage und wird auch in Zukunft kein Thema sein“, sagt er. Denn wenn beispielsweise jemand im Betrieb neu eingestellt wird, dauert es bis zu einem Jahr, bis er die benötigten Fertigkeiten besitzt, um die hohen Qualitätsstandards der Produktion erfüllen zu können. Außerdem besteht nach wie vor eine Zusammenarbeit mit dem Herzzentrum Berlin, dessen Forscherteam rund um Dr. Emil Sebastian Büchel vor knapp 30 Jahren auch die Vorstufe des heute verfügbaren Excor-Systems entwickelt hatte. „Der Austausch mit den Ärzten und Experten bringt wichtige Impulse für die Weiterentwicklung und Verfeinerung unserer Herzunterstützungssysteme“, bestätigt Lauscher.

Wertvolle Ideen kommen aber durchaus von den Patienten selbst, wenn sie beispielsweise Berlin Heart besuchen, um zu sehen, wer das für sie überlebenswichtige Gerät überhaupt herstellt. Für die Mitarbeiter sind solche Zusammenkünfte vor allem immer wieder eine Bestätigung ihrer Arbeit: „Zu sehen, dass ein Patient mit den Metallteilen, die wir poliert haben, oder mit den Kanülen, die wir gegossen haben, weiterleben kann – das ist doch eine tolle Sache“, sagt ein Produktionsmitarbeiter. Sein Beruf ist für ihn eben in jeder Hinsicht eine Herzensangelegenheit.

Katharina Klein, Freie Journalistin, Frankfurt am Main



Wie stellt Kraft Foods eigentlich Röstkaffee her? Oder Gillette seine Rasierklingen? Und wie werden inzwischen BMW-Motorräder gefertigt? Auskunft über solche und ähnliche Fragen gab die in diesem Jahr erstmals in Berlin veranstaltete „Lange Nacht der Industrie“, bei der 25 Berliner Unternehmen ihre Werkstore öffneten und den Besuchern Einblicke in sonst verborgene Arbeits- und Produktionsprozesse gewährten (Fotos). Das Veranstaltungsformat, das 2008 erfolgreich in Hamburg gestartet war und aktuell in 10 deutschen Städten stattfindet, verfolgt dabei das Ziel, die Industrie als Arbeitgeber und Wachstumsmotor bekannter und attraktiver zu machen. Das Angebot richtet sich daher generell an alle Wissbegierigen; vor allem profitieren aber potentielle Mitarbeiter, Schüler und Studierende davon, denn bei den Führungen in je zwei Betrieben erhalten die Besucher von fachkundigen Ansprechpartnern Antworten auf alle offen gebliebenen Fragen. Die nächste „Lange Nacht der Industrie“ findet am 13. Mai 2013 statt. Da das Veranstaltungskonzept nicht nur in Berlin auf große Begeisterung stößt, soll das Angebot in den kommenden Jahren auf insgesamt 20 Städte im gesamten Bundesgebiet ausgedehnt werden.

Wie wird Elektromobilität Berlin verändern?

Elektroautos für jedermann, elektrischer Lieferverkehr und eine elektrische Buslinie – in Berlin werden ständig neue Ideen zur Elektromobilität entwickelt, erprobt und umgesetzt.

VON BARBARA LENZ. Elektromobilität ist mehr als das Ersetzen von konventionellen Autos durch elektrisch angetriebene Fahrzeuge. Prominentes Beispiel ist das Car-Sharing, das in ganz neuen Varianten die städtischen Mobilitätsmärkte in Schwung bringt. Besonders deutlich wird das in einer großen Stadt wie Berlin, wo neue Mobilitätskonzepte nicht nur getestet werden, sondern darüber hinaus dazu beitragen, das bestehende Verkehrsofferto erweitern und noch attraktiver zu machen.

Geringerer Flächenverbrauch

Neben den klassischen Car Sharing-Anbietern gibt es in Berlin mittlerweile drei verschiedene Anbieter für das sogenannte Flex Car Sharing. Einer davon ist bereits vollständig mit elektrischen Autos ausgestattet, und die beiden anderen Anbieter wollen ihre Flotte in naher Zukunft zusätzlich mit elektrischen Fahrzeugen bestücken. In Berlin zeigt sich, dass die Flexibilität des neuen Angebots und der einfache Zugang, aber auch die Attraktivität der Fahrzeuge sowohl das flexible als auch das konventionelle Car Sharing interessant machen. Denn die Berliner, die einerseits seltener ein Auto besitzen, als dies im Bundesdurchschnitt der Fall ist, und denen andererseits ein weitverzweigtes und gut frequentiertes ÖPNV-Netz zur Verfügung steht, scheinen das Angebot recht gut anzunehmen.

Je mehr Menschen in hybriden mit Elektrofahrzeugen ausgestatteten Systemen unterwegs sind, desto weniger Abgase entstehen, und desto weniger Fläche wird für den ruhenden Verkehr benötigt. Darüber hinaus verbindet sich mit der Elektromobilität ein hohes Potential an Lärmminderung: beim Anfahren an der Ampel beispielsweise verursachen Elektroautos deutlich weniger störende Geräusche als konventionelle Fahrzeuge. Allerdings wird auch in Berlin diskutiert, mit welchen Maßnahmen die Nutzung von Elektroautos so gefördert werden kann, dass für die Lebensqualität der größtmögliche Nutzen entsteht. Maßnahmen, die nur das Elektroauto an die Stelle des herkömmlichen Pkw setzen, kann sich eine Stadt allenfalls für kurze Zeit leisten. Denn ansonsten stehen in wenigen Jahren die Autos wieder im Stau, nur dass es dann halt Elektroautos sind.

Auch eBikes und Pedelecs sind ein immer wichtiger werdender Bestandteil des elektromobilen Verkehrs in Berlin. Typisch für Berlin sind die weiten Entfernung innerhalb der Stadt. Bislang gab es keine Alternative zum öffentlichen Verkehr oder zum Auto. 15 Kilometer auf einem eBike sind aber keine Entfernung mehr, und die dabei möglichen Reisezeiten müssen den Vergleich mit dem Pkw nicht scheuen. Ziel wird es deshalb mittelfristig sein, nicht nur den Radverkehr im Zentrum sicherer und unkomplizierter zu machen, sondern auch hochfrequenter Pendlerstrecken attraktiv fürs Rad beziehungsweise für eBikes zu machen.

Gemeinsam mit dem Land Brandenburg wird Berlin in den nächsten Jahren eines der vier nationalen „Schaufenster Elektromobilität“ sein. Im Berliner Schaufenster sind mehr als 30 unterschiedliche Projekte geplant. Sie reichen vom elektrischen Car Sharing für jedermann über Firmenflotten in Unternehmen und Behörden bis hin zum elektrischen Lieferverkehr. Ein für die Bürger und die Touristen besonders sichtbares Projekt wird eine batterieelektrisch betriebene Buslinie sein, die vom Hauptbahnhof durch die östliche Berliner City bis zum Ostbahnhof verkehren soll. Die Busse sollen an den Endhaltestellen induktiv, das heißt kabellos, mit Strom versorgt werden.

Führend in Ladeinfrastruktur

Im „Schaufenster Elektromobilität“ soll der unmittelbare Austausch mit den Bürgern schon in der Forschungsphase gesucht werden. Die Region Berlin-Brandenburg verfolgt das Ziel, die Leitmetropole der Elektromobilität in Europa zu werden. Schon heute besitzt die Bundeshauptstadt das größte Netz an Ladeinfrastruktur aller deutschen Städte. Bereits angestoßen ist ein Ausbau der Ladeinfrastruktur von derzeit rund 500 auf 3700 Ladepunkten in den kommenden drei Jahren – davon sollen 1400 Ladepunkte öffentlich und 2300 privat sein.

Die Elektromobilitäts-Forschung umfasst auch Fragen wie Akzeptanz und Nutzung der neuen Technologie. Derzeit wird das Potenzial des Wirtschaftsverkehrs als Einsatzbereich für Elektromobilität immer noch unter-

schätzt. Gerade im innerstädtischen Lieferverkehr liegen die Tageskilometer der einzelnen Fahrzeuge vielfach unter 40 Kilometern. Das sind „perfekte“ Einsatzbedingungen für Elektrofahrzeuge.

Außerdem sind durch exakte Fahrtenpläne die Tageskilometer bereits von Antritt der Fahrt bekannt. Ein „Reichweitenproblem“ im Sinne von „range anxiety“ – also: „Reicht der Strom bis zum Ziel?“ – besteht nicht. Erste Projekte im Rahmen der Modellregionen haben gezeigt, dass Elektro-Lkw für städtische Lieferverkehre sehr gut eingesetzt werden können. Die Reduzierung von Abgasen und Lärm macht sich vor allem in den Zentren bemerkbar. Eine Befragung in einem der Berliner Bezirkszentren hat gezeigt, dass mehr als die Hälfte der Anwohner erwartet, dass sich durch den Einsatz von Elektrolastern die Lebensqualität im Wohnumfeld erhöhen wird.

„Ich ersetze ein Auto“

Darüber hinaus hat Berlin das Projekt „Ich ersetze ein Auto“ gestartet, in dem gemeinsam mit sieben weiteren Städten im Bundesgebiet getestet wird, wie kleinvolymige, bis zu 220 Kilogramm schwere Lieferungen mit Elektro-Lastenrädern durchgeführt werden können. Durch ein solches Vorhaben können zugleich der Einsatz neuartiger Fahrzeuge sowie neue Logistik-Konzepte erprobt werden.

Prof. Dr. Barbara Lenz, Direktorin des Instituts für Verkehrsforschung des DLR, Berlin

IMPRESSUM

Industriestandort Berlin

Verlagsbeilage

Frankfurter Allgemeine Zeitung

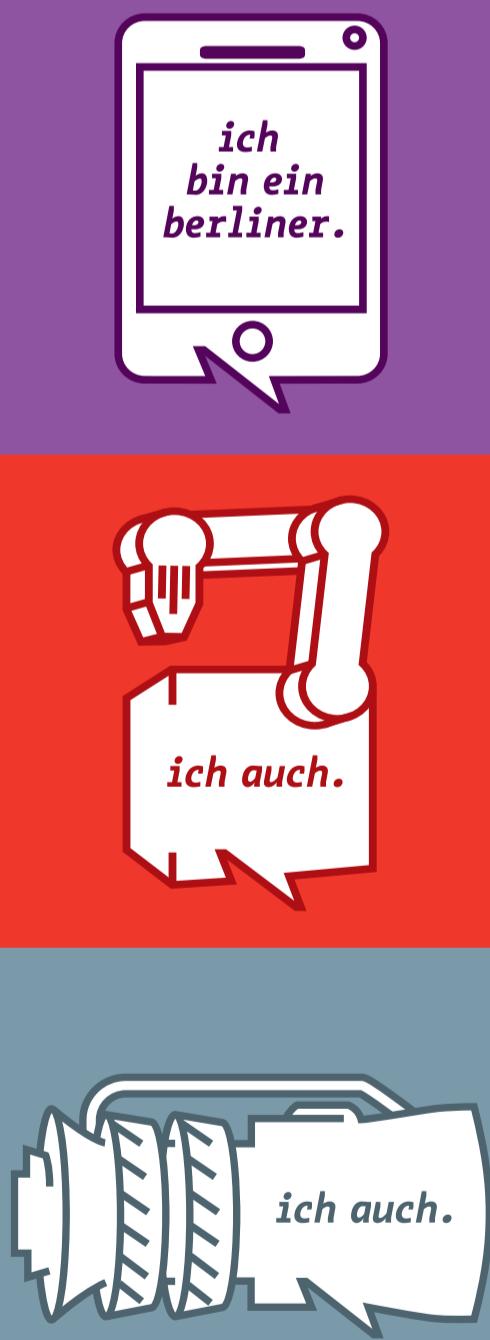
© Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH
Hellerhofstraße 2-4
60327 Frankfurt am Main, 2012

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt:
Ludger Kersting
F.A.Z.-Institut für Management,
Markt- und Medieninformationen GmbH
Mainzer Landstraße 199
60326 Frankfurt am Main
redaktion@faz-institut.de

Verantwortlich für Anzeigen:
Andreas Formen (Verlagsgeschäftsführer);
für Anzeigenproduktion: Stephan Puls
Weitere Detailangaben siehe Politik, Seite 4

Verwendete Fotos:
S. B1: Siemens; S. B2: Berlin Partner GmbH (Thomas Bruns); Siemens; S. B3: Berliner Seilfabrik, Landesarchiv Berlin (Thomas Platow); S. B4: prima events GmbH, Berlin Heart

Jonas & Redmann
The Automation Company



SIEMENS

Von der Miniaturmaschine bis zur größten Turbine der Welt: Als Produktionsstandort von morgen setzt Berlin schon heute Standards. Charakteristisch für die Metropole ist ihre hohe Innovationskraft, die sich aus der Berlin-typischen Mischung aus Zukunftstechnologien und sich modernisierenden Traditionsbereichen ergibt. Berlin Partner und die Unternehmen der Stadt positionieren die Hauptstadt als Berlin – the place to be for cutting-edge industry.

Neue Einblicke: berlinindustrie.de
DER INDUSTRIE BLOG

be Berlin