

Die Zukunft der Flughafenregion Berlin-Brandenburg als Wissenschafts- und Innovationsstandort im Jahr 2035 – eine Szenarioanalyse

Szenarien

Im Rahmen der Förderinitiative Innovative Hochschule des Bundesministeriums für Bildung und Forschung arbeitet ein Team der Technischen Hochschule Wildau im Projekt „Innovation Hub 13 – fast track to transfer“ an einer Szenarioanalyse zur Zukunft der Flughafenregion BER als Wissenschafts- und Innovationsstandort im Jahr 2035. Deren Ziele bestehen darin:

- die Kommunen der Flughafenregion themenspezifisch zusammenzubringen,
- ein gemeinsames Verständnis über die Flughafenregion und deren Potenziale zu entwickeln,
- Regionalakteur:innen für mögliche Zukünfte zu sensibilisieren sowie
- gemeinsam Entwicklungspfade zu entdecken und Handlungsansätze für die Profilierung der Region zu erarbeiten.

Bei der Szenarioanalyse handelt sich um einen partizipativen Prozess, der unterschiedliche Regionalakteur:innen in die Konzeption und Umsetzung einbindet. Der Szenarioanalyseprozess reicht von einer Vorbereitungsphase, in der das Vorgehen abgestimmt und eine Status quo Analyse vorgenommen wurde, über die gemeinsame Identifizierung von Einflussfaktoren und die Auswahl von Schlüsselfaktoren, die Entwicklung von Zukunftsprojektionen in Teams und deren Aufbereitung durch das Szenarioteam bis hin zur Erarbeitung von Szenarien und einen sich anschließenden Backcastingprozess zur Erarbeitung von Handlungsansätzen. An dieser Stelle werden die beiden entwickelten Szenarien, die ein wichtiges Zwischenergebnis darstellen, vorgestellt.

Die Szenarien haben einen explorativen Charakter und sind wenig normativ. Sie beschreiben mögliche Zukünfte, die daher weder erwünscht noch unerwünscht sind. Sie sind auch nicht mehr oder weniger wahrscheinlich. Die Szenarien weichen von den gängigen Formaten „best case“ und „worst case“ ab und beschreiben differenzierte Zukünfte, die auf den konsistenten Zukunftsprojektionen von Regionalakteur:innen beruhen. Sie wurden vom Szenarioteam der TH Wildau bewusst überzeichnet und sollen für unterschiedliche Zukünfte sensibilisieren und letztlich die Möglichkeit bieten, frühzeitig Chancen und Risiken bestimmter Entwicklungen abzuschätzen und frühzeitig darauf bezogene Handlungsansätze zu entwickeln. Das Szenarioteam hofft, dass die beiden Szenarien „Zentral gesteuerte Industrialisierung“ und „Dezentrale Spezialisierung bottom-up“ das Interesse der Leser:innen finden und die Diskussion in der Region über deren Zukunft anregen. Es ist für Hinweise und Kritik dankbar und würde sich freuen, wenn sich möglichst viele Interessierte in die sich anschließende Phase der Erarbeitung von Handlungsansätzen einbringen würden.

Das Team bedankt sich an dieser Stelle für die sehr ansprechende, grafische Umsetzung der Szenarien durch *Frau Dr. Franziska Schwarz von sci|vi|sto*.

Weitere Informationen zum Projekt finden Sie unter: <https://innohub13.de/regional-foresight-alt/flughafenregion/>.

Kontakt: Dr. Frank Hartmann
Technische Hochschule Wildau
Forschungsgruppe Innovations- und Regionalforschung
Tel.: 03375 508 214
E-Mail: frank.hartmann@th-wildau.de

Szenario 1: Zentral gesteuerte Industrialisierung

28. Februar 2035

Spitzenmeldung des Tages: Lisa Stür, Leiterin der deutschen Sonderwirtschaftszone Air-BB mit Sitz in Schönefeld kündigt den ersten bemannten Start der Falcon 11 vom neuen Weltraumbahnhof Sperenberg für den 30. Juni 2035 an.

Die Sonderwirtschaftszone Air-BB verfügt mit dem Weltraumbahnhof neben dem Hauptstadtflughafen BER über einen zweiten Entwicklungsschwerpunkt, der Profil und Wachstum in der Region maßgeblich bestimmt (vgl. Bild 1). Der Weltraumbahnhof wurde mit deutschen Finanzmitteln geplant und sein Bau in enger Zusammenarbeit von ESA und SpaceX mit europäischen Finanzmitteln subventioniert. Er nimmt eine Fläche von rund 1.000 ha ein und dominiert die Infrastruktur in weiten Teilen der Flughafenregion.

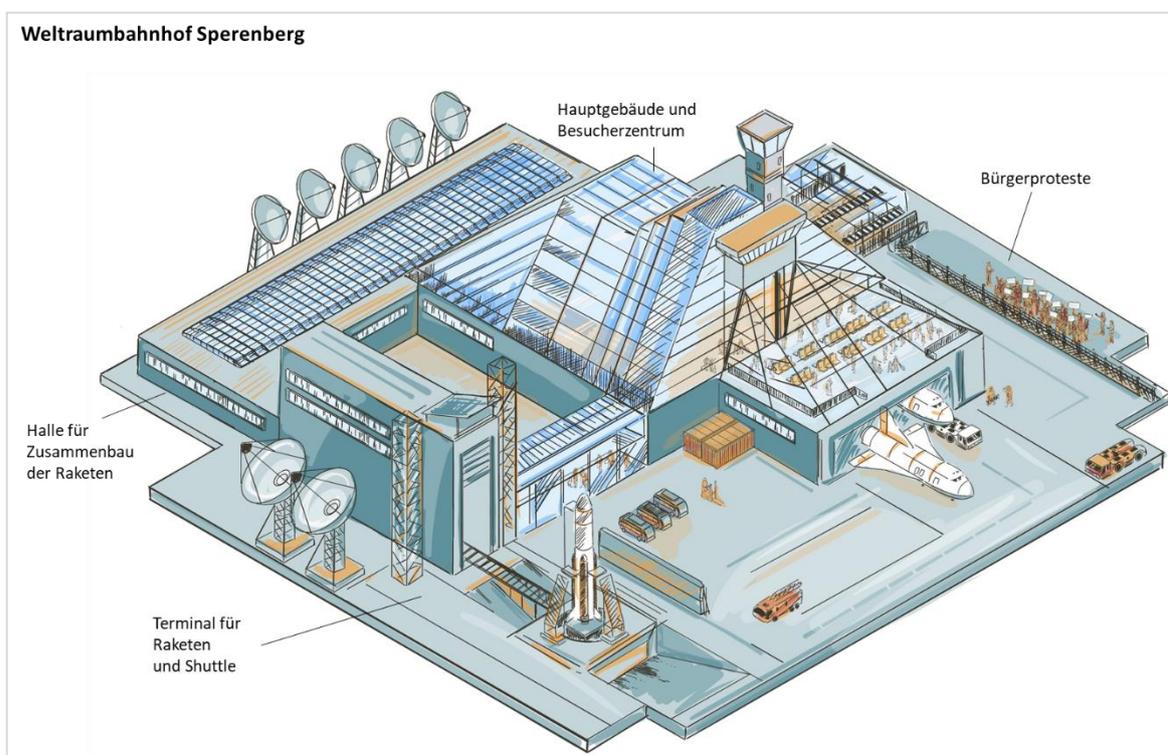


Bild 1: Weltraumbahnhof in Sperenberg im Jahr 2035

Der Weltraumbahnhof ist mit dem Flughafen BER durch einen Schnellzug verbunden, der bis in die Wissenschaftsstadt Adlershof reicht (vgl. Bild 2). Raumfahrtexpert:innen, Betreiber:innen und Beschäftigte bei angesiedelten Zulieferunternehmen sind innerhalb weniger Minuten mit der Metropole verbunden, ebenso wie die Besucher des Raumfahrtausstellungszentrums in Sperenberg. Die Erreichbarkeit des Weltraumbahnhofes wird zusätzlich durch Flugtaxi erhöht, die Stationen am BER, in der Wissenschaftsstadt Adlershof sowie am Teslastandort in Grünheide und am Industriestandort Ludwigsfelde haben.

Der Bau des Weltraumbahnhofs wurde gegen den heftigen Widerstand zahlreicher Umweltverbände und Bürgergruppen mit staatlicher Unterstützung durchgesetzt. Auch heute noch regt sich Widerstand, der vor den Toren des Weltraumbahnhofes seinen Ausdruck findet und offenbart, dass die Top-Down-Industriepolitik von Air-BB mit den Interessen der Bürger:innen immer wieder kollidiert.

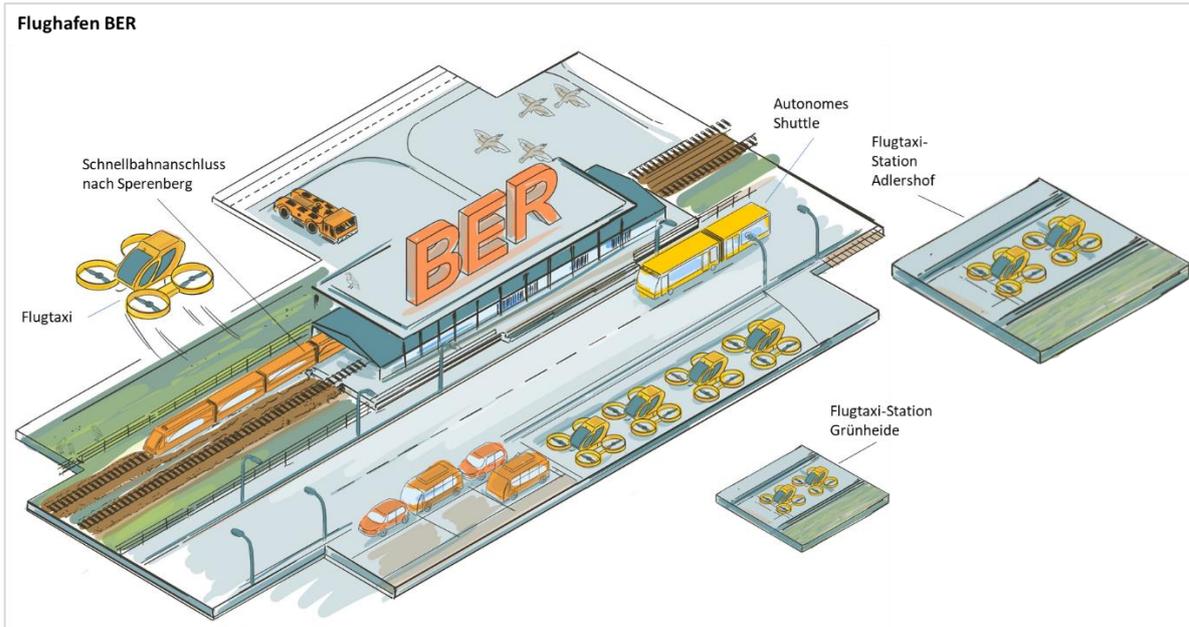


Bild 2: Flughafen BER im Jahr 2035

In Brand, nur unweit von Spereberg entfernt, entstand auf dem Gelände des ehemaligen Flugplatzes und am aufgegebenen Standort von Tropical Islands ein staatlich gefördertes Cargolifterzentrum, das für die Anlieferung einzelner Raketenteile genutzt wird und ein weltweites Modell für den Transport schwerer Lasten mit Luftschiffen ist (vgl. Bild 3).

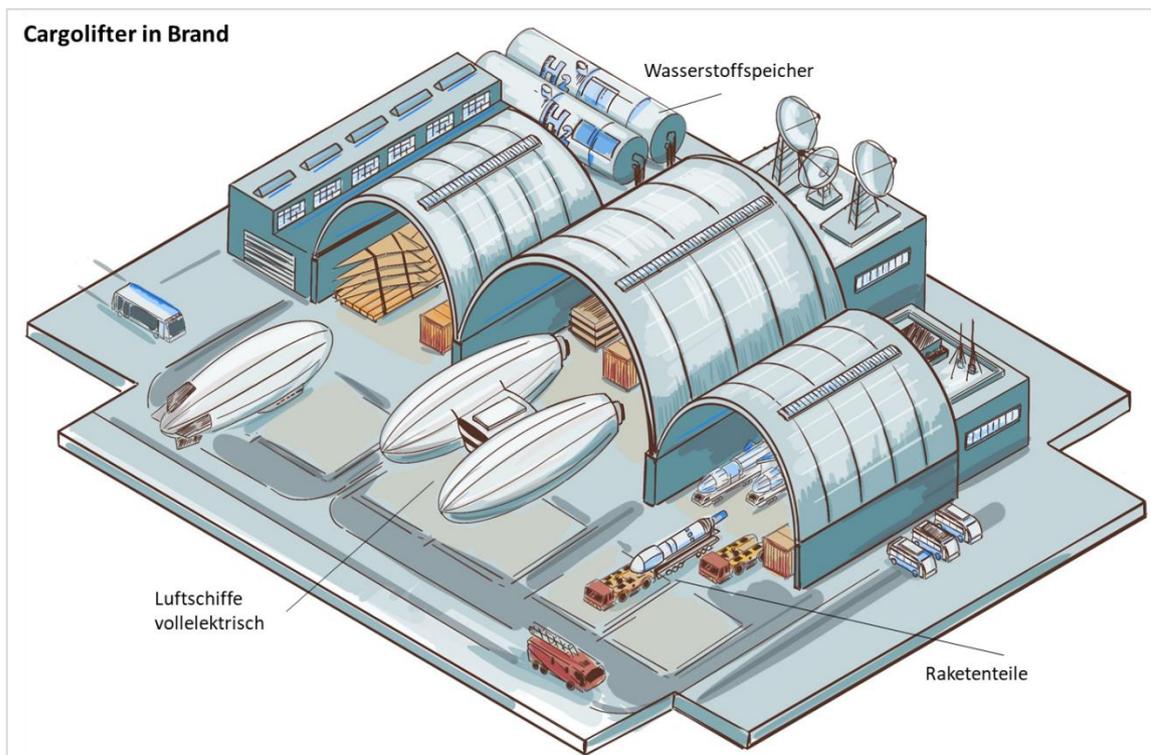


Bild 3: Cargolifterzentrum in Brand im Jahr 2035

Die vollelektrischen Luftschiffe fahren mit Wasserstoff, der in der Bioaffinerie im Hafen Königs Wusterhausen erzeugt wird und mit speziellen Zusatzstoffen versetzt ist, um die Entzündlichkeit und damit die Unfallgefahren stark zu reduzieren. Die Luftschiffe haben eine enorme Reichweite und können schwere

Lasten, wie zum Beispiel Raketenteile, kostengünstig und umweltverträglich über weite Strecken transportieren. Der Standort Brand ist nur wenige Kilometer vom Weltraumbahnhof entfernt und die Raketenteile werden auf der „letzten Meile“ per wasserstoffbetriebenen Schleppern angeliefert.

Die Zunahme von Waldbränden in der Flughafenregion infolge des Klimawandels und aufgrund der zahlreichen militärischen Altlasten geriet zusammen mit den Ergebnissen des international viel beachteten WIR Projektes „Feuerwehr der Zukunft“, das in der Flughafenregion bis 2028 bearbeitet wurde, in den Fokus des neuen Bundesministeriums für Klimafolgenanpassung. Es initiierte den Aufbau eines europäischen Forschungs- und Testzentrums Brandursachenforschung, Brandfrüherkennung und smarte Brandbekämpfung (vgl. Bild 4). Das Zentrum wurde daraufhin von der beim Management der Sonderwirtschaftszone Air-BB angesiedelten Innovationsagentur auf dem lange Zeit ungenutzten Militärgelände in Kloster Zinna entwickelt.

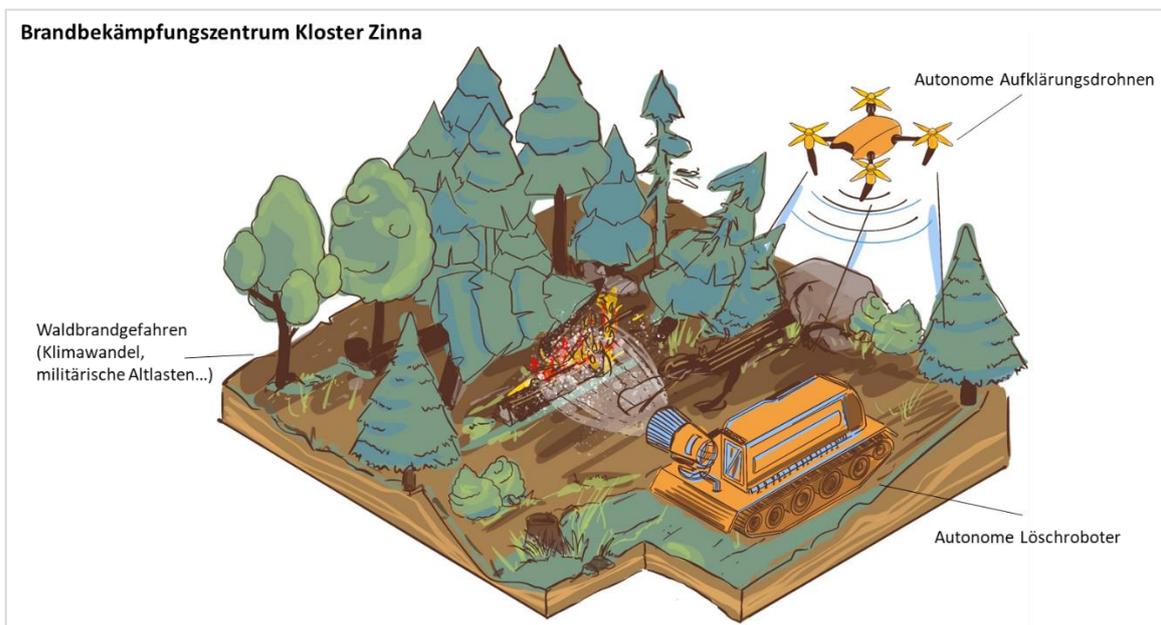


Bild 4: Testgelände des europäischen Forschungs- und Testzentrums Brandursachenforschung, Brandfrüherkennung und smarte Brandbekämpfung in Kloster Zinna im Jahr 2035

Auf dem ca. 100 ha umfassenden Gelände haben die Kuka AG und ABB Ltd, angeregt durch das Forschungs- und Testzentrum einen Super Accelerator aufgebaut, der Startups aus aller Welt anzieht. Hier werden autonome Drohnen zur Brandüberwachung sowie autonome Roboter zur Brandbekämpfung entwickelt und getestet. Die Startups kooperieren eng mit Wissenschaftseinrichtungen in Adlershof und Wildau, um Systemlösungen zu entwickeln, die auch in anderen Katastrophenfällen zum Einsatz gelangen können. Die entwickelten autonomen Systemlösungen kommen auch am Weltraumbahnhof und am Cargolifter-Standort zum Einsatz.

Im nördlichen Teil der Flughafenregion entwickelte sich das Gründungsgeschehen an den Schnittstellen der verschmelzenden Wirtschaftsbereiche Life Sciences: Gesundheitsversorgung-Ernährung-Umwelt. Dies liegt daran, dass hier, vor allem in Adlershof und Wildau wissenschaftliche Schwerpunkte vorhanden sind, die erfolgreich zum Adressaten einer einheitlich organisierten Gründungsförderung gemacht werden konnten. Hierfür erforderliche Flächen wurden in Adlershof und Schöneweide sowie in Wildau und Niederlehme verfügbar gemacht.

In ähnlicher Weise wurde das Gründungsgeschehen um das Forschungszentrum für Automobilneuentwicklung herum von der Innovationsagentur gepusht. Es wurde gemeinsam von Tesla und Mercedes-Benz sowie einigen Automobilzulieferunternehmen am Industriestandort Ludwigsfelde errichtet. Die Forschungsarbeiten reichen von neuen Antrieben über Softwarelösungen für das autonome Fahren bis hin zu neuen Materialien. Ein gemeinsames Entwicklungszentrum der TH Wildau und Mercedes-Benz für autonom fahrende Trucks ist hier ebenfalls angesiedelt (vgl. Bild 5). Ergänzt wird das Forschungszentrum durch das auf dem Funckerberg in Königs Wusterhausen angesiedelte KI-Zentrum, das auf Verkehrsanwendungen spezialisiert ist.

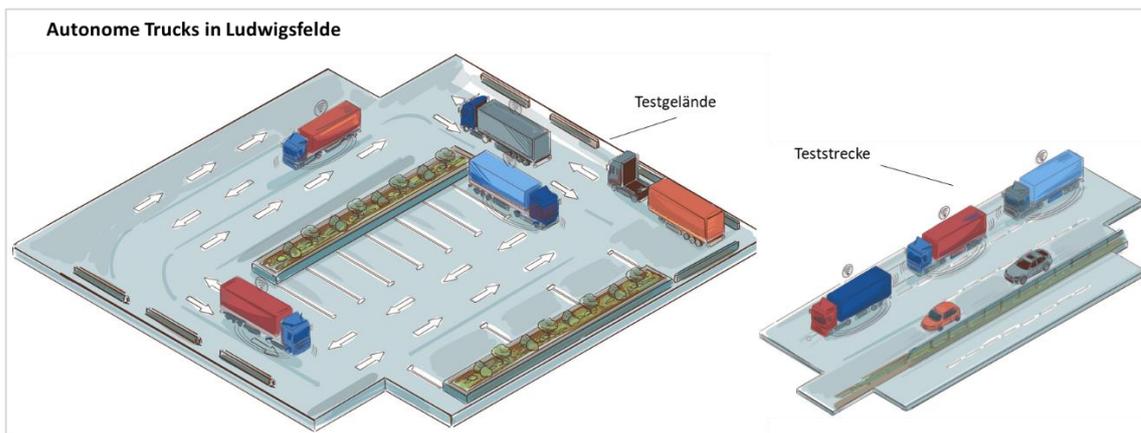


Bild 5: Testflächen des Forschungszentrums für Automobilneuentwicklungen im Jahr 2035

Nur wenige Kilometer vom Funckerberg entfernt wurde der Hafen Königs Wusterhausen als Modellstandort für eine Bioraffinerie zur Erzeugung synthetischer Kraftstoffe (Biomass-to-Liquid) der 2. Generation entwickelt (vgl. Bild 6). Die erforderlichen nachwachsenden Rohstoffe stammen aus den angrenzenden Regionen und können multimodal an- und abtransportiert werden.

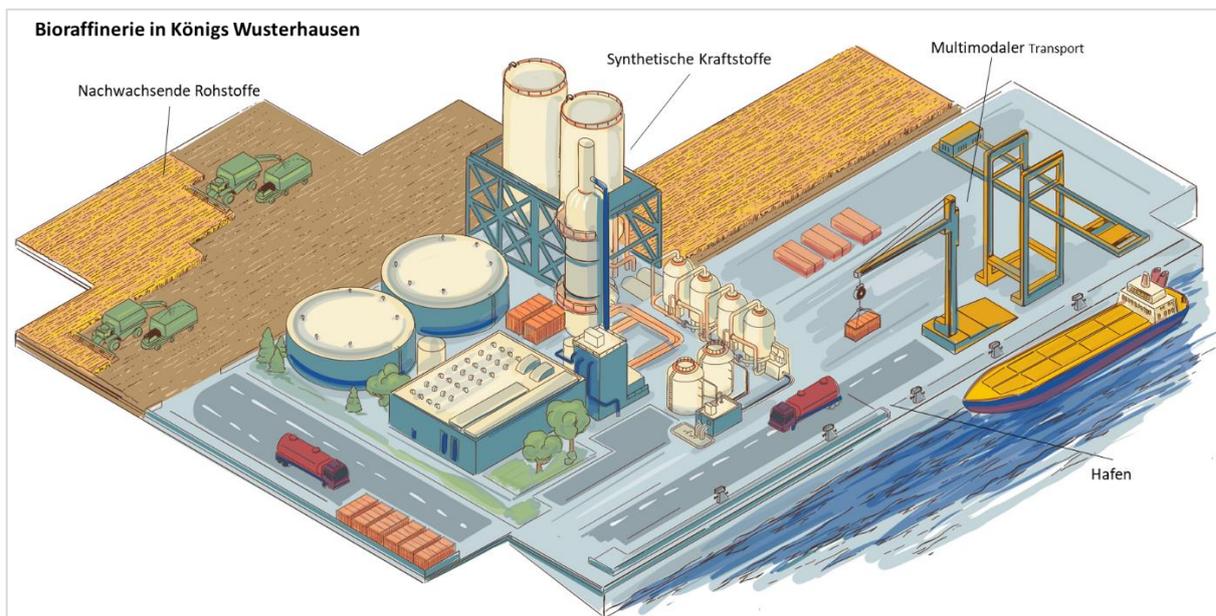


Bild 6: Bioraffinerie zur Erzeugung synthetischer Kraftstoffe in Königs Wusterhausen im Jahr 2035

Die Kraftstoffe werden per Schiff sehr umweltverträglich nach Berlin transportiert. Life Science Forscher:innen aus Adlershof und Wildau haben sich speziellen Themen der Verfahrenstechnik angenommen.

Unterschiedliche Stoffströme werden immer wieder untersucht, bewertet und getestet und darauf basierende Anwendungen umgesetzt.

Unmittelbar auf dem Gelände des BER entstand ein exklusiver, privater Medizin-Hub/Klinikum mit stark internationaler Kundenorientierung (vgl. Bild 7). Die Innovationsagentur gewann hierfür Investoren aus dem arabischen Wirtschaftsraum, die die Spitzenmedizin in der Region ebenso schätzen wie die perfekte Erreichbarkeit auf dem Flughafen sowie die in unmittelbarer Nähe befindlichen, allen gehobenen Ansprüchen genügenden Rehaeinrichtungen in Lübben und Niederlehme.

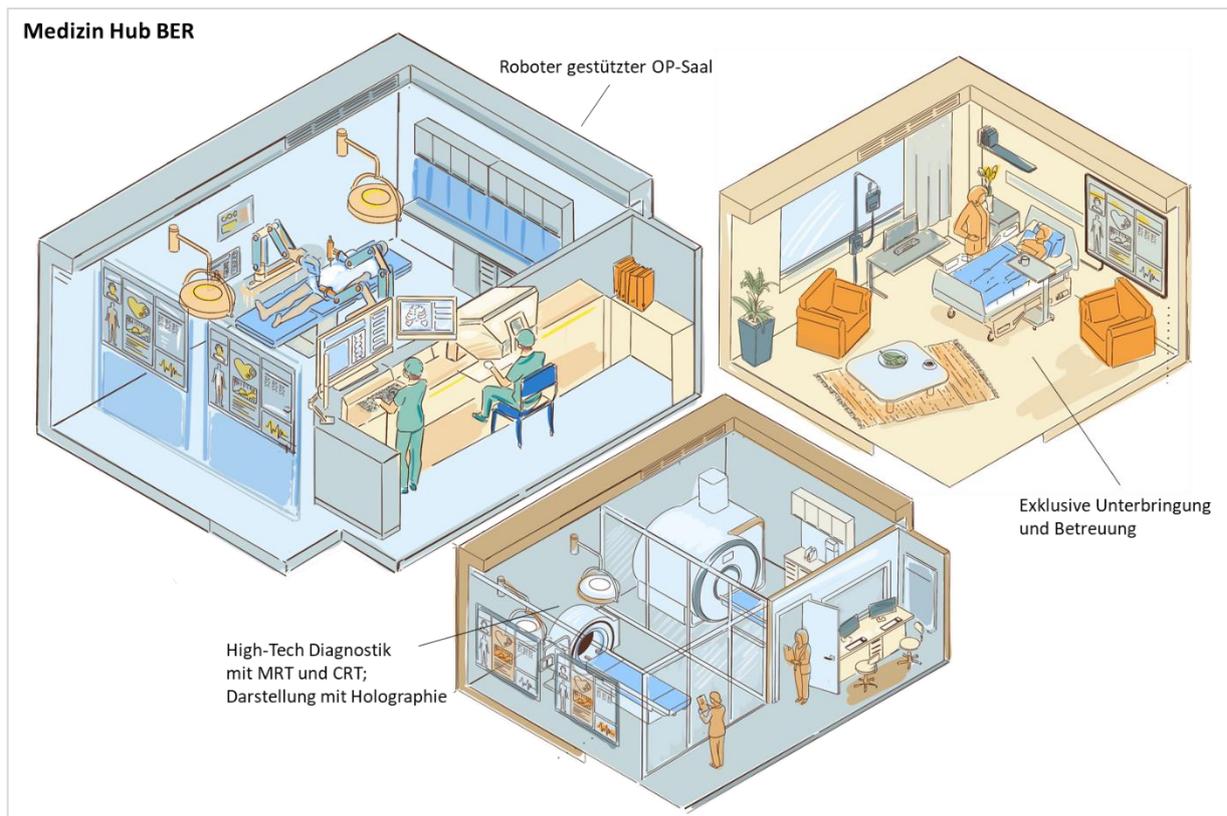


Bild 7: Internationaler Medizin-Hub auf dem Gelände des BER im Jahr 2035

Der internationale Medizin-Hub bietet ein breites Spektrum modernster Diagnostik und Therapieansätze, auch in noch experimentellen Entwicklungsphasen. Es bestehen enge Kooperationsbeziehungen zur medizinischen Spitzenforschung in Berlin.

Diese eher technisch ausgerichteten Spezialisierungen gingen einher mit einem 100%igen Mobilitätsausbau im ländlichen Raum. Ein intermodales Verkehrskonzept bindet das weitere Umland an Gewerbeflächen rund um den BER an. Das Industriegebiet in Marienfelde wurde planmäßig weit in den Brandenburger Raum hinein ausgedehnt und nimmt inzwischen eine Fläche von rund 250 ha ein.

Die ursprüngliche Gebietskulisse der Flughafenregion wurde somit systematisch erweitert und deutlich nach Süden profiliert. Querverbindungen auf der Schiene sind entstanden. Die vereinigte Verkehrsgesellschaft – BVBG – hat einen „Tarifbereich d“ bis nach Zossen und Grünheide eingeführt. Überdachte Schnellradwege wurden ausgebaut. Vielfältige Sharing Angebote sind nicht mehr lokal beschränkt, sondern auch für die letzte Meile vorhanden.

All dies hat dazu geführt, dass sich die Region zu schnell entwickelt hat. Alle verfügbaren Flächen wurden bebaut. Ökologie wurde im Vergleich zu den staatlichen Industrialisierungsmaßnahmen nachrangig. In den Augen ihrer Bewohner:innen hat sich die Region zu einem Industriehetto entwickelt. Aus diesem Grund sind zahlreiche wehrhafte Bürgerinitiativen entstanden, die kommunale Interessenvertreter:innen gewählt haben und die Innovationsdynamik zu verhindern versuchen, sei es durch direkten Widerstand gegen einzelne Projekte, durch die Abwahl von Kommunalpolitiker:innen oder auch durch Protest gegen die Sonderwirtschaftszone und ihre Institutionen.

Das folgende Bild 8 zeigt das Szenario der zentral gesteuerten Industrialisierung im Überblick.

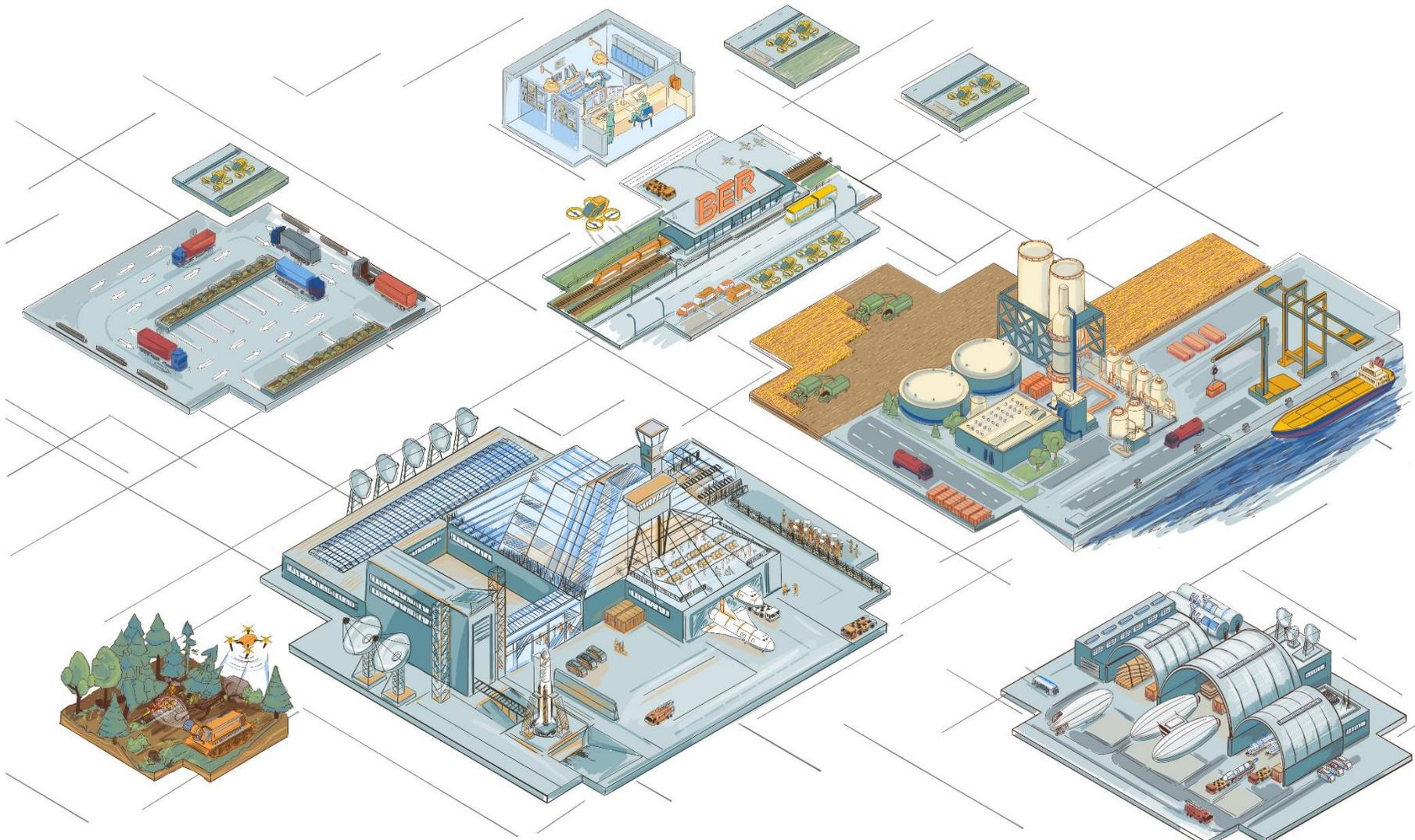


Bild 8: Szenario 1 – Zentral gesteuerte Industrialisierung im Überblick

Szenario 2: Dezentrale Spezialisierung bottom-up

30. Juni 2035: *Headline des Tages*

LogLoop startet heute sein im Endausbau befindliches Hyperloop-Güterlogistik-Terminal in Sperenberg mit einem Probelauf auf der Teststrecke zum Überseehafen nach Rostock.

Bereits ab dem Jahr 2027 führten finanzielle Anreize und wirtschaftspolitische Fördermaßnahmen dazu, dass sich große Logistikunternehmen aus dem unmittelbaren Umfeld des BER in Schönefeld verstärkt im südlichen Teil der Flughafenregion angesiedelt haben und sich die Logistik in der Flughafenregion neu aufzustellen begonnen hatte. Erschlossen wurden hierfür Standorte wie Jüterbog, Brand, Halbe und Luckau, insbesondere aber Sperenberg. Die Ansiedlung weiterer Logistikunternehmen stärkte den südlichen Teil der Flughafenregion als Logistikstandort und war ein weiterer Grund dafür, ein privatwirtschaftlich organisiertes Hyperloop-Logistik-Terminal in Sperenberg zu entwickeln.

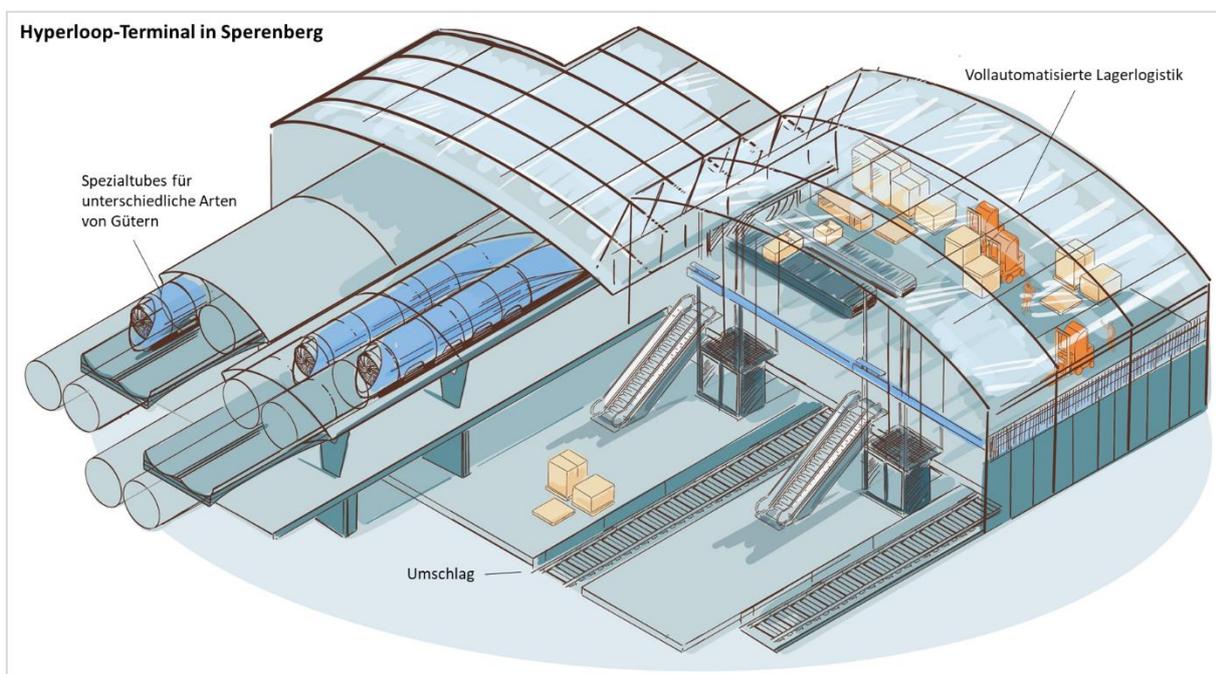


Bild 9: Hyperloop-Logistik-Terminal in Sperenberg im Jahr 2035

Der Hyperloop soll bis zum Jahr 2040 Logistikzentren in Bratislava, Prag, Dresden und Berlin-Brandenburg mit dem Überseehafen Rostock verbinden und gleichzeitig als Umschlagplatz für Güter aller Art aus der Region Berlin-Brandenburg dienen. Die Transportzeit von Bratislava nach Rostock beträgt ohne Zwischenstopp etwa eine Stunde. Die Teststrecke von Sperenberg nach Rostock ist ein Teilabschnitt des Hyperloops und die Distanz von etwa 350 km soll in weniger als 30 Minuten überwunden werden können.

Infolge dieser Entwicklung wurden Flächen in Größenordnung im engeren Umfeld des BER frei und für den Wohnungsbau in der Flughafenregion genutzt. Hinzu kamen die Umnutzung ehemals z. T. militärisch genutzter Flächen für den Wohnungsbau, beispielsweise des ehemaligen Flugplatzes in Rangsdorf, die Neuerschließung von Flächen in Gosen Neu Zittau sowie die Verdichtung städtischen Wohnens in Königs Wusterhausen, Wildau und Mittenwalde. Auch Lübben hat sich mittlerweile als attraktiver Wohn- und Wissenschaftsstandort im Süden der Flughafenregion etabliert. All dies hat maßgeblich dazu beigetragen, das Wohnungsproblem in der Flughafenregion zu entschärfen und den Druck auf den Wohnungsbau im südlichen Teil von Berlin zu reduzieren.

Im Wohnmodell 6.0 wurden diese Erschließungs- und Baumaßnahmen, wo immer möglich, mit einer flexiblen und integrativen Nutzung der Flächen und Gebäude als Gewerbe-, Büro- und Wohnflächen in einem ökologisch nachhaltigen Umfeld umgesetzt, was auch attraktive Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten bietet (vgl. Bild 10).

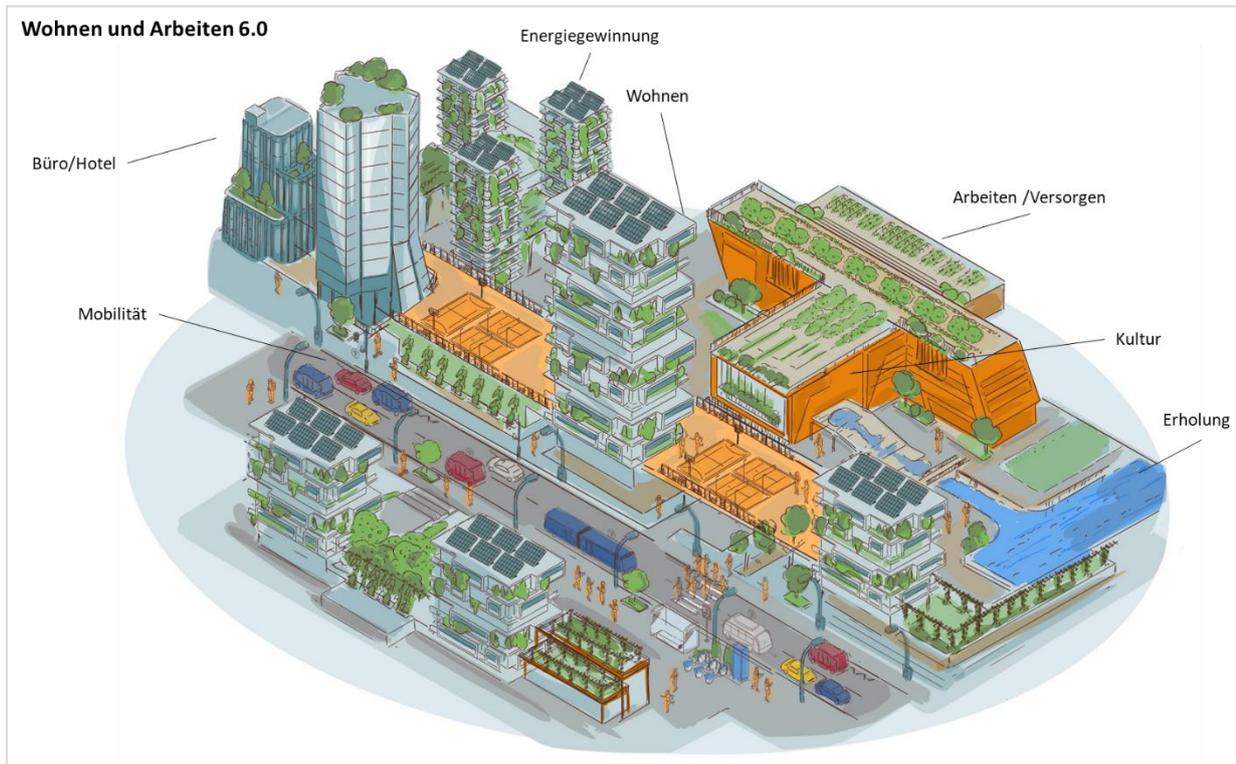


Bild 10: Wohnen und Arbeiten 6.0 in verdichteten Wohn- und Gewerbegebieten im Jahr 2035

Innerhalb vieler Gebäude gibt es Freiflächen, wie z. B. Schwimmbad, Kantinen als allzeit offene Restaurants sowie kulturelle und soziale Einrichtungen. Außerdem werden die Gebäude als Reallabore genutzt. Hier finden sich begrünte Fassaden, innovative Energieversorgungssysteme und Urban Farming Anlagen auf Dächern. Damit wurde den Vorgaben des Bundes zum Klimaschutz entsprochen, die vorsahen, dass die CO₂-Emissionen bis 2030 im Gebäudesektor um 44% sinken.

Diese neue Art des Wohnens und Arbeitens ging einher mit der Ansiedlung mehrerer Institute und Projekte aus den Bereichen Verkehrssystem und Straßenverkehr des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt im unmittelbaren Flughafenumfeld. Dabei erfolgte eine räumliche Konzentration bisher verteilter Kompetenzen, die systemisch zusammengeführt wurden. Die freigewordenen Flächen der großen Logistikunternehmen sowie die Flächen des BER selbst sind geeignet, um neue Verkehrslösungen nicht nur zu erforschen, sondern auch mit ihnen zu experimentieren, sie zu testen und zu demonstrieren.

Die gesamte Flughafenregion dient als Upscaling Modell für derartige Lösungen. Dies führt zu einer 100%igen Mobilität im ländlichen Raum der Flughafenregion (vgl. Bild 11), die sich deutlich nach Süden ausgeweitet hat. Die Anbindung des BER per U-Bahn, S-Bahn und Bahn an die Hauptstadt ist ideal. Die benachbarten Standorte Wissenschaftsstadt Adlershof und Dahme Innovation (Zeuthen-Wildau-Königs Wusterhausen) sind per Elektroschuttle in wenigen Minuten erreichbar und wachsen zusammen.

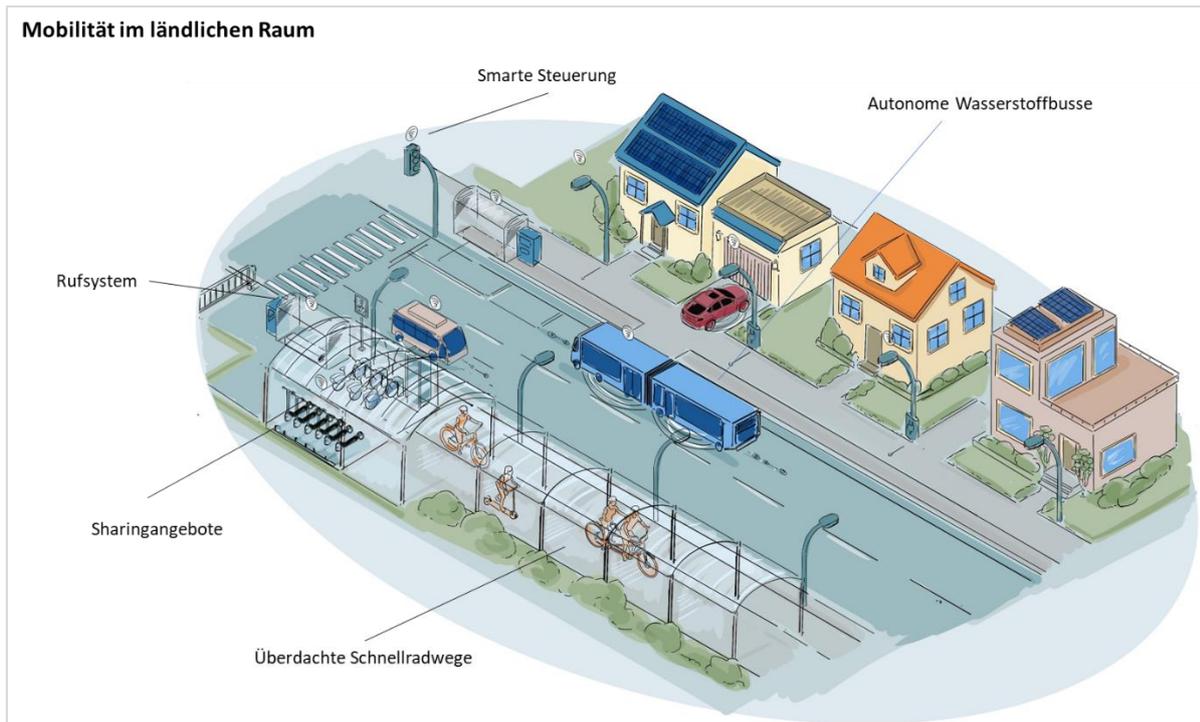


Bild 11: 100%iger Ausbau der Mobilität im ländlichen Raum im Jahr 2035

In Wildau hat sich seit der Ansiedlung des Zentrums KI in der Public Health Forschung des Robert Koch Institutes im Jahr 2021 ein international anerkanntes Modell für die Generierung und den Umgang mit Big Data im Bereich Public Health entwickelt (vgl. Bild 12).

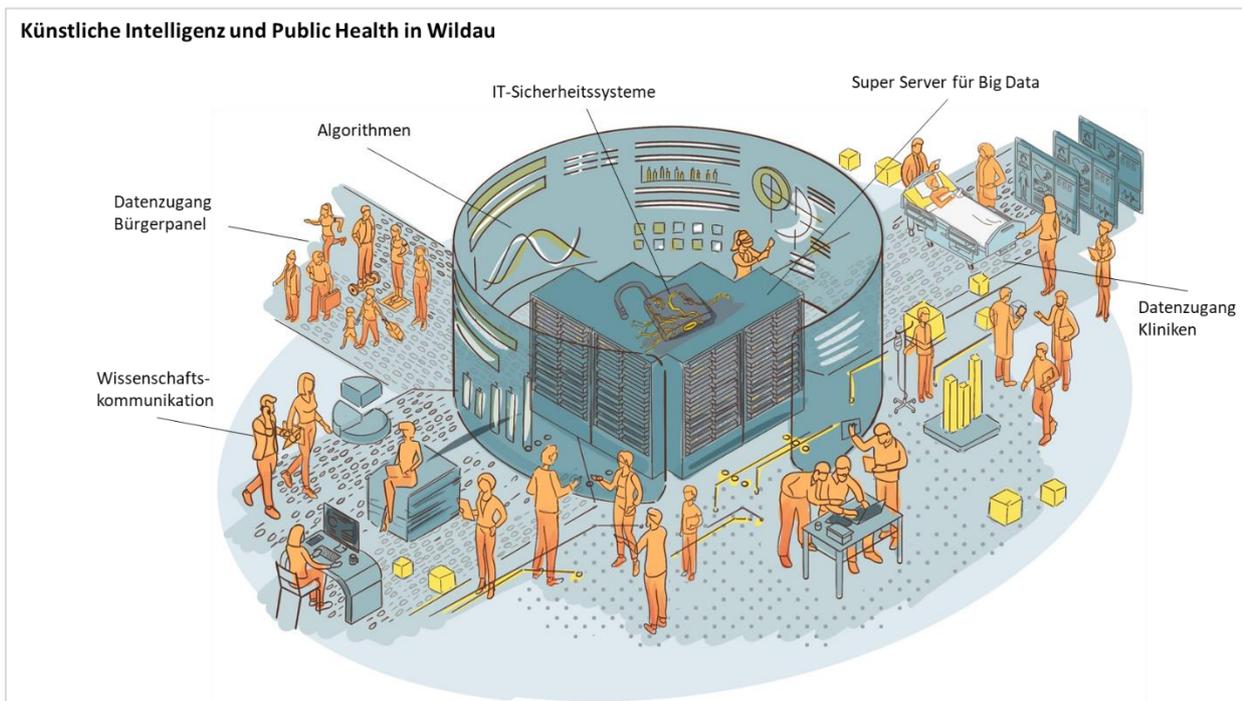


Bild 12: Public Health und Künstliche Intelligenz im Jahr 2035

Es gelang, die Region als Untersuchungs- und Testfeld hierfür zu nutzen. Den Anstoß gaben Aktivitäten aus dem Bereich Community Science, der insbesondere von der TH Wildau ausgebaut wurde und auf das Interesse der Bürger:innen der Region am Thema Nachhaltigkeit aufgrund konkreter Betroffenheit, etwa durch

gestiegene Energiepreise, gestoßen ist. Sie beteiligen sich seit vielen Jahren an entsprechenden Forschungsprojekten aus den Themenfeldern Verkehr und KI sowie Public Health und KI. Diese Entwicklungen sind passfähig zu dem Trend, dass die Kompetenzen der Region im Bereich Life Sciences immer mehr in den Anwendungsbereichen Gesundheit, Ernährung und Umwelt aufgehen.

Die gesamte Flughafenregion wird seit 2026 durch eine professionelle Wirtschaftsförderung in Form einer Public Private Partnership (PPP) gemanagt (vgl. Bild 13). Das operative Team ist durch eine Stiftung finanziert, die gemeinsam von den beiden Ländern, den Kommunen und Unternehmen getragen wird. Diese Partner sind im Stiftungsrat vertreten, der für die Strategiebildung in der Region zuständig ist.

Zu den Aufgaben der Wirtschaftsförderung gehören im Schwerpunkt Ansiedlung, Unternehmensentwicklung und -gründung, Wissens- und Technologietransfer, Regionalmarketing sowie Netzwerkpfege. Die Wirtschaftsförderung kann auf die Erfahrungen der Tegel Projekt GmbH zurückgreifen, die diese mit der Entwicklung der Urban Tech Republic bereits gesammelt hat.

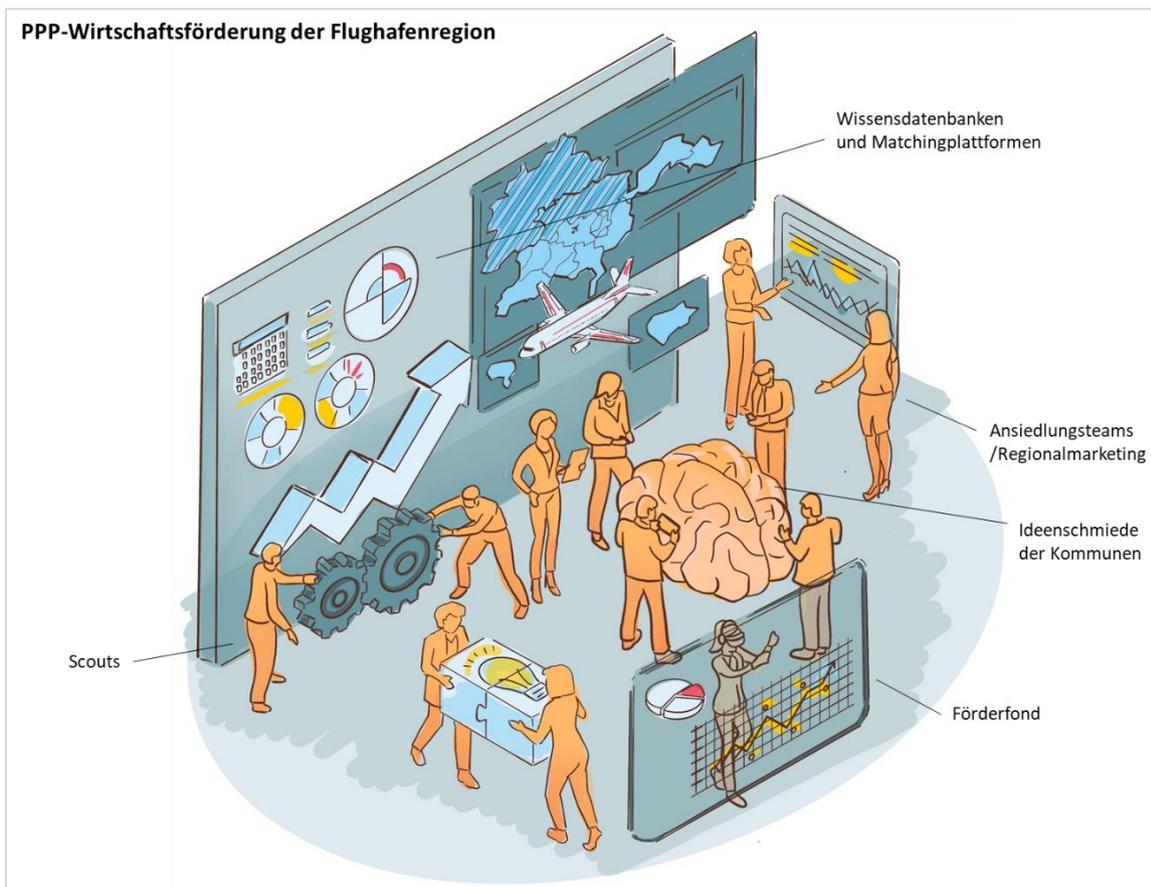


Bild 13: PPP-Wirtschaftsförderung der Flughafenregion im Jahr 2035

Die Wirtschaftsförderung betreut auch den Fond für transdisziplinäre Forschung, aus dem kollaborative Innovationsvorhaben finanziert werden. Gefördert werden umfangreichere transdisziplinäre Vorhaben, unter Einbindung von Wissenschaft, Wirtschaft, Kommunen und Zivilgesellschaft. Ein erstes größeres Projekt aus dem Bereich klimaresiliente Kommune wurde im Zeitraum 2026 bis 2030 erfolgreich umgesetzt.

Was das Gründungsgeschehen in der Region betrifft, so ist dieses vor allem durch einen Boom an Startups aus dem anwendungsorientierten Wissenschaftsbereich getrieben. Die strategische Ausrichtung der nationalen Wissenschaftspolitik mit einem stärkeren Fokus auf Grundlagenforschung ab 2028 führte dazu, dass

der neue Wissenschaftsrat empfahl, Forschungsgruppen nicht mehr zu fördern, die stark anwendungsorientiert arbeiten und auf Branchen ausgerichtet sind, die wenig forschungsintensiv sind. Für viele Wissenschaftler:innen erhöhte sich damit der Druck, Unternehmen zu gründen. Sie fanden dafür ein aufgeschlossenes und räumlich ideales Umfeld. Als Kooperationspartner für die Wissenschaftseinrichtungen haben sich branchenübergreifende Innovationsnetzwerke gebildet, die problemlösungsorientiert arbeiten und innovative, technologieorientierte Unternehmen als Kerne haben. Sie kommen aus unterschiedlichen Branchen wie Gesundheit, Automotive, Maschinen- und Anlagenbau, Mess- Automatisierungs- und Gerätetechnik oder auch IT.

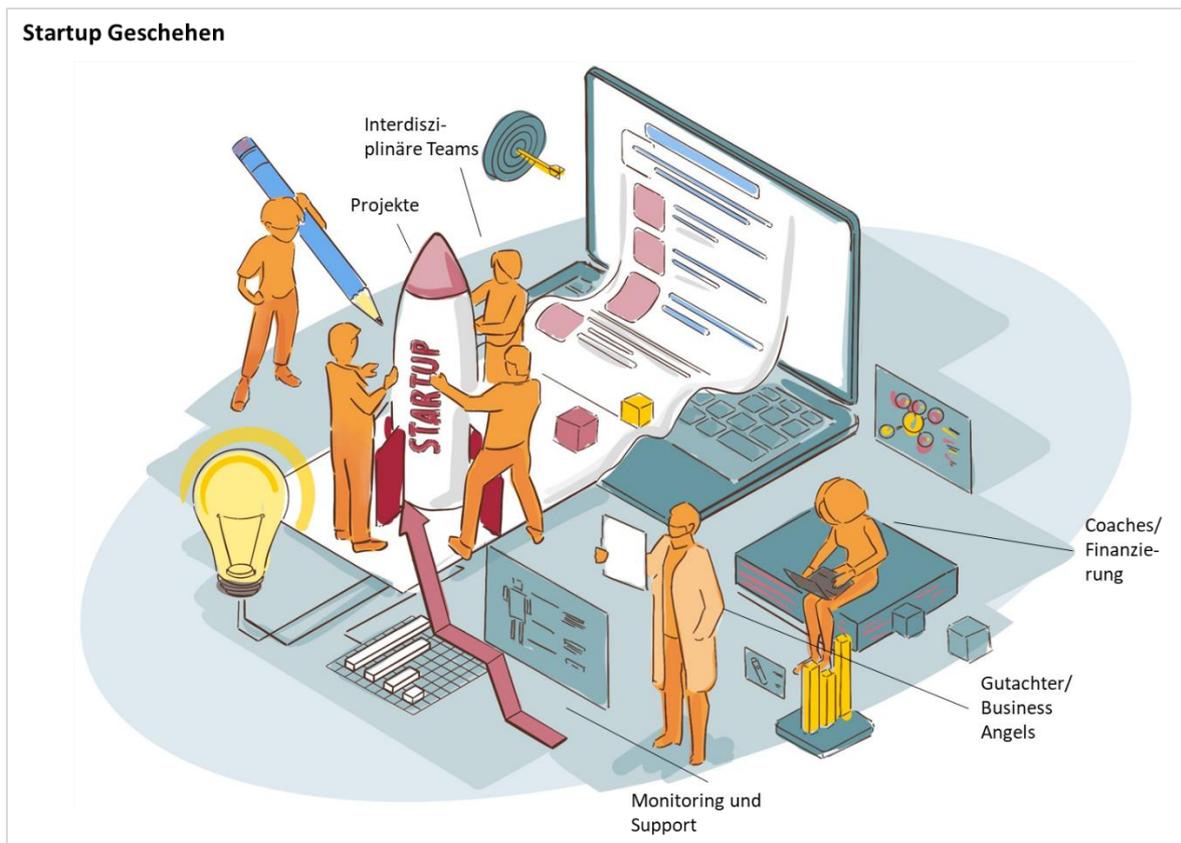


Bild 14: Startup-Geschehen in der Region im Jahr 2035

Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang der Aufbau von Wertschöpfungsketten in der Elektromobilität gewesen, der dazu geführt hat, dass die Flughafenregion Europas führende Elektromobilitätsregion geworden ist (vgl. Bild 15). Neben der Produktion von Elektroautos durch Tesla stärken die Batteriefabriken von Microvast und Tesla in Ludwigsfelde und Grünheide, die Kathodenproduktion von BASF in Schwarzheide und die erste europäische Gigafactory zur Lithiumhydroxidgewinnung von Rock Tech in Guben sowie dessen Aktivitäten im Bereich des Batterierecyclings die Region als führende Elektromobilitätsregion.

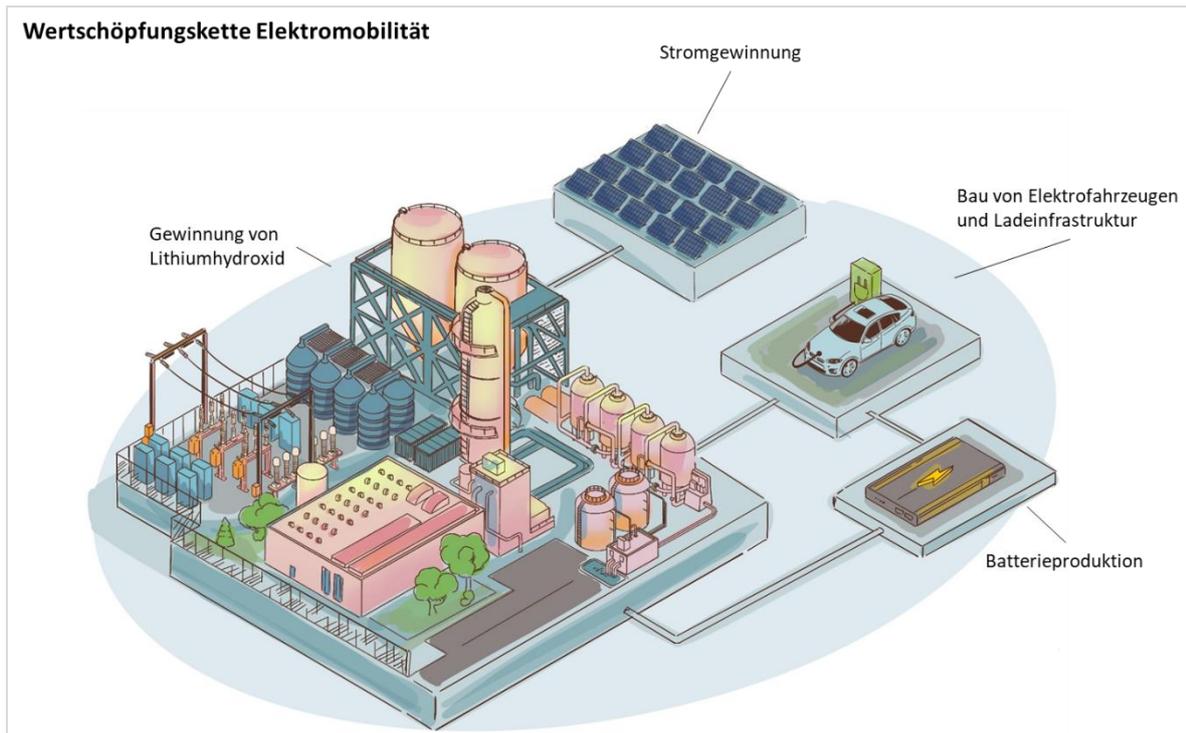


Bild 15: Wertschöpfungskette Elektromobilität in der Flughafenregion im Jahr 2035

Der neu aufgestellten, kollaborativen und innovationsorientierten Wirtschaftsförderung der Flughafenregion und den flexibel und relativ autonom handelnden Regionalakteur:innen ist es gelungen, in der Region eine hoch moderne Wissenschafts- und Innovationslandschaft zu entwickeln. Sie vereint starke Wissenschafts- und Wirtschaftsstandorte mit attraktiven Arbeits- und Lebensbedingungen der Bürger:innen und ist aufgrund ihrer Spezialisierung international wettbewerbsfähig. Die Flughafenregion ist auf diese Weise zusammengewachsen und wird auch von außen so wahrgenommen.

Das folgende Bild 16 zeigt das Szenario der dezentralen Spezialisierung bottom-up im Überblick.

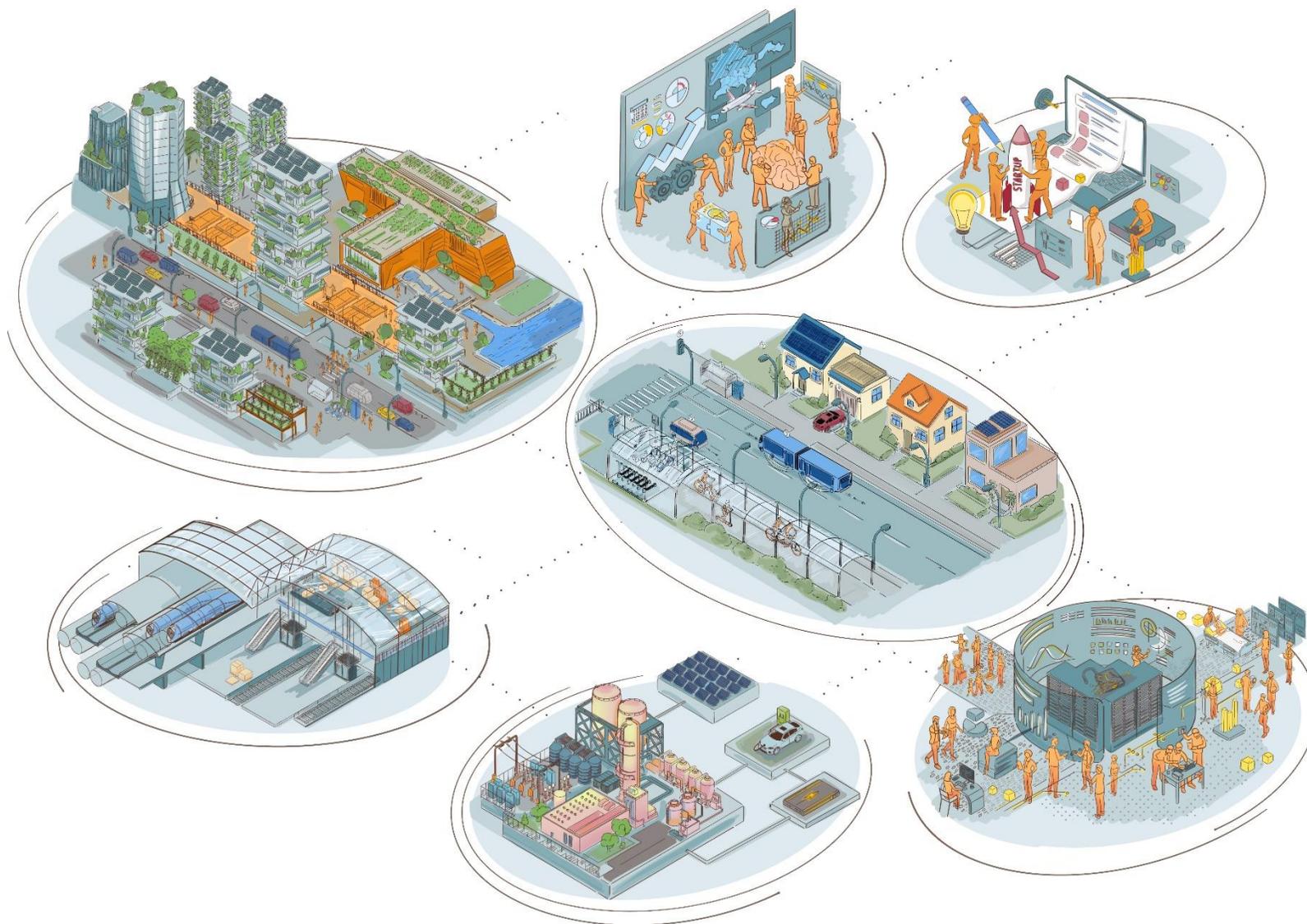


Bild 16: Szenario 2 – Dezentrale Spezialisierung bottom-up (Überblick)

Mit den beiden Szenarien liegen wichtige Teilergebnisse der Szenarioanalyse vor. Im nächsten Schritt gilt es nun, Handlungsansätze zu entwickeln, die geeignet sind, um die Region in eine wünschenswerte Richtung zu profilieren. Aus der Analyse des Status quo, aus der partizipativen Einflussanalyse und Erarbeitung von Zukunftsprojektionen sowie nicht zuletzt aus den Szenarien selbst lassen sich die folgenden Merkmale einer solchen Zukunft ableiten:

- Verstärkte Ressourcen in der Wissenschaft (Wissenschaftseinrichtungen, Forschungsgruppen, Mitarbeiter:innen, Studiengänge ...),
- Passfähige Kompetenzen der Wissenschaft zur regionalen Wirtschaft und Gesellschaft,
- Breite Aufnahmefähigkeit von regionaler Wirtschaft und Gesellschaft,
- Branchenübergreifende Innovationsnetzwerke in spezialisierten Wirtschaftsbereichen,
- Mehr wettbewerbsfähige, technologieorientierte, innovative Unternehmen,
- Hoher Spezialisierungsgrad in den Bereich Technologie und Wirtschaft,
- Verstärkt dezentrale räumliche Strukturen,
- Hohe Lebensqualität in den Bereichen, Wohnen, Mobilität, Versorgung und Kultur,
- Internationalität und kulturelle Vielfalt.

Um eine Brücke von den beiden Szenarien hin zu den Handlungsansätzen zu schlagen, wurden vom Szenarioteam die folgenden Chancen und Risiken ermittelt (vgl. Bild 17).

Chancen: im Sinne positiver Wirkungen der Szenarien					
Verbesserte Finanzierungsmöglichkeiten für Wissenschaft	Stärkung KI-Forschung im Bereich Public Health	Mitwirkung bei der Profilierung der Wirtschaftsstruktur	PPP Wirtschaftsförderung in enger Zusammenarbeit mit Ländern	Zugang zu regionalen Arbeitskräften	Gestaltungsräume für Kommunen
Stärkung Verkehrsforschung und Passfähigkeit zu Bedarfen der Wirtschaft	Zugang zu Kompetenzen der Verkehrsforschung	Spezialisierung Lifesciences in Anwendungsfeldern	Breite Absorptive Capacity Wirtschaft und Gesellschaft	Attraktive Flächen für Wohnen und Arbeiten	Gute Erreichbarkeit/weniger Pendeln
Kooperationsmöglichkeiten für IT- und KI-Forschung HUB/THWi/HTW	Möglichkeiten transdisziplinärer Forschung	Ansiedlungsattraktivität für Wissenschaftler:innen	Zugang und Gestaltung von Innovationsnetzwerken	Bevölkerungszuwachs	Nachfrage für Immobilienentwicklung
Stärkere internationale Ausrichtung der Forschung	Forschungsnachfrage aus Innovationsnetzwerken	Innovatives Großunternehmen als Game Changer	Druck auf Berliner Wohnungsmarkt sinkt	Weniger bürokratische Genehmigungsverfahren	Bürgerbeteiligung
Neue Geschäftsfelder im Bereich E-Mobilität	Spezialisierung auf Brandschutztechnologie	Community Science	Imagegewinn		
Risiken: im Sinne negativer Wirkungen der Szenarien					
Drittmittelfinanzierte, anwendungsorientierte Forschung fehlt als Kooperationspartner	Wissenschaft verliert praktische Anschlussfähigkeit	Zunahme sozialer Ungleichheiten aufgrund steigender Mieten/ Kaufpreise	Hohe Absorptive Capacity nur weniger großer Unternehmen	Begrenzte Autonomie durch zentrale Steuerung	Infrastrukturausbau langwierig und teuer
Externe Wissenschaftseinrichtungen gewinnen Wettbewerb um Koop. mit großen Unternehmen	Lärm und Emissionsbelastungen	Hohe Preise für Gewerbeflächen und Mieten	Fehlinvestitionen	Wettbewerb um Fachkräfte	Regionale Wirtschaftsförderung im Konflikt mit Landespolitik

Bild 17: Chancen und Risiken vor dem Hintergrund der Szenarien

Sie sollen genutzt werden, um gemeinsam mit Regionalakteur:innen im persönlichen Gespräch erste Handlungsansätze zu identifizieren und in einem sich anschließenden Workshop zu konkretisieren. Das Szenarioteam würde sich freuen, wenn sich möglichst viele Akteur:innen daran beteiligen würden und auf diese Weise die Entwicklung der Flughafenregion neue Impulse erhielte.