

30. November 2017

## EXECUTIVE SUMMARY

### „Analyse der Rahmenbedingungen, der Anforderungen und der Entwicklungsmöglichkeiten eines Innovationscampus Schienenverkehrstechnik in Brandenburg“ – INNOCAMPUS SVT BB

Im Rahmen ihres aus Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) geförderten Projektes „Clusterkoordinierung und Initiierung von Innovationskooperationen in Brandenburg 2015 – 2017“ hat die Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH die Arbeitsgemeinschaft Kompetenznetz Rail Berlin Brandenburg GmbH (KNRBB) und hwh Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung mbh gemeinsam mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) beauftragt, im Zeitraum von August bis November 2017 eine Studie zur Analyse der Rahmenbedingungen, der Anforderungen und der Entwicklungsmöglichkeiten eines Innovationscampus Schienenverkehrstechnik in Brandenburg zu erstellen.

Diese bestand aus den Arbeitspaketen (AP)

*Arbeitspaket 1 – Recherche ähnlich aufgestellter Innovationszentren auf europäischer Ebene, Bewertung der Relevanz für die Region und Vergleich unter Berücksichtigung der Unternehmensstruktur in Brandenburg, Entwicklung eines idealtypischen Modells eines Innovationscampus Schienenverkehrstechnik*

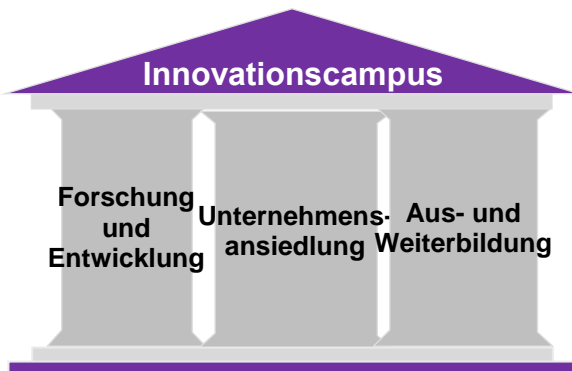
*Arbeitspaket 2 – Erstellung eines Überblicks der Forschungs- und Entwicklungslandschaft der Schienenverkehrstechnik und angrenzender Bereiche (Digitalisierung, Autonomes Fahren, Intermodale Logistik etc.) in der Region Berlin-Brandenburg sowie ausgewählter Einrichtungen in Deutschland*

*Arbeitspaket 3 – Darstellung der notwendigen konkreten Umsetzungsmaßnahmen eines Innovationscampus*

Im Rahmen des AP1 wurden die drei Standorte mit schienenbezogenen Innovationszentren als mögliche Best-Practise-Beispiele Derbyshire/GB, Toskana/IT und Nürnberg/D einer näheren Betrachtung unterzogen. Im Ergebnis stellt sich allerdings keines dieser Zentren als idealtypisch heraus. So finden in diesen Innovationszentren bspw. zwar vielfältige Aktivitäten der Schienenverkehrstechnik statt, eine unternehmensübergreifende Koordination der Aktivitäten und Innovationsprojekte durch eine neutrale Instanz findet jedoch nicht statt. Interessante Einblicke bietet dagegen die leider bereits ausgelaufene Förderinitiative „Forschungscampus“ des BMBF. Hier wurden insgesamt neun Forschungscampi aus verschiedenen Themenfeldern initiiert und entwickelt.

Basierend auf einem umfassenden Überblick der Forschungs-, Entwicklungs- und Unternehmerlandschaft in der Hauptstadtregion und Deutschlands der Schienenverkehrstechnik wurden die Anforderungen an ein idealtypisches Modell eines Innovationscampus SVT daher losgelöst von evtl. europäischen Vorbildzentren herausgearbeitet. In die Überlegungen zur Umsetzung fließen stattdessen Aspekte der BMBF-Forschungscampi ein.

Kriterien eines idealtypischen Modells (Auszug):



- Innovationscampus als physischer Campus aus vernetzten Unternehmen/Forschungseinrichtungen sowie zusätzlicher digitaler Campus zur Vernetzung mit anderen Branchenteilnehmern
- neutraler/konzernunabhängiger Standort
- internationale Ausrichtung
- Betreiber ist nicht nur Immobilienverwalter, sondern auch fachlicher Netzwerkorganisator, schafft kreativen, fachlich-organisatorischen Rahmen zur Förderung der

Zusammenarbeit zwischen den angesiedelten Unternehmen/Forschungs- und Lehrinrichtungen

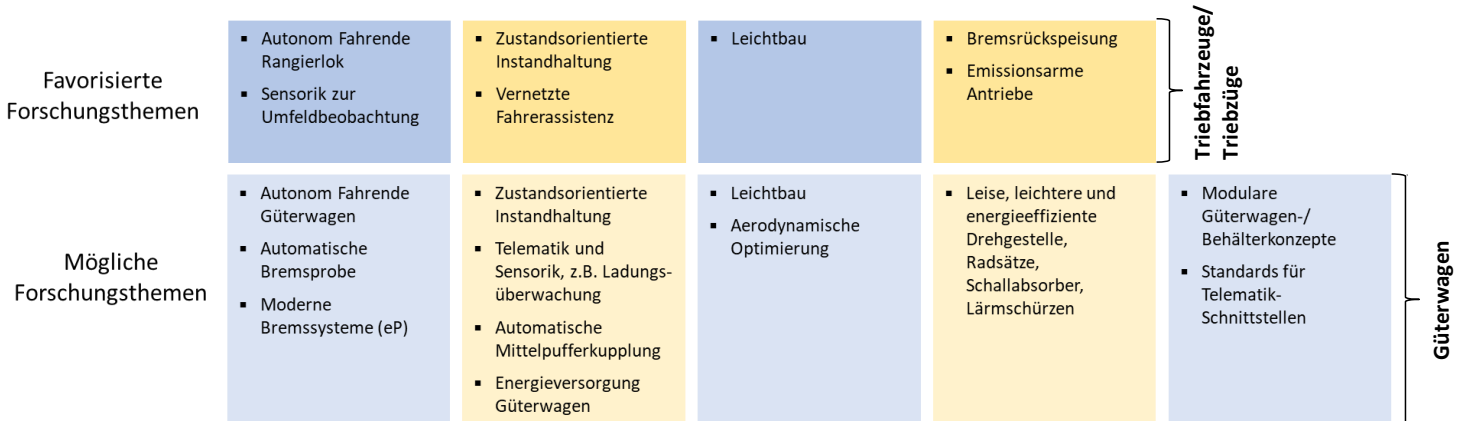
- gesamte Wertschöpfungskette wird abgedeckt (erste Idee => Forschung und Entwicklung => Pilotierung und Erprobung innerhalb von Praxisanwendungen)
- klare strategische Ausrichtung - zukunftssträchtige und für die Region Berlin-Brandenburg relevante Forschungsschwerpunkte innerhalb der Schienenverkehrstechnik werden festgelegt und geeignete Unternehmen/ Forschungseinrichtungen/ Hochschulen/ Aus- und Weiterbildungsinstitute identifiziert, angesiedelt und vernetzt
- gezielter Aufbau von einem oder einigen wenigen Forschungsschwerpunkten, dadurch Gewährleistung der Voraussetzungen für Kooperationen und Netzwerke zwischen den angesiedelten Unternehmen und Einrichtungen
- Verfügbarkeit einer ausreichenden Schieneninfrastruktur für Testzwecke.

Im Rahmen des AP2 wurden mögliche Forschungsgebiete eines Innovationscampus identifiziert und den Akteuren in der Region Berlin-Brandenburg zugeordnet. Die erarbeiteten Themenfelder wurden beim Stakeholder-Treffen am 24. Oktober 2017 in Potsdam mit Vertretern von Hochschulen, Verbänden, Brandenburger Ministerien und der WFBB vorgestellt und diskutiert. Die Ergebnisse und Anregungen flossen in die weitere Bearbeitung ein.

In der Region wurden etwa 250 Unternehmen bzw. Forschungseinrichtungen identifiziert, die in den definierten Forschungsgebieten Schienenverkehrstechnik tätig sind. Im Rahmen des AP3 wurden aus

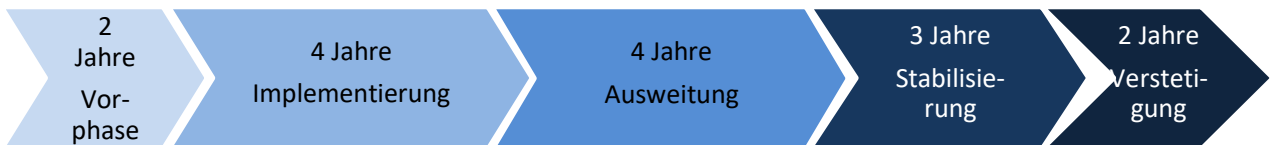
diesem Kreis 18 Kernakteure herausgefiltert und anhand eines Gesprächsleitfadens zu ihren grundsätzlichen Erwartungen und Interessen an einen evtl. Innovationscampus und einer möglichen Bereitschaft, sich darin aktiv einzubringen, interviewt.

Die Akteure zeigen ein besonderes Interesse für das Forschungsfeld Triebfahrzeuge/Triebzüge und Güterwagen. Im Rahmen einer strategischen Ansiedlung sollte mit Unternehmen und Forschungseinrichtungen aus diesem Themenfeld begonnen werden.



Schließlich wurden mit dem Ziel einer Standortanalyse fünf brandenburgische bahnaffine Standorte (Kirchmöser, Hennigsdorf, GVZ Wustermark, GVZ Freienbrink, Rangierbahnhof Elstal) einer kurzen SWOT-Analyse unterzogen. Im Ergebnis wurden dem Rangierbahnhof Elstal sehr gute Voraussetzungen bescheinigt, den komplexen Anforderungen eines idealtypischen Modells „Innovationscampus Schienenverkehrstechnik“ im Land Brandenburg grundsätzlich entsprechen zu können.

In Anlehnung an die o.g. Forschungscampi des BMBF kann der Gründungs- und Umsetzungsplan für einen Innovationscampus in mehreren Phasen aufgebaut sein.



Ein Verein als Zusammenschluss von Akteuren erscheint für das anspruchsvolle, komplexe und innovative Vorhaben der Entwicklung eines Innovationscampus SVT BB, welcher auch international ausstrahlen soll, keine geeignete Form zu sein. Es empfiehlt sich die Gründung einer GmbH.

Langfristig soll sich ein Innovationscampus finanziell selbst tragen und kann darüber hinaus folgende Struktureffekte für die Region generieren:

- Leistungen Aus- und Weiterbildung
  - Betriebliche Eisenbahnausbildung, Eisenbahnspezifische Speditionsberufe
  - Betriebswirtschaftliche Weiterbildung (z.B. Managementseminare)
  - Tagungs- und Seminarzentrum (z.B. für Kundenschulungen etc.)
- Leistungen Infrastruktur Gebäude
  - Bürogebäude/-räume, auch Business Center, Coworking Spaces (z.B. für kleinere Startups oder digitale Nomaden) Forschungslabore; Schulungsräume / Hörsäle  
Veranstaltungsräume, Meeting Points/Begegnungsstätten
- Leistungen bahnbetriebliche Infrastruktur (Abstellflächen, Werkstatt, Strecken für Testfahrten etc.)
- Sonstige Dienstleistungen
  - Cafeteria / Bistro / Kantine / Restaurant / Kiosk
  - Marketing (sowohl für den Campus als Ganzes, als auch für einzelne teilnehmende Unternehmen)
  - Netzwerkbildung (lokal / regional / national / international)

Fazit:

1. Die Herausforderungen der Zukunft im Schienenverkehr (SVT) erfordern ein Umdenken in Richtung der Entwicklung von systemischen Lösungen, wie sie durch einen neutralen Innovationscampus Schienenverkehrstechnik ermöglicht werden können: Erst das organisierte Zusammenspiel zwischen Akteuren der Forschung, Lehre und Wirtschaft eröffnet langfristig Potentiale, die zu konzernunabhängigen und neutralen Lösungen führen, von denen die Akteure wechselseitig profitieren und im Wettbewerb bestehen können.
2. Mit der Entwicklung eines „Innovationscampus SVT“ kann ein neuer Weg für langfristig angelegte Partnerschaften zwischen Wirtschaft, Forschung und Lehre im Bereich der Schienenverkehrstechnik in Deutschland beschritten werden. Dies erfordert Mut zu politischen Entscheidungen, eine kräftige und zeitnahe Anschubfinanzierung, belastbare und auf Langfristigkeit angelegte Partnerschaften sowie aktive und motivierte Partner auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene.
3. Mit der Gründung des deutschlandweit ersten Innovationscampus SVT würde die Hauptstadtregion eine Vorreiterrolle einnehmen und ihre Kompetenz im Bereich Schienenverkehr weiter ausbauen und langfristig sichern.
4. Die Länder Berlin und Brandenburg sollten ihre Ressourcen bündeln, um den komplexen Anforderungen der Entwicklung eines solchen Innovationscampus besser gerecht werden zu können.
5. Der Standort „Rangierbahnhof Elstal“ verfügt über das Potential, um sich zu einem nationalen und internationalen Innovationscampus zu entwickeln.

**Ansprechpartner Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH:**

Juliane Reimer | Cluster Verkehr, Mobilität & Logistik

Telefon: 0331-73061-245 | E-Mail: [juliane.reimer@wfbb.de](mailto:juliane.reimer@wfbb.de)