

Wortprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Wirtschaft, Energie und Betriebe

73. Sitzung
29. Juni 2026

Beginn: 14.04 Uhr
Schluss: 16.43 Uhr
Vorsitz: Jörg Stroedter (SPD)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Siehe Inhaltsprotokoll.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Wir kommen zu

Punkt 2 der Tagesordnung

- | | | |
|----|---|---------------------------------------|
| a) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Zukunft der Luft- und Raumfahrt in Berlin-
Brandenburg: Bilanz und Perspektiven der ILA
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der
SPD) | <u>0315</u>
WiEnBe |
| b) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Perspektiven für eine langfristige gesicherte ILA
(auf Antrag der AfD-Fraktion) | <u>0052</u>
WiEnBe |

- c) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0184](#)
**Die Raumfahrtindustrie der Metropolregion Berlin-
Brandenburg als Wirtschaftsfaktor – Zwischen
Vernachlässigung und Handlungsbedarf** WiEnBe
(auf Antrag der AfD-Fraktion)

Hierzu: Anhörung

Zu diesem Punkt der Tagesordnung darf ich auch Frau Drescher von der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe, Gruppenleitung III B Mobilität, begrüßen, die uns gegebenenfalls für Fragen zur Verfügung stehen wird.

Dann komme ich zur Begrüßung der Anzuhörenden. Hier haben wir in alphabetischer Reihenfolge zum Ersten Frau Marie-Christine von Hahn, Hauptgeschäftsführerin beim Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e. V. – Ihnen ein Willkommen im Ausschuss! –, zum Zweiten Herrn Dirk Hoffmann, Geschäftsführer der Messe Berlin GmbH – willkommen, Herr Hoffmann! –, und zum Dritten Herrn Dr. Karsten Mühlenfeld, Geschäftsführer der Berlin-Brandenburg Aerospace Allianz e. V. – auch Ihnen ein Willkommen hier im Ausschuss!

Ich gehe davon aus, dass wir wie immer ein Wortprotokoll haben wollen. – Es wird genickt. Das ist dann der Fall. Dann kommen wir gleich zur Begründung. Ich darf die CDU beziehungsweise die SPD um Begründung bitten. – Der Kollege Schaal macht das. – Bitte sehr!

Lucas Schaal (CDU): Vielen Dank! – Schön, dass Sie da sind! Wir freuen uns sehr, mit Ihnen über die ILA und die Luft- und Raumfahrtindustrie am Standort Berlin sprechen zu können. Wir als CDU-Fraktion haben in diesem Jahr mit zehn Abgeordneten die ILA besucht und haben uns das vor Ort angeschaut; eine Messe, bei der wir unstreitig sind, wie sie ausgesprochen wird, und bei der wir unstreitig wissen, dass sie für Berlin einen unschätzbaren Wert leistet: 110 000 Teilnehmer in diesem Jahr, mit 765 Ausstellern eine Rekordanzahl in diesem Jahr. Es war alles sehr beeindruckend, wie sich das entwickelt hat. Wir wollen diese erfolgreiche ILA 2026 gemeinsam mit Ihnen reflektieren und wollen auch gemeinsam mit Ihnen in die Zukunft der Luft- und Raumfahrtindustrie am Standort Berlin blicken.

Es ist sehr beeindruckend, wenn ich das aus unserer Sicht schon mal schildern darf, was sich in unserer Stadt im Kleinen und im Großen tut, beispielsweise im Bereich Satelliten, wo viel geforscht und entwickelt wird und man sich freuen kann, dass hier in dieser Stadt so viel vorgeht. Wir wollen uns dafür nicht verstecken, sondern wir wollen das ins Schaufenster dessen stellen, was unsere Stadt ausmacht. Wir sind sehr dankbar und unterstützen es, dass der Senat eine DefTech-Strategie aufgesetzt hat, die wir hier natürlich parlamentarisch begleiten und unterstützen. Insofern freuen wir uns auf den Austausch und die Anhörung mit Ihnen.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank! – Dann geht es zur Begründung der Punkte 2 b und 2 c an die AfD-Fraktion. – Kollege Hansel, bitte!

Frank-Christian Hansel (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Meine Damen und Herren! Zunächst freuen wir uns sehr, dass wir heute über dieses Thema sprechen können. Aus unserer Sicht gehört die Luft- und Raumfahrt zu den wichtigsten Zukunftsbranchen unseres

Wirtschaftsstandorts. Ich möchte daran erinnern, dass die AfD-Fraktion diesen Besprechungspunkt bereits vor geraumer Zeit für den Ausschuss für Wirtschaft angemeldet hat, weil wir der Auffassung waren, dass dieses Thema eine eigenständige wirtschaftspolitische Befassung verdient. Der Impuls kam tatsächlich nach dem Besuch der Veranstaltung des BBAA, von Ihnen, Herr Dr. Mühlenfeld. Ich habe damals – das war im März 2024 – schon angekündigt, dass wir das hier im Ausschuss parlamentarisch aufgreifen wollen. Darum begrüßen wir es sehr, dass sich inzwischen auch die Koalitionsfraktionen dieses Anliegens angenommen haben und wir heute gemeinsam darüber beraten. Das ist eine sehr gute Entwicklung.

Die Luft- und Raumfahrt ist keine Nischenbranche. Keine Angst, ich fange hier keine Grundsatzeschichte an, ich will nur sagen, dass dieses Thema tatsächlich auf die politische Agenda gehört und wir bereits bestimmte Initiativen in diesem Bereich gestartet haben, nämlich 2024 den Antrag „Urbane Luftmobilität I – Flugtaxis frühzeitig in Berlin ermöglichen und Infrastrukturmaßnahmen voranbringen“. Den Antrag haben wir eingebracht und gefordert, Berlin frühzeitig auf die Einführung elektrischer Flugtaxis vorzubereiten, VertiPods planerisch voranzusehen und die Hauptstadtregion als Modellstandort neuer Luftmobilität zu entwickeln; das nur zur Erinnerung, denn die Zeit schreitet voran, und man vergisst so etwas gerne. Es folgte unser Antrag „Urbane Luftmobilität II – Kommerziellen Drohnenverkehr voranbringen und Voraussetzungen schaffen für eine Stadt der Überflieger“. Das Thema Drohnen im kommerziellen Bereich war damals relativ neu. Heute sprechen wir über Drohnen aufgrund des Angriffskriegs überwiegend im militärischen Bereich. Es ist sehr schade, dass die Thematik der kommerziellen Nutzung dadurch ein bisschen zurückgedrängt wird. – Ich möchte es hierbei erst mal belassen. Ich freue mich sehr auf die Vortragenden; dann werden wir die entsprechenden Fragen stellen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Dann haben wir das auch erledigt und können nun in die Anhörung einsteigen. Wir beginnen mit den Stellungnahmen von Ihnen dreien. Wir haben hier eine Regel, die besagt, dass Sie bitte fünf Minuten Ihr Eingangsstatement halten. Es läuft eine Uhr mit, die Sie dann sehen können. Das ist nicht böse gemeint, aber wir haben ja anschließend eine Diskussion. Da wird es viele Fragen geben, und Sie können dann in der zweiten Runde, in der Antwortrunde, deutlich länger sprechen. Wer schon öfter hier im Ausschuss war, kennt das Verfahren. Es macht sich ganz gut, wenn man sich am Anfang beschränkt. – Dann würde ich jetzt anfangen wollen. – Frau von Hahn, Sie wären die Erste.

Marie-Christine von Hahn (Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e. V.): Vielen Dank! – Vielen Dank für die Einladung und dafür, über das Thema sprechen zu dürfen! Es ist ein Thema, das uns mit großer Freude erfüllt, und deswegen kommt man so wieso gerne her und spricht dazu. Sie hatten es gerade schon gesagt, wir haben dieses Jahr mit der ILA Rekordzahlen geschrieben. Wir haben alle Erwartungen, glaube ich, übertroffen. Wir haben an den fünf Messetagen 110 000 Teilnehmende gehabt. Wir haben 765 Aussteller aus 37 Nationen, über 100 Fluggeräte, 400 Speaker auf drei Bühnen gehabt. Das muss man auch sagen: Es gab durchgängig vom ersten Tag morgens bis zum letzten Tag am Abend ein Bühnenprogramm, in dem Inhalte aus allen Bereichen, die die ILA umfasst, transportiert wurden, nämlich ziviler Flugzeugbau, militärischer Flugzeugbau, Drohnen überall mit dabei, bemannt und unbemannt, und Raumfahrt. Wir haben 330 Delegationen aus 60 Ländern zu Gast gehabt, von denen wir 220 mit dedizierten Führungen über das Gelände geführt und an Stände gebracht haben. Das ist wichtig zu sagen, weil das ein Alleinstellungsmerkmal ist, das der ILA gut zu Gesicht steht, und auch noch mal ein USP, wie man es gerne nennt, darstellt.

Hervorheben möchte ich auch die 3 500 Teilnehmenden, die den Talent Hub besucht haben, also die Plattform mit einer Bühne, mit einzelnen Ständen und ganz vielen Informationsmöglichkeiten für junge Menschen, die sich dafür interessieren, beruflich in die Luft- und Raumfahrt einzusteigen. Auch das, 3 500, finde ich eine enorme Zahl. Man sieht an diesem Erfolg – und die ILA hat auch politisch und medial eine große Aufmerksamkeit gehabt –, was für eine Aufmerksamkeit auf dem Thema liegt und dass zunehmend verstanden wird, dass es eine Branche ist, die absolut zukunftssträftig ist, und zwar sowohl, was Lebensläufe und berufliche Aktivitäten angeht, als auch, was die Produkte angeht. Nur wer stark ist und als Land über eine souveräne Luft- und Raumfahrtindustrie verfügt, hat gute Chancen, wirtschaftlich stabil zu sein und Verteidigungsfähigkeit aufzubauen, die man heutzutage natürlich braucht.

Was den Standort angeht, würde ich gerne noch zusätzlich hervorheben, dass es nicht nur die ILA gibt, sondern vorgeschaltet immer noch eine Konferenz, die sich auch sehr gemausert hat. Dieses Jahr gab es auch hier deutliche Zuwächse an medialer Aufmerksamkeit und an Teilnehmenden. 400 Gäste internationaler Toplevel der gesamten Luftfahrtindustrie und Verkehrswirtschaft aus der ganzen Welt hatten wir beim sogenannten Berlin Aviation Summit. Der findet immer am Vortag der ILA im AXICA am Brandenburger Tor statt. Die Bundeswirtschaftsministerin, der Bundesverkehrsminister, Airbus-CEO Guillaume Faury, Siemens-CEO Roland Busch, Emirates-Airlines-CEO Tim Clark und, und, und sind nur ein paar von denen, die da waren. Wir sehen – ich komme noch mal darauf zurück – einen riesigen Zulauf, ein riesiges Interesse glücklicherweise auch hier noch mal an allen Bereichen, die dieses Feld umspannt. Das freut uns natürlich ungemein. Wir wussten vorher schon in der Planung, dass die ILA dieses Jahr eine ganz besondere Verantwortung trägt, nämlich das zu demonstrieren, und zwar weithin sichtbar in der ganzen Welt, wenn ich es so sagen darf; wirtschaftliche Stärke und deutsche Kompetenz in Verteidigungsfragen zu zeigen.

Wir haben einen besonderen Fokus auch auf Start-ups gelegt, die gerade schon genannt wurden. Wir haben eigene Ausstellungsareale gehabt, und wir hatten auch eine starke Zunahme an Start-up-Ausstellern. Der BDLI für den Bund hat ein Start-up-Abendevent gemacht und, und, und; alles sehr erfolgreich.

Ich wollte gerne noch zusätzlich hervorheben, dass wir das in einer sehr guten, einträchtigen Zusammenarbeit gemacht haben, natürlich mit der Berlin-Brandenburg Aerospace Allianz, mit der Messe Berlin sehr gut Hand in Hand, mit unseren beiden Partnern, dem Land Berlin und dem Land Brandenburg, und dem Flughafen. Das ist eine Gruppierung, die sich wirklich sehr produktiv und gut zusammengefunden hat, wie eh und je. Für uns war es also ein großes Fest, auch das Feedback, das wir sowohl von den internationalen Gästen als auch von den deutschen, auch aus den anderen Bundesländern – staunend, was hier alles passiert –, bekommen haben. Schon dadurch, dass es viel mehr Gäste gewesen sind, haben wir einige dabei gehabt, die noch nie da waren. Es sind einige dabei gewesen, die es gar nicht glauben konnten. Das heißt, ich glaube, mit dieser ILA 2026 haben wir ein ziemliches Momentum entfaltet und werden einen großen Schub gemacht haben, was den Bekanntheitsgrad angeht. Das ist natürlich, sehen wir ganz klar, ein Riesensasset für die Region, ein Wahnsinnswirtschaftsfaktor, der sich dann auch in Wachstumsgenerierung niederschlagen wird. – Fünf Minuten, zehn Sekunden!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Das war sehr gut, vielen Dank! – Dann, Herr Hoffmann, sind Sie der Nächste. Bitte sehr!

Dirk Hoffmann (Messe Berlin GmbH): Vielen Dank, sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, für die Einladung! Wir freuen uns auch, hier zu sein und über diese tolle Veranstaltung sprechen zu dürfen. Ich möchte gerne noch mal das Wort Rekord-ILA unterstreichen, auch aus Sicht der Messe Berlin, in – und das würde ich auch gern unterstreichen – ganz enger und toller Partnerschaft mit der Industrie, dem Flughafen, den beiden Bundesländern. Das hat sich bewährt, und das war auch Grundlage des Erfolgs; dazu komme ich vielleicht ganz am Schluss noch.

Ich will nicht die ganzen Kennzahlen wiederholen, ich würde nur noch auf ein, zwei Dinge hinweisen wollen, weil Sie auch den Fokus auf die Region gelegt haben: Wir hatten dieses Jahr 70 Aussteller allein aus der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. Wir hatten, was das Flugprogramm angeht – Stichwort Zusammenarbeit mit dem Flughafen –, 100 Fluggeräte am Boden und in der Luft und konnten das Flugprogramm noch mal auf täglich 150 Minuten ausweiten. Und, Stichwort Sichtbarkeit: Wir hatten über 1 000 akkreditierte Vertreter der Presse aus 35 Ländern. All das sind Zahlen, die sich auch im Vergleich zur ILA 2024 deutlich erhöht haben. Auch das zeigt, dass es eine ganz besondere ILA war, auf die wir alle, die daran mitgewirkt haben, auch ein Stück weit stolz sind.

Ich glaube, es ist festzuhalten, dass die ILA sich als wirklich die zentrale Plattform für Aviation, Space, Defense und die gesamte Lieferkette, für die gesamte Supply Chain, herausgearbeitet hat, mit dem Fokus auf Souveränität, technologischen Fortschritt und insbesondere europäische Zusammenarbeit. Bezogen auf die Wirkung – Frau von Hahn hat es eben schon gesagt – führt das – und das ist, denken wir, in diesem Jahr noch mal ganz besonders deutlich geworden – zu einer deutlich gestiegenen internationalen Wahrnehmung Deutschlands, aber auch Berlins und Brandenburgs als Technologie- und Innovationsstandort, verbunden mit einer hohen Umwegrentabilität hier für die Region in Form von Hotelübernachtungen, Gastronomie, Transport, Dienstleistungen. Sie hat sich auch als tragfähige Plattform für Vertragsabschlüsse gezeigt, für MoUs, für Weltpremieren und wirkt damit als Multiplikator für Investitionen und Wertschöpfung hier in der Region.

Die Grundlage dieses Erfolgs ist aus unserer Sicht – das war das, was ich eingangs meinte und noch mal betont habe – diese Partnerschaft, abgesichert über den Rahmenvertrag, den wir gemeinsam schließen konnten, der die Perspektive 2026 bis 2030 beschreibt und darüber hinaus die Absicht erklärt, die ILA auch hier am Standort zu halten. Es hat sich positiv bewahrheitet, dass das ganz wichtig ist. Es gibt dadurch Planungssicherheit für die Industrie, für die internationalen Partner, natürlich auch für die Messe Berlin, für das tolle Team, das wir jetzt entsprechend auf- und ausbauen konnten. Das ist die Grundlage für die Weiterentwicklung der Inhalte einer ILA, die Stabilität des Formats und die internationale Positionierung. Insofern werben wir dafür, dass wir an dieser Partnerschaft festhalten und für diese langfristige Sicherung hier in Berlin im Wettbewerbskontext auch anderer Luftfahrtmessen weiter daran arbeiten, diesen Standort zu stärken. – Vielen Dank!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank, Herr Hoffmann! – Dann Herr Dr. Mühlenfeld, bitte!

Dr. Karsten Mühlenfeld (Berlin-Brandenburg Aerospace Allianz e. V.): Bekomme ich jetzt die anderthalb Minuten dazu?

Vorsitzender Jörg Stroedter: Eigentlich nicht, aber Sie können es ja mal probieren!

Dr. Karsten Mühlenfeld (Berlin-Brandenburg Aerospace Allianz): Vielen Dank für die Einladung! Die beiden vor mir Sprechenden haben die ILA schon ausreichend gelobt. Dem kann ich nur zustimmen. Ich werde jetzt nicht noch mal auf die Zahlen eingehen. Auch aus unserer Sicht ist die ILA super gelaufen; es waren sehr viele Leute da. Ich möchte eigentlich eher auf die regionale Wirtschaft eingehen. Das ist ja auch mein Feld mit der BBAA, der Berlin-Brandenburg Aerospace Association.

Wir haben in Berlin drei große Organisationen, die sich um die Ansiedlung und Unterstützung von kleinen Unternehmen kümmern. Das sind Berlin Partner, die Wirtschaftsförderung Berlin-Brandenburg und die BBAA, die alle drei relativ große Stände in der einen Halle hatten, die dieses Jahr sehr viel stärker besucht waren als in den letzten Jahren, bei denen wir sehr viel mehr Zulauf von kleinen Unternehmen, aber auch von internationaler Präsenz hatten, die versucht haben, Kontakte zu Berlin-Brandenburg aufzubauen. Wir müssen immer berücksichtigen, dass die Region Berlin-Brandenburg in der Luft- und Raumfahrt eigentlich eher eine kleine Region ist. Hinter den starken Regionen wie Bayern, Hamburg, Niedersachsen, Bremen und Baden-Württemberg sind wir eher so die Kleinen, wie alle ostdeutschen Verbände und alle ostdeutschen Industrien in der Luftfahrt. Trotzdem hatten wir sehr viel Zulauf, hatten wir die drei großen Stände, die viele kleine Start-ups präsentieren konnten, die dort sehr gut aufgebaut waren. Dafür möchte ich mich auch noch mal bei Berlin Partner bedanken, die dazu sehr stark mit beigetragen hat, und bei der Wirtschaftsförderung Berlin-Brandenburg.

Wir haben uns auch gefreut, dass die Politik sowohl aus Berlin als auch aus Brandenburg diese Stände besucht hat. Ein kleiner Wermutstropfen war leider, dass der Regierende Bürgermeister und der Ministerpräsident von Brandenburg nicht dorthin gekommen sind – warum auch immer, keiner weiß es genau im Nachhinein, trotzdem ist es ein bisschen schade gewesen –, um die Wichtigkeit der Industrie auch hier in Berlin und Brandenburg sauber darstellen zu können.

Des Weiteren geht es hier auch um die Frage, wie es insgesamt mit der Luft- und Raumfahrtstrategie aussieht. Wir sehen, dass Berlin im Bereich Drohnen und Raumfahrt besonders stark ist, während Brandenburg eher die klassische Luftfahrtindustrie darstellt. Hier muss ich eine Lanze für den Wirtschaftssenat brechen, denn Berlin hat hier in den letzten zwei, drei Jahren sehr viel gemacht, um gerade den Raumfahrtbereich, aber auch die Drohnen zu stärken. Die Urban Tech Republic wurde aufgebaut, die Frau Senatorin war zusammen mit einer großen Delegation in Indien, um gerade dort den Standort Berlin zu propagieren, und hat mit Berlin Partner dort eine eigene Dependence aufgemacht, um in der Raumfahrt stärker Präsenz zu zeigen. Das hat auch schon Wirkung auf der ILA gezeigt. Wir hatten sehr viele Firmen aus Indien dort. Das hat also viel beigetragen. Ich muss sagen, dass in den letzten drei Jahren in Berlin mehr passiert ist als in den zehn Jahren davor. Das ist wirklich gut gewesen, und ich falle bestimmt nicht darunter, dass ich irgendjemanden unfreiwillig loben möchte, sondern das ist wirklich viel gewesen.

Wir haben natürlich in Berlin auch eine Universität, die sehr viel dazu beigetragen hat. Wir haben aus der TU Berlin wahrscheinlich mehr Ausgründungen, als die meisten anderen Universitäten dieser Größenordnung in der Raumfahrt bringen können. Viele Start-ups sind von ehemaligen Mitarbeitern der TU Berlin gegründet worden, das ist sehr stark hervorzuheben.

Man sieht daran: Der Fokus ist da. Klar starten wir hier in Berlin von einem sehr niedrigen Niveau und müssen deshalb viel tun, um weiter dranzubleiben, aber es wird viel getan, es wurde auch ein Projekt aufgesetzt, SPACE Berlin International, um Berlin international, aber auch europäisch bekannter zu machen, um sicherzustellen, dass wir als wichtiger Standort im Bereich Raumfahrt und Kleinsatelliten wahrgenommen werden, und um in diesem Bereich zu stärken.

Wo wir in Berlin und Brandenburg haben immer Schwierigkeiten, muss man auf der anderen Seite sehen, ist, dass, wenn Unternehmen als Start-up größer werden, sie häufig in andere Bundesländer abwandern wollen, weil dort die Infrastruktur größer ist. Es gibt mehr andere Unternehmen, mit denen man sich messen kann, man hat dort eine bessere Zulieferindustrie, auch das muss man einfach zugestehen. Wir sehen immer wieder, dass gerade Bayern dort sehr stark aufgestellt ist. Daran müssen wir weiter gemeinsam arbeiten, aber ich denke, das bekommt man hin.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank, Herr Dr. Mühlenfeld, auch für Ihre Stellungnahme! – Dann gehen wir in die Diskussionsrunde der Fraktionäre. Der Kollege Schaal für die CDU-Fraktion ist als Erster dran.

Lucas Schaal (CDU): Herzlichen Dank für die Ausführungen! Was ich gerne noch mal hören würde, ist, ob man abschätzen kann, wie viele Beschäftigte im Bereich Berlin-Brandenburg in der Luft- und Raumfahrtindustrie tätig sind, auch, wie viele Ausbildungsplätze vielleicht dort geschaffen werden.

Was mich zum Zweiten sehr interessiert, ist das Thema Zusammenarbeit mit der Forschungslandschaft in Berlin; wie das bewertet wird, welche Hindernisse oder Chancen es hier gibt.

Das Nächste wäre – eine Fragerunde an den Senat machen wir ja wahrscheinlich danach – noch mal zu dem Thema des Rahmenvertrags der ILA, aber das können wir dann in einer späteren Runde noch machen.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Wir wollten eigentlich keine Extrarunde machen, Herr Schaal. Sie können die Fragen gleich stellen, und die Senatorin antwortet nachher.

Lucas Schaal (CDU): Gut! Dann machen wir das jetzt direkt. – An den Senat: Mich würde interessieren, wann es das letzte Mal eine Bewertung des Luft- und Raumfahrtsektors gegeben hat – also der Bedeutung des Luft- und Raumfahrtsektors für das Berliner Wirtschaftswachstum, für die Berliner Wirtschaft und Beschäftigungsstruktur –, wann das aktualisiert wird oder wann eine neue Bewertung durchgeführt wird.

Dann möchte ich natürlich etwas zum Thema Rahmenvertrag der ILA bis 2030 und dann darüber hinaus, das eben schon angesprochen wurde, sagen. Wenn ich mir den Kommentar erlauben darf: Natürlich muss eine Luft- und Raumfahrtsausstellung an einem Flughafen stattfinden. Das geht gar nicht anders, weil die Leute auch sehen wollen, was gemacht wird.

Eine letzte Frage an den Senat noch zum Thema Urban Tech Republic: Dort ist es wohl so, dass sich gerade aus dieser Branche sehr viele Unternehmen ansiedeln und dort sozusagen ein

Cluster entsteht. Mich würde interessieren, wie Sie darauf blicken und wie Sie das unterstützen können.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Danke sehr! – Dann haben wir den Kollegen Dörstelmann für die SPD-Fraktion.

Florian Dörstelmann (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank auch den Anzuhörenden für die Einstiegsausführungen! Ich hätte mal eine grundsätzliche Frage, wie Sie das einschätzen: Worin liegen für Berlin mehr Chancen, in der Luftfahrt oder in der Raumfahrt? Das ist vielleicht nicht ganz unwesentlich. Wir haben von Herrn Dr. Mühlenfeld eben das mit den Kleinsatellitenherstellern et cetera gehört. Das ist etwas, was wir neulich bei unserem Besuch auf der ILA auch gehört haben, dass dort die Voraussetzungen bereits sehr gut sind, was aber dann zu der nächsten Frage führt: Wie groß wären die Chancen, wenn man jetzt das andere Extrem nimmt, für Luftfahrtproduktion, also Flugzeugproduktion oder vergleichbare Zuliefererkomponenten? Wir haben ja Triebwerkhersteller auch in Berlin. Das ist durchaus nicht ganz fernliegend, aber wie weit ist das nach oben erweiterbar? Hamburg ist hier eben schon als Beispiel gefallen. Das ist natürlich sehr günstig für Hamburg. Das große Werk in Finkenwerder trägt schon sehr zum industriellen Potenzial bei, und zwar weit über die reine Herstellung der dortigen Flugzeugkomponenten hinaus.

Jenseits dessen, wenn ich es nur auf die ILA beziehe, würde mich interessieren: Wie ist denn der Wettbewerb? Wir haben ja in Europa drei große Luftfahrtmessen. Wir haben vor allem Le Bourget, die größte, wir haben Farnborough, und wir haben die ILA. Wie ist das Verhältnis unter diesen drei Messen? Ist für uns noch etwas mehr zu holen? –, möchte ich mal so ganz unverblümt fragen, gegebenenfalls natürlich dann auch, indem wir den Wettbewerb mit diesen beiden anderen Leitmessen verschärfen.

Abschließend, auch im Hinblick auf das, was Herr Dr. Mühlenfeld eben schon angedeutet hat: Wie vernetzt man das am besten? Gibt es irgendeine Planung oder hat das Potenzial der Flächen in Schönehamen irgendeine Bedeutung? Das ist der alte Flughafen Gensham, der von Brandenburg immer noch gepflegt wird und wahrscheinlich auch mit bestimmten Potenzialen ausgestattet ist. Was kann man daraus machen, denn man wird ja nicht alles in der Region BER und Schönefeld machen können? Was kann man daraus vielleicht für beide Bundesländer gewinnen, wenn man das verzahnt denkt? – Vielen Dank!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Danke! – Dann haben wir den Kollegen Wapler für Bündnis 90/Die Grünen.

Christoph Wapler (GRÜNE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank auch an die Anzuhörenden! Es ist sicherlich richtig, dass die ILA inzwischen funktioniert. Soweit ich mich erinnern kann, war das nicht immer so, aber seit mehreren Jahren, auf dem Weg von einer traditionellen Flugschau hin zu einer Innovationsmesse, hat die ILA ihren Weg gemacht. Das können wir nur begrüßen, und besonders freut uns auch, wie Herr Dr. Mühlenfeld gesagt hat, dass auch die regionale Wirtschaft davon profitiert und nicht nur allein auf dem Weg dieser Umwegrentabilität. Die Senatorin hat sich sicherlich über dieses Lob gefreut. Ich glaube, die Urban Tech Republic muss erst noch gebaut werden. So weit sind wir da leider noch nicht.

Es gibt natürlich auch Kritik, und die muss auch adressiert werden. Das ist zum einen das, was die ILA da gerade versucht, dieses Spannungsfeld zwischen Klimaschutz und militärischer Sicherheit. Wir wissen, Flugverkehr ist mit Abstand die klimaschädlichste Art der Fortbewegung. Ein Passagier bei einem Langstreckenflug stößt, glaube ich, so viel Treibhausgase aus wie ein Berliner im Alltag im ganzen Jahr. Das ist natürlich dann die Frage. Der Rahmenvertrag ist angesprochen worden, und darüber hinaus, aber die Frage ist: Wie stellt sich die ILA mittel- und langfristig auf? –, und hier stellt sich eben die Frage nach der Klimapolitik und der Nachhaltigkeit. Dazu vermisste ich auch in der Luftfahrtstrategie der Bundesregierung so einiges. Deshalb geht die Frage auch an Sie: Wo kommen wir hin mit – nennen wir es grünes Fliegen, oder, wenn Ihnen das nicht passt, nennen Sie es klimaneutrales Fliegen? Wo sind hier die Schwerpunkte bei der ILA, und mit welchen Entwicklungen ist hier zu rechnen, synthetische Flugkraftstoffe, E-Fluid, Erneuerbare? Das geht meines Erachtens nicht schnell genug voran und ist noch zu wenig ambitioniert.

Stattdessen erleben wir natürlich eine starke Verschiebung zwischen ziviler Luftfahrt und Rüstung. Das muss man auch ganz klar sagen. Insofern würde mich hier das Zukunftskonzept interessieren. Das ist natürlich eine boomende Branche. Das liegt ganz klar auch daran, dass das russische Regime als Aggressor die europäische Sicherheitsarchitektur, so wie wir sie kannten, zerstört hat. Das ist ganz klar, dass das nicht ohne Folgen bleibt. Aber, wie gesagt, angesichts dieser Rahmenvereinbarung, Perspektive 2030 und darüber hinaus: Wo will die ILA eigentlich mittelfristig, langfristig hin? – Danke!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank! – Dann habe ich mich selber in die Runde eingetragen.

Jörg Stroedter (SPD): Die Debatte um die ILA haben wir hier schon ganz lange geführt. Ich erinnere mich an Zeiten, als Harald Wolf hier Senator war, wo auch mal in der Debatte war, ob man das mit der ILA fortsetzt oder nicht fortsetzt. Man muss feststellen, dass das sehr erfolgreich ist und dass das auch dem Standort BER sicherlich guttut.

Meine Frage, Herr Hoffmann, an Sie und auch an den Senat, aber vielleicht kann Herr Dr. Mühlenfeld auch etwas dazu sagen, ist: Was ist denn der wirtschaftliche Erfolg? Die ILA ist ja nur in einem beschränkten Zeitraum am BER und ist in diesem Zeitraum nur eine Teilnutzung. Welche Ergebnisse haben Sie als Messe als solche wirtschaftlich durch die ILA? – Und: Frau Senatorin, gibt es da auch eine Debatte – Herr Wapler hat es eben schon angesprochen – zur Umwegrentabilität? Welche Erfolge sehen Sie in dem Bereich? Bei anderen Messen kann man das immer gleich relativ gut verteilen. Hier ist die Frage: Wie viele Besucher kommen nach Ihrer Einschätzung überhaupt aus der Region, und wie viele kommen von woanders? Die anderen sind natürlich auch interessant mit Hinsicht auf die Umwegrentabilität, was das dem Land Berlin zusätzlich bringt.

Ich will aber nicht so tun, als ob wir heute isoliert nur über die ILA sprechen könnten, sondern wir müssen natürlich auch darüber sprechen, dass Emirates dort mit dem großen A380 gelandet ist und der Chef von Emirates dort eine Erklärung abgegeben hat im Rahmen des Ganzen, die ich voll unterstütze und nach wie vor sehr kritisch sehe, nämlich dass Emirates bereit ist, jeden Tag in der Woche Berlin anzufliegen. Ich habe schon an anderer Stelle gesagt, es gibt ja die sehr informative Antwort der Flughafengesellschaft zu der Anfrage der Kollegen Dörstelmann, Schlüsselburg und Stroedter. Emirates ist bereit, jeden Tag Berlin anzufliegen.

Fakt ist, wir führen diese Debatten immer mal wieder, aber es geht nicht vorwärts, weil die Lufthansa hier nach wie vor auf Blockade steht, um es mal so deutlich zu sagen, selber nicht die Flugverbindungen im Langstreckenbereich anbietet, sondern weiter auf ihre Hubs in Frankfurt und München, die sie vor 35 Jahren gewählt hat, besteht und gleichzeitig aber andere Airlines wie zum Beispiel Emirates mithilfe eines massiven Lobbyistentums in der Bundesregierung blockiert. Hier wäre meine Frage an Sie, Frau Senatorin: Welche Entwicklung sehen Sie hier? Was tut sich? Was können der Regierende Bürgermeister und auch der Regierungschef von Brandenburg mit Unterstützung der Minister dort für eine Rolle spielen? Wir haben jetzt zum Beispiel das Thema der Expo, die auf dem Gelände stattfinden soll. Das sind alles Themen, die eine Rolle spielen.

Ich würde auch gerne mal wissen, Frau von Hahn: Was können Sie denn machen, damit der Standort Berlin und BER nicht so gehalten wird, als ob wir immer noch zu alten Westberliner Zeiten wären, wo wir Tegel und Tempelhof hatten, sondern wie wir hier eine wirkliche Chance haben, dass sich da etwas bewegt? Ich würde gerne wissen – Sie haben ja sicherlich auch mit Emirates gesprochen, als der Konzern jetzt dort war –, wie Ihre Position dazu ist. Ich finde, dass man diese Dinge nicht trennen kann. Ich weiß, wir setzen jetzt immer sehr auf andere Themen; das Thema ist hier ja auch schon gekommen. Auch das Thema Raumfahrt ist sicherlich ein Thema, das eine Rolle spielt, aber für den BER und auch für die wirtschaftliche Situation hier vor Ort geht es auch um die Konnexität für Berlin und um die Langstreckenverbindungen, und deshalb würde mich Ihre Einstellung interessieren. – Das war es von meiner Seite aus, und ich gehe wieder in die Rolle des Ausschussvorsitzenden.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Dann hat die AfD-Fraktion, der Kollege Hansel, das Wort.

Frank-Christian Hansel (AfD): Vielen Dank! – Ich möchte die zwei Aspekte noch mal trennen: ILA ist das eine, Raumfahrt das andere. – Und zum Kollegen Wapler: Ich kann mich erinnern, als ich in der letzten Legislaturperiode Vorsitzender im Wirtschaftsausschuss war und Ihre Senatorin, Frau Pop, da war, ging es um die Thematik, ob man die ILA überhaupt weiterführt, und da war Ihre Fraktion und die der Linken der Ansicht: Lieber nicht, das ist sowieso eine Rüstungsveranstaltung, das ist ja Teufelszeug! –; das mal verkürzt. Das darf man nicht vergessen. Damals haben wir ganz klar an der Seite der CDU und der SPD gestanden, damit dieser Unsinn, dieses Narrativ, aufhört.

Zur Raumfahrt: Dazu ist die Debatte wahrscheinlich bei Ihnen ähnlich, aber ich habe zwei, drei Fragen an Herrn Dr. Mühlenfeld und Frau von Hahn. Zur Satellitentechnik: Welche Chancen sehen Sie insbesondere in den Bereichen Satellitenbau, Erdbeobachtung, Navigation und satellitengestützte Dienstleistungen? Da haben wir ja einiges, vielleicht können Sie dazu etwas sagen. Dann zur Test- und Entwicklungsinfrastruktur: Gibt es infrastrukturelle Defizite, etwa Testeinrichtungen, Labore oder Genehmigungsverfahren, die den Ausbau des Raumfahrtclusters möglicherweise derzeit behindern? Und: Sollte man nicht insgesamt versuchen, so eine Art gemeinsame Aerospace-Strategie Berlin-Brandenburg für Luftfahrt, Raumfahrt und Drohnentechnologie, autonome Flugsysteme insgesamt ins Leben zu rufen? Das geht auch an den Senat, ob man da nicht in dieser Richtung etwas tut. Ich weiß, der Senat hat sich dieses Jahr mit der Frage befasst, ob man nicht eine konkrete Strategie in diese Richtung macht. – Das wären die Fragen. Vielen Dank!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank! – Weitere Wortmeldungen sehe ich im Augenblick nicht. Dann können wir in die Beantwortungsrunde gehen. – Frau von Hahn, Sie wären als Erste dran.

Marie-Christine von Hahn (Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie): Ich picke mir mal ein paar heraus; wir hatten uns gerade schon ein bisschen zugenicht. Herr Mühlenfeld, ich überlasse Ihnen dann die Beschäftigtenzahlen und die konkreten Unternehmensfragen. Ich fange einfach mal die ganze Liste von vorne an und schaue, was ich beisteuern kann. Zu den Arbeitsplätzen kommt Herr Mühlenfeld gleich.

Hindernisse und Chancen in der Zusammenarbeit mit der Forschungslandschaft: Wir bekommen von unseren Unternehmen, die in Berlin angesiedelt sind, durchweg gespiegelt – – Die Forschungslandschaft ist in Berlin und Brandenburg sehr ausgeprägt, was Luft und Raumfahrt angeht. Das ist ein Riesensasset. Insgesamt ist es so, dass Luft- und Raumfahrt immer zivil und militärisch irgendwie zusammenhängen, und so spiegelt sich das in den Lehrstühlen mitunter wider. Es hängt von den einzelnen Personen ab, wie offen sie da sind. In der Studierendenschaft sind wir der Auffassung, dass man sich mal anschauen müsste, wie groß die Vorbehalte dort eigentlich noch sind. Ich habe aber keine Grundlage zu sagen, dass unsere Unternehmen hier auf große Widerstände stoßen würden.

Sie fragten nach mehr Chancen in der Luft- oder in der Raumfahrt für Berlin. Ganz klar, Berlin hat beides, und auch ganz klar ist, glaube ich, zu sagen, dass gerade in der Raumfahrt ein ziemlicher Zug draufgekommen ist, dass wir sehr viele Start-ups sehen, dass wir die Satellitenbauer sehen, die hier Anlauf nehmen. Die sind auch schon erfolgreich, also das sind schon Businessmodelle, die funktionieren. Das ist total toll. Luftfahrtindustrie gibt es hier aber auch, vielleicht im kleineren Umfang. Die profitieren aber wiederum natürlich auch von dem Berliner Speckgürtel, MTU, Rolls-Royce. Da gibt es auch Interaktionen.

Mir ist wichtig zu sagen: Was sich lohnt online nachzulesen, ist die Rede des Bundeskanzlers zur Eröffnung der ILA. Die ist richtig gut gewesen. Darin hebt er Hamburg explizit hervor; da haben wir uns auch interessiert gezeigt. Jedes Flugzeug, jeder Hubschrauber, jede Drohne, jede Rakete und jede Bodenstation und jeder Satellit sind ein absolutes Meisterwerk an Teamarbeit. Die bestehen immer aus sehr vielen einzelnen Komponenten, die nie von einem alleine kommen. Ich glaube, Sie hatten es vorhin gesagt, traditionell sind Hamburg und Bayern große Standorte. Baden-Württemberg hat eine sehr breite Fläche von Zulieferern. Die sind nicht irgendwo angeknubbelt, aber es gibt sie eben.

Bei den Wachstumspfaden, die wir vor uns sehen – da komme ich gleich auch noch mal auf das Klima zu sprechen –, gibt es so viel Entfaltungsmöglichkeit, und wir sind der eine Sektor, der im Moment wirklich drastisch wächst. Schauen Sie sich gerne unsere Wachstumszahlen noch mal an. Wir haben deutschlandweit ein Umsatzwachstum von 19 Prozent von 2024 auf 2025 in der Branche gesehen. Das ist völlig entgegen dem Trend, und das ist sehr positiv. Das betrifft tatsächlich das Zivile wie das Militärische wie die Raumfahrt absolut gleichermaßen. Es gibt einen etwas stärkeren Zuwachs im Militärischen, das ändert aber in der Summe im Moment gar nichts daran, dass der Ergebnistreiber in der Luft- und Raumfahrt immer der zivile Flugzeugbau ist. Ungefähr 70 Prozent aller Umsätze in der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie entstehen aus dem zivilen Flugzeugbau, und das tun sie auch deshalb, weil die Nachfrage so extrem hoch ist. Das ist der Grund, warum es absolut zwingend ist, dass gerade

deutsche Unternehmen – ich sage jetzt deutsche, denn ich bin der Bundesverband, Herr Mühlenfeld ist Berlin und Brandenburg – sehr viel daran partizipieren, weil sie eben Weltspitze in der Forschung sind. Dann werden sie an allen Standorten reüssieren, die daran partizipieren wollen. Dann kommt es natürlich auf eine kluge Wirtschaftsförderung an; diese Unternehmen anzusiedeln oder groß zu machen oder einfach auch mal zu sagen: Wieso bist du denn noch in Bayern? Komm doch mal nach Berlin, hier ist es auch schön!

Zur Nachfrage nach Flugzeugen – und auch hier noch mal der Verweis auf die Eröffnungsrede des Bundeskanzlers, der hat die Zahl nämlich genannt – gibt es etwas unterschiedliche Angaben, aber ungefähr bis zum Jahr 2040 werden 20 000 neue Flugzeuge weltweit gebaut. Das ist eine unglaubliche Zahl. Die werden gebaut, und die werden auch geflogen. Die werden gebaut, weil sie geflogen werden. – [Zuruf von Frank-Christian Hansel (AfD)] – Na ja, was heißt trotz Klima? Wir können ja nicht – – Wir schauen uns das hier an. Der Klimawandel findet statt, aber es wird trotzdem geflogen werden, und dann kann daraus nur die Quintessenz sein: Wir müssen forschen, forschen, forschen so schnell wir können, um die Triebwerke besser zu machen, um die Kraftstoffe besser zu machen, und das geht nur mit ganz viel Forschung, mit ganz viel Anwendung. Noch mal: Das kann keiner so gut wie deutsche Unternehmen, immer in internationalen Partnerschaften. Es ist also alles immer ein großer Akt von Teamwork und ein großer Akt von Forschung.

Deswegen – wieder die Verknüpfung mit der ILA – war es so wahnsinnig wichtig für die Branche und damit, würde ich jetzt mal sagen, für uns alle, dass die Bundesregierung zum Auftakt der ILA die neue Luftfahrtstrategie der Bundesregierung verabschiedet hat. Die ist sehr unterschiedlich bewertet worden von der Verkehrsseite und der Industrieseite. Wir finden sie richtig gut im Sinne von potenzialreich. Sie muss jetzt gut umgesetzt werden, weil die Analyse sehr richtig ist. Dieses Wachstum im Flugzeugbau wird da sein. Wir können mit unserem technischen Know-how und unseren industriellen Fertigkeiten daran partizipieren, aber eben dann, wenn wir viel forschen und wenn wir sicherstellen – und da kam Hamburg ins Spiel, das an der Entwicklung des neuen Schmalrumpfflugzeugs arbeitet; das ist der Nachfolger des A320, der um das Jahr 2030 an den Start gehen wird –, dass zum großen Teil in Deutschland produziert wird. Er hat gesagt Hamburg, aber man kann auch Deutschland sagen. Wie gesagt, es besteht immer aus vielen Einzelnen. So kommt also alles zusammen.

Noch mal zum Klima und zur militärischen Luftfahrt: Ihre Schilderung, dass sich die Gewichtung zur militärischen Luftfahrt hin verschieben würde, ist, ehrlich gesagt, eine reine Wahrnehmungsfrage. Die Gewichtung bleibt gleich, Militär wird nur viel deutlicher gesehen und wird auch deutlicher zur Schau gestellt, würde ich sagen. Wir haben die gleichen Hallen wie vorher; im neuen Drone Pavilion haben wir auch zivile Drohnen gezeigt. Die Gewichtung ist im Prinzip gleich, man spricht nur mehr darüber, weil es mehr im Fokus ist.

Es ist mehr Dirk Hoffmanns Turf, ich sage trotzdem etwas dazu: das Verhältnis zu Le Bourget und Farnborough. Wir pflegen eine kompetitive Koexistenz, aber mit den jeweiligen Verbänden auch ein sehr partnerschaftliches Miteinander. Aber natürlich ist es der Antritt gewesen, als wir in die intensivere Planung für die ILA eingestiegen sind, zu zeigen, wer wir sind, was wir können und dass wir wachsen. Farnborough kommt ja jetzt noch. Wir wissen aber vom Feedback und Austausch, dass es in Paris sehr wahrgenommen worden ist, was hier mit der ILA passiert und dass sie sehr überrascht sind, was hier passiert ist. Das ist also erfreulich, würde ich sagen.

Vielleicht noch einmal kurz zurück zu der Frage des klimafreundlicheren Fliegens, das wir unbedingt hinbekommen müssen: Die deutschen Errungenschaften darin werden davon abhängen, ob die Bundesregierung weiterhin viel Geld und Kapazitäten in das Luftfahrtforschungsprogramm der Bundesregierung investiert. Da schauen wir sehr gespannt auf die neuen Haushaltsverhandlungen und haben die Befürchtung, dass wir dort heftig diskutieren werden müssen. Das aber vielleicht für Sie schon mal, falls Sie in Bundesratszusammenhängen darauf gestoßen werden.

Die Debatte um die ILA ist alt, und ihr heutiger Erfolg liegt am Standort: Das finden wir auch. Wir wollen alles daransetzen, ihn weiter auszubauen. Die Infrastruktur des Standorts ist eine Herausforderung. Das Verkehrskonzept ist eine Challenge, aber die ILA ist die ILA, weil sie dort stattfindet und weil man dort fliegen kann und weil wir dort diese einzigartige Zusammenstellung haben. Deswegen, glaube ich, gibt es nicht so viele Alternativen; also wir sehen keine, und wir möchten auch keine. Wir wollen alles daransetzen, was wir tun können, um die Planungssicherheit herzustellen und zu generieren.

Zu BDLI und Emirates: Herr Abgeordneter! Wir propagieren das sehr, weil wir die Industrie sind, und alle Industriebetriebe brauchen immer eine gute Anbindung, damit ihre Geschäftspartner herkommen. – Dazu können Sie auch noch etwas sagen. – Es ist verbandsmäßig so, dass der Verkehr mehr beim BDL liegt, ohne I. Das ist unser Nachbarverband, mit dem wir uns gut austauschen und den wir in seinen Forderungen unterstützen, aber es sind nicht originär unsere. Wir werden trotzdem nicht müde, das zu sagen. Wir hatten auch Gelegenheit, das am Rande des Kanzlerrundgangs noch mal zu betonen.

Dann hatten Sie noch die Frage zur Satellitentechnik aus Berlin. Das sieht man: Die sprießen jetzt wie die Pilze aus dem Boden – jetzt darf ich nichts Falsches sagen –, aber mit großem Erfolg, großen Erwartungen, großen Antritten und einem extrem hohen Professionalisierungsgrad, und das ist supergut, denn dieses deutsche Ingenieurswissen, unter anderem auch um Satellitenbau, ist einfach einzigartig, und das zeigt sich in Berlin jetzt eben auch.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank! – Dann, Herr Hoffmann, hätten Sie die Möglichkeit zu antworten.

Dirk Hoffmann (Messe Berlin): Vielen Dank! – Ich schließe gern kurz an das Thema Wettbewerb der Luftfahrtmessen an – Frau von Hahn hat es schon beschrieben –, mit Le Bourget und Farnborough. Ja, die Antwort ist völlig richtig, dass wir selbstverständlich immer wieder schauen: Wie können wir uns als Messe noch weiterentwickeln? –, und ja, da ist immer noch mehr zu holen. Vielleicht eine kleine Information jetzt nach der ILA 2026: Wir sind so erfolgreich wie noch nie damit gewesen, jetzt schon die ersten Flächen für 2028 erfolgreich zu vermarkten. Ich glaube, das zeigt, dass wir absolut das Auge darauf haben, was noch besser gemacht werden kann, wie man sich auch im Wettbewerb noch anders positionieren kann. Man muss allerdings auch sagen, dass die ILA in den geraden Jahren die wichtigste Luft- und Raumfahrtmesse innerhalb der EU ist, und daran wollen wir weiter arbeiten. Paris findet in ungeraden Jahren statt und ist sicherlich ein globaler Showcase der Industrie. Farnborough – Frau von Hahn hat es gesagt – findet jetzt in Kürze statt und hat den Schwerpunkt einer Ordermesse. Die ILA selbst legt konsequent als USP den Fokus auf Inhalte, auf den Austausch und vor allem auf den politischen Dialog, und ganz bewusst, und das ist die Klammer und der USP, mit einem ganz starken Fokus auf den Bereich Raumfahrt. Wer dort war, wird sich an

den einzigartigen Space Pavilion auch dieses Jahr wieder erinnern, der noch mal größer und besser geworden ist, in Zusammenarbeit mit der ESA, mit DLR, mit dem BDI selbstverständlich und der ganzen Industrie. Dann zeigt das auch, worauf wir uns konzentrieren müssen.

Ich würde trotzdem noch einen Satz sagen zu möglicherweise anderen Formen des Wettbewerbs, die dann bevorstehen, derer wir uns auch bewusst sein müssen und woran wir auch arbeiten. Deswegen ist der Fokus auf Berlin und den Standort auch so wichtig. Wir wissen alle, dass in den ungeraden Jahren demnächst ein Ableger einer Defense-Messe aus UK in Hannover stattfinden wird, und wir glauben, dass wir, alle Partner zusammen, die richtigen Antworten darauf und auch das richtige Konzept haben, aber das ist etwas, was wir uns ganz genau anschauen und wo wir alle uns gewahr sein müssen, welche Bedeutung eine ILA hier in Berlin für den regionalen Standort, aber vor allem auch für den nationalen Standort insbesondere und gerade im Verteidigungsbereich hat, aber auch im Bereich Raumfahrt; das dazu.

Herr Mühlenfeld kann das sicherlich gleich noch viel besser beantworten. Es kam die Frage eines ergänzenden Standorts auf. Frau von Hahn hat es auch schon gesagt: Ich würde gerne noch mal betonen, dass wir, alle Partner miteinander, an diesem Standort festhalten wollen und, wenn man so will, an einer weiteren Ertüchtigung und Verdichtung dieses Standorts. Insoweit können wir uns, glaube ich, alle nicht vorstellen, dass beispielsweise ein Verkehrslandeplatz in Schönhagen oder so als Ergänzung oder Alternative infrage kommt; das nur noch eingeschoben.

Herr Vorsitzender! Sie hatten die Frage zum Thema wirtschaftlicher Erfolg gestellt, Teilnutzung des Geländes. Was bleibt am Ende bei der Messe hängen? – Ich würde gerne noch mal beginnen; das weiß sicherlich auch jeder, der hier schon lange tätig ist. Wir haben oft über die ILA gesprochen. Eine solche ILA lässt sich nicht kostendeckend betreiben, aus Sicht eines Durchführers wie der Messe Berlin GmbH. Das hat mit den hohen Infrastrukturkosten zu tun, das hat aber insbesondere auch mit dem ganz besonderen Charakter einer solchen Flugshow zu tun, dem Flugprogramm, das dahintersteht, und all den ganzen Kostenparametern, die da noch mit hineinspielen. Insofern ist es, und das hatte ich versucht zu betonen, so wichtig, dass wir uns als Partner dieser Rahmenvereinbarung darauf verständigen und diese Planungssicherheit haben, dass es die politische, aber am Ende auch die finanzielle Unterstützung dieser beiden Bundesländer auch weiterhin gibt.

Wenn Sie fragen, was konkret bei der Messe hängenbleibt, Herr Stroedter, dann ist die Antwort: ein Ergebnis von null. Das ist unsere Aufgabe. Wir haben den klaren Auftrag, die Verantwortung für die wirtschaftliche Tragfähigkeit zu übernehmen und für einen maximal effizienten Einsatz der Mittel und eine klare Priorisierung auf die Wirkung dieser Mittel für die ILA und für die Folgeeffekte. Ich glaube aus Sicht der Messe Berlin sagen zu können, dass wir die degressive Entwicklung bei der Inanspruchnahme dieser öffentlich bereitgestellten Mittel der beiden Bundesländer seit der ILA 2022 sehr erfolgreich hinbekommen haben. Das ist eine Reduktion im zweistelligen Prozentbereich, und daran arbeiten wir weiter alle miteinander. Und ja, Stichwort Teilnutzung des Geländes: Das ist ein Faktor, und auch hier geht es mit dem Partner Flughafen darum zu schauen: Wie kann man vielleicht noch mehr dort machen? –, aber grundsätzlich sind das die Voraussetzungen und der Standort, von dem wir glauben, dass die ILA dort am besten aufgehoben ist. – Dann würde ich an Herrn Mühlenfeld weitergeben.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Bitte, Herr Dr. Mühlenfeld, dann sind Sie dran!

Dr. Karsten Mühlenfeld (Berlin-Brandenburg Aerospace Allianz): Danke schön! – Ich fange mal bei der ersten Frage an, zu den Arbeitsplätzen, die in Berlin und Brandenburg existieren. Die letzte Statistik, die dazu existiert, ist von 2014. Wir müssen dazu allerdings auch sagen, dass es auch in anderen Bundesländern sehr schwerfällt, heutzutage neue Statistiken für Arbeitsplätze im Bereich Luft- und Raumfahrt zu generieren. Das hat mehrere Gründe. Einerseits sind die meisten Unternehmen über ganz Deutschland verteilt, und wenn man von den Unternehmen Zahlen abfordert, bekommt man sie nicht pro Bundesland. Zweitens haben wir viele Unternehmen, die nicht nur in der Luft- und Raumfahrt unterwegs sind, sondern auch in anderen Branchen. Auch da kann man die Zahlen relativ schwer trennen. Und drittens: Wenn man diese Unternehmen anfragt, bekommt man die Zahlen auch nicht so aufgeteilt, wie wir sie gerne hätten. Sowohl der BDLI als auch wir als BBA haben das schon mehrfach probiert. Es ist allerdings schwer heranzukommen.

Wenn wir uns trotzdem die Zahlen von 2014 anschauen – es ist ja immer ganz nett, mal zurückzuschauen –: Damals gab es 17 000 Arbeitsplätze in Berlin und Brandenburg im gesamten Luftfahrtsektor und ungefähr 7 500, die eher auf die Kernindustrie bezogen sind. Wir könnten jetzt versuchen, Pi mal Fensterkreuz auszurechnen, ob diese Zahlen heutzutage noch zutreffen. Wir können aber sagen, dass seit 2014 ja Air Berlin weggefallen ist, dass die Flughäfen zusammengelegt worden sind, dass die Anzahl der Flugpassagiere zurückgegangen ist, dass die großen Luft- und Raumfahrtindustrieunternehmen wie zum Beispiel Rolls-Royce seitdem nicht signifikant gewachsen sind, sodass wir in Summe sagen müssen, dass wahrscheinlich inzwischen eher weniger Arbeitsplätze in diesem Bereich existieren als vorher. Genau spezifizieren können wir es aber nicht. Ich würde aber auch sagen, durch das Tal sind wir zu dem Zeitpunkt gegangen, als die Flughäfen durch Corona sehr stark geschrumpft sind. Lufthansa Technik hat teilweise Mainteneancearbeitsplätze hier am Flughafen abgebaut. Das sind, glaube ich, die größten Themen gewesen, wo Arbeitsplätze verloren gegangen sind. Seitdem ist aus unserer Sicht die Anzahl der Arbeitsplätze wieder gestiegen, wie groß, können wir, wie ich eingangs schon sagte, jetzt eigentlich nicht richtig ausführen.

Das heißt also, da ist eine Menge Potenzial nach oben, Luft nach oben, den Standort Berlin-Brandenburg weiter auszubauen. Wir haben gute Voraussetzungen dafür, wir haben gute Universitäten mit internationalem Renommee mit der TU Berlin, mit der BTU Cottbus, aber auch die TU Dresden strahlt bis hierhin aus. Wir haben im Osten im Endeffekt einen Net Export von Luft- und Raumfahrtingenieuren in den Rest der Bundesrepublik, was ich persönlich immer schade finde, denn wir finanzieren die Studenten, und dann gehen sie woandershin, aber es hat eben auch dazu geführt, dass sich hier in Berlin und Brandenburg viele Start-ups gebildet haben.

Was man tun könnte, um diese Standorte hier besser zu stärken, wäre, das Luftfahrtforschungsprogramm ein wenig umzustricken, dort mehr Fokus auf den Mittelstand zu legen, mehr auf Start-ups zu gehen. Es fehlt nach wie vor im Luftfahrtforschungsprogramm ein Fokus, dass der Mittelstand, also KMU oder SME im Englischen, gefördert werden. Das existiert leider nicht. Das führt dazu, dass ein Großteil der Gelder des Nationalen Luftfahrtforschungsprogramms in die großen Bundesländer gehen, die Bayern, Hamburg, Bremen, Niedersachsen heißen, und dass in Berlin und Brandenburg nicht sonderlich viel davon ankommt, außer bei dem einen Großunternehmen, das wir hier natürlich haben. Wir wollen auch gar nicht, dass die weniger bekommen, sondern was wir eigentlich wollen, ist, dass es im Luftfahrtforschungsprogramm einen speziellen Sektor gibt, der tatsächlich die KMU fördert. Das würde uns hier gerade in Berlin und Brandenburg signifikant helfen.

Wir sehen auch, dass man sich in der Zusammenarbeit der ganzen Ostländer – das bedeutet nicht nur Berlin und Brandenburg, sondern auch Sachsen oder Sachsen-Anhalt; Mecklenburg-Vorpommern hat nicht so viel, aber wir können die auch mit dazunehmen – insgesamt stärker gemeinsam fokussieren muss, um die Luft- und Raumfahrt vorwärtszubringen. Klar ist auch gewesen: Vor der Wiedervereinigung gab es nicht viel Luft- und Raumfahrt in diesen Ländern, das war eben alles im Westen. Wir haben eben von einem sehr niedrigen Niveau aus angefangen zu arbeiten, und um das vorwärtszubringen, muss man sich gemeinsam orientieren. Die Universitäten haben das mit OST4Aviation gemacht, um den Fokus dort zu verstärken. Berlin ist ESA FIRST! beigetreten, um auch den Fokus gerade im Raumfahrtbereich zu erhöhen. Ich glaube, da ist viel gemacht worden. Wir brauchen aber, da die östlichen Bundesländer natürlich auch nicht so finanzstark sind wie die anderen, dort auch mehr Bundesunterstützung. Deshalb werbe ich immer sehr stark dafür, dass wir mehr LuFo-Förderung für kleinere Unternehmen brauchen, denn – ich muss mich da immer wiederholen – bei dem LuFo-Programm ist der Anteil der KMU, die dort tatsächlich Mittel gewinnen, sehr klein. Wenn sie sich bewerben, ist die Chance, etwas zu bekommen, auch kleiner als für Großunternehmen. Hier müsste man also viel tun. Es wäre schön, wenn die gesamten Ostbundesländer zusammen eine Initiative ergreifen, um das LuFo in die Richtung zu modifizieren, weil das Interesse gerade bei den Ostbundesländern darauf liegen muss.

Ein zweiter wichtiger Punkt ist, natürlich auch die regionalen Verbände zu stärken, denn die kleinen Unternehmen hier können sich kein eigenes Marketing leisten, die brauchen die Unterstützung der lokalen Verbände beziehungsweise der Wirtschaftsförderung, die hier existieren, warum es auch so wichtig ist, dass wir die Stände auf der ILA hatten, die stark besucht worden sind. Das gibt den kleinen Unternehmen Sichtbarkeit, das gibt ihnen die Möglichkeit, dort mit internationalen anderen Unternehmen zusammenzuarbeiten, was sonst für sie sehr schwer umzusetzen ist, denn sie können sich keine eigenen Marketingabteilungen leisten. Wenn man eine Firma mit vier bis zehn Mitarbeitern hat, kann man nicht einen Mitarbeiter für Marketing haben, dann braucht man eben einen Verband, der das macht. Aber die Verbände können sich auch nicht selber tragen, das heißt, die brauchen Unterstützung. Das funktioniert so leidlich, sage ich mal, im Rahmen der Möglichkeiten, die in den einzelnen Bundesländern existieren, aber da hat Berlin in den letzten drei Jahren viel getan, viel mehr als vorher. Ich glaube, dass das auch dazu geführt hat, dass die einzelnen kleinen Unternehmen hier besser miteinander vernetzt sind.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank auch für Ihre Antworten! – Dann gehen wir zur Beantwortung des Senats. – Frau Senatorin Giffey, dann haben Sie das Wort, bitte sehr!

Bürgermeisterin Franziska Giffey (SenWiEnBe): Vielen Dank! – Ich kann nur bestätigen, was schon von den drei Anzuhörenden gesagt wurde: Auch aus unserer Sicht ist die ILA die bedeutendste Messe der Luft- und Raumfahrt in Deutschland. Sie ist weltweit eine der führenden Messen in diesem Themenfeld. Wir blicken gerade dieses Jahr auf eine extrem erfolgreiche ILA zurück. Ich will nur noch mal ein paar Vergleichszahlen nennen. Wir haben auch beim letzten Mal, 2024, schon gute Werte gehabt, aber nur noch mal zum Vergleich: Wir hatten bei der ILA 2024 600 Aussteller, wir hatten dieses Mal 765 Aussteller. Wir hatten bei der ILA 2024 95 000 Besucher, sowohl Fach- als auch Privatbesucher, wir hatten dieses Mal 110 000 Besucher, also 15 000 mehr. Wir hatten letztes Mal 200 Delegationen, die gekommen sind, die auch geführt worden sind – der BDLI hat sich darum gekümmert, hat sie alle einzeln betreut –, aus 58 Ländern. Wir sind dieses Mal nicht bei 200 Delegationen, sondern bei über 300 Delegationen gewesen. Es gab also wirklich eine Riesenresonanz.

Wenn man sich anschaut, was wir gezeigt haben, ist für mich unser Gemeinschaftsstand Berlin-Brandenburg, den wir zusammen planen, immer ein Indikator. Wir hatten so viele Aussteller wie noch nie, über 30 Unternehmen, die sich dort gezeigt haben. Das heißt, dass wir wirklich auch aus einem reichen Fundus an Unternehmen schöpfen können.

Es ist vorhin nach der Branche gefragt worden und danach, wie da die entsprechende Bewertung ist. Wenn man die Bewertung vornimmt, müssen wir ganz klar sagen: Die Luft- und Raumfahrt ist eine absolute Zukunftsbranche. Sie bedient sich an ganz vielen Stellen entscheidender Schlüsseltechnologien, ob das das Thema Sensorik ist, ob das das Thema Optik ist, ob es das Thema Steuerungswege, künstliche Intelligenz und so weiter angeht, also sehr viele Schlüsseltechnologien. Auch die Themen additive Fertigung und Leichtbau, das sind alles große Anwendungsfelder für Schlüsseltechnologien, die in der Luft- und Raumfahrt besonders stark vorkommen und die unsere Wachstumsbranchen hier in der Stadt sind. Deshalb haben wir das Thema Aviation und überhaupt Luft- und Raumfahrt in die Deep Tech Berlin Agenda aufgenommen, die wir gerade im Senat beschlossen haben, die auch öffentlich präsentiert worden ist. Das ganze Thema der Luft- und Raumfahrt und aller Technologien, die damit zusammenhängen, sind Teil der Deep Tech Berlin Agenda und können damit auch Bestandteil der Hightech Agenda der Bundesrepublik Deutschland werden.

Insofern ist das, was wir hier tun, eine wesentliche Grundlage für das Wirtschaftswachstum unserer Stadt in der Zukunft. Natürlich hat sich in den letzten Jahren sehr viel verändert. Die letzte groß angelegte Studie zum Thema, wie viele Unternehmen wir eigentlich in der Luft- und Raumfahrt haben, ist in der Tat aus dem Jahr 2014, das heißt, es ist schon eine Weile her. Seitdem hat sich viel entwickelt, und deswegen schieben wir auch eine neue Studie zu den aktuellen Zahlen an. Wir haben natürlich immer wieder Schlaglichter im Zuge der Start-up-Strategie, der Innovationsstrategie Berlin-Brandenburg. Natürlich gibt es da auch Erhebungen über die Unternehmen, aber eine groß angelegte, gesamthafte Studie muss kommen. Die wird gerade vorbereitet, und wir wollen das im Jahr 2027 durchführen. Das wird unser Haus anschieben, sodass wir dann die aktuellen Entwicklungen der letzten Jahre noch mal in einem ganzheitlichen Rahmen abgebildet sehen. Das, was wir jetzt an Zahlengrundlagen haben, sind immer punktuelle Bewertungen von einzelnen Branchen, natürlich auch von Dual-Use-Themen, von Unternehmen, die in ganz vielen Technologiebereichen unterwegs sind, unter anderem auch in der Luft- und Raumfahrt. Aber wirklich mal zu sagen, was jetzt wirklich auf die Branche alleine zukommt, ist das ganz Entscheidende, und deswegen werden wir in den kommenden Monaten noch mal etwas anschieben.

Für die Perspektive der ILA ist es so – es ist heute schon gesagt worden –: Wir haben einen Zeithorizont für die Rahmenvereinbarung bis 2030. Wenn Sie sich erinnern: Das ist damals in einer gemeinsamen Kabinettsitzung Berlin-Brandenburg beschlossen worden; auf dem Charité-Gelände war das, wenn ich mich richtig entsinne. Dort haben wir 2024 den Vorblick auf 2026, 2028 und 2030 beschlossen; die ILA findet ja alle zwei Jahre statt. Das Entscheidende ist, dass beide Länder sich im Rahmen ihrer Innovationsstrategie dazu bekennen und sich auch dazu bekennen, sich das Defizit hälftig zu teilen. Wir haben einen Maximalwert, den sehen Sie auch im Haushalt. Das sind 6,5 Millionen Euro, pro Land also 3,25 Millionen Euro. Wir haben in der Haushaltswirtschaft schon öfter Fragen bekommen, warum das nicht voll ausgeschöpft wurde oder warum dort ein geringerer Betrag steht, ob das dann gekürzt wurde. Nein, das ist nicht der Fall, sondern das ist ein Fehlbetrag, eine Fehlbetragsfinanzierung. Wenn das Defizit nicht so hoch ist, ist das, was wir an Unterstützung ausreichen, auch nicht so hoch. Es ist also eigentlich ein gutes Zeichen, wenn wir nicht die volle Summe ausschöpfen, weil das dann bedeutet, dass die Messe halbwegs gut hingekommen ist. Aber wir haben eben diese Möglichkeit, dort zu unterstützen. Das ist auch eine wesentliche Gelingensbedingung, denn Herr Hoffmann hat es schon gesagt: Eine solche Messe lässt sich nicht kostendeckend betreiben, und deswegen muss es das Commitment der beiden Länder geben zu sagen: Uns ist das so wichtig, dass wir hier mit zusätzlicher Unterstützung reingehen.

In dem Senats- und Kabinettsbeschluss von Berlin und Brandenburg ist festgelegt worden, dass sich der Senat immer vor den jeweiligen Messeterminen noch mal damit beschäftigt. Wir haben im Jahr 2024 eine Beschäftigung mit 2026 gehabt und haben jetzt eine Situation: Nach der ILA ist vor der ILA –, sodass wir uns im Herbst 2026, wahrscheinlich im August, mit der ILA 2028 und 2028 dann mit der ILA 2030 beschäftigen. Das werden wir tun, das haben wir auch schon vorbereitet, und das wird aller Voraussicht nach im August oder September in den Senat gehen.

Ansonsten ist nach der Urban Tech Republic und der Clusterstruktur für die Ansiedlung von Unternehmen der Luft- und Raumfahrt gefragt worden. Ich glaube, dass es wirklich eine sehr gute Chance ist, die UTR hier zu nutzen. Wir haben auch jetzt schon mehrere Satellitenunternehmen, auch die TU Berlin, die die Flächen nutzt, die dort Testflüge macht, die Drohnendetektion dort einübt. Dort sind mehrere Nutzer, und das ist natürlich ein sehr geeignetes Areal. Es ist für uns ein wesentlicher Punkt in der Entwicklung der Urban Tech Republic, so etwas auch zu ermöglichen.

Es ist nach der Stadtrendite beziehungsweise nach der Umwegrentabilität gefragt worden. Ich glaube, man muss wirklich festhalten, dass beides wichtig ist. Die Branche selbst wächst stark, wir haben zusätzliche Unternehmen, die sich gründen. Besonders im Dual-Use-Bereich sind wir bei über 200 Unternehmen, die sich in dem Feld tummeln. Die KI-Unternehmen und die DeepTech-Unternehmen kommen dazu. Das bedeutet, wenn sie sich dort präsentieren, wenn sie Aufträge in diesem Feld bekommen, dann gibt es ein wirtschaftliches Wachstum. Es ist aber auch so, dass, wenn eine solche Veranstaltung stattfindet und wir über 100 000 Gäste haben, das natürlich eine Stadtrendite hat, denn all diejenigen, die dort sind, gehen zwar auf das Brandenburger Gelände, aber ich würde mal sagen, der Großteil kommt aus Berlin, hat hier übernachtet, ist hier Gast und fährt dann dorthin. Insofern hat das ganz klar eine Stadtrendite über die Hilfe und die Heilung für diejenigen, die dort sind, hinaus.

Wir haben im Bereich der Deep Tech Berlin Agenda ganz klar gesagt: Das Thema Aerospace Berlin spielt für uns eine große Rolle. Wir werden demnächst, wahrscheinlich am 14. Juli 2026, im Senat und auch im brandenburgischen Landeskabinett die Innovationsstrategie Berlin-Brandenburg beschließen. Das ist seit Langem vorbereitet. Wenn das jetzt alles klappt, wird der Termin dafür am 14. Juli sein, also in wenigen Tagen. Teil der Innovationsstrategie Berlin-Brandenburg ist selbstverständlich auch das Thema Luft- und Raumfahrt, das werden wir strategisch dort also auch noch mal entsprechend adressieren. In der Start-up-Agenda ist es sowieso mit drin.

Ansonsten ist schon sehr viel zur Entwicklung gesagt worden. Für uns ist völlig klar, dass der Berliner Senat sich weiter zur ILA bekennt. Für uns ist völlig klar, dass es die Befassung jetzt im Herbst gibt, im August oder September im Senat. Wir hören nichts Gegenteiliges von Brandenburg, im Gegenteil, ich glaube, auch in Brandenburg ist einhellig die Meinung, dass das gut für den Standort ist und dass wir das gerne weiter unterstützen wollen. Wenn 2028 die Befassung mit der ILA für 2030 kommt, muss gleichzeitig die Frage beantwortet werden: Wie geht es darüber hinaus weiter? – Der Rahmenvertrag endet 2030, das heißt, spätestens 2028 wird der Zeitpunkt sein, zu dem man sich über die Zeit nach 2030 bekennen muss. Dann werden die beiden Landesregierungen wieder Beschlüsse über eine Rahmenvereinbarung fassen müssen, das ist zumindest die Notwendigkeit, wenn man möchte, dass es weitergeht. Im Moment können Sie sich schon mal einen Termin vormerken, denn die nächste ILA Berlin 2028 wird vom 17. bis zum 21. Mai stattfinden, also ein bisschen früher im Jahr, aber sicherlich auch sehr gut.

Für uns ist es eben wirklich die Leistungsschau der Unternehmen aus Berlin und Brandenburg. Es ist eine Mischung aus ziviler Luftfahrt, Luft- und Raumfahrt im Spacebereich, aber auch in Sachen Sicherheits- und Verteidigungswirtschaft. Man muss ganz klar sagen, dass dieser Bereich zugenommen hat, dass wir mehr Unternehmen haben, die sich dort präsentieren. Aber das ist ja auch das, was wir mit der DefTech-Strategie und der Sicherheits- und Verteidigungsstrategie, die wir im Senat beschlossen haben, verfolgen, dass dieser Bereich des Dual Use für Berlin auch ein veritabler Wirtschaftszweig ist.

Vielleicht noch ein Wort dazu, wo die Produktionsfelder noch liegen: Ich würde schon gerne darauf aufmerksam machen wollen, dass wir sehen, dass das Thema Kleinsatellitenindustrie in Berlin massiv an Bedeutung gewonnen hat, dass das Thema Drohnentechnologieentwicklung an Bedeutung gewonnen hat. Wir haben mehrere Unternehmen, die dort aktiv sind. Wir haben gerade die neue Satellitenfabrik in Treptow-Köpenick eröffnet. Die Berlin Space Technologies und alle Akteure, die damit zu tun haben, sehen, dass in Berlin dort sehr viel passiert, und die Technische Universität Berlin ist ja auch unser Vorreiter beim Thema Raumfahrt und Satelliten ins All. Insofern haben wir hier sehr viel Potenzial und selbstverständlich auch noch Entwicklungsmöglichkeiten.

Insofern kann man vielleicht drei Beispiele benennen, die für das Thema Raumfahrtmission sehr relevant sind, woran Berlin wirklich beteiligt war. Ich weiß nicht, ob Sie das mitbekommen haben: Wir haben die Technische Universität, die mit ihren kleinen Satelliten erfolgreich auf einer Falcon-9-Rakete von Space X gestartet ist. Wir haben im Januar 2024 Exolaunch gehabt, das ist ein Berliner Unternehmen, das einen 18-Millionen-Euro-Auftrag von der Deutschen Raumfahrtagentur bekommen hat und Satellitenstarts ermöglicht hat. Und wir haben die Artemis-2-Mission, die, glaube ich, allen Raumfahrtinteressierten sehr in Erinnerung ist,

die erste bemannte Mondmission seit Apollo 17 im Jahr 1972. Wir haben das alle, glaube ich, verfolgt, das war ja dieses Jahr. Wir haben bei dieser Mission Artemis 2 tatsächlich den Kleinsatelliten Tacheles des Berliner Start-ups NEUROSPACE mit an Bord gehabt. Auch wenn alle über Artemis gesprochen haben, muss man wissen: Der Kleinsatellit Tacheles aus Berlin war auch mit dabei.

Insofern: Wir stärken den Raumfahrtstandort weiter, das ist für uns ein wichtiger Wirtschaftszweig. Die ILA ist aus unserer Sicht absolut das Event, das Zukunft hat, das für unser Wachstum steht und das wir gerne auch weiter unterstützen wollen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Ich hatte eine Frage nach Emirates gestellt, denn darüber ist mehr berichtet worden als über alles andere auf der ILA.

Bürgermeisterin Franziska Giffey (SenWiEnBe): Ja, stimmt! Das habe ich hier auch stehen. Emirates-Blockade, was können wir tun? –, habe ich hier auf dem Zettel. Ich bin ja auch bei der ILA gewesen, war natürlich bei Emirates im Flugzeug und habe auch noch mal mit allen vom Management dort gesprochen. Es ist ja bekannt, dass wir seit Jahren dafür arbeiten, dass Emirates hier landen kann, und dass das auch eine klare Forderung an die Bundesregierung ist. Wir hören immer mal wieder, dass es Bewegung gibt. Zwischendurch hieß es, ja, es wird ermöglicht, aber mit Forderungen auch an die Wettbewerber von Emirates. Hier eine Verpflichtung einzufordern, dass die dann auch nicht wachsen, ist natürlich schwierig. Emirates hat angeboten, wenn sie in Berlin landen und fliegen dürfen, dass sie dann auch massiv in den Standort hier investieren und dass sie sich auch verpflichten, an den anderen deutschen Standorten nicht weiter zu wachsen, um nicht zu hohe Konkurrenzen aufzubauen. Aus unserer Sicht ist das ein sehr gutes Angebot. Das ist jetzt bei der Bundesregierung zur Prüfung. Wir hoffen sehr, dass wir dazu bald eine Antwort bekommen.

Wir haben mittlerweile auf mehreren Ost-MPK, auf mehreren MPK, auf den Wirtschaftsministerkonferenzen das Thema adressiert. Die Haltung von Berlin und auch von Brandenburg dazu ist sehr klar – wir haben zum Beispiel auch die Ostbeauftragte der Bundesregierung einbezogen –: Wir erwarten, dass dieser Wunsch von Berlin für den Hauptstadtflughafen erfüllt wird, und hoffen, dass es nicht bei Versprechungen bleibt, sondern dass wir wirklich das Go bekommen, aber es ist nach wie vor ein schwieriges Unterfangen. Das Angebot von Emirates über Investitionen und Entgegenkommen liegt auf dem Tisch. Die Bundesregierung muss sich jetzt einfach dazu verhalten. Wir hoffen, dass es zügig eine Antwort gibt. Das müssen wir also mal sehen, aber, wie gesagt, wir, beide Landesregierungen, haben uns sehr klar positioniert. Der Ball liegt eindeutig bei der Bundesregierung.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Gut! Dann wollen wir mal hoffen, dass der Ball sich bald bewegt, weil das ein zentrales Ereignis ist. Ich habe das deshalb hier angesprochen, weil der Emirates-Chef das im Rahmen der ILA ja ganz groß aufgehängt hat und er bewusst hier erschienen ist; damit man das noch mal zusätzlich in den Mittelpunkt des Ausschusses stellen kann. – Dann frage ich: Gibt es weitere Wünsche zu Wortmeldungen? – Herr Kollege Schaal, bitte!

Lucas Schaal (CDU): Ich würde gerne das Thema Start-ups noch mal intensiver beleuchten, weil sich gerade in diesem Bereich wahnsinnig viel aus der TU heraus entwickelt, was wir sehr begrüßen und was wir am Gemeinschaftsstand Berlin-Brandenburg auch gesehen haben.

Daher noch mal die Frage an die Anzuhörenden, aber auch an den Senat: Was können wir tun, um in diesem Bereich das Wachstum von einem Start-up zu einem mittelständischen Unternehmen und irgendwann einem großen Unternehmen zu fördern? In den USA haben sie sehr viele Sachen mit dem Staat als Ankerkunden gemacht und haben langfristige Verträge gemacht, damit kleine Unternehmen auch wachsen können. Wäre das eine Möglichkeit, dass wir in Berlin den Staat als Ankerkunden hier mit hinbekommen, oder wie läuft das in Deutschland? Denn das, was mich immer ärgert oder traurig stimmt, ist, dass wir wahnsinnig gute Ideen haben, da sind wir immer ganz weit vorne, dann haben wir sehr gute Start-ups, da sind wir auch immer noch ganz weit vorne, und dann kommt meistens ein Investor, nicht mehr aus Deutschland, und kauft uns die Ideen und das Start-up-Unternehmen weg. Und die Skalierbarkeit der neuen Idee und der Umsätze findet dann meistens nicht mehr in Euro und meistens nicht mehr in Deutschland statt, sondern die findet meistens in Dollar in den USA statt. Das ist irrsinnig schade, und das ist ein Punkt, an dem wir etwas tun können. Vielleicht kann man das in diesen Entwicklungen, die wir jetzt haben, für die Zukunft in Berlin am Standort etwas besser gestalten. Mich würde interessieren, wie darauf geblickt wird.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Dann habe ich den Kollegen Hansel.

Frank-Christian Hansel (AfD): Ich hätte noch eine Frage an Sie, Frau von Hahn, als Bundesverband. Sie sprachen die Nationale Luftfahrtstrategie an, die ja zeitgleich besprochen worden ist. Vielleicht können Sie doch noch mal ein bisschen kritischer werden. Es ist gut, dass es sie gibt, und sie ist auch ein Fortschritt, aber sie ist, glaube ich, nicht ausreichend. Das fängt schon mit der Luftverkehrsteuer an, die nur reduziert und nicht abgeschafft worden ist, wie wir und auch andere das gefordert haben. Vielleicht können Sie noch ein bisschen mehr sagen, was hier vielleicht doch noch passieren sollte und was vielleicht auch durch Bundesratsinitiativen aus den Ländern kommen könnte, um die Bundesregierung da noch mal hinzutreiben.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Danke! – Herr Kollege Dörstelmann!

Florian Dörstelmann (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich hätte noch mal eine Frage im Zusammenhang mit dem Verbund der ostdeutschen Bundesländer, die eher Frau von Hahn und Herrn Dr. Mühlenfeld adressiert. Ich habe verfolgt, dass in Sachsen ja auch einige Probleme gestemmt werden müssen. Das betrifft insbesondere den Flughafen Dresden. Dort wird man jetzt ein Vertragsende dieses Staatsvertrags für den Flughafen Klotzsche erleben, was auch industriell einige Auswirkungen hat. Ich bin nicht sicher, dass alle dort ansässigen Unternehmen – ich schaue mal auf die Elbe Flugzeugwerke und andere vergleichbare Unternehmen dort – ohne Weiteres dort bleiben können. Das ist, glaube ich, nicht ganz einfach, denn das Aufkommen wird sich nach meiner Prognose – und damit bin ich bestimmt nicht alleine – dort eher verringern.

Was kann man daraus für Berlin-Brandenburg ableiten? Ergeben sich da neue Felder, die man akquirieren kann? Das wäre jetzt vor allem eine Frage an Frau von Hahn: Gibt es denn insgesamt die Möglichkeit, die Produktion möglicherweise in größerem Umfang nach Berlin zu lotsen; also dass man irgendwann perspektivisch auch ein entsprechendes Werk eines großen Herstellers hier in Berlin-Brandenburg hat? Berlin selbst kommt wohl von den Flächen her nicht infrage, aber das kann ja direkt aneinander grenzend aufgestellt werden, das haben wir in anderen Fällen auch gesehen. Gibt es eine solche Perspektive, oder ist sie zumindest denk-

bar? Denn das würde einiges verändern. Wir sind mit dem Hamburger Beispiel eingestiegen. Das hat dort ganz sicher einiges verändert, und die Entwicklung war damals, als das dort gemacht wurde, auch nicht ohne Weiteres absehbar, aber heute ist sie ganz klar. Sie haben vorher schon erwähnt, dass die Auslieferungszahlen enorme Höhen erreichen, die Kapazitäten aber – ich kenne auch diesen aktuellen Engpass, der überall bei den Auslieferungen beobachtet wird – die ganze Sache enorm bremsen können, wenn man nicht die Kapazitäten entsprechend anpasst.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Danke sehr! – Dann habe ich noch den Kollegen Hahnfeld. – Bitte sehr!

Marco Hahnfeld (CDU): Vielen Dank! – Sie haben eindrucksvoll dargestellt, wie international die Messe ist. Meine Frage bezieht sich darauf: Wird das gezielt weiterentwickelt, mit Blick beispielsweise auf Wachstumsmärkte im Osten Europas? Ich kann mir vorstellen, dass es dort ein sehr lebendiges innovatives Umfeld gibt, beispielsweise in Polen oder im skandinavischen Raum. Wie sind die zukünftigen Überlegungen, diese beiden, wie ich finde, sehr spannenden Wachstumsmärkte auch mit Blick auf Kooperationen im Bereich der Luft- und Raumfahrt weiterzuentwickeln? – Vielen Dank!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Gibt es jetzt noch weitere Wortmeldungen? – Dann könnten wir jetzt noch eine Antwortrunde machen. – Frau von Hahn, haben Sie Antworten? – Bitte!

Marie-Christine von Hahn (Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie): Ja, ich hoffe! – Einmal zur Frage nach den Start-ups: Was können wir tun, um das Wachstum von Start-up zu Scale-up zu fördern? – Aus unserer Sicht kann man nur sagen: Als Verband haben wir erst jüngst angefangen, uns dem Start-up-Sektor deutlicher zu zeigen und zu sagen: Wir sind auch für euch eine Anlaufstelle! – Wir haben dem vorausgeschickt, dass wir relativ viele eigene Evaluierungen gemacht haben: Was würde euch denn reizen, in so ein altes Big Schiff, den Industrieverband, reinzukommen? – Es war immer unisono: Matchmaking; wir wollen Zugang zu großen Unternehmen haben, die von den Kapazitäten und vom Finanziellen her in der Lage sind, lange Entwicklungszyklen auszuhalten. – Im militärischen Bereich ist ganz klar, dass Start-ups, wenn sie für das Militär produzieren wollen, Sicherheitsüberprüfungen durchlaufen müssen, die völlig berechtigterweise anspruchsvoll sind. Das kannst du als kleines Start-up nicht leisten. Auch da ist es sinnvoll, du hast Partner, an die du bestimmte Dinge auslagern kannst, sodass du vielleicht trotzdem aktiv werden kannst, auch wenn du selber noch nicht überprüft bist.

Was die Klaviatur an staatlichen oder städtischen Förderungsmöglichkeiten angeht, muss ich sagen, dass mir hier die Kreativität fehlt. Aber es gibt natürlich noch den einen Aspekt, den man ganz deutlich sagen muss, das spiegeln uns auch die Mitgliedsunternehmen: Unternehmer aller Gattungen wissen, dass, wenn an einem Standort die Wohnungsnot groß ist und es schwierig ist, mit dem bisschen Geld, das man am Anfang erst mal verdient, sich etwas Gutes aufzubauen, es schwierig ist, dort Mitarbeiter hinzubekommen, gerade im Start-up-Bereich, wo junge Menschen kommen wollen. Das ist sicherlich für Berlin eine ziemliche – – Berlin würde wahrscheinlich gut daran tun, wenn wir es irgendwie hinbekommen würden, wieder viel mehr bezahlbaren Wohnraum zu schaffen. Das schlägt sich auch in dem Aufbau von Start-ups nieder.

Zur Luftfahrtstrategie: Herr Hansel, aus der industriellen Sicht kann ich etwas dazu sagen, was noch fehlt, aber sie ist eben wirklich gut. Was Sie angesprochen haben, die Luftverkehrssteuer, ist wieder so ein Fall: Das ist der Luftverkehr. Das stimmt, die haben das bemängelt, und wir verstehen das und können nur bestätigen, dass wir das als problematisch ansehen, aber das ist nicht unser Turf. Für die Industrie ist es so: Die Grundannahmen, die dazu drinstehen, was es braucht, um einen großen Anteil deutscher Wertschöpfung an diesem Next-Generation Single-Aisle oder Schmalrumpfflugzeug zu generieren, sind richtig. Es ist ein extrem starkes Commitment, ein extrem expliziter Ausdruck der Wertschätzung und Unterstützung für den deutschen militärischen Flugzeugbau drin, deutlich mehr, als wir uns das vorher gedacht hatten. Insofern, finden wir, kann man nicht sagen, dass hier irgendetwas fehlt.

Das, was fehlt – das haben wir schon in der Verbändeanhörung gesagt, und es ist gehört worden; man schaut jetzt darauf, wie man das löst –, ist, dass in der Strategie nicht beschrieben ist, was genau unsere Meilensteine, Etappenziele und Zeitlinien sind, um – weiß ich nicht – zu bestimmten Zwischenschritten zu kommen. Das ganze Projektmanagement, könnte man sagen, ist also darin noch unterentwickelt. Jetzt kann man sagen, es muss da aber auch noch nicht rein, aber es muss dann unterfüttert werden; aber es wird daran gearbeitet. Deswegen hatten wir uns das ausgiebig vor der ILA angeschaut, weil wir wussten, dass es sehr danach aussieht, als wenn just zur ILA diese Strategie fertig sein wird, und dass wir dann natürlich wissen müssen, ob wir sie gut finden oder nicht. Wir tun das aber. Aber, wie gesagt, dem Verkehr geht es drastisch nicht weit genug, und dann kannst du natürlich um die eine Ecke denken und sagen, klar, der Luftverkehr muss eben auch funktionieren, damit sich ein Wirtschaftsstandort, an welcher Stelle in der Republik auch immer, gut entwickelt.

Das wäre nämlich dann genau das Thema. Die mangelnde Anbindung Dresdens ist eine Vollkatastrophe. Die Elbe Flugzeugwerke starten und landen ja selber, da kommen die Flugzeuge, die sie aufrüsten, insofern sind die von Airlines nicht so abhängig, aber für die Geschäftspartner natürlich auch. Der BDI hat ein wiederkehrendes Format für die Regionen, den Tag der Deutschen Luft- und Raumfahrtregionen. Das findet einmal jährlich in wechselnden Locations statt. Das war letztes Jahr im September auf dem Flughafen Dresden, und ich war selber total geschockt davon, muss ich sagen, wie wenig da geflogen wird. Das hatte ich vorher irgendwie anders visualisiert, vor was für einer Kulisse wir dort tagen würden. Der Ministerpräsident wird ja auch nicht müde, das anzuprangern. Ich kann nur sagen, über das letzte Jahr finde ich, dass die Ministerpräsidentenkonferenz Ost immer einen ziemlich starken gemeinsamen Antritt bei ihren Zusammenkünften gehabt hat. Sie haben den Bundeskanzler nach Erfurt geholt, ich glaube, im September oder November oder irgendwie so in dem Dreh. Da kann ich wieder nur auf meinen Kollegen Joachim Lang vom BDL verweisen. So weit würde ich schon gehen, zu sagen, auch wenn es nicht mein Zuständigkeitsbereich ist: Es kann schon sein, dass auf der Bundesregierungsseite ein gewisser Weitblick dafür fehlt, welche Hebel für wirtschaftliche Entwicklung tatsächlich alle gedreht und geschoben werden müssen, und eine Flughafenanbindung ist natürlich grundlegend. Sie sehen das ja auch; jeder von uns, der nach Berlin rein- und rausfliegt, sieht, wie internationale oder andere deutschlandweite Gäste darauf schauen, wie lächerlich es ist, wie wir angebunden sind. Und das betrifft natürlich so einen Flughafen wie Dresden auch.

Wie können wir Produktion nach Berlin lotsen? – Ich habe früher selber in einem Industrieunternehmen gearbeitet, das manchmal expandiert und neue Standorte gesucht hat. Es ist immer so, dass man sich unterschiedliche Standorte anschaut und schaut, wo die Konditionen am

besten sind. Das ist eine Frage von Wirtschaftsförderung staatlicherseits, würde ich sagen, und dann kommen die Rahmenbedingungen natürlich dazu: Wie viel Interaktion mit Forschung habe ich hier? Wie schön ist es, hier zu leben? Sicherheit und Sauberkeit ist ganz bestimmt ein Faktor, und der Ruf von Berlin eilt der Stadt leider manchmal voraus, aber was jetzt die Businessentscheidungen angeht: Ich weiß aus diesem eigenen Erleben, dass diese Businessentscheidungen immer wirklich sehr breit gefächert sind und sehr viele Komponenten da reinzählen. Bei der einen, die ich selber hautnah, aber im Ausland, miterlebt habe, war es zum Schluss das persönliche Commitment von Landeschefs, ganz eindeutig: Wie aktiv und wie verbissen klemmt diese eine Person an der Spitze eines Bundesstaats oder eines Bundeslands sich dahinter und knüpft diese Bande, unterstützt von einem guten Team?

Herr Hahnfeld, zur Internationalisierung: Klar, wir haben deutlich mehr internationale Gäste gehabt. Die waren alle schlichtweg begeistert. Wir hatten ja schon das Thema: Wie ist die Wahrnehmung, was hier der Schwerpunkt ist? In der Rüstung können wir ganz eindeutig sehen, dass die ganze Welt auf Deutschland schaut, und die Wahrnehmung in der Welt ist, dass hier das Geld überall aus den Ritzen rausquillt oder vom Himmel fällt und man nur noch den Topf irgendwo hinhalten muss. Es ist ja nicht ganz so, aber das führt dazu, dass wir uns – ich kann es jetzt nur von der Verbandsseite her wiedergeben – überhaupt nicht retten können vor anderen Verbänden der Luft- und Raumfahrt aus anderen Staaten, die MoUs unterzeichnen möchten, die gemeinsame Arbeitsgruppen aufbauen, die Reisen planen möchten und, und, und. Wir sind also in der sehr luxuriösen Position, würde ich sagen, uns jetzt etwas aussuchen zu können, und ich würde Ihnen aus dem hohlen Bauch heraus jetzt sagen, klar, Polen und Skandinavien auf jeden Fall. Wir haben im Rahmen der ILA MoUs mit Frankreich und Indien unterzeichnet, auch noch mal bestätigt. Wir sehen aber auch Kanada, das sich anschließt. Wir sehen ein hohes Interesse aus Japan, ein hohes Interesse aus Brasilien. All diese Märkte sind total hoffnungsfroh für unsere eigenen Unternehmen, die da ein gutes Business machen oder Partner von außen reinholen können. Wir sind jetzt aber drei Wochen nach der ILA, deswegen: Sehen Sie es mir nach. Verbandsseitig haben wir das im Blick und werden in den nächsten Monaten mit dem Präsidium diskutieren, welche Schwerpunkte wir anpeilen. Das Tollste wäre, man könnte es alles machen. Das würde meinem Gusto sehr entsprechen.

Vielleicht ist das ein guter Moment zu sagen: Sie können auf welche Verbindungen wovon auch immer schauen, zivil, militärisch, Luft- und Raumfahrt. Immer haben sie ganz starke Verbünde, die sich nicht trennen lassen, und das gilt auch für die internationalen Partnerschaften. Das heißt, wenn wir jetzt antreten und sagen, wir bauen einen neuen Kampfjet der sechsten Generation, und der hat eine starke deutsche Prägung, weil wir so gute Unternehmen haben, dass sie da eine Führungsrolle einnehmen können, dann heißt das überhaupt nicht, dass wir es alleine machen wollen würden, sondern im Gegenteil, wir suchen starke, committete, kluge und kompetente Partner, und im zivilen Flugzeugbau ganz genauso und allemal in der Raumfahrt. Nichts in diesem ganzen Sektor passiert in deutschen Alleingängen, kann es gar nicht. Dazu bestehen viel zu sinnvolle Partnerschaften und zu viele Abhängigkeiten. Das wäre völlig hanebüchen, und deswegen haben wir einen geradezu erfreulichen Zwang, immer auf der Suche nach wohlgesinnten Partnern zu sein und auch ordentlich mit unseren Partnern europaweit und international umzugehen. Das ist manchmal nicht so einfach, aber wir bemühen uns.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Jetzt frage ich mal: Herr Hoffmann, Herr Dr. Mühlenfeld, noch Ergänzungen? – Beide. – Herr Hoffmann, bitte!

Dirk Hoffmann (Messe Berlin): Ich würde ganz kurz, weil es gerade so wunderbar passt, noch ergänzen auf Ihre Frage, Herr Hahnfeld, zum Thema Skandinavien und Polen: Wir sehen das tatsächlich auch bei der ILA selbst. Wir haben seit 2024 erstmalig einen finnischen Gemeinschaftsstand gehabt, aus unserer Sicht, so, wie Sie es sagen, ein hochattraktiver, hochinteressanter Wachstumsmarkt; vielleicht noch ergänzend dazu: seit der Mitgliedschaft Finnlands und Schwedens in der NATO 2023, 2024 mit noch mehr Potenzial, insofern aus unserer Mitgestaltersicht der Messe einer der ganz großen Wachstumsmärkte.

Gleiches gilt für Polen. Polen ist eines unserer stärksten Besucherherkunftsländer bei der ILA, und wir haben jetzt auch bei den Ausstellerzahlen von 2024 zu 2026 noch mal ein signifikantes Wachstum gesehen. Es gab, das kann der BDLI auch massiv bestätigen, in diesem Jahr auch noch mal eine Zunahme der wirtschaftspolitischen Delegationen aus Polen. – [Marie-Christine von Hahn (Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie): Ja!] – Das zeigt auch die Relevanz. Insofern: Ja, das sind genau die Schwerpunkte – neben anderen –, auf die wir uns sicherlich fokussieren werden. – Danke!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Danke sehr! – Herr Dr. Mühlenfeld!

Dr. Karsten Mühlenfeld (Berlin-Brandenburg Aerospace Allianz): Ich würde gern noch ein paar Sätze zu den Kleinunternehmen sagen und warum die abwandern oder weggekauft werden. Es gibt in Deutschland natürlich spezielle Gründe dafür, warum wir mit den kleineren Unternehmen, obwohl wir uns immer als Land der Mittelständler bezeichnen, nicht so gut umgehen wie andere Länder. Es ist bekannt, dass in England zum Beispiel bei allen Luftfahrtforschungsprogrammen 50 Prozent der Mittel an mittelständische Unternehmen, also an KMU, gegeben werden müssen. In Deutschland ist das nicht der Fall, und das meiste Geld geht entsprechend an die Großunternehmen. In England ist es auch nicht so geregelt, dass die Fördermittel direkt an die Kleinunternehmen gegeben werden müssen, sondern die Großunternehmen bekommen nur dann Förderung, wenn sie von den Fördermitteln, die sie bekommen, mindestens 50 Prozent weitergeben an kleine Unternehmen – [Marie-Christine von Hahn (Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie): Aus dem eigenen Land?] – aus dem eigenen Land natürlich; logisch. Das sieht man in England auch. Deshalb gibt es in England sehr viele kleine Unternehmen mit ungefähr 100 Mitarbeitern, die in ganz England angesiedelt sind, weil es diese Fördermethode gibt.

In den USA gibt es eine andere Fördermethode, die man auch sehr gut nutzen kann, das Department of War, wie es heutzutage heißt. Das Verteidigungsministerium dort muss mindestens 5 Prozent seiner Mittel an mittelständische Unternehmen ausgeben, also an KMU mit weniger als 250 Mitarbeitern, um speziell in diesem Bereich die Entwicklung und die Forschung zu stärken und dafür zu sorgen, dass schnell neue Technologien entwickelt werden. Wir wissen, dass Großunternehmen mit ihren Prozessen, die sehr ähnlich denen von Regierungen oder sonst was sind, nicht so schnell vorwärts kommen wie Kleinunternehmen, die wie so ein kleines U-Boot oder Schnellboot schneller Technologie entwickeln können, und genau das hat man sich in Amerika als Basis genommen, um dort gezielt Mittel einzusetzen. 5 Prozent des Haushalts werden dort also in der Form umgesetzt. Das würde uns sicherlich auch guttun.

Ein zweites Argument, warum wir in Deutschland mit unseren Start-ups nicht so gut vorwärtskommen, ist, dass unsere Forschung normalerweise mit TRL – Technology Readiness

Level – 6 aufhört. Das heißt, wenn die Technologie entwickelt ist, dann hört meist die Förderung auf, und danach gibt es zumindest im Luftfahrtforschungsprogramm kaum Möglichkeiten, den Demonstrator oder die Technologie in ein Produkt gefördert umzusetzen. Das gibt es bei uns nicht. Das wird in anderen entwickelten Ländern besser und schneller umgesetzt.

Letzter Punkt, der vorhin angesprochen wurde, der noch nicht so richtig beantwortet worden ist: wie es mit der grünen Technologie im Luftfahrtbereich aussieht. Es gibt viele Ideen, SAF vorwärts zu bringen, also künstlichen Treibstoff als schnelle Alternative. Dazu gab es vor ungefähr anderthalb Jahren mal eine Ausschreibung des Bundeswirtschaftsministeriums, die immer noch nicht entschieden ist. Wir könnten also mal ein bisschen schneller machen, dann würden wir an der Stelle vorwärtskommen. Ähnliches sieht man in Brandenburg. Da gibt es dieses Projekt chesco, Zentrum für hybride elektrische Antriebssysteme. Das Projekt sollte bis Ende 2027 umgesetzt werden – die Ausschreibung ist noch nicht mal fertig. Wir könnten also bei vielen dieser Themen technologisch weiter sein, wenn die Ausschreibung und die Förderung – und Luftfahrt ist nun mal sehr stark staatlich gefördert – schneller gehen würden. Das ist aber nichts, was ein einzelnes Bundesland umsetzen kann, sondern das ist ein Thema, bei dem Bundesländer nur gemeinsam Druck auf die Bundesregierung ausüben können, dafür zu sorgen, dass diese Entscheidungen alle schneller stattfinden.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Danke sehr! – Zum Abschluss noch mal die Senatorin. – Bitte!

Bürgermeisterin Franziska Giffey (SenWiEnBe): Vielen Dank! – Es ist eigentlich schon alles gesagt worden. Ich wollte nur einmal noch ergänzen. Es ist gefragt worden, inwiefern wir die Start-up-Szene in Sachen Space Technology besser unterstützen können. Ich will dazu ergänzen, dass wir in diesem Jahr, vor einigen Wochen, veröffentlicht haben, dass wir zusammen mit der ESA einen Start-up-Inkubator aufbauen wollen, bei dem wir zunächst einmal mit drei Start-ups starten werden. Jedes dieser Start-ups bekommt 30 000 Euro Support vom Land und 30 000 Euro Support von der ESA. Das Ganze soll noch im vierten Quartal dieses Jahres an den Start gehen. Wir hatten dazu auch eine Pressemitteilung gemacht. Die können wir gerne noch mal zur Verfügung stellen, beziehungsweise die ist online verfügbar. Das ist ein ganz konkreter Punkt, um zu sagen, wir bringen mal gemeinsam mit der ESA das Thema Unterstützung ausgewählter Start-ups mit Reallaborcharakter voran, um Unternehmen, die in dem Bereich aktiv sind, eine gezielte Unterstützung zukommen zu lassen. Das wollte ich einfach nur ergänzen. Alles andere ist, glaube ich, jetzt schon ausführlich gesagt worden. – Vielen Dank!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank, Frau Senatorin! – Dann können wir, glaube ich, den Punkt abschließen. Ich gehe davon aus, dass wir die Punkte 2 a bis 2 c auch abschließen. – Ich höre keinen Widerspruch, dann verfahren wir so. – Dann darf ich mich bei den Anzuhörenden dafür bedanken, dass sie bei uns waren und hier zur Verfügung gestanden haben. – Dann wünsche ich Ihnen alles Gute und noch einen schönen Tag, nicht ganz so heiß!

Punkt 3 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0142](#)
Wirtschaftsverkehrskonzept
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD) WiEnBe
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0134](#)
Umsetzung des Integrierten
Wirtschaftsverkehrskonzepts
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke) WiEnBe

Hierzu: Auswertung der Anhörung vom 10.02.2025

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 4 der Tagesordnung

- Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0116](#)
Autobahn statt Clubkultur? Welche Zukunft haben
Clubs als Kulturstätten und Wirtschaftsfaktor in
Berlin
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen) WiEnBe

Hierzu: Auswertung der Anhörung vom 04.11.2024

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 5 der Tagesordnung

- Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen [0185](#)
Drucksache 19/1496 WiEnBe(f)
Drittes Gesetz zur Änderung des Berliner ArbSoz*
Ladenöffnungsgesetzes KultEnDe*

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 6 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.