



Gesellschaft für Innovationsforschung
und Beratung mbH

Endbericht

**Regionalwirtschaftliches Gutachten
zu den Auswirkungen des Flughafens Berlin
Brandenburg auf die Entwicklung der Kom-
munen im Flughafenumfeld
(RG FU BER)**

im Auftrag der
Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg

GIB Gesellschaft für Innovationsforschung und Beratung mbH
Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH



GIB

Gesellschaft für Innovationsforschung
und Beratung mbH

Berlin, im Oktober 2012

**GIB Gesellschaft für Innovationsforschung
und Beratung mbH**

Prof. Dr. Carsten Becker

Dr. Tim Grebe

Sebastian Mehlkopf

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH

Dr. Busso Grabow

Stefan Schneider

Dr. Beate Hollbach-Grömig

Dr. Marion Eberlein

PRÄAMBEL

Das Dialogforum Airport Berlin-Brandenburg hatte am 15. Oktober 2010 folgenden Beschluss gefasst:

„Die Mitglieder des Dialogforums stimmen der Empfehlung des Arbeitsausschusses des Dialogforums zu, die grundlegende Ausgestaltung eines Ausgleichs von Nachteilen der Umlandkommunen durch den Betrieb des Flughafens BER zu erarbeiten. Mit der Ausarbeitung eines Vorschlags wird die AG 1 des Dialogforums Airport Berlin Brandenburg beauftragt. Hierzu sollte als nächster Schritt ein regionalwirtschaftliches Gutachten erarbeitet werden, in dem auch Vergleiche zu anderen Flughäfen vorgenommen werden sollten.“

Die AG1 des Dialogforums hat sich daraufhin auf eine Aufgabenstellung für das Regionalwirtschaftliche Gutachten verständigt. Im September 2012 wurde durch die beauftragte Arbeitsgemeinschaft GIB/DIfU der Endbericht vorgelegt. Die AG 1 hat die Gutachtenerarbeitung intensiv begleitet. Im Ergebnis der Diskussion des Zwischen- und des Endberichtes in der AG 1 wird folgendes vorangestellt:

Das Gutachten schafft eine gute Datenbasis für die Abschätzung der Entwicklung der Gemeinden/Berliner Stadtbezirke im Flughafenumfeld.

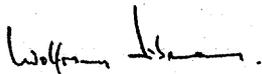
Der Ausbau des Flughafens BER schafft Entwicklung und Dynamik im Flughafenumfeld, hat aber auch negative Auswirkungen insbesondere bezogen auf die Lärmentwicklung. Die Vor- und Nachteile sind ungleich verteilt.

Das Gutachten liefert eine Methode zur Ermittlung der Vor- und Nachteile der Entwicklung im Flughafenumfeld. Diese Methode stützt sich auf ungewichtete Indikatoren. Die Auswahl der Indikatoren wird von der AG 1 im Großen und Ganzen akzeptiert. Inwieweit eine Wichtung sinnvoll und erforderlich ist, muss in der weiteren Diskussion erörtert werden.

Zwischen den Gemeinden im Flughafenumfeld bestand Einigkeit, dass die Fluglärmbelastung und die Gesamtlärmbelastung durch steigende Verkehrszahlen als ein Indikator in die Betrachtung eingehen müssen. Die unter C 4.3, Tabellen 17 und 18 vorgenommene Bewertung der Lärmentwicklung wird nicht von allen Kommunen mitgetragen. In einem möglichen Ausgleichsmodell sollten von allen Teilnehmern akzeptierte Werte zu Grunde gelegt werden.

Das Gutachten ist hinsichtlich der gemeindekonkreten Einordnung der Vor- und Nachteile (C.5) nicht abschließend. Die Darstellung dient vielmehr der Veranschaulichung der Anwendung der Methodik. Aus der Verwendung von „Echtdaten“ und einer möglichen Wichtung der Indikatoren können sich Änderungen ergeben.

Das Gutachten ist damit nicht gleichzusetzen mit einem fertigen Vorschlag zu einem Ausgleichsmodell, sondern dient als Basis und Diskussionsgrundlage für die weitere Befassung mit dem interkommunalen Vor- und Nachteilsausgleich.



Wolfram Hülsemann
Vorsitzender Dialogforum Airport Berlin Brandenburg



Carl Ahlgrimm
Leiter der AG 1

INHALTSVERZEICHNIS

MANAGEMENT SUMMARY	WICHTIGE ERGEBNISSE IM ÜBERBLICK	18
A.	EINFÜHRUNG	24
A.1.	Auftrag und Zielstellung	24
A.2.	Analyserahmen und Vorgehensweise	25
A.2.1.	Abgrenzung des Flughafenumfelds	25
A.2.2.	Indikatorik	26
A.2.3.	Vorgehen im Überblick	27
B.	STRUKTURELLE ENTWICKLUNGEN VOR INBETRIEBNAHME VON BER	29
B.1.	Methodisches Vorgehen bei der Vergangenheitsbetrachtung	29
B.2.	Entwicklung des Berliner Flughafensystems	31
B.3.	Entwicklung des Flughafenumfelds	34
B.3.1.	Demographie und Wohnen	34
B.3.2.	Wirtschaft und Arbeitsmarkt	48
B.3.3.	Kommunale Finanzen und Infrastruktur	72
B.4.	Zwischenfazit	93
C.	ENTWICKLUNGSPERSPEKTIVEN IN DEN KOMMUNEN DES FLUGHAFENUMFELDES NACH INBETRIEBNAHME VON BER	95
C.1.	Das Vorgehen zur Ableitung von Entwicklungsperspektiven im Überblick	95
C.1.1.	Schritt 1: Modellannahmen Entwicklungen in der Untersuchungsregion insgesamt	96
C.1.2.	Schritt 2: Ausdifferenzierung der Modellannahmen und Entwicklungsszenarien auf die Gemeinden und Bezirke (Regionalisierung)	97
C.1.3.	Schritt 3: Ableitung fiskalischer, sozialer und ökologischer Effekte für die Gemeinden und Bezirke	99
C.1.4.	Schritt 4: Benennung von Ausgleichserfordernissen und -optionen	99
C.2.	Prognosen für die Flughafenregion	100
C.3.	Modellannahmen für Szenarien und Basiseffekte	102
C.4.	Entwicklungsszenarien in den Kommunen des Untersuchungsgebietes	104
C.4.1.	Regionalisierung der wirtschaftlichen Effekte (Basiseffekte)	104
C.4.2.	Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden	111
C.4.3.	Straßen- und Fluglärm in den Gemeinden	117
C.4.4.	Weitere Effekte	122

C.4.5. Tatsächliche Entwicklungen als Grundlage für den Interessenausgleich	131
C.5. Vorteile und Nachteile . Einordnung der Effekte im Überblick	133
C.6. Zwischenfazit.....	138
D. AUSGLEICH DURCH KOOPERATION	140
D.1. Der Interessenausgleich	140
D.2. Beispiele interkommunaler Kooperation und zum Interessenausgleich.....	143
D.2.1. Strukturfonds Fockbeck (Rendsburg)	143
D.2.2. Stadt-Umland-Konzept Elmshorn	145
D.2.3. Interkommunale Kooperation Gransee, Zehdenick und Fürstenberg.	146
D.2.4. Überörtliche Verantwortungsgemeinschaft . Beispiel «Kleeblatt-Region»	147
D.2.5. Regionaler Kompensationsflächenpool Westsachsen	148
D.2.6. REGENA - Regionaler Gewerbeflächenpool Neckar-Alb	148
D.3. Gestaltung von Ausgleichsmaßnahmen an anderen Flughäfen	149
D.3.1. Flughafen Wien	150
D.3.2. Flughafen München	151
D.3.3. Flughafen Frankfurt/Main	153
D.3.4. Flughafen Amsterdam	154
D.4. Flughafen BER	154
D.5. Schlussfolgerungen für einen (interkommunalen) Interessenausgleich für den Flughafen BER	157
D.5.1. Ausgleichsfonds	159
D.5.2. Organisation von Kooperation und Ausgleich	160
D.5.3. Finanzierung des Ausgleichsfonds	162
E. ZUSAMMENFASSENDE EMPFEHLUNGEN.....	164
LITERATUR	166
ANHANG (TEIL B)	170
ANHANG (TEIL C)	235

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bevölkerungsentwicklung des Flughafenumfelds und ausgewählter Vergleichsräume 2002-2010 (in Prozent, 2002=100).....	35
Abbildung 2: Bevölkerungsentwicklung in den Berliner Bezirken des Flughafenumfelds 2002-2010 (in Prozent, 2002=100)	36
Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung der Flughafenumfeldgemeinden im Landkreis Dahme-Spreewald 2002-2010 (in Prozent, 2002=100).....	37
Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung in den Flughafenumfeldgemeinden der Landkreise Teltow-Fläming und Oder-Spree 2002-2010 (in Prozent, 2002=100).....	38
Abbildung 5: Wanderungsbewegungen 2002-2010 (Quotienten der Zu- und Fortzüge)..	39
Abbildung 6: Wanderungsbewegungen in den Berliner Bezirken des Flughafenumfelds 2002-2010 (Quotienten der Zu- und Fortzüge)	40
Abbildung 7: Wanderungsbewegungen in den Flughafenumfeldgemeinden des Landkreises Dahme-Spreewald 2002-2010 (Quotienten der Zu- und Fortzüge)	41
Abbildung 8: Wanderungsbewegungen in den Flughafenumfeldgemeinden der Landkreise Teltow-Fläming und Oder-Spree 2002-2010 (Quotienten der Zu- und Fortzüge).....	42
Abbildung 9: Altersstruktur nach ausgewählten Kohorten in Prozent 2002 und 2010	43
Abbildung 10: Bodenrichtwerte im Durchschnitt der Berliner Bezirke des Flughafenumfelds 2003-2011 (in Prozent, 2003=100)	46
Abbildung 11: Bodenrichtwerte im Durchschnitt der Brandenburger Gemeinden des Flughafenumfelds 2002-2011 (in Prozent, 2002=100)	47
Abbildung 12: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte der Betriebe nach Wirtschaftszweigen je tausend Einwohner 2009 (Arbeitsortprinzip, Wirtschaftszweigsystematik 2008).....	50
Abbildung 13: Entwicklung der Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Flughafenumfeld und Brandenburg 2004-2010 (in Prozent, 2004=100, Arbeitsortprinzip)	51
Abbildung 14: Entwicklung der Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Flughafenumfeldgemeinden im Landkreis Dahme-Spreewald 2004-2010 (in Prozent, 2004=100, Arbeitsortprinzip)	52

Abbildung 15: Entwicklung der Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Flughafenumfeldgemeinden in den Landkreisen Teltow-Fläming und Oder-Spree (in Prozent, 2004=100, Arbeitsortprinzip)	53
Abbildung 16: Durchschnittliche Bruttoarbeitsentgelte des Flughafenumfelds und ausgewählter Vergleichsräume 2003-2010 (Wohnortprinzip).....	56
Abbildung 17: Durchschnittliche Bruttoarbeitsentgelte in den Berliner Bezirken des Flughafenumfelds 2003-2010 (Wohnortprinzip)	57
Abbildung 18: Durchschnittliche Bruttoarbeitsentgelte der Flughafenumfeldgemeinden des Landkreises Dahme-Spreewald 2003-2010 (Wohnortprinzip)	58
Abbildung 19: Durchschnittliche Bruttoarbeitsentgelte der Flughafenumfeldgemeinden des Landkreises Teltow-Fläming 2003-2010 (Wohnortprinzip)	59
Abbildung 20: Pendlerbewegungen des Flughafenumfelds und Brandenburgs 2004-2010 (Quotient der Beschäftigten am Arbeits- und Wohnort).....	60
Abbildung 21: Pendlerbewegungen der Flughafenumfeldgemeinden des Landkreises Dahme-Spreewald 2004-2010 (Quotient der Beschäftigten am Arbeits- und Wohnort)...	61
Abbildung 22: Pendlerbewegungen der Flughafenumfeldgemeinden der Landkreise Teltow-Fläming und Oder-Spree 2004-2010 (Quotient der Beschäftigten am Arbeits- und Wohnort)	62
Abbildung 23: Arbeitslose des Flughafenumfelds und ausgewählten Vergleichsräumen 2007-2010 (Arbeitslose je 100 Einwohner im erwerbsfähigen Alter)	64
Abbildung 24: Arbeitslose in den Berliner Bezirken des Flughafenumfelds 2007-2010 (Arbeitslose je 100 Einwohner im erwerbsfähigen Alter).....	65
Abbildung 25: Arbeitslose der Flughafenumfeldgemeinden im Landkreis Dahme-Spreewald 2007-2010 (Arbeitslose je 100 Einwohner im erwerbsfähigen Alter)	66
Abbildung 26: Arbeitslose der Flughafenumfeldgemeinden in den Landkreisen Teltow-Fläming und Oder-Spree (Arbeitslose je 100 Einwohner im erwerbsfähigen Alter)	67
Abbildung 27: Bodenrichtwerte im Durchschnitt der Berliner Bezirke des Flughafenumfelds 2003-2011 (in Prozent, 2003=100)	71
Abbildung 28: Bodenrichtwerte im Durchschnitt der Brandenburger Gemeinden des Flughafenumfelds 2002-2011 (in Prozent, 2002=100)	72
Abbildung 29: Grundsteuer B je Einwohner der Flughafenumfeldgemeinden im Landkreis Dahme-Spreewald 2003-2010.....	74

Abbildung 30: Grundsteuer B je Einwohner der Flughafenumfeldgemeinden in den Landkreisen Teltow-Fläming und Oder-Spree 2003-2010	75
Abbildung 31: Gewerbesteuer brutto (vor Abzug Gewerbesteuerumlage) je Einwohner der Flughafenumfeldgemeinden im Landkreis Dahme-Spreewald 2003-2010	77
Abbildung 32: Gewerbesteuer brutto (vor Abzug Gewerbesteuerumlage) je Einwohner der Flughafenumfeldgemeinden in den Landkreisen Teltow-Fläming und Oder-Spree 2003-2010	78
Abbildung 33: Gemeindeanteil an der Einkommensteuer je Einwohner der Flughafenumfeldgemeinden im Landkreis Dahme-Spreewald 2003-2010	79
Abbildung 34: Gemeindeanteil an der Einkommensteuer je Einwohner der Flughafenumfeldgemeinden in den Landkreisen Teltow-Fläming und Oder-Spree	80
Abbildung 35: Gemeindeanteil an der Umsatzsteuer je Einwohner der Flughafenumlandgemeinden im Landkreis Dahme-Spreewald 2003-2010	81
Abbildung 36: Gemeindeanteil an der Umsatzsteuer je Einwohner der Flughafenumlandgemeinden in den Landkreisen Teltow-Fläming und Oder-Spree 2003-2010	82
Abbildung 37: Kommunale Kreisumlage je Einwohner der Flughafenumlandgemeinden im Landkreis Dahme-Spreewald 2003-2010	83
Abbildung 38: Kommunale Kreisumlage je Einwohner der Flughafenumlandgemeinden in den Landkreisen Teltow-Fläming und Oder-Spree 2003-2010	84
Abbildung 39: Gewerbesteuerumlage je Einwohner der Flughafenumlandgemeinden im Landkreis Dahme-Spreewald 2003-2010	86
Abbildung 40: Gewerbesteuerumlage je Einwohner der Flughafenumlandgemeinden in den Landkreisen Teltow-Fläming und Oder-Spree 2003-2010	87
Abbildung 41: Kommunales Nettosteueraufkommen je Einwohner der Flughafenumlandgemeinden im Landkreis Dahme-Spreewald 2003-2010	89
Abbildung 42: Kommunales Nettosteueraufkommen je Einwohner der Flughafenumlandgemeinden in den Landkreisen Teltow-Fläming und Oder-Spree 2003-2010	90
Abbildung 43: Ableitung von Entwicklungsperspektiven im Überblick	96
Abbildung 44: Verteilung der Beschäftigungszuwächse auf die Gemeinden	109
Abbildung 45: Vorteile und Nachteile - Mittleres Szenario	138

Abbildung 46: Voraussetzung für interkommunale Kooperation..... 142

Abbildung 47: Partner eines interkommunalen Interessenausgleichs 158

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Verkehrsleistung des Berliner Flughafensystems 2002-2010	32
Tabelle 2: Verkehrsleistung des Flughafens Schönefeld 2002-2010.....	33
Tabelle 3: Kategorisierung der Flächenpotenziale bei Wohnbauflächen für die Gemeinden des Flughafenumfeldes	45
Tabelle 4: Kategorisierung der Flächenpotenziale bei Gewerblichen Bauflächen für die Gemeinden des Flughafenumfeldes	68
Tabelle 5: Effekte der Berliner Flughäfen auf die Region Berlin/Brandenburg in 2004..	101
Tabelle 6: Effekte des Flughafens BER auf die Region Berlin/Brandenburg in 2023.....	101
Tabelle 7: Modellannahmen	102
Tabelle 8: Durch BER induzierte Zuwächse in der Untersuchungsregion in 2022 (im Vergleich zu 2004)	103
Tabelle 9: Geschätzter Anteil flughafenbedingter Beschäftigung nach Branchen im Jahr 2022	107
Tabelle 10: Flughafenbedingter Zuwachs an Beschäftigung nach Branchen (Mittleres Szenario) im Jahr 2022	108
Tabelle 11: Zusätzliche flughafenbezogene Beschäftigte nach Gemeinden	110
Tabelle 12: Bevölkerungsvorausschätzung für die Flughafengemeinden; mittleres Szenario.....	112
Tabelle 13: Bevölkerungsvorausschätzung für die angrenzenden Berliner Bezirke	113
Tabelle 14: Gemeindegruppen nach einwohnerbezogenen Flughafeneffekten; mittleres Szenario.....	114
Tabelle 15: Flughafenbedingter Einwohnerzuwachs bis 2022 in den Brandenburger Gemeinden der Untersuchungsregion	116
Tabelle 16: Flughafenbedingter Einwohnerzuwachs bis 2022 in den Berliner Bezirken der Untersuchungsregion	117
Tabelle 17: Straßenverkehr: Lärmentwicklung im mittleren Szenario in 2022	118
Tabelle 18: Betroffenheit der Gemeinden im Flughafenumfeld durch Fluglärm (vereinfacht)	121
Tabelle 19: Beschäftigtenquote (mittleres Szenario).....	122

Tabelle 20: Berufskategorien nach Branchen	124
Tabelle 21: Auswirkungen auf die Arbeitsentgelte (mittleres Szenario).....	125
Tabelle 22: Flächenkennziffern.....	126
Tabelle 23: Gewerbefläche genutzt / benötigt.....	127
Tabelle 24: Fläche Wohnen (Gebäude- und Freifläche) genutzt / benötigt	128
Tabelle 25: Fiskalische Effekte (Beispiel mittleres Szenario)	129
Tabelle 26: Soziale Leistungen (mittleres Szenario)	131
Tabelle 27: Vorteile und Nachteile - Messgrößen	134
Tabelle 28: Vorteile im mittleren Szenario	135
Tabelle 29: Nachteile im mittleren Szenario.....	136
Tabelle 30: Vorteile und Nachteile . Indexwerte.....	137
Tabelle 31: Abschließende Liste der Indikatoren auf Ebene des Flughafens mit Bezugsquellen.....	170
Tabelle 32: Abschließende Liste der Indikatoren auf Ebene der kommunalen Gebietskörperschaften mit Bezugsquellen.....	171
Tabelle 33: Zusammenfassende Darstellung der Ergebnisse der Ausschreibungen BER und der davon an regionale Unternehmen vergebenen Aufträge (Stand 08.12.2011)...	173
Tabelle 34: Bevölkerung in den Gemeinden und Bezirken des Flughafenumfelds und in ausgewählten Vergleichsräumen 2002-2010.....	174
Tabelle 35: Wanderungsbewegungen der Flughafenumfeldgemeinden in den Landkreisen Teltow-Fläming und Oder-Spree sowie in ausgewählten Vergleichsräumen 2002-2010 (Wanderungsquotienten wurden aus Zu- und Fortzügen gebildet).....	175
Tabelle 36: Wanderungsbewegungen der Flughafenumfeldgemeinden im Landkreis Dahme-Spreewald sowie in ausgewählten Vergleichsräumen 2002-2010 (Wanderungsquotienten wurden aus Zu- und Fortzügen gebildet).....	176
Tabelle 37: Wanderungsbewegungen in den Berliner Bezirken des Flughafenumfelds 2002-2010 sowie in ausgewählten Vergleichsräumen (Wanderungsquotienten wurden aus Zu- und Fortzügen gebildet).....	177
Tabelle 38: Bevölkerung nach Alterskohorten in den Flughafenumfeldgemeinden des Landkreises Dahme-Spreewald 2002-2010.....	178

Tabelle 39: Bevölkerung nach Alterskohorten in den Flughafenumfeldgemeinden der Landkreise Teltow-Fläming und Oder-Spree 2002-2010	179
Tabelle 40: Bevölkerung nach Alterskohorten in den Berliner Bezirken und ausgewählten Vergleichsräumen 2002-2020.....	180
Tabelle 41: Flächeninanspruchnahme der Nutzungsart Wohnen (in ha) in den Gemeinden und Bezirken des Flughafenumfelds 2010.....	181
Tabelle 42: Bodenrichtwerte der Nutzungsart Wohnen (Euro je m ²) der Flughafenumfeldgemeinden im Landkreis Dahme-Spreewald 2002-2011	182
Tabelle 43: Bodenrichtwerte der Nutzungsart Wohnen (Euro je m ²) der Flughafenumfeldgemeinden in den Landkreisen Teltow-Fläming und Oder-Spree 2002-2011	185
Tabelle 44: Durchschnittliche Bodenrichtwerte der Nutzungsart Wohnen (Euro je m ²) in den Berliner Bezirken des Flughafenumfelds für ausgewählte Jahre (Werte des Flughafenumfelds stellen hier nur Durchschnittswerte der drei Bezirke dar)	186
Tabelle 45: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort in den Gemeinden und Bezirken des Flughafenumfelds 2004-2010 (Daten zu den Beschäftigten der Bezirke liegen aus dem Unternehmensregister vor und werden in Tabelle 87 dargestellt)	187
Tabelle 46: Durchschnittliche Bruttoarbeitsentgelte der Gemeinden und Bezirke des Flughafenumfelds 2003-2010.....	188
Tabelle 47: Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben in den Gemeinden und Bezirken des Flughafenumfelds und in ausgewählten Vergleichsräumen 2002-2010.....	189
Tabelle 48: Pendlerbewegungen der Flughafenumfeldgemeinden im Landkreis Dahme-Spreewald 2004-2010	190
Tabelle 49: Pendlerbewegungen der Flughafenumfeldgemeinden in den Landkreisen Teltow-Fläming und Oder-Spree 2004-2010.....	191
Tabelle 50: Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Flughafenumfelds und ausgewählter Vergleichsräume 2010.....	192
Tabelle 51: Arbeitslose (gem. SGB II+III) in den Gemeinden und Bezirken des Flughafenumfelds und in ausgewählten Vergleichsräumen (insgesamt / je 100 Einwohner im erwerbsfähigen Alter) 2007-2010.....	193
Tabelle 52: Arbeitslose (gem. SGB III) in den Gemeinden und Bezirken des Flughafenumfelds und in ausgewählten Vergleichsräumen (insgesamt / je 100 Einwohner im erwerbsfähigen Alter) 2007-2010.....	195

Tabelle 53: Erwerbsfähige Leistungsberechtigte (gem. SGB II) in den Gemeinden und Bezirken des Flughafenumfelds und in ausgewählten Vergleichsräumen (insgesamt / je 100 Einwohner im erwerbsfähigen Alter) 2007-2010	197
Tabelle 54: Flächeninanspruchnahme der Nutzungsart Gewerbe / Industrie (in ha) in den Gemeinden und Bezirken des Flughafenumfelds 2010.....	199
Tabelle 55: Bodenrichtwerte der Nutzungsart Gewerbe / Industrie (Euro je m ²) der Flughafenumfeldgemeinden im Landkreis Dahme-Spreewald 2002-2011	200
Tabelle 56: Bodenrichtwerte der Nutzungsart Gewerbe / Industrie (Euro je m ²) der Flughafenumlandgemeinden in den Landkreisen Teltow-Fläming und Oder-Spree 2002-2011	201
Tabelle 57: Durchschnittliche Bodenrichtwerte der Nutzungsart Gewerbe / Industrie (Euro je m ²) in den Berliner Bezirken des Flughafenumfelds für ausgewählte Jahre (Werte des Flughafenumfelds stellen hier nur Durchschnittswerte der drei Bezirke dar)	201
Tabelle 58: Erstattungen und laufende Zuweisungen (Bundeszuweisungen) 2002-2010 (in Euro)	202
Tabelle 59: Zuweisungen für Investitionen (Bundeszuweisungen) 2002-2010 (in Euro)	203
Tabelle 60: Erstattungen und laufende Zuweisungen (Landeszuweisungen ohne Zuweisungen nach BbgFAG) 2002-2010 (in Euro)	203
Tabelle 61: Zuweisungen für Investitionen (Landeszuweisungen ohne Zuweisungen nach BbgFAG) 2002-2010 (in Euro).....	204
Tabelle 62: Kommunales Steueraufkommen (brutto) 2002-2010 (in Euro)	204
Tabelle 63: Steueraufkommen (netto) 2002-2010 (in Euro)	205
Tabelle 64: Grundsteuer A 2002-2010 (in Euro)	205
Tabelle 65: Grundsteuer B 2002-2010 (in Euro)	206
Tabelle 66: Gewerbesteuer (brutto) 2002-2010 (in Euro).....	206
Tabelle 67: Gemeindeanteil an der Einkommensteuer 2002-2010 (in Euro)	207
Tabelle 68: Gemeindeanteil an der Umsatzsteuer 2002-2010 (in Euro).....	207
Tabelle 69: Vergnügungssteuer 2002-2010 (in Euro)	208
Tabelle 70: Hundesteuer 2002-2010 (in Euro)	208
Tabelle 71: Zweitwohnungssteuer 2002-2010 (in Euro).....	209

Tabelle 72: Gewerbesteuerumlage (abgeführt an Bund und Land) 2002-2010 (in Euro)	209
Tabelle 73: Allgemeine Schlüsselzuweisungen (im kommunalen Finanzausgleich) 2002-2010 (in Euro)	210
Tabelle 74: Investive Schlüsselzuweisungen (im kommunalen Finanzausgleich) 2002-2010 (in Euro)	210
Tabelle 75: Zuweisungen (im kommunalen Finanzausgleich) als Ausgleich für die Wahrnehmung übertragener Aufgaben 2002-2010 (in Euro)	211
Tabelle 76: Schullastenausgleich 2002-2010 (in Euro)	211
Tabelle 77: Weitere sonstige allgemeine Zuweisungen (im kommunalen Finanzausgleich) 2002-2010 (in Euro)	212
Tabelle 78: Familienleistungsausgleich (Zuweisungen im kommunalen Finanzausgleich) 2002-2010 (in Euro)	212
Tabelle 79: Erstattungen und Zuweisungen (Zahlungen von Gemeinden / Gemeindeverbänden) 2002-2010 (in Euro)	213
Tabelle 80: Investitionszuweisungen (Zahlungen von Gemeinden / Gemeindeverbänden) 2002-2010 (in Euro)	213
Tabelle 81: Kommunale Kreisumlage 2002-2010 (in Euro)	214
Tabelle 82: Kommunale Hebesätze in Prozent (Grundsteuer A) 2002-2010 (in Euro)	214
Tabelle 83: Kommunale Hebesätze in Prozent (Grundsteuer B) 2002-2010 (in Euro)	215
Tabelle 84: Kommunale Hebesätze in Prozent (Gewerbesteuer) 2002-2010 (in Euro)	215
Tabelle 85: Schuldenstand (Kernhaushalt) am 31.12. des jeweiligen Jahres 2002-2010 (in Euro)	216
Tabelle 86: Finanzen / Steuern des Landes Berlin 2002-2010 (einschließlich 3. Quartal 2011) (in Euro)	217
Tabelle 87: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte der Betriebe nach Wirtschaftszweigen in den Gemeinden, Bezirken und ausgewählten Vergleichsräumen des Flughafenumfelds für ausgewählte Jahre	218
Tabelle 88: Expertengespräche	237
Tabelle 89: Modell Standortschlüssel	238
Tabelle 90: Beschäftigte nach Branchen	243

Tabelle 91: Verteilung der Beschäftigten nach Branchen	245
Tabelle 92: Regionalisierung der Beschäftigungseffekte	249
Tabelle 93: Kennzahlen des Wirtschaftsverkehrs nach flughafenaffinen Branchen	268
Tabelle 94: Lärmentwicklung im oberen Szenario	271
Tabelle 95: Lärmentwicklung im unteren Szenario	272
Tabelle 96: Ermittlung der Vorteilsindizes.....	273
Tabelle 97: Ermittlung der Nachteilsindizes	286
Tabelle 98: Indikatoren und Verwendung	299

Abkürzungsverzeichnis

AG	Aktiengesellschaft
BADC	Berlin-Brandenburg Area Development Company
BAF	Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung
BBI	Flughafen Berlin Brandenburg International (ursprüngliche Bezeichnung für das Flughafenprojekt)
BER	Flughafen Berlin Brandenburg
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BMBF	Bundesministerium für Bildung und Forschung
dB	Dezibel
FAG	Finanzausgleichsgesetz
FluLärmG	Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm
FMG	Flughafen München GmbH
FU	Flughafenumfeld
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GSK	Gemeinsames Strukturkonzept
GVZ	Güterverkehrszentrum
ha	Hektar
INKOF	Interkommunaler Flächenpool
KFZ	Kraftfahrzeuge
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MORO	Modellvorhaben der Raumordnung
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OVG	Oberverwaltungsgericht
REFINA	Forschung für die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und ein nachhaltiges Flächenmanagement
SGB	Sozialgesetzbuch



GIB

Gesellschaft für Innovationsforschung
und Beratung mbH

SXF	Flughafen Berlin Schönefeld
TXL	Flughafen Berlin Tegel
UBA	Umweltbundesamt
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
ZAB	ZukunftsAgentur Brandenburg

MANAGEMENT SUMMARY **WICHTIGE ERGEBNISSE IM ÜBERBLICK**

Aufgabe und methodisches Vorgehen

Mit dem Flughafen Berlin Brandenburg (BER) erhält die Hauptstadtregion im Jahr 2013 eine leistungsfähige Luftverkehrsanbindung. Durch die damit verbundene Schließung der Flughäfen Tegel, Tempelhof und Schönefeld (alt) wird der Luftverkehr an dem neuen Flughafen gebündelt.

Die Berliner Bezirke sowie die brandenburgischen Gemeinden im Flughafenumfeld werden die Auswirkungen des Flughafens spüren. Einerseits werden zusätzliche Arbeitsplätze entstehen, die Verkehrsverbindungen werden vielfach verbessert. Die Attraktivität der Wohnstandorte wird sich aufgrund dessen teils verbessern, teils werden jedoch auch zusätzliche Belastungen entstehen, etwa durch Lärm und Abgase.

Die vorliegende Studie wurde von der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg in Auftrag gegeben. Sie soll eine Grundlage schaffen, auf der die Gemeinden und Bezirke des Flughafenumfeldes¹ einen interkommunalen Interessenausgleich ausgestalten können. Die Studie verfolgte aus diesem Grund vor allem drei Ziele:

1. Schaffung einer möglichst vollständigen und konsistenten Datenbasis zur Beschreibung und Analyse der wirtschaftlichen und demographischen Entwicklung des Flughafenumfeldes in den vergangenen 10 Jahren,
2. Ableitung von Entwicklungsperspektiven für ausgewählte Kernindikatoren für die wirtschaftliche und demographische Entwicklung im Zeitraum bis 2022 auf Basis mehrerer Szenarien,
3. Aufbereitung bisheriger Ergebnisse zu Ausgestaltungsmöglichkeiten eines interkommunalen Interessenausgleiches und Ableitung von Empfehlungen für die Situation im Umfeld des BER.

Die beiden beteiligten Institute GIB - Gesellschaft für Innovationsforschung und Beratung mbH, Berlin und Difu - Deutsches Institut für Urbanistik haben dazu zunächst die notwendigen Daten erhoben, die vergangenheitsbezogenen Daten dann im Rahmen zahlreicher Experteninterviews mit Vertretern und Vertreterinnen der Kommunen, Bezirke, der Länder Berlin und Brandenburg sowie mit Wissenschaftlern und Wissenschaftlerinnen erörtert, um (soweit möglich) einen Effekt des Baus und Betriebs des Flughafens BER zu identifizieren. Auf dieser Grundlage wurden mit Hilfe von Modellrechnungen Szenarien für die Entwicklung ausgewählter Kernindikatoren berechnet. Anschließend wurde im Lichte der Ergebnisse aufbereitet, welche Möglichkeiten der Kooperation in der

¹ Blankenfelde-Mahlow, Eichwalde, Gosen-Neu Zittau, Großbeeren, Königs Wusterhausen, Ludwigsfelde, Mittenwalde, Rangsdorf, Schönefeld, Schulzendorf, Wildau und Zeuthen, Neukölln, Tempelhof-Schöneberg und Treptow-Köpenick

Region Berlin Brandenburg denkbar erscheinen. Zwischenergebnisse wurden regelmäßig mit den Mitgliedern der Arbeitsgruppe 1 (AG 1) des Dialogforums Airport Berlin Brandenburg diskutiert. Anregungen der dort vertretenen Kommunen und Bezirke sowie der Ländervertreter wurden aufgenommen.

Ergebnisse der Betrachtung der Vergangenheitsentwicklung

Die Entwicklung der Bezirke und Kommunen im Flughafenumfeld wurde ab dem Jahr 2002 beschrieben und analysiert. Im Mittelpunkt stand dabei die wirtschaftliche Entwicklung, die anhand verschiedener Indikatoren (insb. arbeitsmarktbezogene Werte wie die Anzahl sozialversicherungspflichtiger Beschäftigungsverhältnisse) beschrieben und im Rahmen von Gesprächen mit den Kommunen eingeordnet und bewertet wurde. Darüber hinaus wurden die Bevölkerungsentwicklung sowie die Entwicklung einiger weiterer Indikatoren beschrieben.

Wird zunächst die Demographie betrachtet, so fällt auf, dass das Flughafenumfeld bereits jetzt ein attraktives Wohnumfeld bietet. Gegenüber 2002 ist die Bevölkerungszahl bis 2011 in vielen Kommunen angestiegen, entgegen dem allgemeinen Trend in Brandenburg.

Bezüglich der wirtschaftlichen Dynamik lässt sich als Kernergebnis festhalten, dass die Gemeinde Schönefeld bereits in der Vergangenheit stark von der vom Flughafen Schönefeld ausgehenden Dynamik profitiert hat. Beobachtete Zuwächse an Passagierzahlen am Flughafen Schönefeld (zwischen 2003 und 2005 hat sich die jährliche Passagierzahl mehr als verdoppelt) schlagen sich unmittelbar in den Arbeitsmarktdaten nieder. Es ist daher davon auszugehen, dass auch in der Zukunft mit starken Effekten auf die Kommune gerechnet werden kann. Erste Effekte des Ausbaus von BER zeigen sich ebenfalls in den Daten zu Schönefeld - z.B. im Bereich Hotellerie und Gastronomie. Insgesamt stieg die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnisse in der Kommune im Beobachtungszeitraum um fast 70%.

In anderen Kommunen des Flughafenumfeldes ist ebenfalls eine starke Dynamik zu beobachten, die jedoch . so die Ergebnisse aus den Experteninterviews . allenfalls zu einem kleineren Teil auf Bau und Betrieb des neuen Flughafens BER zurückgeführt werden kann. So gab es z.B. an den Standorten Blankenfelde-Mahlow und Ludwigsfelde deutliche Zuwächse bei den Beschäftigten (teilweise über 20%), die in luftfahrtaffinen Branchen (z.B. Triebwerksbau) zustande gekommen sind. Dennoch lassen sich diese Zuwächse eher auf die allgemein gute Standortqualität in den Gemeinden und die insgesamt gute Verkehrsanbindung zurückführen;² ein direkter Zusammenhang der Ansied-

² Verbesserungen des Straßen- und Schienennetzes sind mitunter auch auf den Flughafenbau zurückzuführen. Flughafenbedingt waren hier vor allem landes- und bundesseitige Infrastrukturinvestitionen (vgl. Abschnitt B.3.3.8)

lungen mit dem Flughafen ist häufig nicht festzustellen. Ähnliches gilt für die drei betrachteten Berliner Bezirke.

Auch wenn alle Gemeinden und Bezirke vom Beschäftigungswachstum profitieren werden, sind die Potenziale nicht gleichverteilt: Während es in einigen Kommunen und Bezirken noch ausreichend verfügbare Gewerbeflächen mit nur geringen Nutzungseinschränkungen gibt, stehen anderen Kommunen in überschaubarem Zeitraum keine ausreichenden / geeigneten Gewerbeflächen mehr zur Verfügung. Dies determiniert die Wachstumsaussichten in der Zukunft (siehe Abschnitt Ableitung von Entwicklungsperspektiven).

Die Analyse der Pendlerbewegungen zeigt, dass die Beschäftigungsstrukturen in einzelnen Kommunen und Bezirken häufig nur einen geringen Einfluss auf die Wohnortwahl und damit die demographischen Strukturen dort haben. Grund dafür ist, dass viele in den jeweiligen Kommunen arbeitende Personen aus Berlin oder anderen Kommunen im Flughafenumfeld einpendeln. Es ist grundsätzlich zu erwarten, dass diese Strukturen bestehen bleiben und weiterhin viele Berliner zum Arbeiten in die wirtschaftlich starken Gemeinden des Flughafenumfeldes kommen, während zugleich zahlreiche in Berlin beschäftigte Personen ihren Wohnsitz im Umland nehmen.

Ableitung von Entwicklungsperspektiven bis 2022

Bereits die Beschreibung der Vergangenheitsentwicklung hat gezeigt, dass die Wachstumspotenziale in Bezug auf Wohnen und Gewerbeentwicklung zwischen den Kommunen und Bezirken nicht gleich verteilt sind. Im Rahmen der Ableitung von Entwicklungsperspektiven wurde ein Korridor für die demographische und wirtschaftliche Entwicklung der Flughafenregion berechnet, der auf den bereits durch Baum und anderen errechneten Ergebnissen zum Gesamteffekt des Flughafens BER auf die Beschäftigungsentwicklung in der Region beruht. Die Ergebnisse von Baum et al. wurden dazu teilweise korrigiert, wenn sich zeigte, dass damals zugrunde gelegte Annahmen nicht mehr zutreffend waren.

In dem in diesem Projekt angenommenen mittleren, d.h. wahrscheinlichsten Szenario ergibt sich im Modell eine Summe von knapp 36.000 in der Untersuchungsregion neu geschaffenen Arbeitsplätzen durch den Flughafen BER bis zum Jahr 2022. Zu beachten ist dabei, dass ein Teil dieser Arbeitsplätze bereits besteht - nur nicht in der Untersuchungsregion, sondern im Umfeld des Flughafens Berlin Tegel.

Bei der Verteilung auf einzelne Branchen sowie auf die Gemeinden und Bezirke im Flughafenumfeld wurden verschiedene Faktoren wie Erreichbarkeit, Steuerlast, Flächenverfügbarkeit und Branchenlokalisierung berücksichtigt. Im Modell ergibt sich, dass in der Gemeinde Schönefeld mit mehr als 16.700 zusätzlichen Arbeitsplätzen der größte Beschäftigungszuwachs unter allen Gebietskörperschaften erzielt wird. Die Berliner Bezirke

vereinen ca. 8.900 zusätzliche Beschäftigte auf sich. Weitere Kommunen mit, gemessen an ihrer Größe, starken Beschäftigungszuwächsen sind z.B. Wildau und Großbeeren.

Bezogen auf die demographische Entwicklung wurde auf Basis der bereits durch das Landesamt für Bauen und Verkehr erstellten Prognosen eine Abschätzung vorgenommen, welcher Anteil der Bevölkerungszuwächse, die für den Zeitraum bis 2022 prognostiziert werden, mit dem Flughafen in Verbindung zu bringen sind. Der größte flughafeninduzierte Bevölkerungszuwachs würde sich demnach in Schönefeld mit etwa 3.500 zusätzlichen Personen ergeben. Auch die Berliner Bezirke haben im Modell Zuwächse von 800 bis weit über 1.000 Einwohnern zu erwarten, was dort jedoch aufgrund der hohen Bevölkerungszahlen kaum merkliche Auswirkungen haben dürfte.

Auf der Grundlage der wirtschaftlichen Entwicklung wurde auch eine Abschätzung der zusätzlichen Lärmbelastung getroffen. Es zeigt sich, dass auch hier vor allem Schönefeld von zunehmendem Lärm ausgehend vom Straßenverkehr betroffen sein dürfte. Unter dem Fluglärm leiden wiederum mehrere Kommunen, wobei auf Blankenfelde-Mahlow eine besonders starke Belastung entfällt.

Ergebnisse zu Modellen des interkommunalen Interessenausgleichs

Ausgehend von einer Betrachtung bereits an anderer Stelle angewandter Modelle wird in diesem Gutachten aufgezeigt, welche Möglichkeiten sich für einen Interessenausgleich ergeben, wenn dieser schwerpunktmäßig interkommunal ausgestaltet sein soll. Der Fokus lag dabei auf Modellen und Verfahrensweisen, die sich in der Praxis bereits als tragfähig erwiesen haben. Aus der Analyse ergeben sich drei zentrale Schlussfolgerungen:

1. Es wird eine Gesamt- bzw. Paketlösung vorgeschlagen, da sie der Komplexität der Ausgleichsinteressen gerecht wird und gleichzeitig eine gute Voraussetzung einer konsensualen, auf Vertrauen basierenden Lösung ist. Auf die Implementation mehrerer kleinteiliger Ausgleichsinstrumente für einzelne Handlungsfelder sollte verzichtet werden.
2. Die Organisationsform einer großen Fondslösung muss den inhaltlichen Gegebenheiten angepasst sein und sollte - um den Prozess zu erleichtern - auf bestehenden Dialog- und Kommunikationsformen und -foren aufsetzen.
3. Die berechneten Entwicklungsperspektiven für die Untersuchungsregion mit dem dahinter liegenden Rechenmodell bilden *einen* möglichen Ausgangspunkt für die Bestimmung der Verwendung der Mittel des Ausgleichsfonds. Ein Teil der Fondsmittel steht für *Sofortmaßnahmen* zur Verfügung, der andere Teil fließt in eher mittel- bis langfristig orientierte strategisch-konzeptionelle Maßnahmen. Ein Ausgleichsfonds könnte beispielsweise aus einem festzulegenden Anteil an der Luftverkehrsabgabe, einer (neuen) Fluggaststeuer (Beispiel Wien) oder auch einer

kooperativen Akquisition von Fördermitteln durch die am Ausgleichsmechanismus beteiligten Kommunen finanziert werden.

Abschließende Empfehlungen

Die Gemeinden und Bezirke im Untersuchungsgebiet blicken bereits auf eine überdurchschnittlich positive Entwicklung in den letzten Jahren zurück. Dies gilt insbesondere für die Gemeinden in Brandenburg. Welche Effekte bereits auf den Flughafen zurückzuführen sind und welche Entwicklungen sich eher aus der Lage im „Speckgürtel“ von Berlin ergeben, kann nur grob geschätzt werden. Die ausgewerteten Gutachten, die Gespräche mit kommunalen Vertretern und mit Experten im Themenkomplex regionalwirtschaftliche Entwicklungen im Flughafenumfeld und die Ableitung weiterer Effekte im Rahmen dieses Gutachtens stimmen jedoch optimistisch, dass der positive Entwicklungstrend mit der Inbetriebnahme von BER fortgesetzt wird bzw. deutlich an Fahrt gewinnt.

Die Analyse der Entwicklungen und die Abschätzung der zukünftigen Auswirkungen des Flughafens zeigen aber auch, dass sich die positiven und negativen Effekte unterschiedlich auf die Gemeinden verteilen. Erst die Beobachtung der tatsächlichen Entwicklungen wird zeigen, ob es dabei zu sehr starken Verwerfungen kommt oder ob die Kommunen in ihren Entwicklungsverläufen vergleichsweise dicht zusammen liegen, so wie es die Ergebnisse der Abschätzung vorzeichnen.

Um gegebenenfalls auf entsprechend starke Ausgleichserfordernisse reagieren zu können, müssen bereits heute einige Voraussetzungen geschaffen werden.

Fortsetzung des Dialogprozesses

Das Dialogforum hat sich als gemeinsame Arbeitsplattform der Gemeinden und Akteure bewährt. Der Diskussionsprozess über einen möglichen Interessenausgleich sollte in diesem Rahmen weiter fortgeführt werden.

Strategische Überlegungen der Gemeinden

Im Rahmen der Diskussion über einen Interessenausgleich werden auch konkrete Maßnahmen, wie sie bereits im Zusammenhang mit dem GSK formuliert wurden, eine Rolle spielen. Damit diese Maßnahmen ihre volle Wirkung entfalten können, müssen sie in den strategischen Kontext der jeweiligen Gemeinde passen. Die Kommunen im Untersuchungsgebiet sollten sich deshalb bereits jetzt verstärkt damit befassen, welche langfristigen Entwicklungsperspektiven sie - auf der Basis der vorhandenen Potenziale - unabhängig von einem Interessenausgleich verfolgen wollen. Im gemeinsamen Diskussionsprozess muss dann ausgehandelt werden, wie sich diese Maßnahmen in die regionale Entwicklung - im Abgleich mit den Maßnahmen der anderen Kommunen - einfügen, welche Maßnahmen gemeinsam priorisiert und in der Umsetzung vorrangig behandelt werden sollen.

Schaffung einer Datengrundlage

Für den Interessenausgleich sollen die tatsächlichen Entwicklungen in den Gemeinden die maßgebliche Grundlage bilden. Im Rahmen der Bearbeitung des Gutachtens wurde jedoch deutlich, dass die verfügbaren statistischen Daten nur einen Teil der zu berücksichtigenden Parameter abbilden. Aus diesem Grund sollte möglichst frühzeitig mit dem Aufbau einer entsprechenden Datengrundlage begonnen werden, die die entsprechenden Aspekte gemeindescharf abbildet. Hinweise zu den verwendeten Indikatoren und mögliche Anforderungen durch die Nutzung des Modells für den Interessenausgleich finden sich in Anhang, Teil C, Tabelle 98.

A. EINFÜHRUNG

A.1. Auftrag und Zielstellung

Der Flughafen Berlin Brandenburg International (BER) wird im Jahr 2013 eröffnet. Damit erhält die Hauptstadtregion einen leistungsfähigen Flughafen, der Entwicklungsimpulse für Berlin und Brandenburg, besonders aber auch für die Gemeinden und Berliner Bezirke im Umfeld des Flughafens schafft. Gleichzeitig werden einige Gemeinden und Bezirke auch stärker belastet, z.B. durch Lärm und Verkehr.

Ziel dieser Studie ist es, die bereits eingetretenen und unter bestimmten Annahmen zu erwartenden wirtschaftlichen und demographischen Entwicklungen im Umfeld des Flughafens BER zu analysieren. Dabei muss berücksichtigt werden, dass eine eindeutige Ursache-Wirkungsbeziehung zwischen dem Flughafen und der wirtschaftlichen Entwicklung in seinem Umfeld nur selten zu identifizieren ist. Deutlich häufiger stehen der Flughafen und sein Umfeld in einer Beziehung, bei der der Flughafen Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung gibt, die wiederum auf ganz verschiedene Art und Weise in den Brandenburger Gemeinden und Berliner Bezirken des Flughafenumfeldes sichtbar werden.

Aufgabe dieser Studie ist es daher, transparent zu machen, welche Unsicherheit eine solche Analyse beinhaltet und innerhalb welcher Grenzen eine Ableitung von Entwicklungsperspektiven überhaupt möglich ist. Dabei muss das Vorhaben auf den umfangreichen Vorarbeiten aufbauen, die bereits im Rahmen des Dialogforums Airport Berlin Brandenburg ab 2006 erstellt wurden. Ferner muss es die planerischen Grundlagen berücksichtigen, die z.B. im Gemeinsamen Strukturkonzept Flughafenumfeld BBI und dem Planungsatlas FU-BBI von 2008 enthalten sind. Ferner müssen die Ergebnisse des Dialogprozesses der Landesregierungen im Jahr 2006 und der darauf aufbauenden Diskussionsprozesse in den Dialogforen berücksichtigt werden (zu Literaturhinweisen siehe weiter unten).

Die Studie soll eine Datengrundlage für die Ausgestaltung eines Interessenausgleichs zwischen den Bezirken und Gemeinden des Flughafenumfeldes liefern, die sich dazu in der Arbeitsgruppe 1 (AG 1) des Dialogforums Airport Berlin Brandenburg organisiert haben. Auch wenn die Studie die Aushandlung eines solchen Interessenausgleiches nicht vorwegnehmen oder steuern kann und will, so kann sie doch Empfehlungen aussprechen, wie unter Einbeziehung der vorliegenden Ergebnisse ein Modell für einen Interessenausgleich gefunden werden kann. Die Studie soll somit den Diskussionsprozess über verschiedene Modelle unterstützen und auf eine solide Datengrundlage stellen, sie kann ihn aber nicht abschließen.

Zu dem nun vorliegenden Gutachten hat ein intensiver Kooperations- und Diskussionsprozess mit den Gemeinden und Bezirken beigetragen. Vertreter und Vertreterinnen der Gemeinden und Bezirke haben dem Untersuchungsteam zahlreiche Daten zur Verfügung gestellt und durch ihre Einschätzung und Expertise bei der Bewertung der Daten

mitgewirkt. An dieser Stelle möchte sich das gesamte Untersuchungsteam ausdrücklich für die gute Zusammenarbeit bedanken.

Das Untersuchungsteam aus GIB und Difu hat arbeitsteilig verschiedene Schwerpunkte in dem Gutachten bearbeitet: Während die GIB für die Beschreibung und Analyse der Vergangenheitsentwicklung (Teil B) zuständig war, hat das Difu insbesondere die Teile zur Abschätzung möglicher Entwicklungen in der Zukunft sowie zu Formen des Interessenausgleichs im Flughafenumfeld (Teile C und D) bearbeitet. Jeder Partner trägt für seinen Teil die inhaltliche Verantwortung.

Der vorliegende Endbericht fasst die durchgeführten Arbeitsschritte zusammen und stellt die wesentlichen Ergebnisse vor. Der Abschnitt A.2 beginnt mit einer Beschreibung des methodischen Vorgehens. Der Teil B umfasst die Analyse der Entwicklung des Flughafenumfeldes seit 2002. In Teil C sind die Hauptergebnisse der Abschätzung der zukünftigen Entwicklung bis 2022 enthalten. Diese Ergebnisse werden zunächst für die gesamte Flughafenregion berechnet; anschließend werden sie regionalisiert und somit auf die einzelnen Gemeinden und Bezirke heruntergebrochen. Teil D widmet sich dem Ausgleich durch Kooperation. Er umfasst Vorschläge, wie ein interkommunaler Interessenausgleich gestaltet werden kann und welche Instrumente dafür zur Verfügung stehen. Teil E schließt mit einem Fazit und mit Empfehlungen zum weiteren Vorgehen.

A.2. Analyserahmen und Vorgehensweise

In diesem Abschnitt werden der Analyserahmen und die Vorgehensweise zunächst nur kurz skizziert. Genauere methodische Ausführungen zu den einzelnen Arbeitsschritten finden sich eingangs der einzelnen Unterabschnitte.

A.2.1. Abgrenzung des Flughafenumfelds

Die Abgrenzung des Untersuchungsraums wurde durch den Auftraggeber des Gutachtens vorgegeben und entspricht weitestgehend der Abgrenzung des Flughafenumfelds, die auch schon dem GSK FU BBI³ zugrunde gelegt wurde. Damit umfasst das Flughafenumfeld zwölf Brandenburger Gemeinden⁴ in den Landkreisen Teltow-Fläming, Dahme-Spreewald und Oder-Spree sowie drei südliche Berliner Bezirke.⁵ Auf Brandenburger Seite sind somit die Mittelbereiche Schönefeld Wildau, Königs Wusterhausen (nur die

³ vgl. Gemeinsames Strukturkonzept Flughafenumfeld BBI (12/2006), In: Flughafenumfeld Berlin Brandenburg International (FU BBI). Planungsatlas. Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (2008): http://gl.berlin-brandenburg.de/imperia/md/content/bb-gl/flughafenumfeld_bbi/planungsatlas_teil_b.pdf

⁴ Blankenfelde-Mahlow, Eichwalde, Gosen-Neu Zittau, Großbeeren, Königs Wusterhausen, Ludwigsfelde, Mittenwalde, Rangsdorf, Schönefeld, Schulzendorf, Wildau und Zeuthen

⁵ Neukölln, Tempelhof-Schöneberg und Treptow-Köpenick

Kommunen Königs Wusterhausen und Mittenwalde), Ludwigsfelde sowie Zossen (nur Gemeinde Rangsdorf) betroffen.

Während der engere Wirkungsbereich Flughafen BBI des GSK in einigen Fällen nur Teilgebiete von einzelnen Bezirken oder Gemeinden umfasst, erfolgte der Zuschnitt des Flughafenumfelds für die vorliegende Untersuchung entlang der Gemeinde- bzw. Bezirksgrenzen. Durch die Anpassung der ursprünglichen Gebietskulisse sollte vor allem eine größtmögliche Nutzbarkeit der amtlichen Statistik gewährleistet werden, da entsprechende Daten zumeist für ganze Gebietskörperschaften erhoben werden.

A.2.2. Indiktorik

Für die Betrachtung der wirtschaftlichen und demographischen Entwicklung eines Raumes sowie für die Darstellung von Entwicklungsperspektiven werden zunächst Indikatoren benötigt, anhand derer die Beschreibung erfolgen soll.⁶ Die Ableitung geeigneter Indikatoren für die Betrachtung der Vergangenheitsentwicklung und für die Analyse der Entwicklungsperspektiven setzte für die vorliegende Untersuchung zunächst auf den bereits in der Ausschreibung genannten Indikatoren (Demographie, Wirtschaftsstruktur, Beschäftigungsentwicklung, Steueraufkommen, Bauen und Wohnen, Flächennutzung, Investitionen und Funktionen der Kommunen und Bezirke) auf. Diese wurden ergänzt um Indikatoren der dort ebenfalls aufgeführten Vergleichs- bzw. Vorläuferstudien zu den Flughäfen Berlin,⁷ München⁸ und Wien-Schwechat.⁹ Einzelne Indikatoren wurden zudem aus der Erfahrung der Projektmitarbeiter, von Mitgliedern der AG 1 und aus Quellen der amtlichen Statistik ergänzt. Entfernt wurden Indikatoren, die anhand der verfügbaren Sekundärdatenquellen nicht erhoben werden konnten.

Das abschließende Indikatorenset (vgl. Anhang, Tabelle 31 und Tabelle 32), das für die Vergangenheitsentwicklung berücksichtigt wurde, beinhaltet in der großen Anzahl quantitative Indikatoren. Dies vor allem deshalb, da das Gutachten eine Fokussierung auf regionalwirtschaftliche Indikatoren vornimmt. Qualitative Indikatoren wurden jedoch insofern mit betrachtet, als sie als weiche Standortfaktoren die Ansiedlung zukünftiger Unternehmen beeinflussen bzw. Hinweise auf die Entwicklung ökonomischer Parameter geben.

⁶ Da eine Vielzahl der in diesem Gutachten verwendeten Daten urheberrechtlich geschützt ist, darf eine Vervielfältigung, Zitierung oder sonstige Weiterverarbeitung und Nutzung sämtlicher im Gutachten dargestellter Daten nicht ohne ausdrückliche Genehmigung durch die Autoren des Gutachtens erfolgen. Eine Zitierung der im Gutachten enthaltenen Daten der amtlichen Statistik durch die Gemeinden und Bezirke des Flughafenumfelds (vgl. Abschnitt A.2.1) ist zulässig. Hierbei müssen als Quelle das Gutachten und die amtliche Datenquelle (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg bzw. Statistik der Bundesagentur für Arbeit) genannt werden. Ferner dürfen die im Gutachten enthaltenen Daten für die weitere Arbeit innerhalb des Dialogforums Airport Berlin Brandenburg von den Mitgliedern des Dialogforums verwendet werden.

⁷ vgl. Baum et al. (2005): und Baum et al. (2009).

⁸ vgl. Kastrup et al. (2002) und Thierstein. et al. (2007).

⁹ vgl. Fritz et al. (2007).

Für die Darstellung der Entwicklungsperspektiven in den Gemeinden und Bezirken des Untersuchungsgebietes wurde als Grundlage für die Ableitung von Ausgleichserfordernissen eine Auswahl aus den zuvor verwendeten Indikatoren getroffen. Nur so bleibt das Analysemodell überschaubar und nachvollziehbar und der Aufwand zur Abschätzung der benötigten Parameter in einem vertretbaren Rahmen.

A.2.3. Vorgehen im Überblick

Vergangenheitsbetrachtung

Wie im Einzelnen später noch dargestellt wird, wurde für die Erhebung der Indikatoren für den Zeitraum 2002 bis 2011 meist auf sekundärstatistische Datenquellen zurückgegriffen. Für die Indikatoren der kommunalen Ebene wurde hierfür zwischen Quellen der amtlichen Statistik, der kommunalen Verwaltungen des Untersuchungsraums, der Ländersressorts und sonstigen Quellen unterschieden. Um eine einheitliche Datengrundlage über alle teilnehmenden Gebietskörperschaften zu gewährleisten, wurden Quellen der amtlichen Statistik bei der Datenerhebung priorisiert. Die Verwendung von Daten der kommunalen Verwaltungen bzw. der Bezirke wurde auf Indikatoren begrenzt, die nicht aus einheitlichen Quellen bezogen werden konnten. Hierbei handelte es sich um Daten zur Flächenverfügbarkeit und zu den Infrastrukturinvestitionen.

Neben den Indikatoren der kommunalen Ebene wurde die Ebene des Flughafens betrachtet. Hierfür wurden Daten der vorliegenden Arbeitsstättenerhebungen bei der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und die Geschäftsberichte der Berliner Flughäfen ausgewertet. Da in den Publikationen zu den Arbeitsstättenerhebungen zumeist nur aggregierte Zahlen veröffentlicht wurden, wurde auch auf die Rohdaten der Arbeitsstättenerhebungen zugegriffen, die eine Differenzierung der Beschäftigung nach Branchen und Flughafenstandorten des Berliner Flughafensystems zulassen.

Nachdem die Deskription erfolgt war, wurden die Daten einer Bewertung durch die Experten und Expertinnen aus den einzelnen Kommunen, den Landkreisen sowie überregionalen Experten für die wirtschaftliche Entwicklung des Untersuchungsraums unterzogen. Ziel aller Expertengespräche war eine Bewertung, ob die beobachteten Entwicklungen teilweise oder ganz auf den Bau und/oder Betrieb des Flughafens BER zurückzuführen sein könnten.

Ableitung von Entwicklungsperspektiven

Als Grundlage für die Diskussion über einen möglichen Interessenausgleich war es über die Darstellung der bisherigen Entwicklung in den Gemeinden des Untersuchungsgebietes hinaus erforderlich, auch eine Vorstellung von deren zukünftigen Entwicklungsperspektiven zu entwickeln. Dabei war es nicht Aufgabe dieses Gutachtens, eigene Prognosen zu erstellen. Vielmehr wurden die bereits für die gesamte Untersuchungsregion ab-

geschätzten Beschäftigungseffekte und die damit verbundenen Auswirkungen bezüglich Wertschöpfung, Einkommen und Steuereinnahmen aufgegriffen und auf die Gemeinden und Bezirke des Untersuchungsgebietes heruntergebrochen. Die in Teil C näher dargestellte Analyse erfolgte dabei für ein unteres, mittleres und oberes Szenario. Die Grundlage für die Ableitung der Perspektiven einzelner Gemeinden und Bezirke bildeten insbesondere auch die Erfahrungen in anderen Flughafenregionen. Dazu wurden neben der Auswertung vorliegender Studien und Gutachten zu den Flughäfen München, Frankfurt (Main), Wien und Amsterdam auch eine Reihe von Expertengesprächen mit Vertretern aus den jeweiligen Flughafenregionen geführt (vgl. Anhang C, Abschnitt 2, Tabelle 88).

Aus den jeweils für die Gemeinden und Bezirke abgeleiteten Auswirkungen wurden Aussagen zu möglichen Ausgleichserfordernissen abgeleitet. Ein späterer Interessenausgleich muss sich allerdings an den tatsächlichen Entwicklungen orientieren. Das Gutachten gibt aus diesem Grund auch Hinweise darauf, wie diese zu ermitteln sind und welche Handlungserfordernisse sich deshalb bereits heute für die Gemeinden und Bezirke ergeben.

B. STRUKTURELLE ENTWICKLUNGEN VOR INBETRIEBNAHME VON BER

Zur Beurteilung der bisherigen Wirkungen des Flughafens BER wurde eine retrospektive Analyse der Entwicklung des Berliner Flughafensystems und des Flughafenumfelds durchgeführt. Das methodische Vorgehen sowie die Ergebnisse werden in diesem Abschnitt beschrieben.

B.1. Methodisches Vorgehen bei der Vergangenheitsbetrachtung

Um die vergangene Entwicklung eines wirtschaftlichen Raumes betrachten zu können, bedarf es zunächst eines Sets an Indikatoren, an denen diese Entwicklung gemessen und bewertet werden kann. Die Indikatorik für das vorliegende Gutachten wurde gebildet, indem zunächst andere Gutachten mit Bezug zu regionalwirtschaftlichen Auswirkungen von Flughäfen oder anderen großen Infrastrukturprojekten betrachtet wurden (siehe die Literaturliste). Es wurde analysiert, anhand welcher Indikatoren in diesen Studien die Entwicklung des räumlichen Umfeldes der jeweiligen Projekte analysiert wurde bzw. Prognosen erstellt wurden. Aus dieser Zusammenstellung wurde zunächst eine ~~Langliste~~ *Langliste* möglicher Indikatoren erstellt.

Anschließend musste geprüft werden, ob die gewünschten Indikatoren tatsächlich in bereits vorhandenen Datenquellen verfügbar waren. Primärerhebungen waren im vorliegenden Gutachten weitgehend ausgeschlossen (bis auf wenige direkte Erhebungen bei den Kommunen), daher mussten einige Indikatoren entfernt werden, die auf Ebene der Kommunen und Bezirke in der amtlichen Statistik nicht verfügbar waren.

Zur Verständigung auf ein abschließendes Indikatorenset wurde das so erarbeitete vorläufige Indikatorenset Anfang Oktober 2011 an die Berliner Bezirke sowie an die Brandenburger Gemeinden und Landkreise des Flughafenumfelds versandt. Anmerkungen und Ergänzungen wurden aufgenommen.

Das resultierende Indikatorenset umfasst Indikatoren aus den Bereichen Demographie und Wohnen, Wirtschaft und Arbeitsmarkt sowie kommunale Finanzen und Infrastruktur. Bei der Prüfung der Datenverfügbarkeit für das aus diesem Schritt resultierende endgültige Indikatorenset (siehe Anhang Teil B, Tabelle 31 und Tabelle 32) hat sich für über drei Viertel aller Indikatoren die Notwendigkeit von Sonderauswertungen ergeben. Dies betraf mehrheitlich die Datenauswertung bei den amtlichen Quellen der Statistik. Hier lagen zumeist keine statistischen Berichte für die Ebene der Bezirke und Gemeinden vor. Im Einzelnen haben sich bei der Prüfung der Datenverfügbarkeit zwei grundsätzliche Herausforderungen ergeben. Diese betrafen die mangelnde Regionalisierung und die Zeitreihenverfügbarkeit einzelner Indikatoren:

- Hinsichtlich ihrer Regionalisierung waren einzelne Indikatoren erst ab der Kreisebene aufwärts verfügbar. Dies betrifft etwa den Indikator Bruttowertschöpfung nach Wirtschaftszweigen, der in den Vergleichsgutachten zur Darstellung der

Produktion herangezogen wurde. Zur Lösung dieses Problems wurden stellvertretend vergleichbare Indikatoren herangezogen oder stärker aggregierte Daten betrachtet. Weiterhin liegen einzelne Indikatoren teilweise nur für Brandenburger Kommunen, jedoch nicht für Berliner Bezirke vor. Dies war insbesondere für die Ermittlung des Steueraufkommens in den betrachteten Berliner Bezirken problematisch, da auf Ebene der Bezirke keine Indikatoren zum Bereich Steuern und Finanzen vorliegen. Die erforderlichen Sonderauswertungen waren teils aufwändig und daher mit einem hohen Zeitaufwand auf Seiten der Anbieter der Daten (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg und Bundesagentur für Arbeit) verbunden.

- Eine teilweise mangelnde Zeitreihenverfügbarkeit ergab sich aufgrund von Gebietsveränderungen. So war etwa die Entwicklung der kommunalen Kreisumlage aufgrund von Gebietsveränderungen im Jahr 2003 nicht für die Vorjahre interpretierbar. Bei anderen Indikatoren, wie etwa der Bevölkerung wurden die Jahreszahlen nach aktuellem Gebietszuschnitt berechnet. Zudem lagen für viele Indikatoren zum Erhebungszeitpunkt nur Daten bis ins Jahr 2010 vor. Des Weiteren wurden für einzelne Indikatoren in der amtlichen Statistik Veränderungen bei der Erhebungssystematik vorgenommen. Dies betrifft etwa die Umstellung der Wirtschaftszweigsystematik in den Jahren 2003 und 2008. Aufgrund dieser Hindernisse liegen für einige Indikatoren Einschränkungen bei der Länge und Konsistenz der Zeitreihen vor.

Für die Analyse der Entwicklung des Berliner Flughafensystems selbst wurden Sekundärstatistiken der Berliner Flughäfen ausgewertet. Hierfür konnte auf die Flugverkehrsstatistik aus den Geschäftsberichten des Flughafenbetreibers und die vorliegenden Arbeitsstättenenerhebungen an den Berliner Flughäfen zurückgegriffen werden. Dargestellt wird die Entwicklung des Flugverkehrsaufkommens an den Berliner Flughäfen ab 2002. Neben der Deskription der diesbezüglich zentralen Indikatoren werden kurz die prägenden Faktoren der primären Entwicklungen dargelegt. Das Hauptaugenmerk liegt dabei auf der Entwicklung des Flughafens Schönefeld.

Nachdem die Deskription erfolgt war, wurden die Daten einer Bewertung durch die Experten und Expertinnen aus den einzelnen Kommunen und Landkreisen unterzogen. Dabei wurden sofern möglich Personen angesprochen, die für die Bauplanung und Wirtschaftsentwicklung in den einzelnen Kommunen zuständig waren, zusätzlich wurden je nach Bedarf Personen einbezogen, die die wirtschaftliche und demographische Entwicklung der einzelnen Kommunen und Bezirke gut einschätzen konnten. Mit allen Gemeinden und Bezirken konnten Expertengespräche geführt werden. Bei den Vertretern der Gemeinden und Bezirke handelte es sich zumeist um die Bürgermeister und Amtsleiter der Bereiche Wirtschaftsförderung, Bauleitplanung/Städtebau und Kämmerei. Auf Ebene der Landkreise wurden primär die Leiter der jeweiligen Wirtschaftsförderungsgesellschaften bzw. -ämter befragt.

Zusätzlich wurden zur Vergangenheitsentwicklung auch Expertengespräche mit Personen durchgeführt, die auf einer überörtlichen Ebene das wirtschaftliche Entwicklungsgeschehen im Flughafenumfeld BER bewerten konnten. Dabei handelte es sich z.B. um Vertreterinnen und Vertreter des Airport Region Teams der ZukunftsAgentur Brandenburg (ZAB), aber auch um Personen aus den jeweiligen Landesregierungen, die für die Wirtschaftsentwicklung zuständig sind. Genauer wird das Vorgehen noch einmal im Abschnitt zur Vergangenheitsentwicklung beschrieben. Ziel aller Expertengespräche war eine Bewertung, ob die beobachteten Entwicklungen teilweise oder ganz auf den Bau und/oder Betrieb des Flughafens BER zurückzuführen sein könnten.

B.2. Entwicklung des Berliner Flughafensystems

Im Zentrum der Betrachtung der wirtschaftlichen und strukturellen Entwicklungen des Flughafenumfelds steht der Flughafen Schönefeld mit seiner Verkehrsleistung und den hier Beschäftigten. Zusammen mit dem außerhalb des Untersuchungsraumes dieser Studie liegenden Flughafen Tegel, vor 2008 auch Tempelhof, bildet der Flughafen Schönefeld das Flughafensystem Berlin. Zur Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg soll auch der Flughafen Tegel geschlossen werden¹⁰. Die dort ansässigen Luftfahrtgesellschaften planen, Ihre Aktivitäten zur Eröffnung auf den Flughafen Berlin Brandenburg zu verlagern. Daher muss zur Ableitung der zukünftigen Verkehrsleistung und der damit verbundenen Beschäftigung am Flughafen Berlin Brandenburg nicht nur die retrospektive Verkehrsleistung und Beschäftigung am Flughafen Schönefeld, sondern des gesamten Berliner Flughafensystems berücksichtigt werden.

Neben der gestiegenen Nachfrage nach Flugverkehrsleistungen durch die Attraktivität des Standortes Berlin/Brandenburg für Geschäftsreiseverkehr und Tourismus ist das rasante Passagierwachstum des Flughafensystems Berlin in den vergangenen Jahren auch maßgeblich auf die Ausweitung des Angebotes an Direktverbindungen durch die Luftfahrtgesellschaften zurückzuführen. Hier sei beispielhaft die Ansiedlung von Easyjet am Flughafen Schönefeld im Jahr 2003 und die damit verbundene Ausweitung des Angebots im Billigflugsegment verwiesen. Dabei hat die Etablierung der Linienverbindungen von Easyjet vor allem in den Jahren 2003-2005 zu bedeutenden Passagierzuwächsen am Flughafen Schönefeld geführt (vgl. Berliner Flughafengesellschaft, 2004, 2005 und 2006). In diesem kurzen Zeitraum ist die Zahl der jährlichen Passagiere größenordnungsmäßig von 1,7 Mio. Fluggästen pro Jahr auf 5 Mio. Fluggäste pro Jahr angestiegen.¹¹ Ähnliche Effekte haben sich am Standort Tegel durch die Expansion von Air Berlin

¹⁰ Der Flughafen Berlin Brandenburg wird auf dem Areal des Flughafens Schönefeld errichtet, der bis zur Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg in Betrieb bleibt.

¹¹ Siehe Destatis-Veröffentlichung „Gewerblicher Luftverkehr“ aus den Jahrgängen 2002, 2003 und 2004 sowie die Fachserie 8, Reihe 6, abrufbar unter

ergeben. Es ist bei der beobachteten Entwicklung davon auszugehen, dass diese größtenteils unabhängig vom Bau des neuen Flughafens BER erfolgt ist und direkt aus dem großen Marktpotenzial der Region resultierte. Einzelne Expansionsentscheidungen, insbesondere die der Air Berlin, dürften jedoch auch im Hinblick auf die zukünftige Etablierung eines Drehkreuzes am Flughafen BER erfolgt sein. Welcher Anteil des Fluggastzuwachses unterblieben wäre, wenn der Flughafen BER nicht entstanden wäre, lässt sich jedoch kaum abschätzen.

Neben der Ausweitung des passagierbezogenen Luftverkehrsangebots ist die Entwicklung des Luftfracht- und Luftpostaufkommens maßgeblich. Die (verhaltene) Entwicklung in diesem Bereich ist unter anderem auf die Verlagerung von DHL vom Flughafen Schönefeld an den Standort Leipzig/Halle in den Jahren 2005/2006 zurückzuführen. Diese Entwicklung konnte in den Folgejahren jedoch teilweise durch eine starke Zunahme der Beifracht bei Passagierflügen kompensiert werden.

Tabelle 1: Verkehrsleistung des Berliner Flughafensystems 2002-2010

Jahr	Gewerbliche Flugzeugbewegungen	Fluggäste	Luftfracht	Luftpost
2002	185.310	12.180.783	37.560.858	15.665.812
2003	188.463	13.306.177	36.717.863	14.711.546
2004	197.615	14.871.700	37.639.029	11.293.135
2005	215.800	17.154.200	31.870.491	12.074.536
2006	224.039	18.506.506	27.164.833	9.895.987
2007	227.663	20.039.113	29.633.468	9.213.571
2008	235.780	21.403.327	33.276.277	9.557.940
2009	215.493	20.977.395	29.302.187	5.630.134
2010	220.749	22.323.511	36.674.794	4.806.275
2011	230.495	24.033.809	35.954.078	4.749.725

Quelle: Flugverkehrsstatistik der Geschäftsberichte der Berliner Flughäfen

Tabelle 2: Verkehrsleistung des Flughafens Schönefeld 2002-2010

Jahr	Gewerbliche Flugzeug- bewegungen	Fluggäste	Luftfracht	Luftpost
2002	25.755	1.688.028	14.356.193	202.936
2003	25.549	1.750.921	15.376.228	47.425
2004	39.422	3.382.166	15.313.116	3.232.338
2005	52.852	5.075.172	10.567.275	4.295.021
2006	58.647	6.059.343	4.174.255	4.327.829
2007	58.198	6.331.191	4.137.901	4.385.102
2008	60.185	6.638.162	4.399.150	4.415.256
2009	65.303	6.797.158	4.245.619	2.979.057
2010	67.801	7.297.911	4.907.821	4.751.515
2011	66.318	7.113.989	4.788.492	4.081.900

Quelle: Flugverkehrsstatistik der Geschäftsberichte der Berliner Flughäfen

Während die Zunahme des Luftverkehrs im Berliner Flughafensystem während der letzten Jahre nicht maßgeblich auf den Flughafen Berlin Brandenburg zurückzuführen ist, lässt sich diese Feststellung nicht unmittelbar auf die Entwicklung der flughafenaffinen Branchen im Flughafenumfeld übertragen. Hier war es nötig, im Rahmen der Expertengespräche detailliert zu erfragen, inwieweit Ansiedlungsentscheidungen und Expansionen bereits als Reaktion auf Bau oder Betrieb des Flughafens Berlin Brandenburg erfolgten (vgl. Teil B).

Die Berliner Flughäfen sind eine der größten Arbeitsstätten für Berlin und Brandenburg. Nach einer Arbeitsstättenerhebung der Berliner Flughäfen hängen 17.785 Arbeitsplätze (Bezugsjahr 2009) direkt vom Luftverkehr in Schönefeld und Tegel ab. Ein wesentlicher Teil der in Schönefeld angesiedelten Arbeitsplätze findet sich auch in der Statistik der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten wieder (vgl. Abschnitt B.3.2). Die Arbeitsplatzentwicklung hat in den Jahren 2003 bis 2009 (weitere Daten liegen noch nicht vor) einen sehr dynamischen Verlauf genommen. Insgesamt betrug das Wachstum der Arbeitsplätze auf allen Berliner Flughäfen in diesem Zeitraum 37,4%, wobei dieser Zuwachs hauptsächlich durch einen Zuwachs von Teilzeitarbeitsplätzen (darunter fällt auch die geringfügige Beschäftigung) zustande gekommen ist. Die Anzahl der Teilzeitarbeitsplätze wuchs um enorme 294%, hat sich also nahezu vervierfacht. Aber auch das Wachstum an Vollzeitarbeitsplätzen (+19,3%) ist beachtlich. Der Zuwachs an Beschäftigung hat im Beobachtungszeitraum vor allem auf dem Flughafen Schönefeld stattgefunden, wo nicht zuletzt aufgrund der Neuansiedlung von Easyjet sowie eines starken Verkehrswachstums insgesamt die Beschäftigtenzahl von 4.046 im Jahr 2001 auf 6.328 gestiegen ist (+56,4%).

B.3. Entwicklung des Flughafenumfelds

In den folgenden Abschnitten wird die Entwicklung der Kommunen und Bezirke im Flughafenumfeld beschrieben und analysiert. Dies geschieht anhand der drei Themenblöcke Demographie und Wohnen, Wirtschaft und Arbeitsmarkt sowie Kommunale Finanzen und Infrastruktur. In den drei Unterabschnitten werden somit alle Indikatoren beschrieben, für die auch Entwicklungsperspektiven abgeleitet werden. Eine Ausnahme bildet die Lärmbelastung. Sie für die Vergangenheit zu messen wäre nicht sinnvoll gewesen. Mit Inbetriebnahme des BER werden sich Fluglärmbelastung, aber auch die Belastung durch Straßenlärm durch geänderte Verkehrsströme so fundamental ändern, dass eine Vergangenheitsbeschreibung kaum Aussagekraft für die Zukunft hätte. Darüber hinaus ließ die Datenlage an dieser Stelle bei vertretbarem Aufwand auch kaum eine Darstellung zu . insbesondere die Erstellung von Zeitreihen wäre nicht möglich gewesen.

B.3.1. Demographie und Wohnen

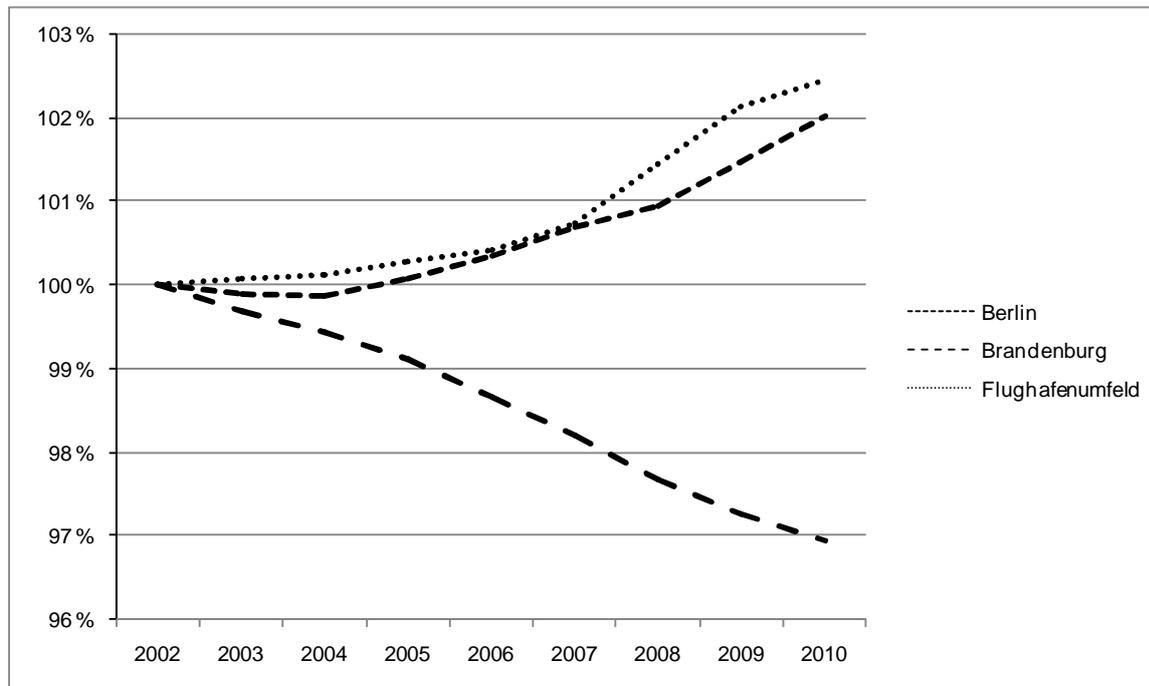
B.3.1.1. Bevölkerung

Nachdem Berlin infolge der Wiedervereinigung zu Beginn der 1990er Jahre ein deutliches Bevölkerungswachstum zu verzeichnen hatte, setzte ab Mitte der 1990er Jahre eine Suburbanisierungswelle in das nähere Umland ein.¹² In der Folge nahmen die Bevölkerungszahlen in fast sämtlichen Brandenburger Gemeinden des Flughafenumfelds bis zur Mitte des letzten Jahrzehnts ungebrochen zu. Für die meisten Gemeinden setzte sich das Wachstum abgeflacht bis in die Gegenwart fort.

Auch für Berlin ist ab 2005 eine durchgehende Bevölkerungszunahme zu verzeichnen (vgl. Abbildung 1). Jedoch lag die durchschnittliche Zuwachsrate der Gemeinden und Bezirke des Flughafenumfelds noch über der Zuwachsrate von Berlin. Dabei tragen auch die Brandenburger Gemeinden des Flughafenumfelds in ihrer Mehrheit zu dieser positiven Entwicklung überproportional bei. Dies ist umso bemerkenswerter, als dass das Land Brandenburg insgesamt für den Betrachtungszeitraums eine durchgehend rückläufige Bevölkerungsentwicklung aufweist. Insgesamt zeigt sich für das Flughafenumfeld eine sehr erfreuliche Bevölkerungsentwicklung.

¹² vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (2007): Atlas zur Stadtentwicklung:
http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/atlas/de/stadt_umland.shtml

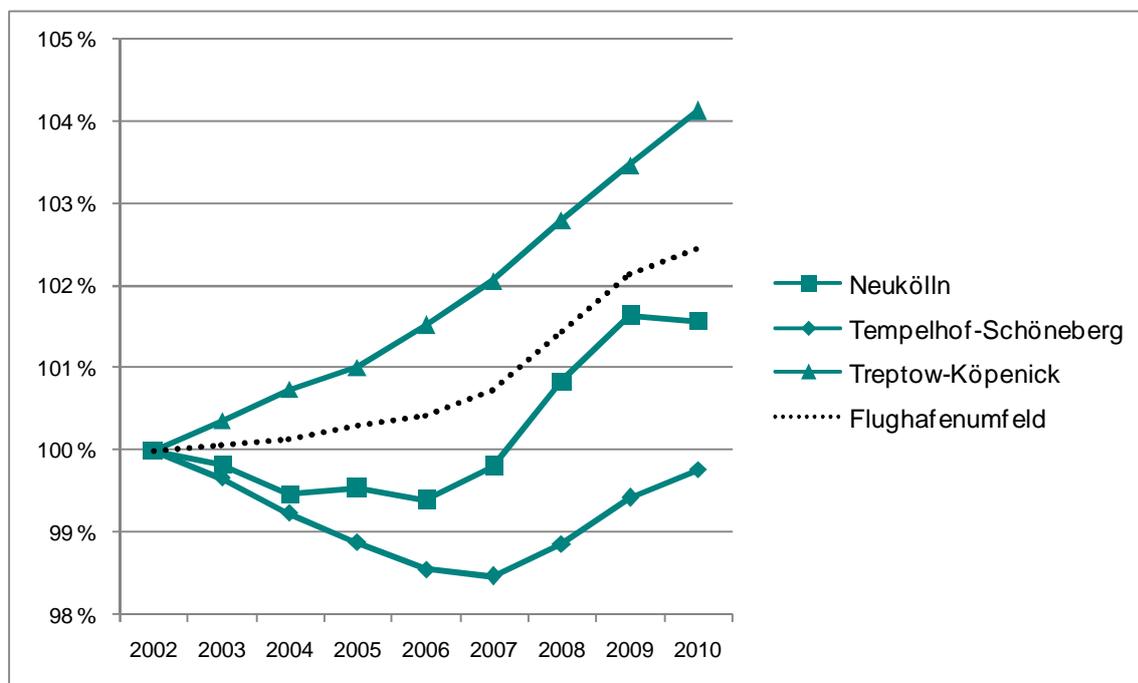
Abbildung 1: Bevölkerungsentwicklung des Flughafenumfelds und ausgewählter Vergleichsräume 2002-2010 (in Prozent, 2002=100)



Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Berechnung

Während die durchschnittliche Bevölkerungszunahme des Flughafenumfelds 2002-2007 nahezu im Berliner Trend erfolgte, kam es nach 2007 zu einer besonders dynamischen Entwicklung, die maßgeblich auf die Bevölkerungszuwächse der einwohnerstarken Berliner Bezirke zurückzuführen ist (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 2: Bevölkerungsentwicklung in den Berliner Bezirken des Flughafenumfelds 2002-2010 (in Prozent, 2002=100)



Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Berechnung

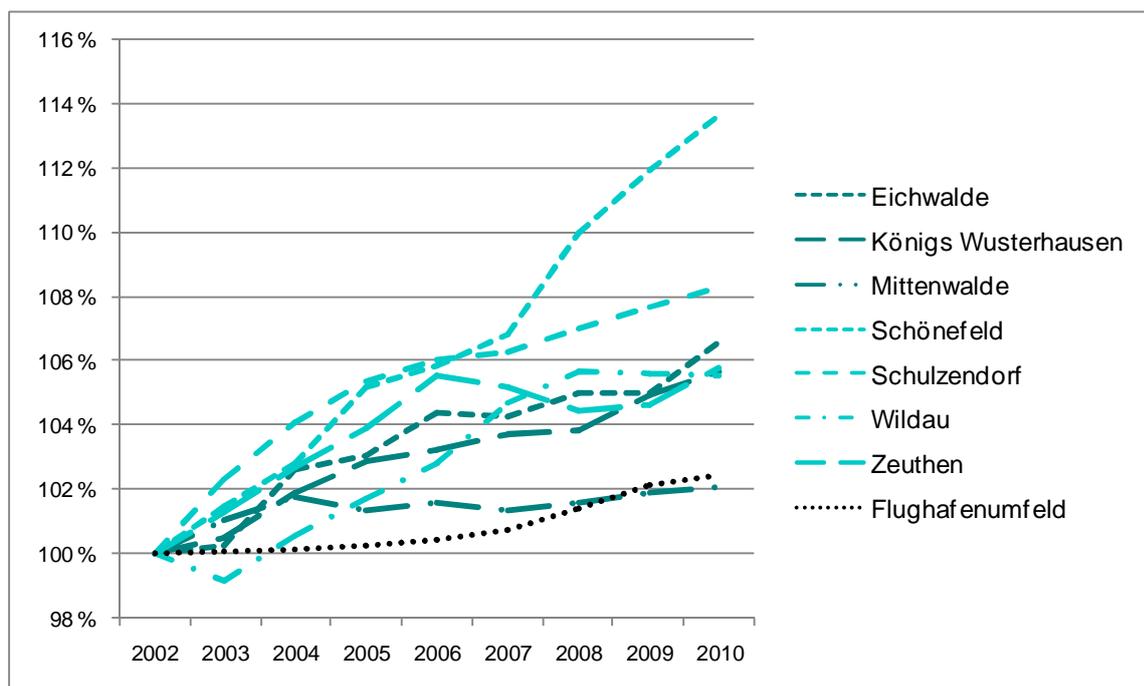
Hierbei handelt es sich jedoch offenbar nicht um eine Reaktion auf Bau oder zukünftigen Betrieb des Flughafens BER. So wurden die Bevölkerungszuwächse auch in den Gesprächen mit den Bezirksvertretern auf Faktoren zurückgeführt, die innerbezirkliche und gesamtstädtische Entwicklungen widerspiegeln und nicht im Zusammenhang mit dem Flughafen stehen.

Für Neukölln ist dies nach Aussage der befragten Experten der fortschreitende Gentrifizierungsprozess im Norden des Bezirks, in dessen Folge die Nachfrage nach Wohnraum angestiegen ist. Die Bevölkerungszunahme in Treptow-Köpenick wurde maßgeblich auf die Magnetfunktion der wissenschaftsbezogenen Einrichtungen und Unternehmen im Bezirk, hier vor allem am Standort Adlershof, und die gestiegene Nachfrage nach nahegelegenen höherwertigen Wohnraum zurückgeführt. Für den Bezirk Tempelhof-Schöneberg bewirkt nach Ansicht der Gesprächspartner die Verknappung von Wohnraum in den zentrumsnahen Bezirken einen vermehrten Zuzug und damit die Bevölkerungszunahme im Bezirk. Für die beiden erstgenannten Bezirke dürfte diese Entwicklung aber ebenfalls einen Einfluss auf die Bevölkerungsentwicklung gehabt haben.

Neben den Berliner Bezirken weisen auch fast sämtliche Brandenburger Gemeinden des Flughafenumfelds für den Betrachtungszeitraum eine positive Bevölkerungsentwicklung auf (vgl. Abbildung 3 und Abbildung 4). Lediglich die Gemeinde Ludwigsfelde hatte eine nahezu stagnierende Bevölkerungsentwicklung zu verzeichnen. Besonders dynamisch

war die Entwicklung vor allem in den Kommunen Rangsdorf, Großbeeren, Schönefeld und Blankenfelde-Mahlow.¹³ Erkennbar ist, dass es sich bei den dynamisch entwickelnden Kommunen häufig um solche handelt, die nah an der Stadtgrenze Berlins liegen.

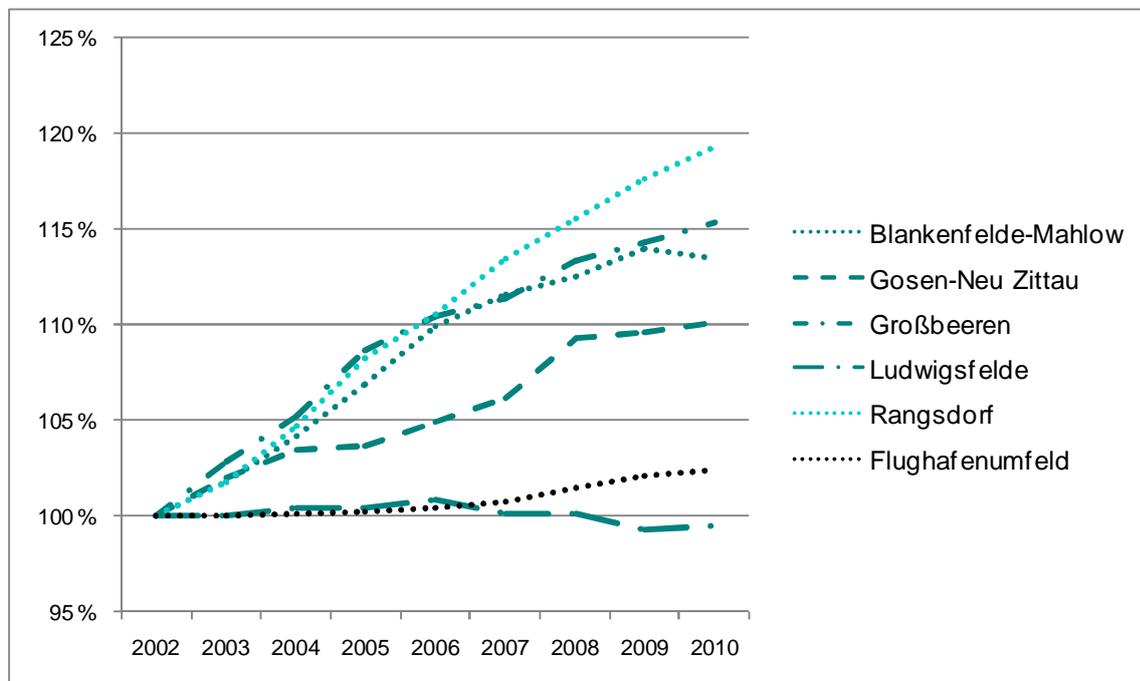
Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung der Flughafenumfeldgemeinden im Landkreis Dahme-Spreewald 2002-2010 (in Prozent, 2002=100)



Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Berechnung

¹³ Diese Kommunen weisen für den Betrachtungszeitraum eine Bevölkerungszunahme von über 10 % auf.

Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung in den Flughafenumfeldgemeinden der Landkreise Teltow-Fläming und Oder-Spree 2002-2010 (in Prozent, 2002=100)



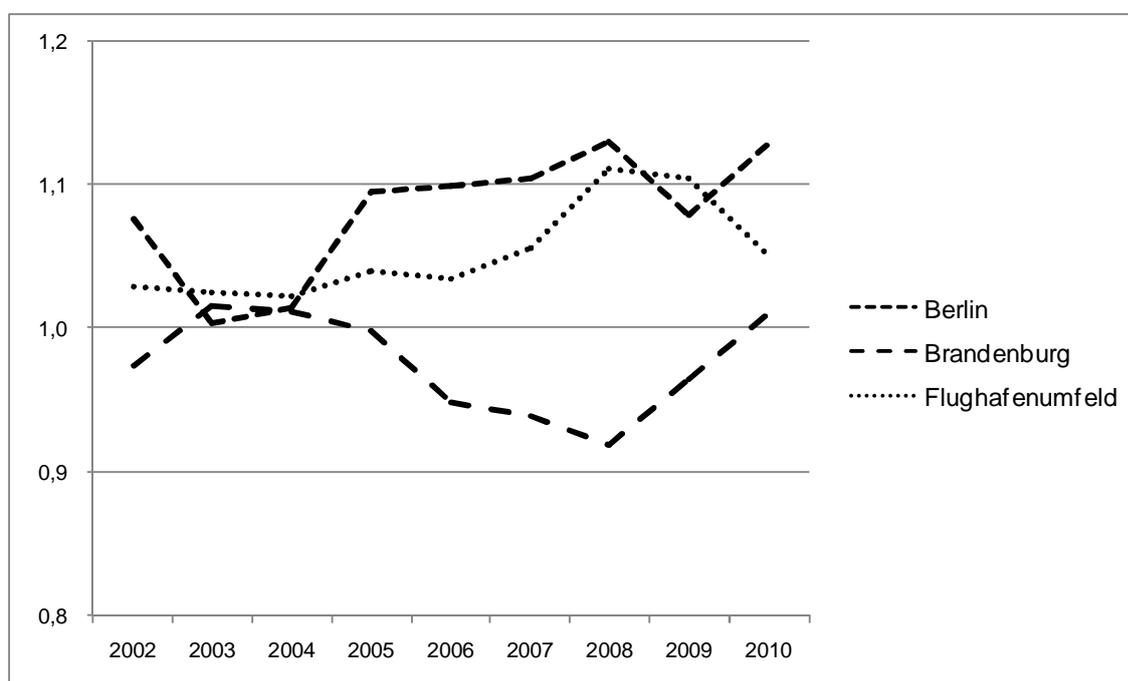
Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Berechnung

Für alle Gemeinden des Flughafenumfelds gilt, dass sich die Bevölkerungszuwächse nahezu vollständig durch einen Suburbanisierungseffekt und die Stärke der örtlichen Wirtschaftsstruktur erklären lassen. Zwar stellt der Flughafen Schönefeld einen bedeutenden Standortfaktor für die regionale Wirtschaft dar und wirkt dadurch auch auf die Bevölkerungsentwicklung. Hiervon zu unterscheiden ist aber die Betrachtung der Wirkung von BER auf die Bevölkerungsentwicklung. Um diesen Effekt zu ermitteln, wurde in den Gesprächen mit den Vertretern der Gemeinden thematisiert, inwieweit der Bau oder zukünftige Betrieb von BER bereits im Untersuchungszeitraum Auswirkungen auf die Bevölkerungsentwicklung hatte. Hierbei wurden nicht nur die Auswirkungen auf die Bevölkerungszahl insgesamt, sondern auch auf Wanderungsbewegungen (Zu- und Fortzüge) und Altersstruktur thematisiert.

B.3.1.2. Wanderungen

In Abbildung 5 wird die Entwicklung der Wanderungsquotienten für das Flughafenumfeld und die Vergleichsräume Berlin und Brandenburg dargestellt.¹⁴ Hierbei zeigen sich für das Flughafenumfeld und Berlin zwischen 2002 und 2010 durchgehend positive Wanderungssalden. Lediglich das Land Brandenburg hatte in der Mitte des letzten Jahrzehnts mehr Fortzüge als Zuzüge zu verzeichnen.

Abbildung 5: Wanderungsbewegungen 2002-2010 (Quotienten der Zu- und Fortzüge)



Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Berechnung

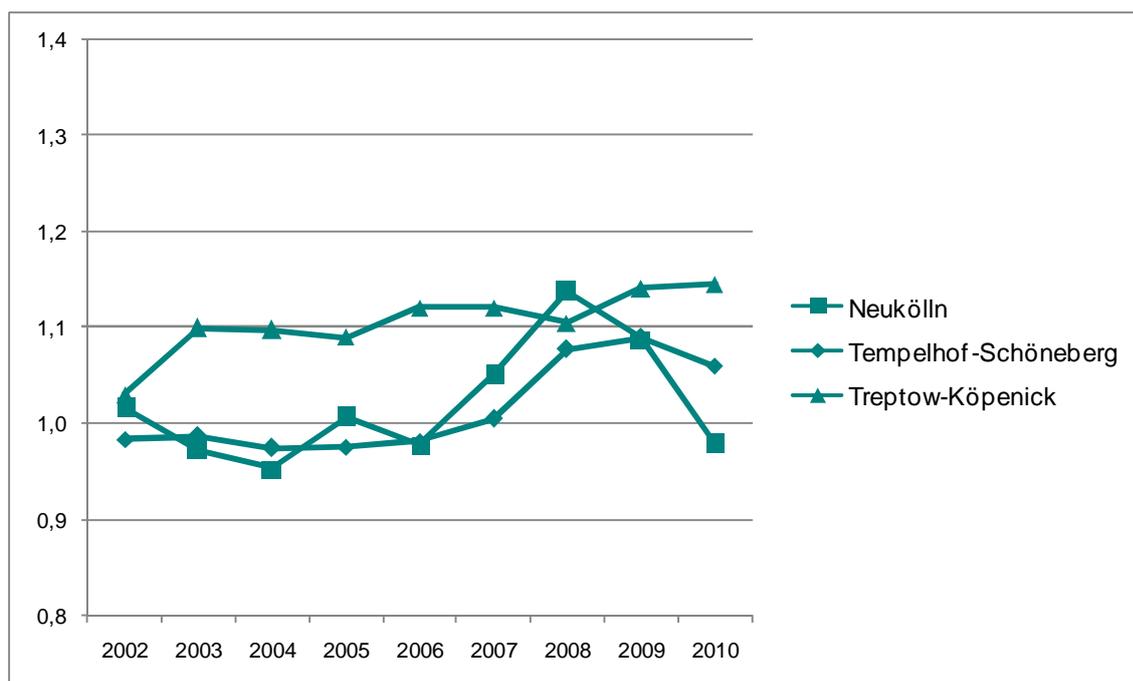
Anmerkung: Wanderungsquotienten > 1 weisen einen positiven Wanderungssaldo aus, Wanderungsquotienten < 1 weisen einen negativen Wanderungssaldo aus

Ein etwas differenzierteres Bild offenbart sich bei der Betrachtung der Wanderungsbewegungen in den einzelnen Gemeinden und Bezirken des Flughafenumfelds. Für die Bezirke Neukölln und Tempelhof-Schöneberg zeigen sich für einzelne Jahre leicht negative Wanderungssalden (vgl. Abbildung 6). Während die Wanderungsquotienten dieser beiden Bezirke kleineren Schwankungen unterliegen, weist der Bezirk Tempelhof-Schöneberg fast durchgehend konstante, positive Wanderungsquotienten auf. Ein Blick auf die absoluten Zahlen (vgl. Tabelle 35 bis Tabelle 37 im Anhang) offenbart für die bei-

¹⁴ Der Wanderungsquotient wird als Quotient aus jährlichen Zu- und Fortzügen gebildet. Wanderungsquotienten > 1 weisen einen positiven Wanderungssaldo aus, Wanderungsquotienten < 1 weisen einen negativen Wanderungssaldo aus. Der Wanderungssaldo entspricht der Differenz aus den jährlichen Zu- und Fortzügen.

den erstgenannten Bezirke für die Jahre mit negativen Wanderungsquotienten nur sehr geringe negative Wanderungssalden, die keinen großen Einfluss auf die absoluten Einwohnerzahlen hatten.

Abbildung 6: Wanderungsbewegungen in den Berliner Bezirken des Flughafenumfelds 2002-2010 (Quotienten der Zu- und Fortzüge)



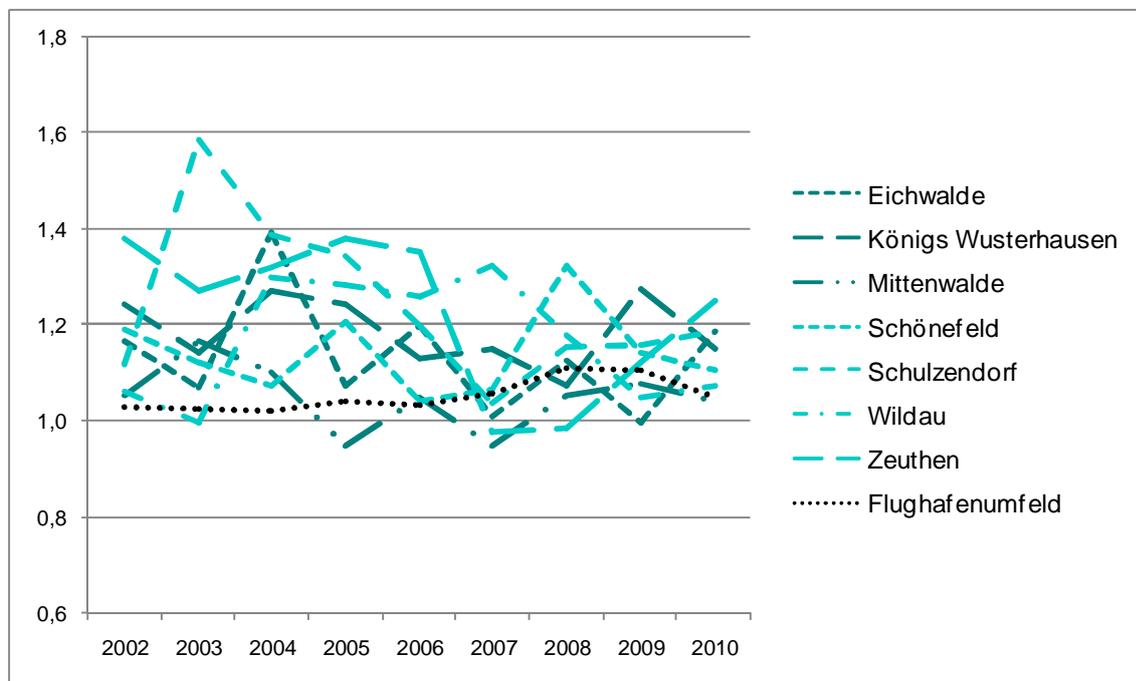
Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Berechnung

Anmerkung: Wanderungsquotienten > 1 weisen einen positiven Wanderungssaldo aus, Wanderungsquotienten < 1 weisen einen negativen Wanderungssaldo aus

Bei der Betrachtung der Wanderungsquotienten der Gemeinden des Flughafenumfelds (vgl. Abbildung 7 und Abbildung 8) fällt auf, dass fast sämtliche Gemeinden 2002 bis 2010 durchgehend positive Wanderungssalden aufweisen. Lediglich Mittenwalde, Zeuthen und Ludwigfelde weisen während dieses Zeitraums für jeweils mehrere Jahre negative Wanderungssalden auf. Ein Blick auf die absoluten Zahlen (siehe Anhang ebd.) offenbart jedoch, dass die negativen Wanderungssalden sehr gering, z.T. sogar nur einstellig, ausfallen. Nicht verwunderlich ist, dass die Gemeinden mit ausgeprägter Wohnortfunktion auch die höchsten Wanderungsquotienten aufweisen.¹⁵

¹⁵ vgl. etwa die Wanderungsquotienten für Schulzendorf, Zeuthen, Gosen-Neu Zittau und Rangsdorf.

Abbildung 7: Wanderungsbewegungen in den Flughafenumfeldgemeinden des Landkreises Dahme-Spreewald 2002-2010 (Quotienten der Zu- und Fortzüge)



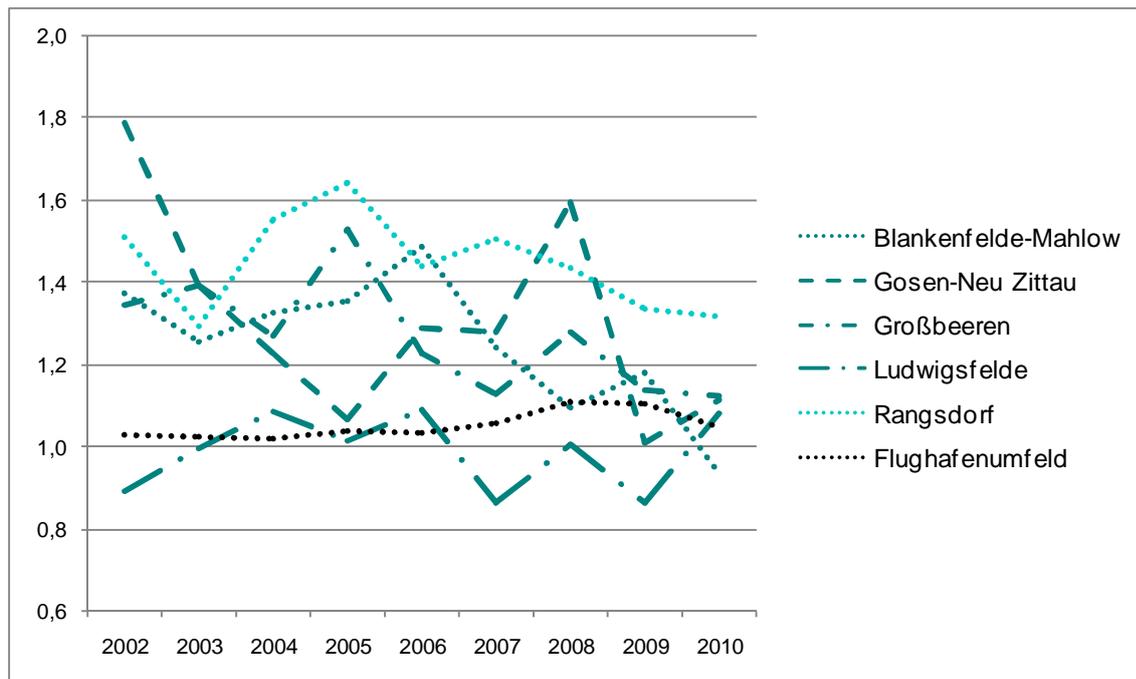
Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Berechnung

Anmerkung: Wanderungsquotienten > 1 weisen einen positiven Wanderungssaldo aus, Wanderungsquotienten < 1 weisen einen negativen Wanderungssaldo aus

Inwieweit der Bau oder zukünftige Betrieb von BER einen Einfluss auf die Entwicklung der Zu- und Fortzüge in den Bezirken und Gemeinden des Flughafenumfelds im Zeitraum 2002 bis 2010 hatte, wurde wiederum im Rahmen der kommunalen Expertengespräche thematisiert. Für die Entwicklung der Wanderungsbewegungen in den einzelnen Gemeinden des Flughafenumfelds lässt sich bislang ebenfalls kein bedeutender Einfluss des Flughafens BER feststellen. Einige Gemeindevertreter äußerten die Vermutung, dass Einbrüche bei Zuwanderungen und vermehrte Fortzüge für einzelne Jahre möglicherweise in Abhängigkeit von Planungs- und Bauetappen von BER sowie medialer und örtlicher Flugroutendiskussion erfolgten. Für keine dieser Gemeinden liegt jedoch ein diesbezüglicher Trend vor, der über mehrere Jahre nachvollziehbar wäre. Zudem handelt es sich für alle Gemeinden nur um kleinere Effekte, deren Umfang bezogen auf die jeweilige Gesamtbevölkerung gering ausfällt. Diese Entwicklung stimmt auch mit der Beobachtung vieler kommunaler Gesprächspartner überein, dass es zwar bei einzelnen Bürgern Überlegungen zum Verkauf der eigenen Immobilie gibt, sich die meisten Menschen aber zunächst abwartend verhalten. Auch sind häufig nur bestimmte Ortsteile der von der Flugroutenführung berührten Gemeinden betroffen. Von einzelnen Kommunalvertretern wurde auch eine Zurückhaltung bei Grundstückskäufen und Zuzügen wahrgenommen und auf die bevorstehende Flughafeneröffnung zurückgeführt. Neben dem

Flughafen wurde von kommunaler Seite jedoch auch der Wegfall der Eigenheimzulage im Jahr 2007 als Faktor für rückläufige Zuzüge angeführt.

Abbildung 8: Wanderungsbewegungen in den Flughafenumfeldgemeinden der Landkreise Teltow-Fläming und Oder-Spree 2002-2010 (Quotienten der Zu- und Fortzüge)



Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Berechnung

Anmerkung: Wanderungsquotienten > 1 weisen einen positiven Wanderungssaldo aus, Wanderungsquotienten < 1 weisen einen negativen Wanderungssaldo aus

B.3.1.3. Altersstruktur

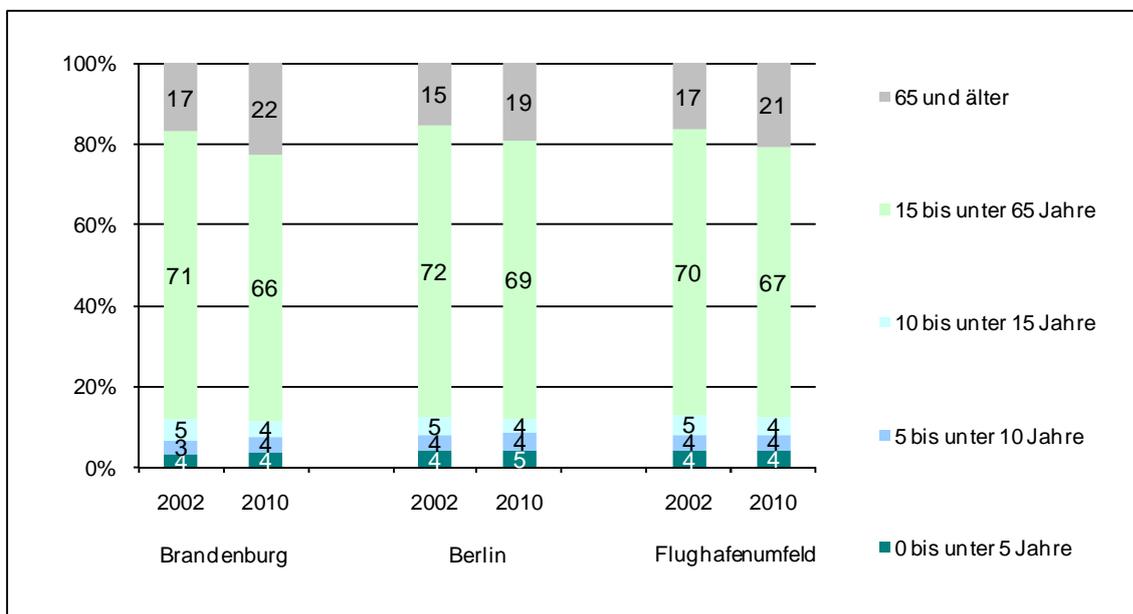
Neben der zahlenmäßigen Bevölkerungsentwicklung wurde auch die Zusammensetzung der Altersstruktur des Flughafenumfelds untersucht. Hierbei macht sich der demographische Wandel in allen Teilräumen bemerkbar. Dies zeigt sich im Vergleich der einzelnen Alterskohorten für das Flughafenumfeld, Berlin und Brandenburg (vgl. Abbildung 9).

Während der Anteil der unter 15-jährigen zwischen 2002 und 2010 in den drei Vergleichsräumen nahezu konstant blieb, hat die zahlenmäßig größte Alterskohorte der 15 bis unter 65-jährigen (Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter) einen Rückgang zugunsten der über 65-jährigen (Rentenalter) zu verzeichnen.

Im direkten Vergleich der drei Teilräume für 2010 ist der demographische Wandel in Brandenburg am stärksten und in Berlin am geringsten fortgeschritten. Während im Jahr

2010 der Anteil der unter 15-jährigen an der Gesamtbevölkerung in allen drei Vergleichsräumen nahezu identisch war, zeigen sich Differenzen vor allem bei den Bevölkerungsanteilen im erwerbsfähigen Alter und im Rentenalter. Bei beiden Altersgruppen liegt das Flughafenumfeld im Vergleich zu Berlin und Brandenburg im Mittelfeld. So liegt der Anteil der erwerbsfähigen Bevölkerung im Flughafenumfeld mit 67 % unter dem Berlins (69 %) aber bereits über dem Brandenburgs (66 %). Der Bevölkerungsanteil im Rentenalter von 21 % liegt unter dem Brandenburgs (22 %) und über dem Berlins (19 %).

Abbildung 9: Altersstruktur nach ausgewählten Kohorten in Prozent 2002 und 2010



Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Berechnung

Im Unterschied zur Gesamtschau des Flughafenumfelds weicht die Altersstruktur in den einzelnen Gemeinden und Bezirken des Flughafenumfelds mitunter deutlich voneinander ab. Absolute Zahlen zur Altersstruktur dieser Gemeinden finden sich im Anhang (vgl. Tabelle 38 bis Tabelle 40).

Ein unmittelbarer Einfluss des Baus oder Betriebs von BER auf die Altersstruktur der Gemeinden konnte nicht ermittelt werden. In den Gesprächen mit den Gemeindevertretern ist aber deutlich geworden, dass beim Zuzug vor allem der Anteil junger Familien dominiert. Dieser Befund dürfte zwar in geringem Umfang auf das bereits gegenwärtig existierende gute Arbeitsplatzangebot in vielen Gemeinden des Flughafenumfelds sowie in den südlichen Berliner Bezirken zurückzuführen sein, ist jedoch grundsätzlich auch charakteristisch für ein durch Suburbanisierung geprägtes Stadtumland. Ein auf das Arbeitsplatzangebot zurückzuführender Zuzug junger Familien zeigt sich z.B. deutlich für die Gemeinde Großbeeren. Nach Angaben der Gemeindevertreter profitiert die Gemeinde dabei auch gerade durch Unternehmensverlagerungen aus Berlin, die maßgeblich

durch die vorhandenen Erweiterungsmöglichkeiten angezogen werden. Häufig ziehen die dort Beschäftigten nach und finden guten Wohnraum in der Gemeinde selbst oder in den umliegenden klassischen Wohngemeinden. Klassische Beispiele für eine durch die Suburbanisierung geprägte Entwicklung finden sich in den Gemeinden Eichwalde und Schulzendorf. Hierbei wird der Zuzug in die Umlandgemeinden durch Menschen getragen, die außerhalb der Großstadt wohnen wollen, aber nach wie vor in Berlin arbeiten (siehe auch die Informationen zur Pendlerverflechtung weiter unten).

Für die Berliner Bezirke des Flughafenumfelds konnte ebenfalls kein Einfluss von Bau oder Betrieb des Flughafens BER während des Untersuchungszeitraums festgestellt werden. Hier dürften vielmehr die bereits im Abschnitt Bevölkerung genannten gesamtstädtischen und innerbezirklichen Entwicklungen prägend gewesen sein. Absolute Zahlen zur Altersstruktur dieser Bezirke finden sich im Anhang (ebd.).

B.3.1.4. Flächeninanspruchnahme und -potenziale (Wohnbauflächen)

Für die demographische Entwicklung im Flughafenumfeld ist nicht zuletzt die Inanspruchnahme von Wohnbauflächen entscheidend. Erste Aufschlüsse zu den ausgewiesenen Wohnbauflächen in den einzelnen Gemeinden bietet die Statistik der Realflächen-nutzung (vgl. Anhang, Teil B, Tabelle 41).¹⁶

In Bezug auf die noch verfügbaren Flächenpotenziale¹⁷ zeigt sich in den Gemeinden des Flughafenumfeldes (für die Berliner Bezirke konnten keine Daten zur Verfügung gestellt werden) eine sehr heterogene Situation. Von einem Zuzug in die Region können hauptsächlich die Gemeinden profitieren, bei denen noch in größerem Umfang Wohnbauflächen vorhanden sind. Dies trifft derzeit vor allem auf Königs-Wusterhausen, Ludwigsfelde und Blankenfelde-Mahlow zu. In Blankenfelde-Mahlow sind jedoch Einschränkungen aufgrund der Fluglärmbelastung zu erwarten. In den anderen Gemeinden ist das Potenzial meist stärker beschränkt, teilweise sind (wie im Fall von Mittenwalde) zwar noch Flächen verfügbar, die jedoch erst für Wohnbebauung ausgewiesen werden müssen (z.T. ist hier derzeit eine Bebauung mit Wochenendhäusern gegeben).

¹⁶ Aufgrund des noch nicht abgeschlossenen statistischen Bereinigungsprozesses bieten diese Zahlen nur eine erste Orientierung zu den Größenordnungen der Flächenausweisungen. Aus diesem Grund wurde auch auf die Darstellung von Zeitreihen verzichtet.

¹⁷ Unbebaute oder mit leerstehenden Gebäuden belegte Flächen

Tabelle 3: Kategorisierung der Flächenpotenziale bei Wohnbauflächen für die Gemeinden des Flughafenumfeldes¹⁸

Gemeinde	Kategorie
Blankenfelde-Mahlow	D
Eichwalde	C
Gosen-Neu Zittau	A
Großbeeren	C
Königs Wusterhausen	D
Ludwigsfelde	D
Mittenwalde	C
Rangsdorf	B
Schönefeld	C
Schulzendorf	A
Wildau	B
Zeuthen	B

Quelle: Kommunale Verwaltungen und eigene Erhebungen

B.3.1.5. Grundstückspreise (Wohnen)

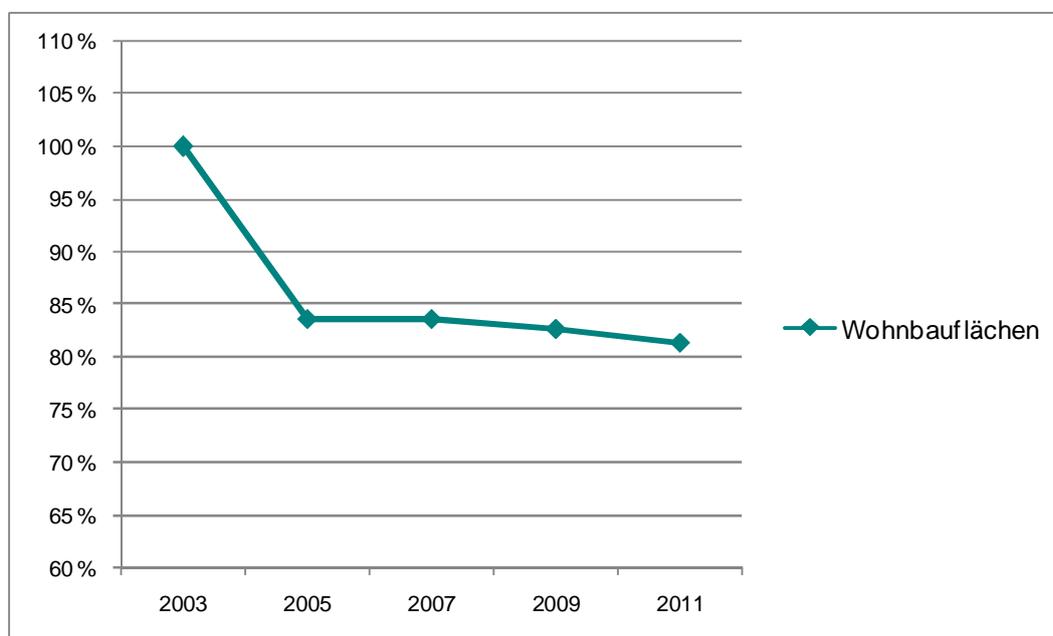
Die Entwicklung der Grundstückspreise für Wohnnutzung kann anhand der Bodenrichtwerte für Wohnbauflächen nachvollzogen werden.¹⁹ Für die Berliner Bezirke des Flughafenumfeldes ist der durchschnittliche Bodenrichtwert für Wohnbauflächen während des Betrachtungszeitraums zunächst deutlich gesunken, hat sich aber ab Mitte des letzten Jahrzehnts weitgehend stabilisiert (vgl. Abbildung 10). Diese Entwicklung lässt sich auch bei der Einzelbetrachtung für jeden Bezirk feststellen (vgl. Anhang, Teil B, Tabelle 44). Nach Aussage der interviewten Bezirksvertreter schlägt sich in dieser Entwicklung eine Normalisierung der nach der Wiedervereinigung zunächst überbewerteten Grundstückspreise nieder. Indizien für eine Reaktion der Bodenpreise auf Bau oder Betrieb des Flughafens BER konnten nicht ermittelt werden.

¹⁸ Bei der Eingruppierung in die vier Kategorien wurde folgende Einteilung zu Grunde gelegt: A= Es sind nur sehr kleine Restflächen verfügbar, Neubebauung nahezu nur bei Nutzung bereits genutzter Fläche (Nachverdichtung) möglich. B= Einzelne Grundstücke (in der Summe <10ha) verfügbar, Neuausweisungen entweder nicht konkret absehbar oder nicht geplant. C= Noch deutliches Potenzial (verfügbare Fläche insg. zwischen 10 und 50 ha), D= sehr großes Potenzial (noch mindestens 50 ha bebaubare Fläche).

¹⁹ Bodenrichtwerte bezeichnen den durchschnittlichen Preis je Quadratmeter für baureife, unbebaute und von Erschließungsbeiträgen freie Grundstücksflächen. Sie beziehen sich immer auf bestimmte Lagen (Bodenrichtwertzonen) und Nutzungsarten (z.B. Wohnen). Auf Basis der amtlichen Werte wurden durchschnittliche Bodenrichtwerte für ausgewählte Nutzungsarten berechnet.

Für die Gemeinden des Flughafenumfelds zeigt sich für den Betrachtungszeitraum im Durchschnitt zunächst ein rückläufiger Trend, der sich ab 2010 umzukehren scheint (vgl. Abbildung 11).²⁰ Bei Betrachtung der einzelnen Gemeinden fällt jedoch eine deutlich heterogene Entwicklung auf (vgl. Anhang, Teil B, Tabelle 42 und Tabelle 43). Die Entwicklung der berechneten durchschnittlichen Bodenrichtwerte je Gemeinde verlief hier entweder nahezu konstant oder rückläufig. Hierbei weisen von den Gemeinden mit im langjährigen Trend rückläufigen Bodenrichtwerten in den Jahren 2010/2011 einige Gemeinden wieder geringe Zuwächse auf.

Abbildung 10: Bodenrichtwerte im Durchschnitt der Berliner Bezirke des Flughafenumfelds 2003-2011 (in Prozent, 2003=100)



Quelle: Gutachterausschuss für Grundstückswerte in Berlin, eigene Berechnung

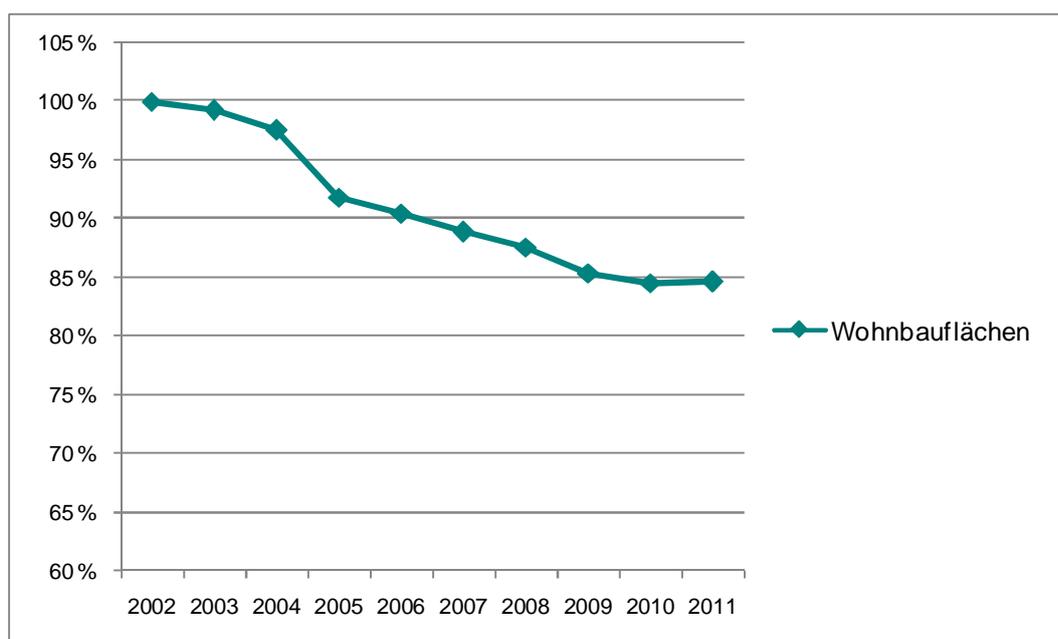
Inwieweit diese Entwicklungen auf den Bau bzw. bevorstehenden Betrieb des Flughafens BER zurückzuführen sind, wird von den kommunalen Gesprächspartnern unterschiedlich bewertet. In einigen Fällen gingen die Ansprechpartner von negativen Effekten aus (dies betrifft insbesondere die Kommunen, die nach der derzeitigen Lage vom Fluglärm flächendeckend betroffen sein werden, z.B. Zeuthen, Schulzendorf, Eichwalde sowie Blankenfelde-Mahlow). In anderen Gemeinden wurden teilweise sogar positive Effekte

²⁰ Für die Berechnung der durchschnittlichen Bodenrichtwerte der Brandenburger Gemeinden des Flughafenumfelds wurden nur Bodenrichtwertzonen berücksichtigt, für die während des gesamten Betrachtungszeitraums BRW der Gutachterausschüsse vorlagen. Diese Eingrenzung war für die Berechnung der durchschnittlichen Bodenrichtwerte der Berliner Bezirke des Flughafenumfelds nicht möglich.

aufgrund eines verstärkten Zuzugs infolge BER erwartet. Insgesamt kann derzeit noch kein abschließendes Urteil über die Effekte von Bau und Betrieb von BER auf die Preisentwicklung getroffen werden.

Auch die Gutachterausschüsse und Katasterämter der Landkreise Teltow-Fläming bzw. Dahme-Spreewald attestieren trotz des Baus und der bevorstehenden Eröffnung von BER eine positive Entwicklung des Grundstücksmarktes für Wohnen im Flughafenumfeld. Diese Entwicklung ist gekennzeichnet durch hohe Verkaufszahlen bei überdurchschnittlichen Kaufpreisen.²¹ Von beiden Stellen wird betont, dass die Nachteile des Flughafens (Fluglärm) durch die Vorteile, sei es die günstige Lage zum Flughafen an sich, die Nähe zum Arbeitsplatz Flughafen oder die Nähe zur Hauptstadt Berlin, überwogen würden.

Abbildung 11: Bodenrichtwerte im Durchschnitt der Brandenburger Gemeinden des Flughafenumfelds 2002-2011 (in Prozent, 2002=100)



Quelle: Gutachterausschüsse für Grundstückswerte der Landkreise Dahme-Spreewald, Teltow-Fläming und Oder-Spree, eigene Berechnung

Der Fluglärm spielt also möglicherweise nur eine untergeordnete Rolle im Vergleich zu den wirtschaftlichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen sowie der Nähe des Flughafenumfeldes zu Berlin. Von den durch Überflüge voraussichtlich betroffenen Ge-

²¹ vgl. Grundstücksmarktbericht 2010 des Gutachterausschusses für Grundstückswerte des Landkreises Teltow-Fläming sowie Märkische Allgemeine vom 09.03.2012 auf Seite 9.

meinden konnte das Katasteramt Dahme-Spreewald lediglich für den Schönefelder Ortsteil Waltersdorf einen gesunkenen Grundstückswert ermitteln.

Für die Zeit nach der Inbetriebnahme von BER wird vom Katasteramt davon ausgegangen, dass die Bodenrichtwerte lediglich für besonders hochwertige Wohnlagen unter Druck geraten könnten. Zur Ermittlung der Auswirkungen von Fluglärm auf Immobilienmärkte liegen jedoch in der wissenschaftlichen Forschung noch keine auf unterschiedliche Flughafenregionen übertragbaren Befunde vor, so dass die Wirkungen von Fluglärm nur im Rahmen einer entsprechenden Studie zum Flughafenumfeld von BER mit Bestimmtheit beurteilt werden könnten.²²

B.3.2. Wirtschaft und Arbeitsmarkt

B.3.2.1. Beschäftigungsstruktur und -entwicklung

Bevor nachfolgend näher auf die Beschäftigungsstruktur und -entwicklung in ausgewählten Kommunen eingegangen wird, soll zunächst das Flughafenumfeld insgesamt einer kurzen Betrachtung unterzogen werden. Im Jahr 2009 waren im Flughafenumfeld insgesamt 261.785 Personen sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Davon entfielen 55.252 Beschäftigte auf die Brandenburger Gemeinden und 206.533 Beschäftigte auf die Berliner Bezirke.²³ Die Gemeinden des Untersuchungsraumes decken etwa 8,7 % der gesamten Beschäftigung in Brandenburg ab. Die Bedeutung der drei Berliner Bezirke für die gesamte Berliner Beschäftigung ist mit 20,3 % wesentlich höher.

Zur Untersuchung der Beschäftigungsstruktur wurde das Flughafenumfeld den Vergleichsräumen Berlin und Brandenburg gegenübergestellt (vgl. Abbildung 12). Hierbei zeigt sich, dass die Beschäftigungsstruktur des Flughafenumfelds eine große Ähnlichkeit zur Beschäftigungsstruktur Brandenburgs aufweist, im Vergleich zu Berlin für die meisten Wirtschaftszweige hingegen deutlich abweichende Beschäftigungskonzentrationen vorliegen. Im Vergleich zu Brandenburg weist das Flughafenumfeld eine höhere Beschäftigungskonzentration für Wirtschaftszweige des sekundären und tertiären Sektors auf. Gegenüber Berlin zeigen sich für die Wirtschaftszweige des sekundären Sektors höhere Beschäftigungskonzentrationen, für den tertiären Sektor fällt die Beschäftigung in den meisten Wirtschaftszweigen jedoch hinter Berlin zurück.

Die beiden beschäftigungsstärksten Wirtschaftszweige im Flughafenumfeld (2009) sind Verarbeitendes Gewerbe (46 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte pro 1.000 Einwohner) sowie Handel, Instandhaltung und Reparatur von KFZ (43).²⁴ Mit größerem Abstand folgen die ebenfalls beschäftigungsstarken Wirtschaftszweige Gesundheits- und

²² vgl. Weigt (2010).

²³ Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Unternehmensregister.

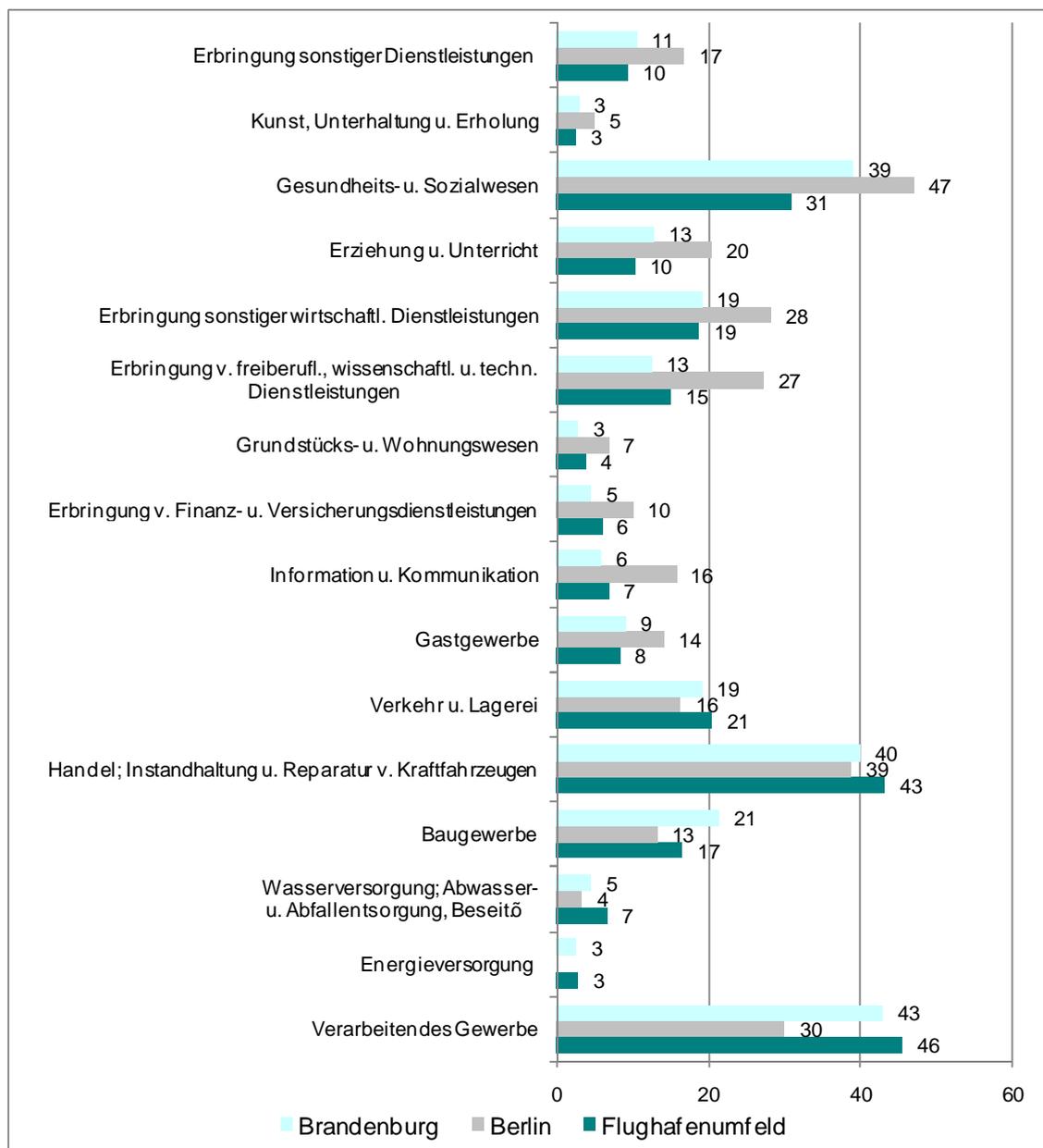
²⁴ Diesem Wirtschaftszweig gehört der gesamte Einzelhandel sowie Großhandel (nicht nur mit KFZ!) an.

Sozialwesen (31), Verkehr und Lagerei (21), Erbringung sonstiger wirtschaftlicher Dienstleistungen (19), Baugewerbe (17) sowie Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen (15). Diese Wirtschaftszweige dominieren in unterschiedlich starker Ausprägung auch die Beschäftigung in den meisten Gemeinden und Bezirken des Flughafenumfelds.

Inwieweit die Beschäftigung in einzelnen Wirtschaftszweigen auf den Flughafen Schönefeld oder bereits auf den Bau und zukünftigen Betrieb des Flughafens BER zurückzuführen ist, wurde im Rahmen sekundärstatistischer Analysen und Expertengesprächen für die einzelnen Gemeinden und Bezirke des Flughafenumfelds ermittelt.

Hierzu wurde zunächst die Beschäftigungsentwicklung nach Wirtschaftszweigen in den einzelnen Kommunen einer eingehenden Betrachtung unterzogen. Im Rahmen der Expertengespräche mit den Kommunalvertretern wurde ermittelt, inwieweit Beschäftigungszuwächse und -rückgänge auf einzelne Unternehmen zurückzuführen sind, die als Reaktion auf Bau und zukünftigen Betrieb von BER ihren Standort verlagert oder aber Beschäftigungsveränderungen vorzuweisen haben. Im Fokus der Analyse stand hierbei die Beschäftigungsentwicklung in den beschäftigungsstärksten Wirtschaftszweigen der jeweiligen Gemeinden. Für die Berliner Bezirke war es aufgrund der hohen Beschäftigungszahlen in den einzelnen Wirtschaftszweigen kaum möglich, Beschäftigungsentwicklungen in den Expertengesprächen auf einzelne Unternehmen zurückzuführen.

Abbildung 12: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte der Betriebe nach Wirtschaftszweigen je tausend Einwohner 2009 (Arbeitsortprinzip, Wirtschaftszweigsystematik 2008)



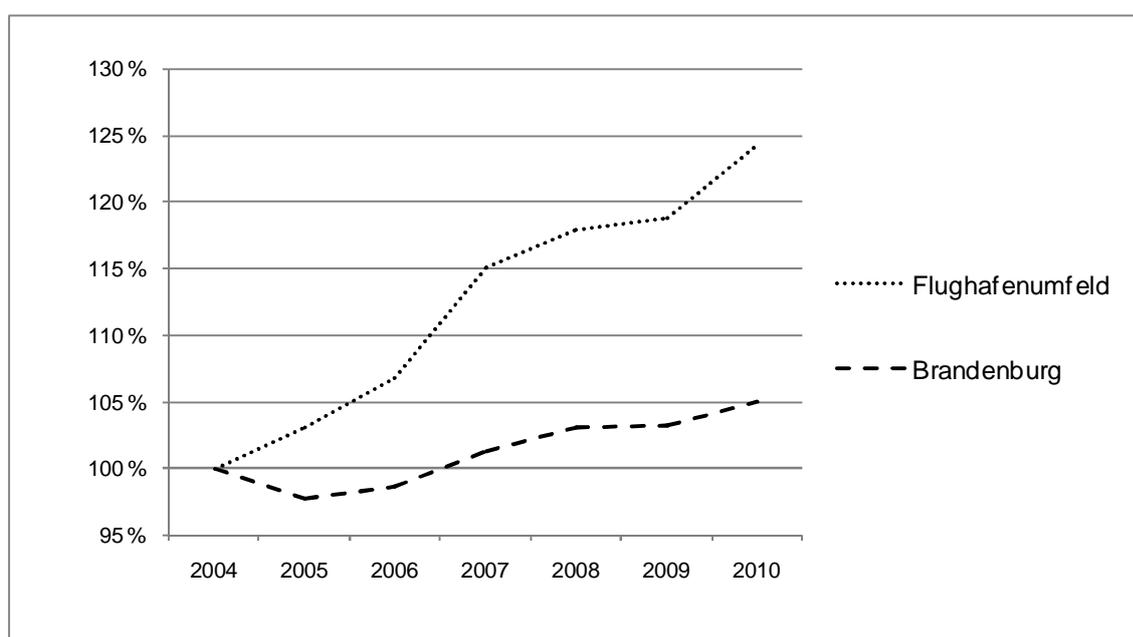
Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Unternehmensregister, eigene Berechnung

Anmerkung: Fehlende Angaben zur Beschäftigung sind darauf zurückzuführen, dass keine Beschäftigten existieren oder diese der Geheimhaltung unterliegen.

In der Summe der Brandenburger Gemeinden weist das Flughafenumfeld eine durchweg positive Beschäftigungsentwicklung auf. Hierbei hat die Beschäftigung im Flughafenumfeld in den letzten Jahren deutlich stärker zugenommen als im Brandenburger Landes-

durchschnitt (vgl. Abbildung 13).²⁵ Damit profitiert das Flughafenumfeld nicht nur durch den Suburbanisierungseffekt Berlins, sondern auch durch ein stark wachsendes Arbeitsplatzangebot, das im Wesentlichen begünstigt wird durch die zur Verfügung stehenden Industrie- und Gewerbeflächen, die regionale und überregionale Verkehrsanbindung einschließlich des Flughafens Schönefeld und die Nähe zu Berlin.

Abbildung 13: Entwicklung der Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Flughafenumfeld und Brandenburg 2004-2010 (in Prozent, 2004=100, Arbeitsortprinzip)



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnung

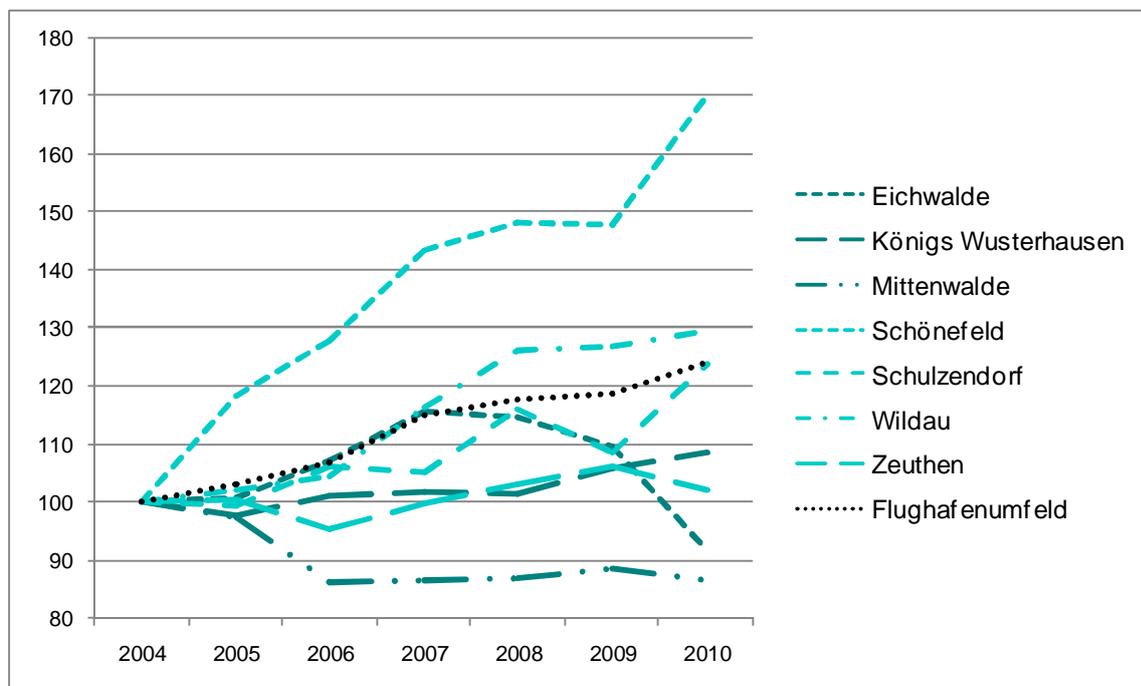
Anmerkung: Da für die Bezirke in der amtlichen Statistik keine Beschäftigten am Arbeitsort erhoben werden, konnten die Bezirke bei der Berechnung der Beschäftigungsentwicklung im Flughafenumfeld nicht berücksichtigt werden.

Besonders sichtbar wird die Bedeutung des Flughafens Schönefeld dabei durch die äußerst dynamische Beschäftigungsentwicklung der Gemeinde Schönefeld während der letzten Jahre, die maßgeblich durch die Entwicklung im Bereich sVerkehr und Lagerei% mitgetragen wurde (vgl. Tabelle 87 im Anhang). Die Beschäftigungsentwicklung der Gemeinde ist dabei von allen Gemeinden am dynamischsten und maßgeblich für die Entwicklung des Beschäftigungstrends des gesamten Flughafenumfelds verantwortlich (vgl. Abbildung 14 und Abbildung 15).

²⁵ Absolute Zahlen zur Entwicklung der Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten insgesamt und nach Wirtschaftszweigen sind im Anhang, Tabelle 87, ausgewiesen. Hier wird auch die Entwicklung der Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Berlin und den Berliner Bezirken des Flughafenumfelds dargestellt.

Nach der Standortentscheidung für den Flughafen BER erfolgten Unternehmensansiedlungen in Schönefeld vor allem in den Branchen Logistik, Instandhaltung und Reparatur von KFZ, Gastgewerbe (Hotels) und im Kleingewerbe. Die dadurch verursachten Beschäftigungszuwächse sind aber nur bedingt direkt auf den Flughafen BER zurückzuführen, da dem Flughafen BER bei der Standortentscheidung der einzelnen Unternehmen unterschiedliche Bedeutung beigemessen wurde. Vor allem bei den bereits länger zurückliegenden Ansiedlungen waren in erster Linie die Nähe zum Flughafen Schönefeld und branchenbezogene Führungsvorteile²⁶ ausschlaggebend.

Abbildung 14: Entwicklung der Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Flughafenumfeldgemeinden im Landkreis Dahme-Spreewald 2004-2010 (in Prozent, 2004=100, Arbeitsortprinzip)



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnung

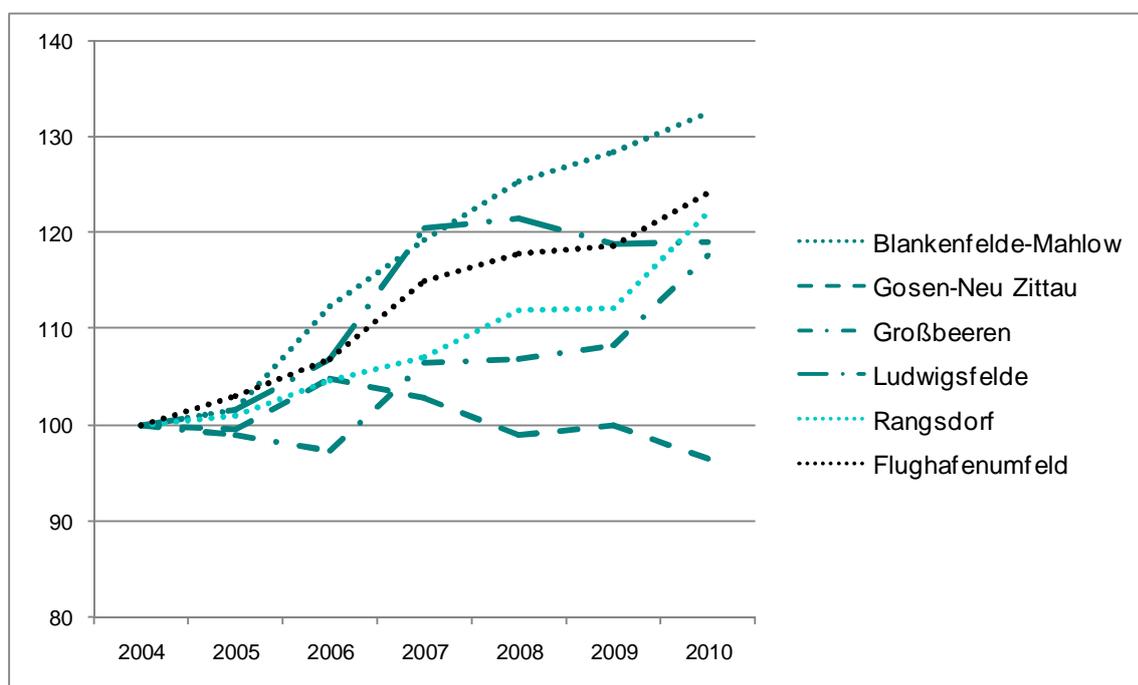
Anmerkung: Da für die Bezirke in der amtlichen Statistik keine Beschäftigten am Arbeitsort erhoben werden, konnten die Bezirke bei der Berechnung der Beschäftigungsentwicklung im Flughafenumfeld nicht berücksichtigt werden.

Ansiedlungen von Unternehmen, die unmittelbar vom Betrieb des Flughafens BER abhängig sind, erfolgten erst in jüngerer Vergangenheit. Bisher sind dies etwa Niederlassungen großer Hotelketten und Dienstleistungsunternehmen für den Betrieb des Flughafens.

²⁶ Dies trifft insbesondere auf die Ansiedlung von Logistikunternehmen und verwandten Dienstleistern im Bereich Instandhaltung und Reparatur von KFZ zu.

fens, etwa Unternehmen in den Bereichen Luftfahrt-Catering und Flugzeugwartung. Da der Betrachtungszeitraum dieses Abschnitts jedoch nur bis zum Jahr 2010 reicht, sind die in den Daten erkennbaren Effekte jedoch gering. Es ist davon auszugehen, dass eine weitere, stärker als bislang direkt auf den Flughafen BER zurückzuführende Ansiedlungsdynamik, nach Eröffnung von BER einsetzen wird (siehe Teil D).

Abbildung 15: Entwicklung der Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Flughafenumfeldgemeinden in den Landkreisen Teltow-Fläming und Oder-Spree (in Prozent, 2004=100, Arbeitsortprinzip)



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnung

Anmerkung: Da für die Bezirke in der amtlichen Statistik keine Beschäftigten am Arbeitsort erhoben werden, konnten die Bezirke bei der Berechnung der Beschäftigungsentwicklung im Flughafenumfeld nicht berücksichtigt werden.

Auch in den übrigen Gemeinden und Bezirken des Flughafenumfelds ist die Beschäftigungsentwicklung bislang kaum unmittelbar auf den Flughafen BER zurückzuführen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass der Flughafen keine Rolle spielt - für viele Unternehmen der nachfolgend genannten Branchen ist die gute Verkehrsanbindung (dazu gehört neben dem Flughafen auch die Autobahn- und Eisenbahnanbindung) für eine Ansiedlungsentscheidung wichtig. Nimmt man eine nach Wirtschaftszweigen differenzierte Betrachtung vor, zeigen sich für die Gemeinden des Flughafenumfelds folgende Befunde:

- **Verarbeitendes Gewerbe:** Das verarbeitende Gewerbe ist eine Branche, die generell auf gute Verkehrsanbindungen angewiesen ist. Ferner werden Flächen mit

geringen Nutzungsbeschränkungen benötigt. Eine direkte Nähe zum Flughafen BER ist jedoch nur dann ein wichtiger Standortfaktor, wenn die Produkte eines Unternehmens direkt durch den Flughafen oder die dort ansässigen Unternehmen nachgefragt werden.

Die Expertengespräche und die Analyse der Ansiedlungsdaten lassen den Schluss zu, dass selbst die größeren luftfahrtbezogenen Ansiedlungen in der Regel nicht auf Bau oder Betrieb von BER als alleinigen Faktor zurückzuführen sind, selbst wenn der Flughafen für die Standortwahl eine Rolle gespielt haben sollte. So ist z.B. in Blankenfelde-Mahlow aufgrund der Ansiedlung von Rolls Royce (hauptsächlich Triebwerke für Luftfahrzeuge) ein starker Beschäftigungszuwachs entstanden, der sich auch in den Daten niederschlägt. Dennoch kann hier nicht von einer Ansiedlungsentscheidung ausgegangen werden, die unmittelbar auf den BER zurückzuführen ist. Ähnlich verhält es sich mit der Ansiedlung von MTU Aero Engines in Ludwigsfelde.

- Handel, Instandhaltung und Reparatur von KFZ: In diesen Bereich fällt der Einzelhandel. Hier profitiert die Beschäftigungsentwicklung in den Gemeinden des Flughafenumfelds bislang in erster Linie durch die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung. Die Unternehmen im Bereich Einzelhandel sind auf die örtliche und überörtliche Versorgung (Eröffnung von größeren Einkaufszentren entlang des Berliner Rings, Einzelhandel mit örtlicher Versorgungsfunktion) ausgerichtet. Bislang liegen keine Neueröffnungen oder merkliche Beschäftigungszuwächse aufgrund von BER vor. Dies ist bislang auch für die Gemeinde Schönefeld zu konstatieren, da der dortige flughafenbezogene Einzelhandel vorwiegend deshalb einen Beschäftigungszuwachs hatte, weil sich die Passagierzahlen am alten Flughafen SXF erhöhten.
- Verkehr und Lagerei: In den Bereich Verkehr und Lagerei fallen zahlreiche Teilbranchen, die vermutlich stark vom Betrieb des Flughafens BER profitieren werden. Beispiele sind neben den offensichtlich flughafenaffinen Unternehmen im Bereich Luftverkehr auch Teilbereiche wie die Logistik. Hier liegen Schwerpunkte im Flughafenumfeld in Schönefeld und in Großbeeren. Die Entwicklung im Güterverkehrszentrum Großbeeren (GVZ) lässt sich dennoch nicht unmittelbar auf BER zurückführen. Die Standortgunst dürfte vielmehr von Straßen- und Schienenverkehrsanbindung, Führungsvorteilen (Nähe zu anderen Logistikunternehmen), und preiswert zur Verfügung stehenden Flächen herrühren. Die Nähe zum Flughafen BER ist nach übereinstimmender Aussage der Befragten ein Standortfaktor, der erst in zweiter Linie von Bedeutung ist. Dafür spricht auch die Existenz von für ähnliche Zwecke geeigneten Industrie- und Gewerbeflächen in anderen Gemeinden mit Flughafennähe (etwa Ludwigsfelde), die dennoch bislang wenig nachgefragt werden. Ähnliche Aussagen lassen sich auch für den Berliner Bezirk Tempelhof-Schöneberg sowie für Neukölln treffen. Kleinere Effekte bestehen in der

Ansiedlung kleinerer Parkplatz-, Shuttle- und Autovermietungsunternehmen, die nach Aussage der Kommunen zwar teilweise bereits Erweiterungen aufgrund BER vorgenommen hätten, jedoch nicht in nennenswertem Umfang Beschäftigung aufgebaut hätten. Beispiele dafür finden sich in Mittenwalde, Wildau und Königs Wusterhausen.

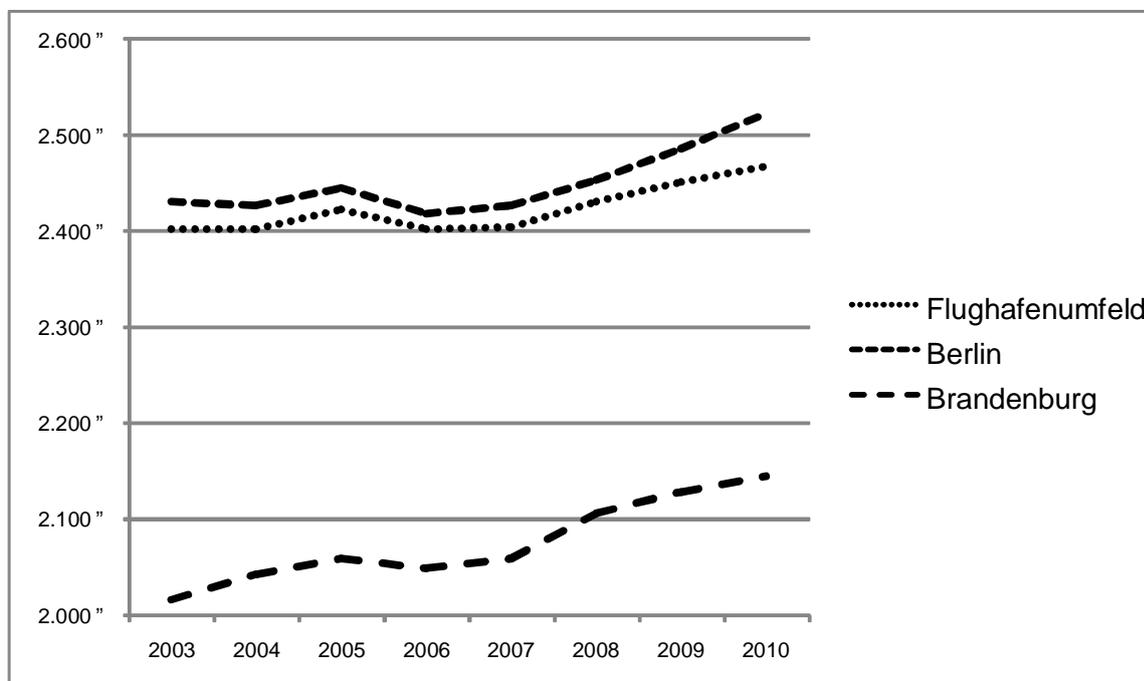
- **Baugewerbe:** Naheliegender ist es, einen Beschäftigungsaufbau aufgrund des Baus von BER anzunehmen. In der Arbeitsstättenenerhebung der Berliner Flughäfen wird mit Bezugsjahr 2009 eine Zahl von 2.754 Personen genannt, die ausschließlich mit Planung und Bau von BER beschäftigt sind. Der Großteil dieses Beschäftigungseffektes dürfte in der Region Berlin-Brandenburg entstehen, da nach Angaben des Flughafens über 70% des gesamten Auftragsvolumens in die Region vergeben wurde. Welcher Anteil der aufgebauten Beschäftigung in der Untersuchungsregion angefallen ist, konnte nicht genau ermittelt werden. Anhand einer durch die Flughafengesellschaft zur Verfügung gestellten Datentabelle kann jedoch davon ausgegangen werden, dass insgesamt 72 in der Untersuchungsregion ansässige Unternehmen Aufträge für Planung und Bau von BER erhalten haben. Welcher dieser Aufträge welchen Umfang hat, konnte jedoch nicht ermittelt werden. Die Zahl von 72 identifizierten Unternehmen steht im Verhältnis zu insgesamt 300 Unternehmen in der Region Berlin Brandenburg, die bis 2010 Auftragsvergaben im Zusammenhang mit Bau und Planung von BER für sich entscheiden konnten. Schwerpunkte innerhalb der Untersuchungsregion liegen dabei in den drei relevanten Bezirken Berlins, in Königs-Wusterhausen und Schönefeld. Ein nennenswerter Beschäftigungsaufbau in diesem Sektor aufgrund der Beteiligung am Bau des Flughafens BER konnte ferner für Großbeeren und Wildau festgestellt werden (Neuansiedlung oder deutliche Erweiterung je eines Unternehmens), in anderen Gemeinden wie Blankenfelde-Mahlow, Schulzendorf und Mittenwalde wurden darüber hinaus kleinere Effekte berichtet. Häufig waren die Ansprechpartner insofern nicht auskunftsfähig, da nicht bekannt war, ob und in welchem Umfang Bauunternehmen aufgrund des Baus von BER zusätzliche Beschäftigung aufgebaut hatten. Grundsätzlich ist aber davon auszugehen, dass entsprechende Beschäftigungszuwächse in der Mehrheit nur vorübergehend sind, da es sich nur um temporäre Aufträge handelt.
- **Erziehung und Unterricht:** Ein Zusammenhang zwischen dem Flughafen BER und der Branche Erziehung und Unterricht ist zunächst nicht selbstverständlich. Im Zuge der Untersuchung wurde jedoch in der Gemeinde Wildau von der Neuansiedlung des Unternehmens Trainico berichtet, das seinen Standort vom Flughafengelände in die Gemeinde verlagert hat. Nach Angaben der Gemeinde ist zwar eine direkte Ursächlichkeit des Flughafenbaus BER nicht gegeben, dennoch sei die Nähe zum Flughafen für Trainico ein wichtiger Standortfaktor. Trainico bildet vor allem Personen in Luftfahrtberufen aus.

Zusammenfassend zeigt sich für die Gemeinden und Bezirke des Flughafenumfelds eine Ansiedlungs- und Beschäftigungsentwicklung, die nur in Schönefeld in wesentlichem Maße auf den Flughafenbau oder als Reaktion auf den zukünftigen Betrieb von BER zurückzuführen wäre. Zwar zeigt sich für einige Gemeinden mit größeren Potenzialen bei Gewerbe- und Industrieflächen in jüngster Zeit ein erhöhtes Interesse ansiedlungswilliger, flughafenaffiner Unternehmen. Ein nennenswerter Beschäftigungsaufbau wird jedoch voraussichtlich erst nach der Eröffnung des Flughafens BER stattfinden.

B.3.2.2. *Arbeitsentgelte*

Bei der Betrachtung der Arbeitsentgelte muss beachtet werden, dass diese ausschließlich nach dem Wohnortprinzip verfügbar sind. Daten zu einer Kommune oder zu einem Bezirk beziehen sich somit auf die Einwohner des Bezirkes bzw. der Kommune und nicht auf die dort arbeitenden Personen. Aussagekräftig für die Analyse des Flughafenumfelds sind sie dennoch, da sie erste Rückschlüsse auf die Sozialstruktur der jeweils in den Kommunen ansässigen Personen erlauben.

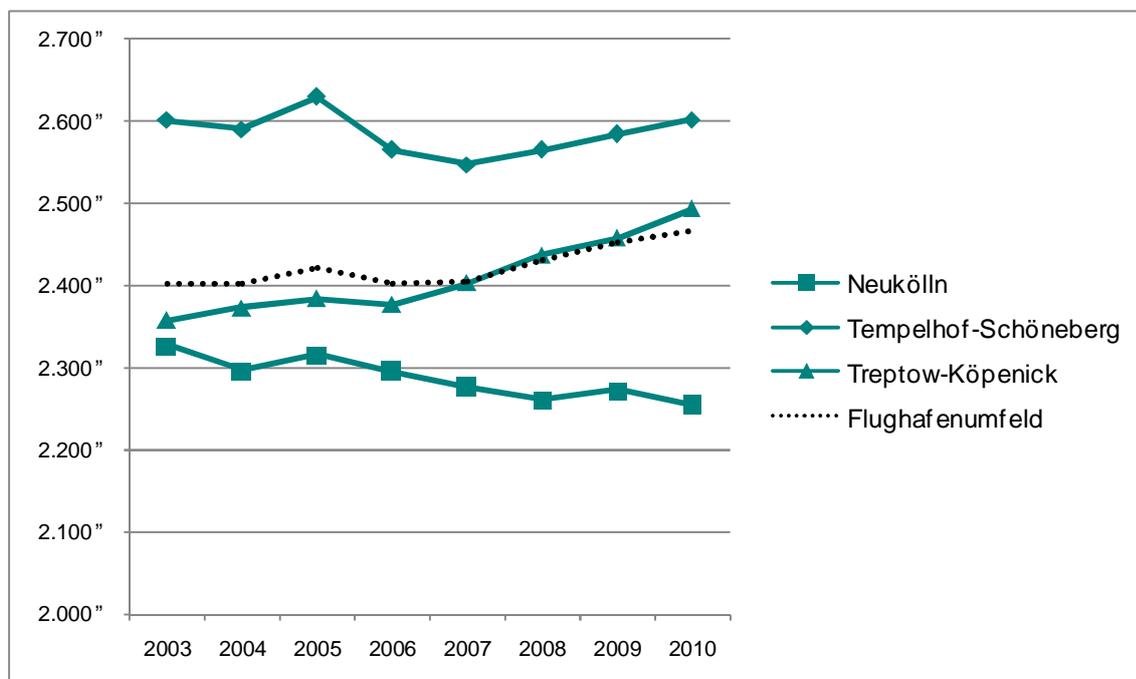
Abbildung 16: Durchschnittliche Bruttoarbeitsentgelte des Flughafenumfelds und ausgewählter Vergleichsräume 2003-2010 (Wohnortprinzip)



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnung

Was die Dynamik in Berlin betrifft, so wird ersichtlich, dass besonders die Attraktivität des Bezirkes Treptow-Köpenick für besser verdienende Personen in den vergangenen Jahren zugenommen hat - die Einkommensdynamik ist hier insgesamt vergleichsweise stark ausgeprägt. Seitens der Experten und Expertinnen aus dem Bezirk ist diese Veränderung in Gefahr, wenn der Bezirk zukünftig stark unter der Lärmbelastung zu leiden hat. In Neukölln ist eine eher rückläufige Entwicklung festzustellen, die nach Aussagen von Experten jedoch hauptsächlich darauf zurückzuführen ist, dass sozial besser gestellte Personen den Bezirk verlassen haben und entweder ins Berliner Umland oder in andere Bezirke gezogen sind. Ein Effekt des Flughafens BER lässt sich hier nicht identifizieren.

Abbildung 17: Durchschnittliche Bruttoarbeitsentgelte in den Berliner Bezirken des Flughafenumfelds 2003-2010 (Wohnortprinzip)



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnung

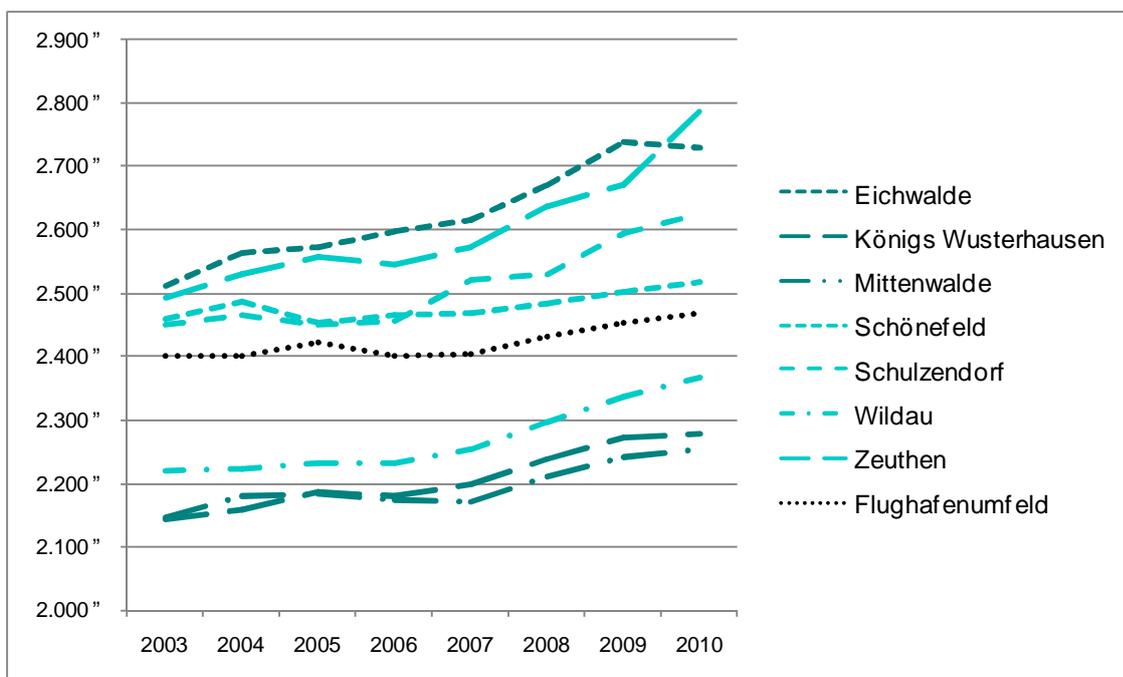
Werden die brandenburgischen Gemeinden des Flughafenumfeldes betrachtet, so fällt eine unterschiedliche Dynamik auf. Während in einigen Gemeinden wie Zeuthen und Schulzendorf eine ungebrochen positive Entwicklung der Arbeitsentgelte festzustellen ist, offenbar also nach wie vor ein Zuzug besser verdienender Personen stattfindet, ist diese Entwicklung in anderen Gemeinden (Eichwalde, Königs Wusterhausen) verlangsamt worden. Ein Zusammenhang zum Flughafen BER kann hier nicht zweifelsfrei identifiziert werden, auch wenn einige Aussagen aus den Kommunen die Vermutung beinhalten, dass der Zuzug wohlhabender Personen infolge stärkerer Lärmbelastung gestoppt werden könnte. Die teilweise sehr unterschiedliche Entwicklung nah beieinander gelegener Gemeinden (z.B. Eichwalde und Zeuthen) lässt jedoch Zweifel an dieser Erklärung auf-

kommen. Ferner lassen sich keine Anstiege der Fort- bzw. Rückgänge der Zuzüge in bestimmten Jahren identifizieren, die die Hypothese bestätigen könnten. Standort-spezifische Entwicklungsfaktoren erscheinen nach Ansicht der Gutachter hier wahrscheinlicher.

Beachtenswert ist die vergleichsweise verhaltene Entwicklung der Gemeinde Schönefeld, die allerdings auf insgesamt recht hohem Niveau verläuft. Hier ist ein Zusammenhang zum Flughafenbau BER, aber auch zum wirtschaftlichen Wachstum der Gemeinde, durchaus zu vermuten: Die Gemeinde wird vermutlich auch in Zukunft recht stark durch die wirtschaftliche Dynamik geprägt sein. Diese ruft wiederum einen Zuwachs des Straßenverkehrs hervor. Insgesamt ergab sich im Rahmen der Untersuchung der Befund, dass die Gemeinde Schönefeld als Wohnstandort nicht zuletzt aufgrund dieser Verkehrszunahme keine dynamische Entwicklung nehmen konnte.

Wie im nächsten Abschnitt (Pendlerbewegungen) noch ausgeführt wird, erscheint die ebenfalls teilweise geäußerte Hypothese, in Schönefeld finde ein Zuzug schlechter verdienender und am Flughafen beschäftigter Personen statt, nicht als Haupterklärung haltbar - die am Flughafen beschäftigten Personen haben ihren Wohnsitz nur zu einem kleinen Anteil direkt in der Kommune. Gegen diese Erklärung spricht auch, dass die Einkommensstruktur in der Gemeinde Schönefeld immer noch über dem Durchschnitt des Flughafenumfeldes und über der anderer Kommunen im Landkreis liegt.

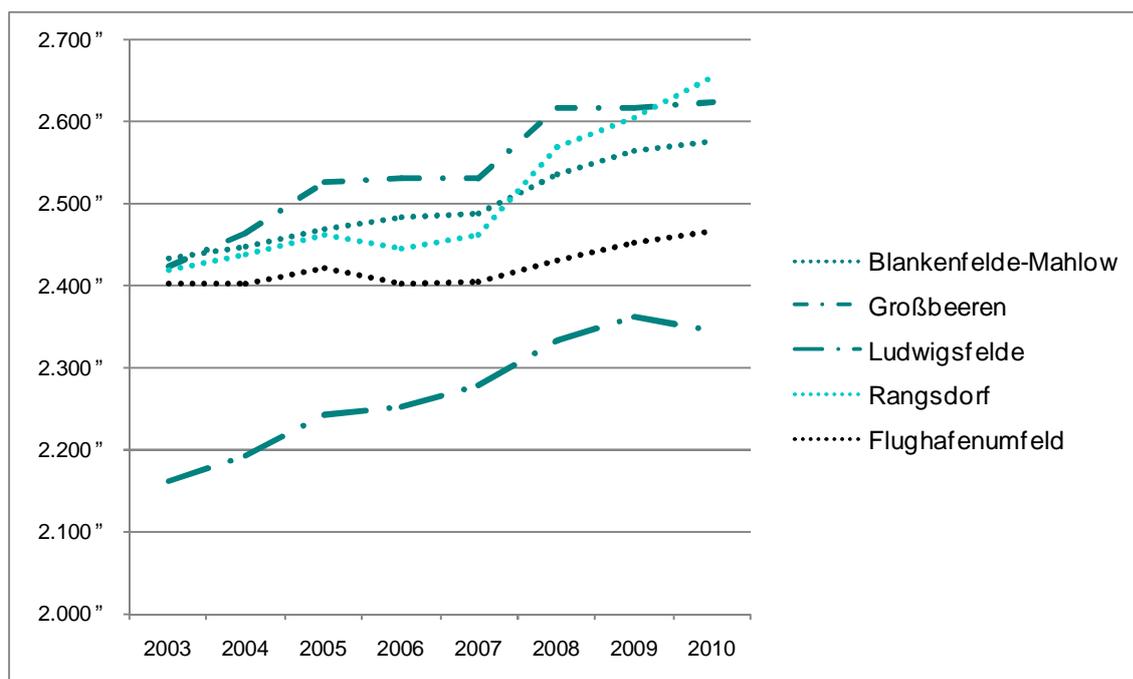
Abbildung 18: Durchschnittliche Bruttoarbeitsentgelte der Flughafenumfeldgemeinden des Landkreises Dahme-Spreewald 2003-2010 (Wohnortprinzip)



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnung

In Bezug auf die Kommunen des Landkreises Teltow-Fläming ist eine insgesamt dynamische Entwicklung der Bruttoarbeitsentgelte festzustellen, die für eine hohe Attraktivität der dortigen Wohnstandorte spricht. Eine Ausnahme bildet die Stadt Ludwigsfelde. Hier findet die Entwicklung auf einem niedrigeren Niveau statt, auch wenn ebenfalls ein aufsteigender Trend erkennbar ist. Auch hier erscheint eine Ursächlichkeit des Flughafens BER jedoch unwahrscheinlich - vielmehr ist zu konstatieren, dass gerade in Ludwigsfelde zahlreiche Arbeitsplätze im verarbeitenden Gewerbe entstanden sind, die teilweise im mittleren oder niedrigeren Lohnbereich angesiedelt sind. Aus der Pendlerstatistik geht gleichzeitig hervor, dass in Ludwigsfelde ein größerer Anteil der dort Beschäftigten auch in der Kommune wohnt als das etwa in Schönefeld der Fall ist. Wie bereits weiter oben angemerkt, fanden die Industrieansiedlungen in Ludwigsfelde ohne direkten Bezug zum Flughafen BER statt.

Abbildung 19: Durchschnittliche Bruttoarbeitsentgelte der Flughafenumfeldgemeinden des Landkreises Teltow-Fläming 2003-2010 (Wohnortprinzip)



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnung

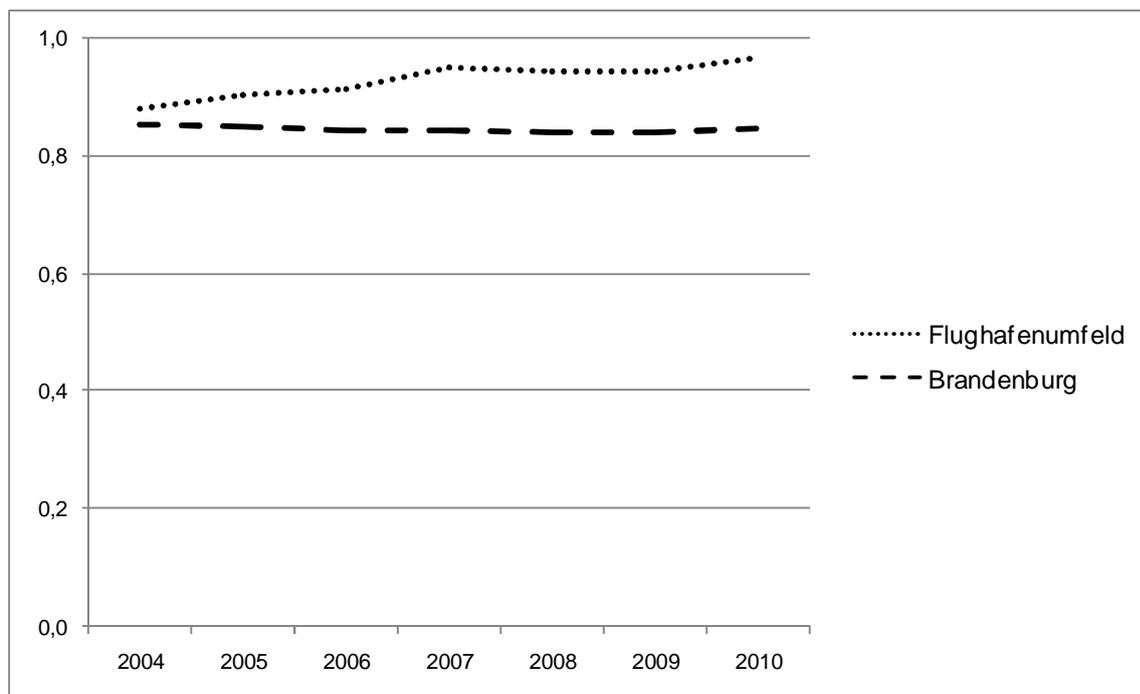
B.3.2.3. Pendlerbewegungen und -verflechtungen

Zur Darstellung der Pendlerbewegungen und -verflechtungen im Flughafenumfeld kann auf Daten der Bundesagentur für Arbeit zurückgegriffen werden. Aufgrund der Gebietsreform in Brandenburg im Jahr 2003 liegen hierfür jedoch nur Daten ab 2004 vor. Daten zu den Pendlerbeziehungen werden auf Basis der Daten zu den Beschäftigten am Arbeits-

und Wohnort berechnet. Da für die Berliner Bezirke keine Daten zu den Beschäftigten am Arbeitsort erhoben werden, ist es nicht möglich, einzelne Bezirke in die Betrachtung der Pendlerbewegungen und -verflechtungen einzubeziehen. Die Daten ermöglichen es aber, die Pendlerbewegungen und Arbeitsmarktverflechtungen für einzelne Brandenburger Gemeinden und die Länder Berlin und Brandenburg insgesamt zu betrachten.

In den folgenden Abbildungen wird zunächst die Entwicklung der Pendlerquotienten im Zeitraum 2004 bis 2010 dargestellt. Aussagen zu den Pendlerbewegungen . hier auch zu den absoluten Zahlen der Ein- und Auspendler der einzelnen Gemeinden . lassen sich aus Tabelle 48 und Tabelle 49 im Anhang entnehmen.

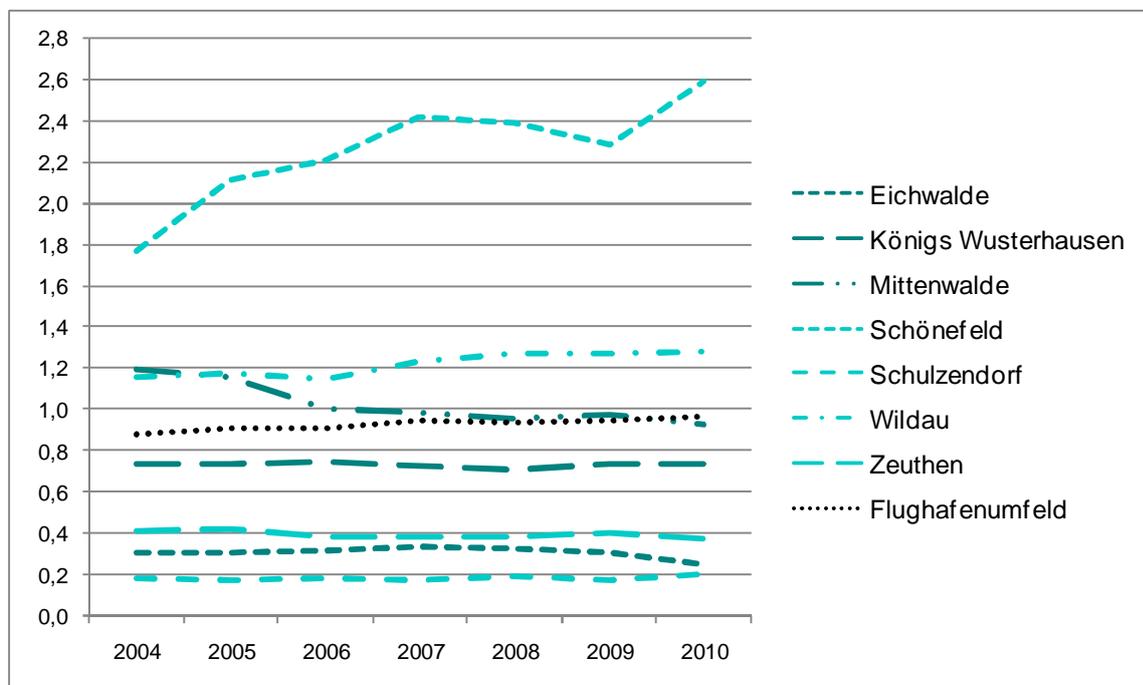
Abbildung 20: Pendlerbewegungen des Flughafenumfelds und Brandenburgs 2004-2010 (Quotient der Beschäftigten am Arbeits- und Wohnort)



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnung

Anmerkung: Pendlerquotienten errechnen sich als Quotient der Beschäftigten am Arbeits- und Wohnort. Quotienten > 1 weisen Einpendlerüberschüsse aus, Quotienten < 1 weisen Auspendlerüberschüsse aus.

Abbildung 21: Pendlerbewegungen der Flughafenumfeldgemeinden des Landkreises Dahme-Spreewald 2004-2010 (Quotient der Beschäftigten am Arbeits- und Wohnort)



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnung

Anmerkung: Pendlerquotienten errechnen sich als Quotient der Beschäftigten am Arbeits- und Wohnort. Quotienten > 1 weisen Einpendlerüberschüsse aus, Quotienten < 1 weisen Auspendlerüberschüsse aus.

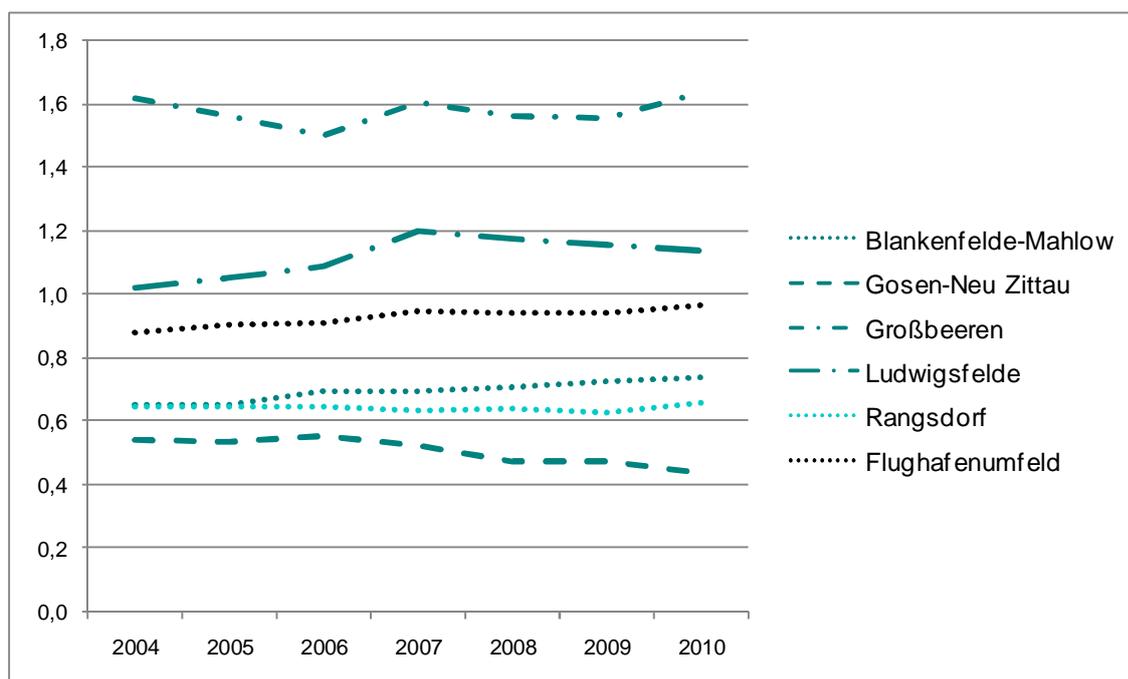
Pendlerquotienten errechnen sich als Quotient der Beschäftigten am Arbeits- und Wohnort. Quotienten > 1 weisen Einpendlerüberschüsse aus und Quotienten < 1 bezeichnen Auspendlerüberschüsse.

Betrachtet man den Durchschnitt der Brandenburger Gemeinden, so weist das Flughafenumfeld einen Auspendlerüberschuss auf, der jedoch geringer ausfällt, als der Auspendlerüberschuss des Landes Brandenburg (vgl. Abbildung 20). Im langjährigen Trend seit 2004 weist der Pendlerquotient des Flughafenumfelds sogar eine Zunahme auf, so dass im Jahr 2010 einem Auspendler nahezu ein Einpendler gegenüberstand.

Betrachtet man diesen Zusammenhang für einzelne Gemeinden, so bietet sich ein differenzierteres Bild (vgl. Abbildung 21 und Abbildung 22). Vor allem Gemeinden mit vergleichsweise geringem Beschäftigungsanteil und ausgeprägter Wohnortfunktion wie etwa Gosen-Neu Zittau, Schulzendorf, Eichwalde und Zeuthen weisen besonders geringe Pendlerquotienten auf, da die meisten Personen, die dort wohnen, in Berlin arbeiten. Demgegenüber dominieren vor allem beschäftigungsstarke Gemeinden wie Schönefeld, Großbeeren und Ludwigsfelde bei den besonders hohen Pendlerquotienten. Besonders augenfällig ist die starke Zunahme der Pendlerquote für Schönefeld auf das mit Abstand

höchste Niveau im Vergleich der Flughafenumfeldgemeinden. Hier kamen im Jahr 2010 auf einen Auspendler ca. 2,6 Einpendler. Die Entwicklung der Pendlerquote dürfte dabei in direktem Zusammenhang mit der Beschäftigung am und um den Flughafen Schönefeld stehen.²⁷

Abbildung 22: Pendlerbewegungen der Flughafenumfeldgemeinden der Landkreise Teltow-Fläming und Oder-Spree 2004-2010 (Quotient der Beschäftigten am Arbeits- und Wohnort)



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnung

Anmerkung: Pendlerquotienten errechnen sich als Quotient der Beschäftigten am Arbeits- und Wohnort. Quotienten > 1 weisen Einpendlerüberschüsse aus, Quotienten < 1 weisen Auspendlerüberschüsse aus.

Das Berliner Umland ist traditionell Wohnort für zahlreiche in Berlin beschäftigte Personen. Wie Abbildung 20 zeigt, nähert sich jedoch der Quotient im Flughafenumfeld der Zahl 1 an. Dies liegt daran, dass zwar einerseits immer mehr Personen, die in Berlin beschäftigt sind, ihren Wohnsitz in Brandenburg nehmen, andererseits aber auch starke Beschäftigungsmagnete im Umland bestehen (insbesondere Schönefeld), die in Berlin oder in anderen Gemeinden des Umlandes lebende Personen anziehen.

Auch bei der detaillierten Betrachtung der Pendler- bzw. Arbeitsmarktverflechtungen auf Ebene einzelner Kommunen lässt sich die besondere Situation Schönefelds gut erken-

²⁷ Der luftfahrtaffine Wirtschaftszweig sVerkehr und Lagerei%ist in Schönefeld der mit großem Abstand beschäftigungstärkste Wirtschaftszweig und vereint etwa 48 % der Gesamtbeschäftigung auf sich.

nen. Hier gibt es starke gegenläufige Pendlerströme: Nur 618 der insgesamt 12.890 in Schönefeld beschäftigten Personen (Bezugsjahr 2010) wohnen auch in der Kommune. Gleichzeitig pendeln 4.363 der 4.981 in Schönefeld lebenden sozialversicherungspflichtig beschäftigten Personen aus der Gemeinde aus, zumeist nach Berlin. Auch in Großbeeren (ebenfalls bezogen auf 2010) leben lediglich 409 der 4.867 dort sozialversicherungspflichtig beschäftigten Personen auch in der Kommune. Die restlichen Personen pendeln täglich ein, zumeist aus Potsdam und Berlin. Eine genaue Darstellung der Pendlerverflechtungen findet sich in Tabelle 50 im Anhang.

Insgesamt lässt sich aus der Analyse der Pendlerbewegungen schließen, dass in zahlreichen Kommunen des Flughafenumfeldes die Auswirkung der wirtschaftlichen Entwicklung in der Kommune auf die dortige Sozialstruktur gering ist. Dies zeigt sich auch daran, dass in den betrachteten Kommunen die Zusammensetzung der Bevölkerung hinsichtlich ihres jeweils höchsten Bildungsabschlusses über den Beobachtungszeitraum kaum verändert hat. In zahlreichen Kommunen des direkten Berliner Umlandes spielt somit die wirtschaftliche Situation in Berlin eine weitaus größere Rolle als die in der eigenen Gemeinde. Analog dazu spielt Berlin als Arbeitskrätereservoir für wirtschaftlich stark wachsende Gemeinden des Umlandes eine immer bedeutendere Rolle.

B.3.2.4. Arbeitslose

Für die Gemeinden und Bezirke des Flughafenumfeldes liegen absolute Zahlen zur Arbeitslosigkeit (gemäß SGB II+III) aus einer Sonderauswertung der Bundesagentur für Arbeit vor, die im Folgenden auf die Einwohner im erwerbsfähigen Alter bezogen werden. Aufgrund der Erhebungssystematik der Arbeitsmarktstatistik ist für diese Zahlen nur eine retrospektive Deskription bis in das Jahr 2007 möglich.²⁸

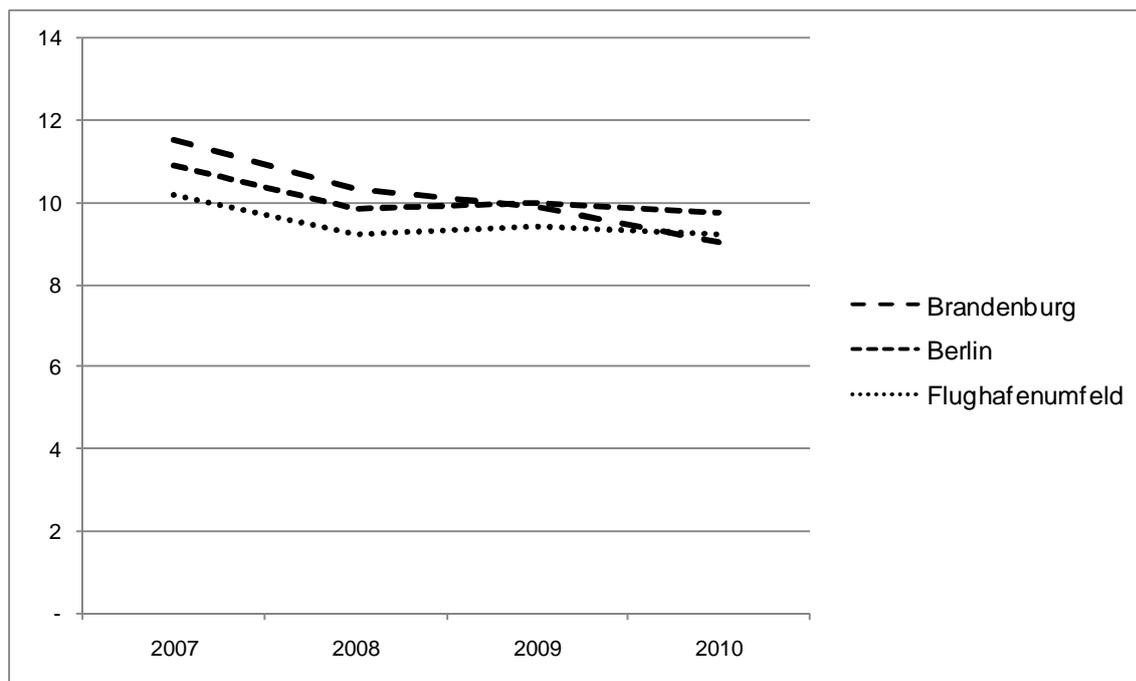
Für das Flughafenumfeld²⁹ zeigt sich eine erfreuliche Entwicklung der Arbeitslosigkeit. Hier hat die Arbeitslosigkeit während des Betrachtungszeitraums abgenommen und liegt während des gesamten Zeitraums unterhalb des Berliner Niveaus und bis 2009 ebenfalls unterhalb der Brandenburgs (vgl. Abbildung 23). Auffällig ist, dass sich die Arbeitslosigkeit im Flughafenumfeld im Trend Berlins entwickelt hat. Dies dürfte zum einen auf die Entwicklung in den Berliner Bezirken zurückzuführen sein, die die Entwicklung im Flughafenumfeld aufgrund ihrer Größe maßgeblich prägen. Zum anderen dürfte in dieser Entwicklung aber auch die bereits im Abschnitt Pendlerbewegungen dargestellte enge Arbeitsmarktverflechtung zwischen Berlin und den Gemeinden des Flughafenumfeldes zum Ausdruck kommen. Hierfür spricht auch, dass die Entwicklung der Arbeitslosigkeit

²⁸ Zwar beinhaltet die amtliche Arbeitsmarktstatistik auch für die Vorjahre absolute Zahlen zur Arbeitslosigkeit der Gemeinden, für die Berliner Bezirke liegen jedoch keine vergleichbaren Zahlen vor.

²⁹ Durchschnitt der Gemeinden und Bezirke

im Flughafenumfeld entkoppelt von der Brandenburger Entwicklung verläuft, die im selben Zeitraum einen stärkeren Rückgang der Arbeitslosigkeit aufweist.

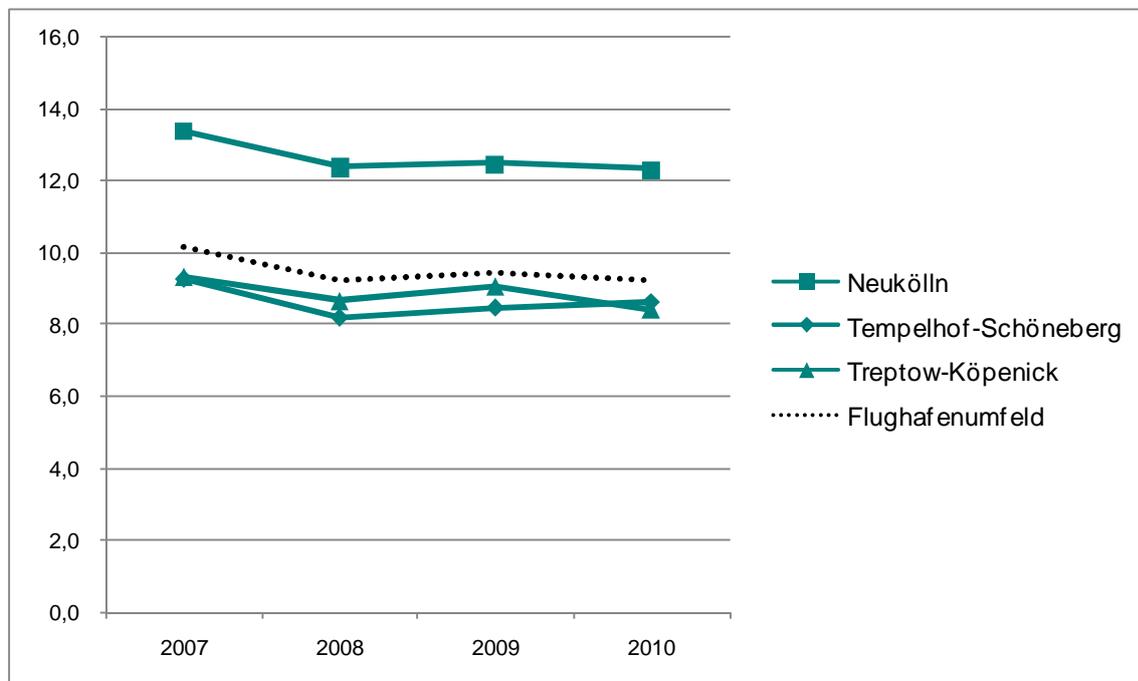
Abbildung 23: Arbeitslose des Flughafenumfelds und ausgewählten Vergleichsräumen 2007-2010 (Arbeitslose je 100 Einwohner im erwerbsfähigen Alter)



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit; Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Berechnung

Bei der Betrachtung der Entwicklung für die Berliner Bezirke zeigt sich, dass die Arbeitslosigkeit im Betrachtungszeitraum für alle drei Bezirke gesunken ist (vgl. Abbildung 24). Am deutlichsten fällt dieser Rückgang für den Bezirk Neukölln aus. Hier sank die Zahl der Arbeitslosen je 100 Einwohner im erwerbsfähigen Alter zwischen 2007 und 2010 von 13,4 Personen auf 12,3 Personen. Damit verlief die Entwicklung in Neukölln sogar noch positiver, als im Durchschnitt des Flughafenumfelds (10,2 auf 9,3). Diese Entwicklung stellt jedoch vermutlich keine Reaktion auf den Bau oder zukünftigen Betrieb von BER dar, da für den Bezirk bislang noch keine merklichen Beschäftigungseffekte aufgrund BER festgestellt werden konnten.

Abbildung 24: Arbeitslose in den Berliner Bezirken des Flughafenumfelds 2007-2010 (Arbeitslose je 100 Einwohner im erwerbsfähigen Alter)



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit; Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Berechnung

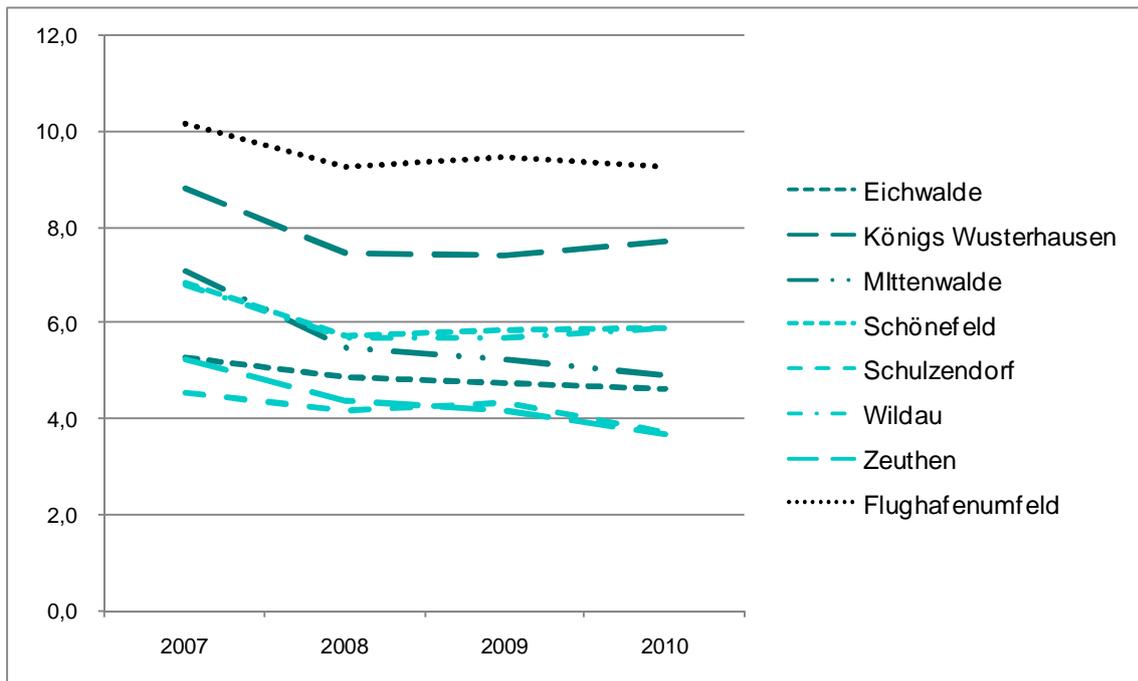
Ein besonders positiver Befund der Entwicklung der Arbeitslosigkeit zeigt sich auch für die brandenburgischen Gemeinden des Flughafenumfelds (vgl. Abbildung 25 und Abbildung 26). Hier lag das Niveau der Arbeitslosigkeit in allen Gemeinden während des gesamten Betrachtungszeitraums unterhalb des Durchschnitts des Flughafenumfelds. Zudem ist die Arbeitslosigkeit in allen Gemeinden zwischen 2007 und 2010 gesunken. Am stärksten fällt der Rückgang der Arbeitslosigkeit für die Gemeinden Mittenwalde und Ludwigsfelde aus.

Während alle Gemeinden einen Rückgang bei der Arbeitslosigkeit zu verzeichnen hatten, bietet sich bei der Betrachtung des Entwicklungsverlaufs ein heterogenes Bild. So nahm die Arbeitslosigkeit je 100 Einwohnern im erwerbsfähigen Alter für die Gemeinden Königs Wusterhausen, Wildau und Schönefeld zunächst weiter ab und stieg in der letzten Hälfte des Betrachtungszeitraums wieder leicht an. Dieser Trend zeigt sich auch für die absoluten Arbeitslosenzahlen. Damit vollzog sich die Entwicklung der Arbeitslosigkeit in diesen Gemeinden während des Betrachtungszeitraums analog zur gesamtdeutschen Entwicklung.³⁰ Die Mehrheit der Gemeinden weist sogar während des gesamten Betrachtungszeitraums einen kontinuierlichen Rückgang der Arbeitslosigkeit vor. Im Rahmen der Expertengespräche mit den Kommunalvertretern konnten jedoch keine BER-Effekte ermit-

³⁰ vgl. Bräuninger und Hinze (2010).

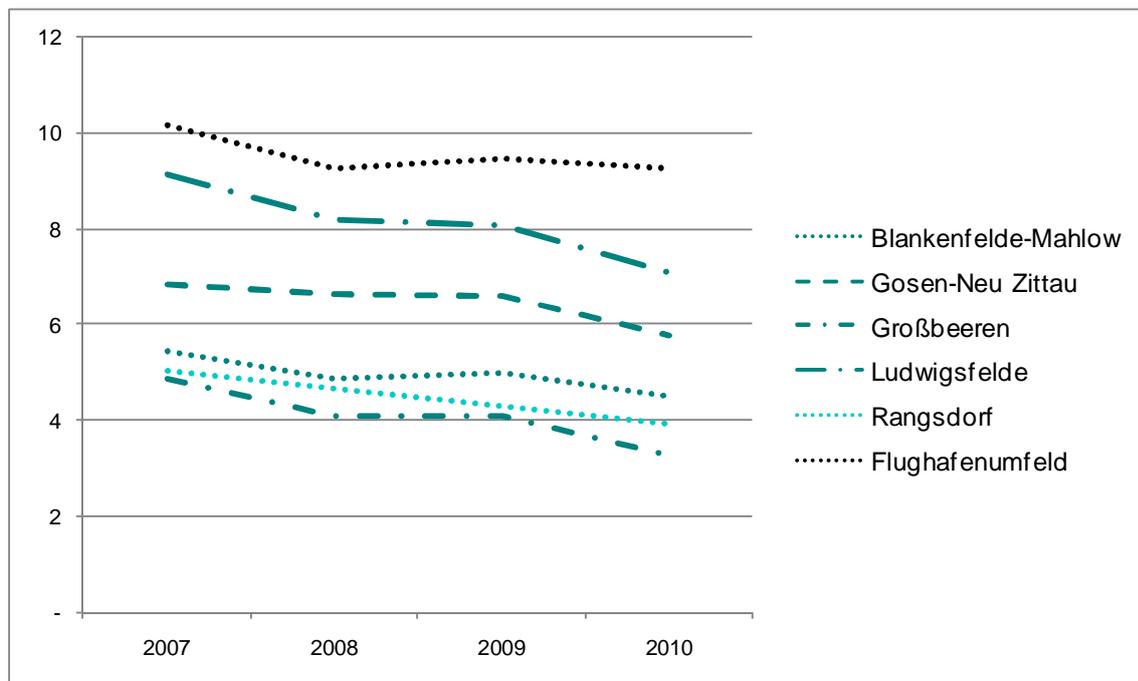
telt werden, die für eine merkliche Beeinflussung der Arbeitslosenzahlen von Bedeutung gewesen wären. Absolute Zahlen und Zahlen zu den Arbeitslosen je 100 Einwohnern im erwerbsfähigen Alter (insgesamt und differenziert nach Rechtskreisen gemäß SGB III und II) werden im Anhang aufgeführt (vgl. Tabelle 51 bis Tabelle 53).

Abbildung 25: Arbeitslose der Flughafenumfeldgemeinden im Landkreis Dahme-Spreewald 2007-2010 (Arbeitslose je 100 Einwohner im erwerbsfähigen Alter)



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit; Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Berechnung

Abbildung 26: Arbeitslose der Flughafenumfeldgemeinden in den Landkreisen Teltow-Fläming und Oder-Spree (Arbeitslose je 100 Einwohner im erwerbsfähigen Alter)



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit; Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Berechnung

B.3.2.5. Flächeninanspruchnahme und -potenziale (Gewerbliche Bauflächen)

Zur Beurteilung der zukünftigen Ansiedlungs- und Beschäftigungsdynamik in den Gemeinden des Flughafenumfelds (vgl. Teil C) mussten die derzeit zur Verfügung stehenden Flächenpotenziale für Gewerbliche Bauflächen ermittelt werden. Erste Aufschlüsse zu den ausgewiesenen Gewerblichen Bauflächen in den einzelnen Gemeinden bietet die Statistik der Realfächennutzung (vgl. Anhang, Teil B, Tabelle 54).³¹

Da Daten zu den noch zur Verfügung stehenden Flächenpotenzialen³² nicht im Rahmen der amtlichen Statistik zur Verfügung gestellt werden, wurden hierzu die Verwaltungen der einzelnen Gemeinden angefragt. Mit wenigen Ausnahmen war es möglich, hier entsprechende Daten zu erheben. Da für einzelne Gemeinden jedoch keine kommunalen Daten vorliegen, wurden entsprechende Flächenpotenziale auf Basis der Angaben in den Gesprächen mit den Kommunalvertretern sowie Flächennutzungsplänen, der Flächenzu-

³¹ Aufgrund des noch nicht abgeschlossenen statistischen Bereinigungsprozesses bieten diese Zahlen nur eine erste Orientierung zu den Größenordnungen der Flächenausweisungen. Aus diesem Grund wurde auch auf die Darstellung von Zeitreihen verzichtet.

³² Unbebaute oder mit leerstehenden Gebäuden belegte Flächen

sammenstellung des Airport Region Teams (ZAB) und weiteren, von den Gemeinden autorisierten Sekundärquellen, geschätzt und in Kategorien ausgewiesen. Hierbei hat sich eine Differenzierung in vier Kategorien als sinnvoll ergeben.³³ Für die Gemeinden des Flughafenumfeldes zeigt sich eine heterogene Gebietskulisse, wobei für die Mehrheit der Gemeinden noch deutliche Flächenpotenziale zur Verfügung stehen (vgl. Tabelle 4). Dies trifft insbesondere für die Gemeinden Königs Wusterhausen, Ludwigsfelde, Blankenfelde-Mahlow, Großbeeren, Mittenwalde, Schönefeld und Wildau zu, deren Flächenpotenziale entweder auf die Kategorie D oder C entfallen. Während die übrigen Gemeinden vornehmlich Schwerpunkte im Bereich Wohnen und Nahversorgung aufweisen, bilden diese Gemeinden auch gegenwärtig schon Zentren der wirtschaftlichen Entwicklung im Flughafenumfeld.

Tabelle 4: Kategorisierung der Flächenpotenziale bei Gewerblichen Bauflächen für die Gemeinden des Flughafenumfeldes

Gemeinde	Kategorie
Blankenfelde-Mahlow	C
Eichwalde	A
Gosen-Neu Zittau	A
Großbeeren	C
Königs Wusterhausen	D
Ludwigsfelde	D
Mittenwalde	C
Rangsdorf	B
Schönefeld	C
Schulzendorf	A
Wildau	C
Zeuthen	B

Quelle: Kommunale Verwaltungen und eigene Erhebung

Die zu erwartende Ansiedlungsdynamik nach Eröffnung von BER wird sich voraussichtlich maßgeblich auf diese Gemeinden konzentrieren. Ansiedlungswillige Unternehmen werden sich bei ihrer Standortentscheidung nicht nur an der Flächenverfügbarkeit, sondern auch an weiteren branchenspezifischen Standortfaktoren orientieren. Hierbei spielt vor allem auch die bislang schon vorliegende Branchenkonzentration eine bedeutende

³³ A: Größere Ansiedlungen (> 1 ha) sind derzeit nicht möglich;

B: Nur einzelne und kleinere Grundstücke (< 10 ha) auf bereits bestehenden und erschlossenen Gewerblichen Bauflächen verfügbar, Neuausweisungen entweder noch nicht konkret absehbar oder nicht geplant;

C: Noch deutliches Potenzial mit verfügbaren Flächen (> 10 ha) in einzelnen bereits ausgewiesenen Gewerbe- und Industriegebieten;

D: Mindestens insgesamt 50 ha freie Flächen, vor allem noch größere zusammenhängende Grundstücke mit mehreren Hektar, weitere Neuausweisungen / Erschließungen konkret geplant.

Rolle, da durch bereits angesiedelte Unternehmen Agglomerationsvorteile entstehen, die sich begünstigend auf weitere Ansiedlungen derselben Branche sowie entsprechende Zuliefer- und Abnehmerunternehmen auswirken.

Für die Zukunft dürften weitere Ansiedlungen und Beschäftigungszuwächse daher vornehmlich in den bislang ohnehin schon beschäftigungsstärksten Wirtschaftszweigen zu erwarten sein. Für die Gemeinden der Kategorien C und D erscheinen somit unter Betrachtung der Charakteristika der dort vorhandenen Flächen (Nutzungseinschränkungen, Erschließung) Ansiedlungs- und Beschäftigungszuwächse in folgenden Wirtschaftszweigen wahrscheinlich bzw. bei entsprechender Ansiedlungspolitik realisierbar:

- Weitere Ansiedlungen im Bereich verarbeitendes Gewerbe sollten sich vor allem in den Gemeinden Ludwigsfelde und Blankenfelde-Mahlow, in kleinerem Umfang aber auch in Wildau, Königs Wusterhausen und Mittenwalde realisieren lassen
- Wachstum im Bereich Verkehr und Lagerei erscheint im Umfeld des GVZ Großbeeren realistisch; ferner naturgemäß im direkten Umfeld des Flughafens BER (also schwerpunktmäßig in Schönefeld). Weitere Ansiedlungspotenziale bestehen in noch nicht zu diesem Zweck genutzten aber grundsätzlich geeigneten Flächen vor allem in Mittenwalde und Ludwigsfelde.
- Im Bereich Dienstleistungen sowie Handel werden sich Entwicklungsimpulse vor allem in Schönefeld sowie in den Berliner Bezirken ergeben. Von Kaufkrafteffekten (siehe Ableitung von Entwicklungsperspektiven) werden aber alle Gebietskörperschaften profitieren, die sich im Flughafenumfeld befinden.

Insgesamt zeigt sich, dass die Kommunen in vielen Bereichen zur Nutzung der Potenziale zusammenarbeiten könnten bzw. ihre Zusammenarbeit verstärken könnten. So wird es z.B. zu vermehrten Potenzialen im Bereich Tourismus kommen, die gerade von Gemeinden und Bezirken mit Erholungs- und Freizeitfunktion genutzt werden könnten. Im Bereich Verkehr und Logistik erscheint es realistisch, im Umfeld des GVZ Großbeeren weitere Unternehmen der Branche auch in Ludwigsfelde (z.B. Brandenburg Park) anzusiedeln. Dazu trägt bei, dass in Großbeeren entsprechende Flächen langsam knapp werden. Weiterhin konnten Kooperationspotenziale bei nah beieinander liegenden Gemeinden ausgemacht werden, so könnten z.B. Wildau und Königs Wusterhausen bei der Nutzung von Gewerbeflächen kooperieren, indem Unternehmen, die an einer Ansiedlung in Wildau interessiert sind, auch auf eine mögliche Ansiedlung in Königs-Wusterhausen, wo noch größere zusammenhängende Flächen zur Verfügung stehen, angesprochen werden.

B.3.2.6. Grundstückspreise (Gewerbe)

Analog zu den Grundstückspreisen für Wohnnutzung anhand der Bodenrichtwerte für Wohnbauflächen (siehe weiter oben), kann die Entwicklung der Grundstückspreise für gewerbliche Nutzung an den Bodenrichtwerten für Gewerbliche Bauflächen nachvollzogen werden. Wie bei den Bodenrichtwerten der Wohnbauflächen, waren Grundstücke zur gewerblichen Nutzung in den Berliner Bezirken zu Beginn des letzten Jahrzehnts deutlich überteuert. In den Folgejahren kam es daher zu einer Absenkung und Anpassung der Grundstückspreise, die sich auch im Rückgang der durchschnittlichen Bodenrichtwerte der Gewerblichen Bauflächen niedergeschlagen hat (vgl. Abbildung 27). Diese Entwicklung lässt sich ebenfalls für jeden der drei betrachteten Bezirke feststellen (vgl. Anhang, Teil B, Tabelle 57). Aufgrund der nach wie vor kaum merklichen Flächennachfrage von Unternehmen, deren Ansiedlungsbestrebungen unmittelbar auf BER zurückzuführen wären, ist bei dieser Entwicklung nicht von einem Einfluss von BER auszugehen.

Für den Durchschnitt der Gemeinden des Flughafenumfelds liegen ebenfalls im langjährigen Trend seit 2002 sinkende Bodenrichtwerte vor (vgl. Abbildung 28).³⁴ Bei der Betrachtung einzelner Gemeinden des Flughafenumfelds bietet sich ein sehr heterogenes Bild (vgl. Anhang, Teil B, Tabelle 55 und Tabelle 56). Hier zeigen sich für den Betrachtungszeitraum z.T. deutlich voneinander abweichende Entwicklungen. Betrachtet man jedoch nur die Veränderung vom Jahr 2002 auf das Jahr 2011, so zeigt sich für die durchschnittlichen Bodenrichtwerte der meisten Gemeinden eine Abnahme von etwa 10 %. Lediglich für Blankenfelde-Mahlow und Gosen Neu-Zittau wurden mit 18 % bzw. 37 % deutlich stärker gesunkene Durchschnittswerte ermittelt.³⁵ Keine Veränderung weisen die durchschnittlichen Bodenrichtwerte der Gemeinden Eichwalde und Zeuthen auf. Hier liegen jedoch nur für deutlich kürzere Zeiträume überhaupt Bodenrichtwerte vor.

Im Rahmen der Expertenbefragungen war es nicht möglich, für die Verläufe der Bodenrichtwerte einen Einfluss von BER zu ermitteln. Jedoch dürfte sich die Nähe zum Flughafen Schönefeld in den meisten Fällen positiv auf die Entwicklung der Grundstückspreise für Gewerbliche Bauflächen ausgewirkt haben. Zu dieser Einschätzung gelangt auch der Gutachterausschuss Teltow-Fläming auf Grundlage einer Kaufpreisanalyse. Demnach deuten die hohen Geldumsätze auf die Vorteile der Flughafennähe und Verkehrsanbindung hin.³⁶ Es ist auch davon auszugehen, dass sich dieser positive Einfluss im Zuge der Ausweitung des Luftverkehrsangebots nach Eröffnung von BER weiterhin positiv auf

³⁴ Für die Berechnung der durchschnittlichen Bodenrichtwerte der Brandenburger Gemeinden des Flughafenumfelds wurden nur Bodenrichtwertzonen berücksichtigt, für die während des gesamten Betrachtungszeitraums BRW der Gutachterausschüsse vorlagen. Diese Eingrenzung war für die Berechnung der durchschnittlichen Bodenrichtwerte der Berliner Bezirke des Flughafenumfelds nicht möglich.

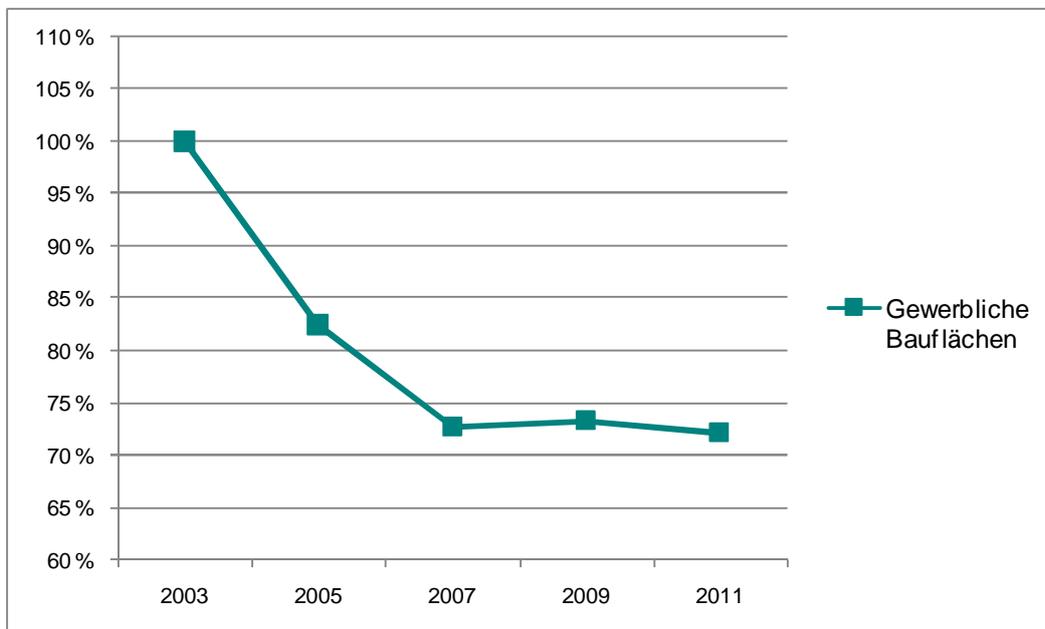
³⁵ Dieser Verlauf ist auf die Ausweisung einer weiteren Bodenrichtwertzone im Jahr 2007 zurückzuführen, deren Bodenrichtwert deutlich niedriger ausfällt und den Mittelwert nach unten zieht.

³⁶ vgl. Grundstücksmarktbericht 2010 des Gutachterausschusses für Grundstückswerte des Landkreises Teltow-Fläming.

das regionale Ansiedlungsgeschehen auswirken wird, so dass für die Zukunft mit (weiter) steigenden Grundstückspreisen bzw. Bodenrichtwerten für Gewerbliche Bauflächen zu rechnen ist. Zudem ist davon auszugehen, dass sich bei den Gewerblichen Bauflächen ein intraregionales Preisgefüge ausbilden wird.

Mit Blick auf die Entwicklung in anderen Flughafenregionen ist zudem davon auszugehen, dass für die Wirtschaft und den Arbeitsmarkt im Flughafenumfeld die positiven Effekte durch die Nähe zum Flughafen überwiegen und diesbezüglich negative Auswirkungen durch Fluglärm kaum zu erwarten sind.³⁷

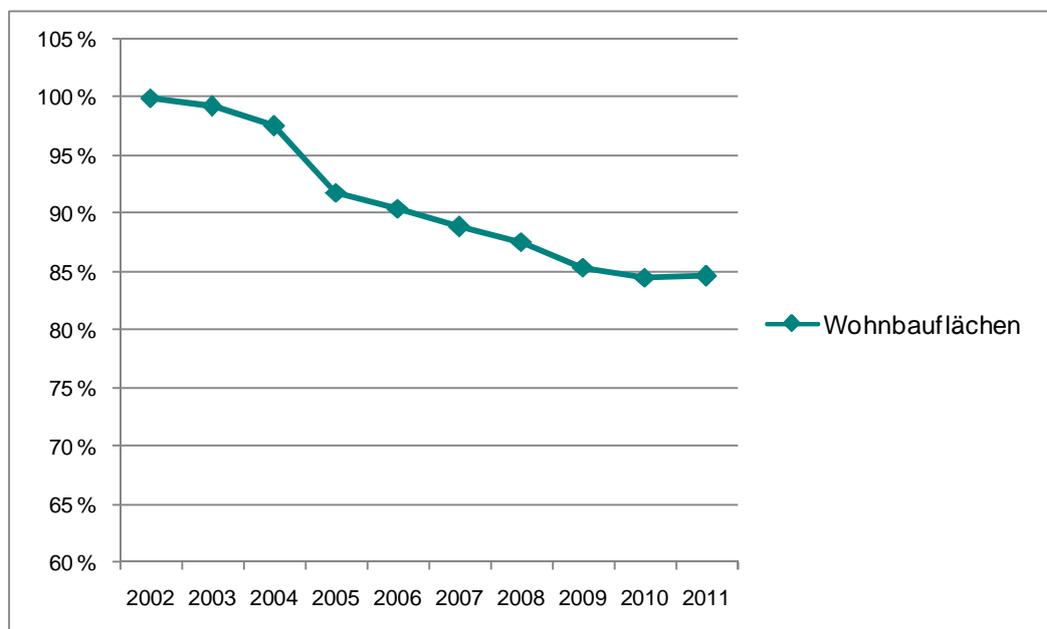
Abbildung 27: Bodenrichtwerte im Durchschnitt der Berliner Bezirke des Flughafenumfelds 2003-2011 (in Prozent, 2003=100)



Quelle: Gutachterausschuss für Grundstückswerte in Berlin, eigene Berechnung

³⁷ vgl. Weigt (2009).

Abbildung 28: Bodenrichtwerte im Durchschnitt der Brandenburger Gemeinden des Flughafenumfelds 2002-2011 (in Prozent, 2002=100)



Quelle: Gutachterausschüsse für Grundstückswerte der Landkreise Dahme-Spreewald, Teltow-Fläming und Oder Spree, eigene Berechnung

B.3.3. Kommunale Finanzen und Infrastruktur

Für die kommunalen Finanzen sind die Steuereinnahmen, aber auch die abzuführenden Umlagen von großer Bedeutung. Finanzstarke Kommunen können in stärkerem Maße Mittel in den Ausbau der kommunalen Infrastruktur investieren und somit auch zu einer stärkeren wirtschaftlichen Dynamik bzw. einem hohen Lebensstandard beitragen. Dies wiederum ist wichtig, wenn es um die Ansiedlung von Gewerbe und die Attraktivität als Wohnstandort geht. Im Folgenden sollen daher ausgewählte Indikatoren für die kommunalen Finanzen sowie für die kommunale Infrastruktur betrachtet werden.³⁸ Dabei wurden diejenigen Steuer- und Umlagearten einer näheren Betrachtung unterzogen, für die ein Effekt aufgrund von Bau und Betrieb des BER zu erwarten wäre und die aufgrund ihrer Höhe oder Entwicklung von besonderer Bedeutung für die kommunale Finanzkraft sind.³⁹

³⁸ Eine umfassende Übersicht der kommunalen Finanzen nach Einnahmen- und Ausgabenarten findet sich im Berichtsanhang ab S. 196.

³⁹ Da die Berliner Bezirke keine klassischen Haushaltspläne aufstellen (es gilt das Globalsummenprinzip), können in diese Betrachtung nur die Gemeinden des Flughafenumfelds einbezogen werden.

B.3.3.1. Grundsteuer

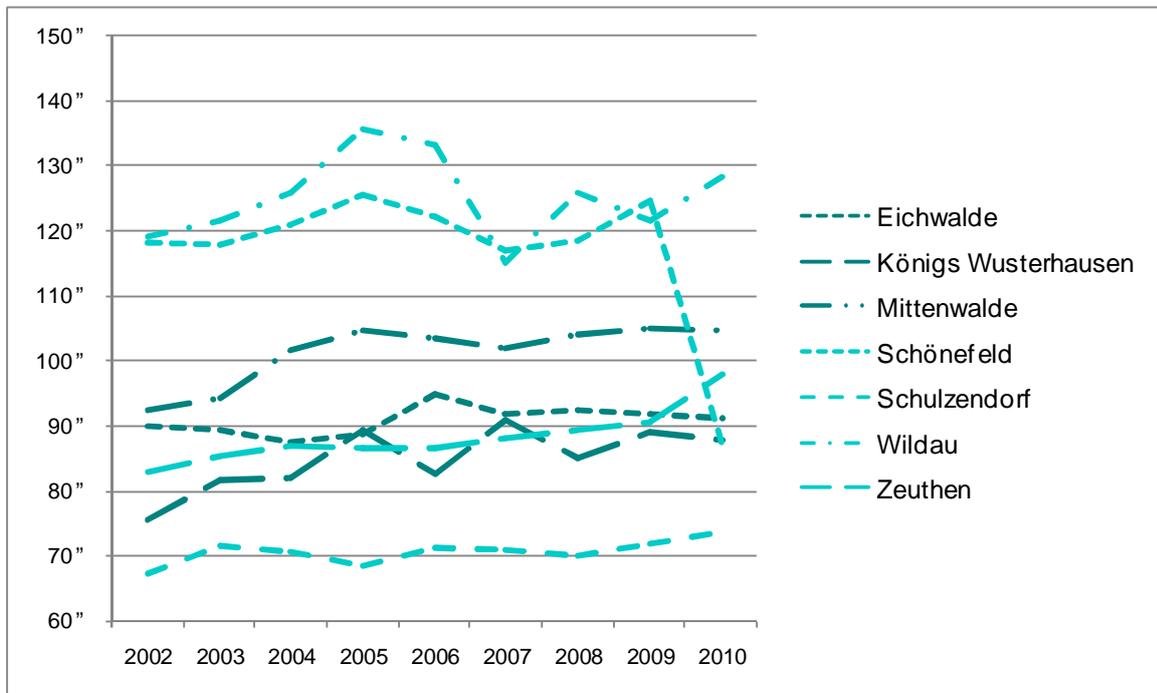
Die Grundsteuer ist neben der Gewerbesteuer und den Gemeindeanteilen an der Umsatz- und Einkommensteuer eine der wichtigsten Finanzquellen für die Gemeinden. Aufgrund der Tatsache, dass das Grundsteueraufkommen häufig weniger stark als das anderer Steuerarten schwankt, ist es für die kommunalen Haushalte von großer Bedeutung. An dieser Stelle soll nur die Grundsteuer B betrachtet werden, da die Grundsteuer A von vergleichsweise geringer Bedeutung ist.⁴⁰

In den Abbildung 29 und Abbildung 30 ist das diesbezügliche Aufkommen der Kommunen abgetragen (für die Berliner Bezirke können keine separaten Aussagen gemacht werden). Ersichtlich ist ein sehr unterschiedlicher Ertrag je Einwohner in den einzelnen Kommunen. Dies hängt mit den unterschiedlichen Hebesätzen, aber auch mit dem jeweils unterschiedlichen Besatz an Wohnnutzung, gewerblicher Bebauung und Flächennutzung zusammen.

Auffällig sind vor allem zwei Entwicklungen: Erstens der Rückgang des Grundsteueraufkommens in Schönefeld zwischen 2009 und 2010 (dies ist zumindest teilweise auf die Umsiedlung von Ortsteilen zurückzuführen, in deren Zuge die Grundsteuerveranlagung ausgesetzt wurde und steht somit in unmittelbarem Zusammenhang zum Flughafenbau) und der starke Anstieg zwischen 2002 und 2003 in Großbeeren (Investitionen im Bereich des GVZ, die sich zu diesem Zeitpunkt erstmals steuerlich bemerkbar machten).

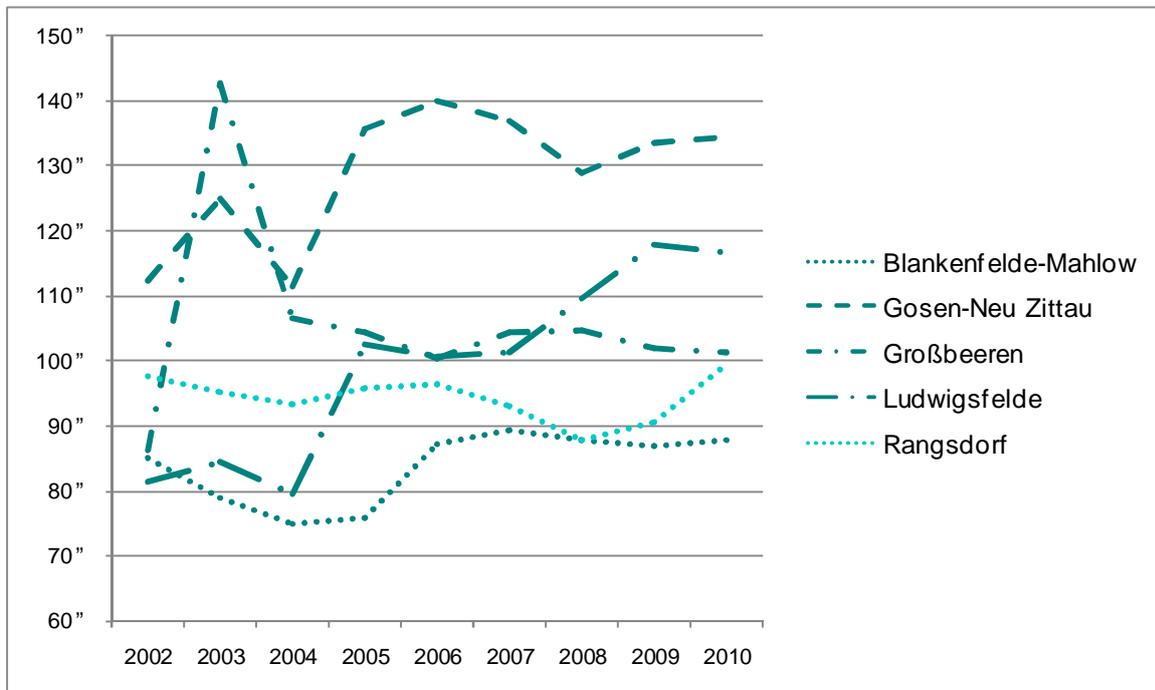
⁴⁰ Zahlen zum absoluten jährlichen Grundsteueraufkommen (A und B) der Flughafenumfeldgemeinden finden sich im Anhang, Teil B, in Tabelle 64 und Tabelle 65.

Abbildung 29: Grundsteuer B je Einwohner der Flughafenumfeldgemeinden im Landkreis Dahme-Spreewald 2003-2010



Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Berechnung

Abbildung 30: Grundsteuer B je Einwohner der Flughafenumfeldgemeinden in den Landkreisen Teltow-Fläming und Oder-Spree 2003-2010



Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Berechnung

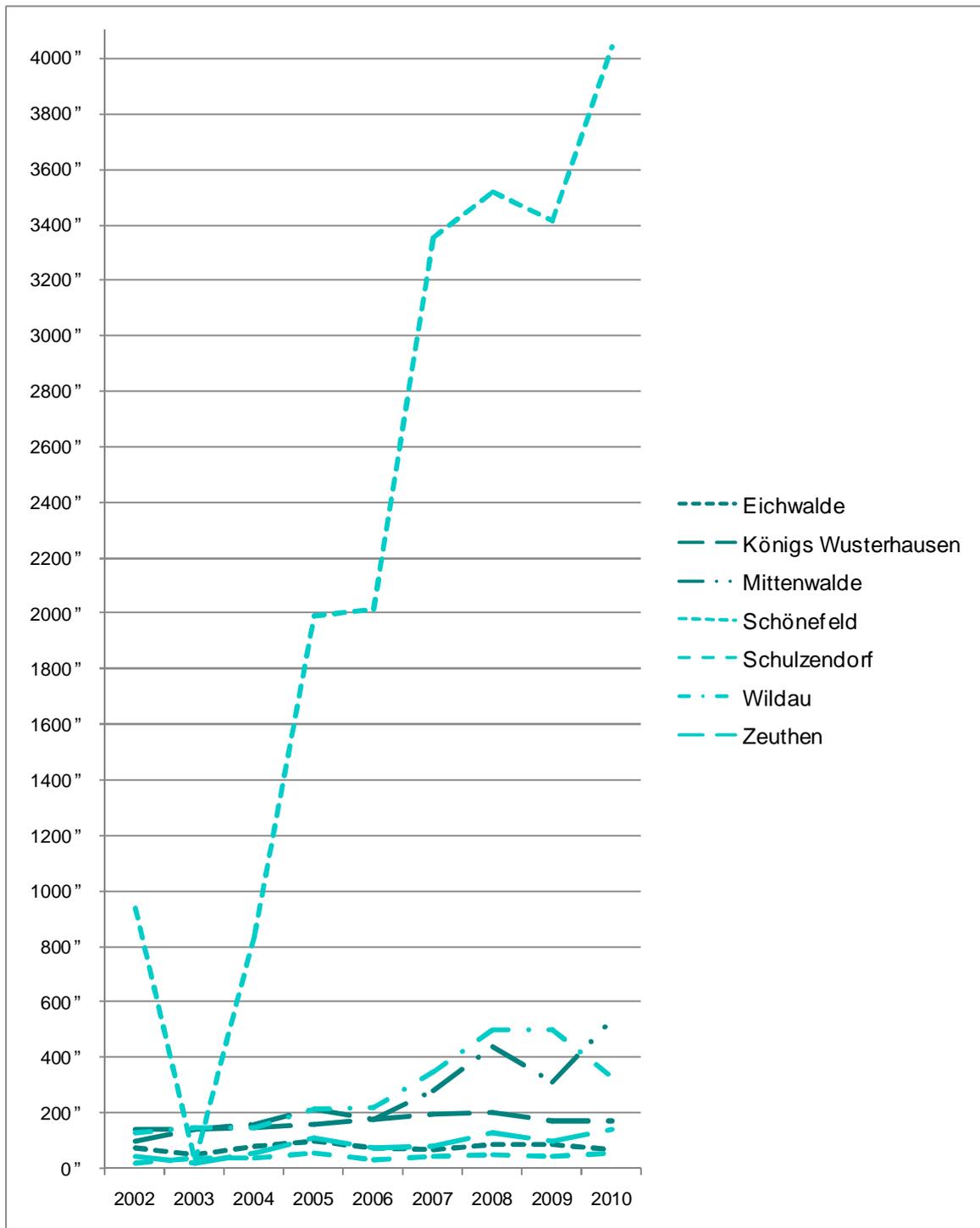
B.3.3.2. Gewerbesteuer

Verglichen mit dem Aufkommen an Grundsteuer sind beim Gewerbesteueraufkommen deutlich stärkere Unterschiede zwischen den einzelnen Gemeinden festzustellen. Generell gilt hier, dass Gemeinden mit einem Schwerpunkt beim Wohnen geringere Pro-Kopf-Aufkommen aufweisen. Wie in Abbildung 31 und Abbildung 32 ersichtlich ist, sticht vor allem der gestiegene Gewerbesteuerertrag in Schönefeld heraus. Dieses Wachstum dürfte sowohl durch das Passagierwachstum am alten Schönefelder Flughafen als auch (insb. was die Steigerungen ab 2006 betrifft) durch Neuansiedlungen weiterer Unternehmen hervorgerufen worden sein. Wie bereits bei der Beschreibung der wirtschaftlichen Entwicklung insgesamt erwähnt, ist hier durchaus ein Effekt des Flughafens BER zu vermuten. Hervorzuheben ist, dass in Schönefeld die Gewerbesteuerhebesätze im Jahr 2008 massiv abgesenkt wurden. Dies hat offenbar - in Verbindung mit der Flughafen- und generell guten Verkehrsanbindung - zu einer weiter gestiegenen Attraktivität des Standortes für Neuansiedlungen geführt, die die Absenkung des Hebesatzes überkompensiert hat. Welcher Anteil des zusätzlichen Aufkommens nun auf Neubau bzw. Betrieb von BER zurückzuführen ist, kann jedoch nicht genau ermittelt werden. Einen ähnlich niedrigen Gewerbesteuerhebesatz gibt es im südlichen Brandenburg neben Schönefeld

nur noch in Zossen. In Bezug auf Schönefeld muss hervorgehoben werden, dass aufgrund der hohen abzuführenden Umlagebeträge die zusätzlichen Gewerbesteuereinnahmen nur zu einem geringen Teil die Finanzausstattung der Gemeinde verbessert haben (siehe weiter unten).

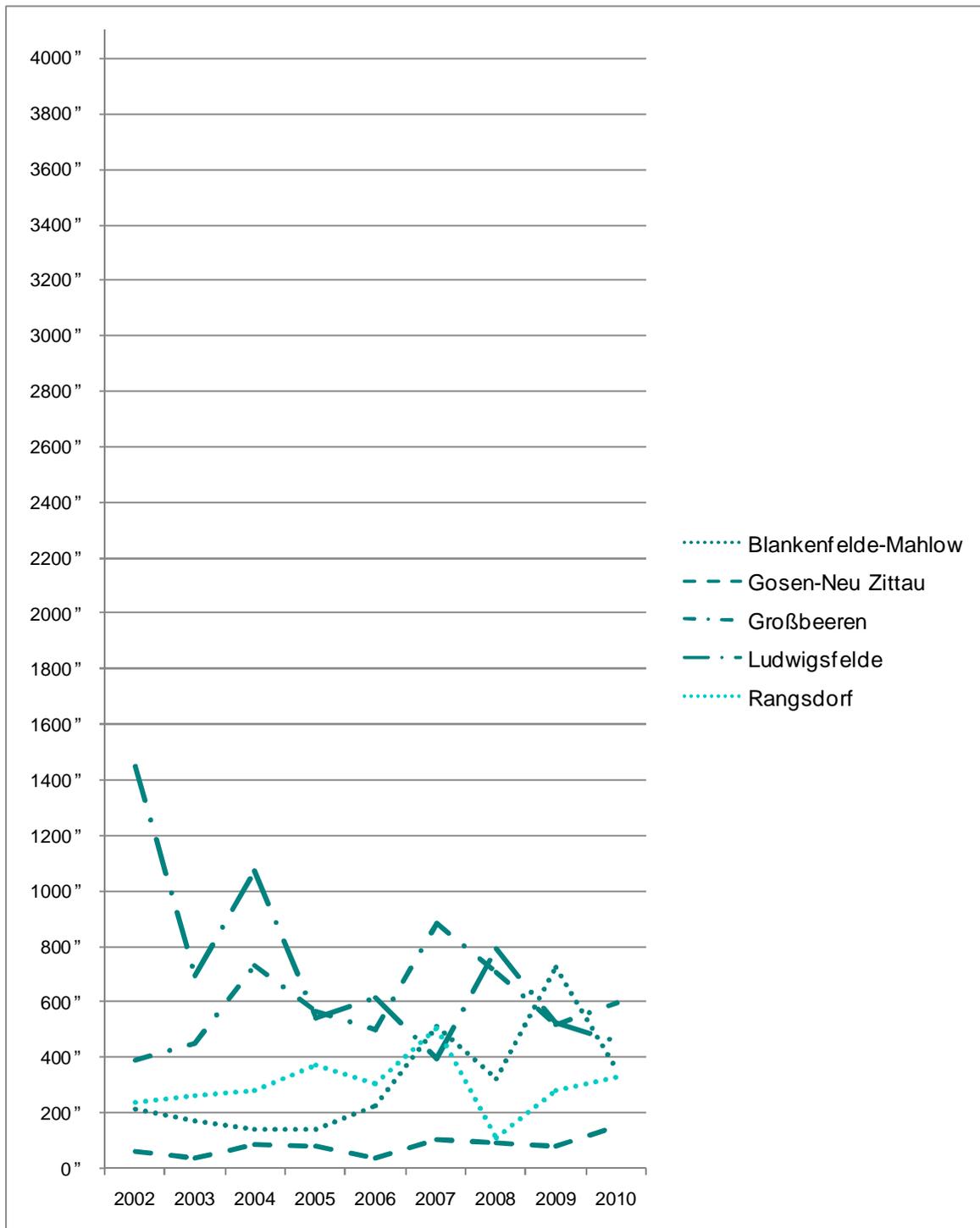
Hervorzuheben ist ferner der bemerkenswerte Gewerbesteuerrückgang in Ludwigsfelde. Hier ist jedoch im Unterschied zu Schönefeld kein Zusammenhang zu Bau / Betrieb von BER zu erkennen. Die Ursachen liegen vielmehr in der Abwanderung eines größeren Unternehmens im Jahr 2004/2005, nachdem der Gewerbesteuerhebesatz in der Kommune angehoben wurde. In Wildau gab es ebenfalls jüngst einen Einbruch beim Gewerbesteueraufkommen, der jedoch hauptsächlich durch (flughafenunabhängige) Insolvenzen einzelner großer Unternehmen zu erklären war.

Abbildung 31: Gewerbesteuer brutto (vor Abzug Gewerbesteuerumlage) je Einwohner der Flughafenumfeldgemeinden im Landkreis Dahme-Spreewald 2003-2010



Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Berechnung

Abbildung 32: Gewerbesteuer brutto (vor Abzug Gewerbesteuerumlage) je Einwohner der Flughafenumfeldgemeinden in den Landkreisen Teltow-Fläming und Oder-Spree 2003-2010

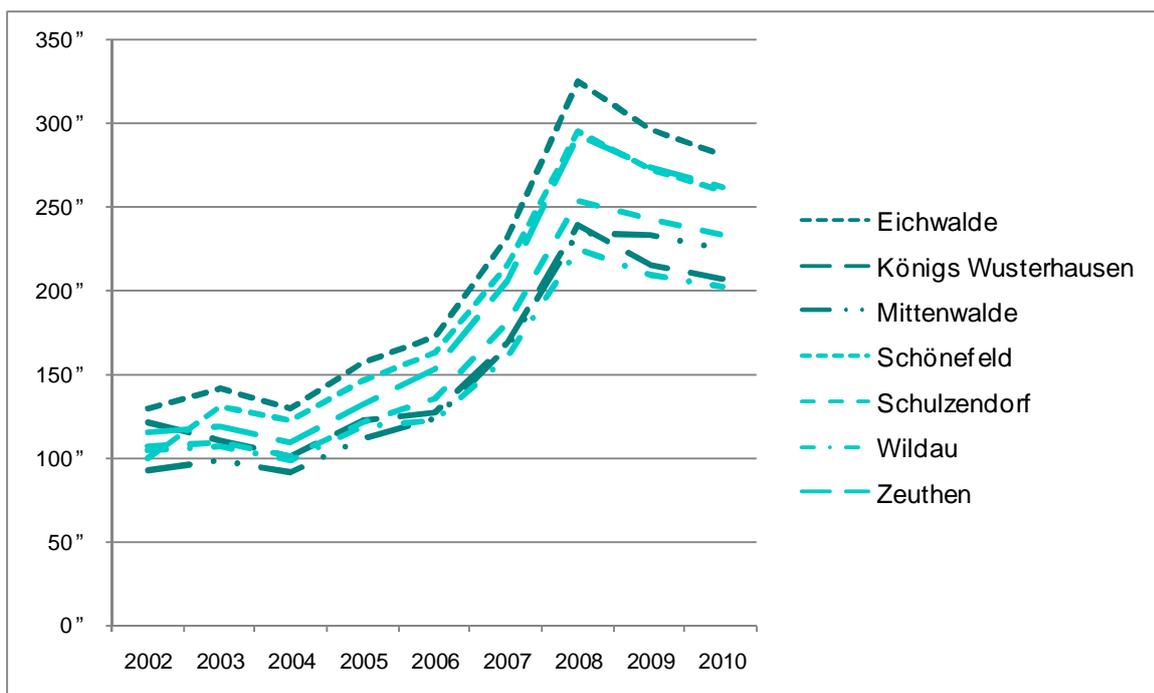


Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Berechnung

B.3.3.3. Gemeindeanteil an der Einkommensteuer

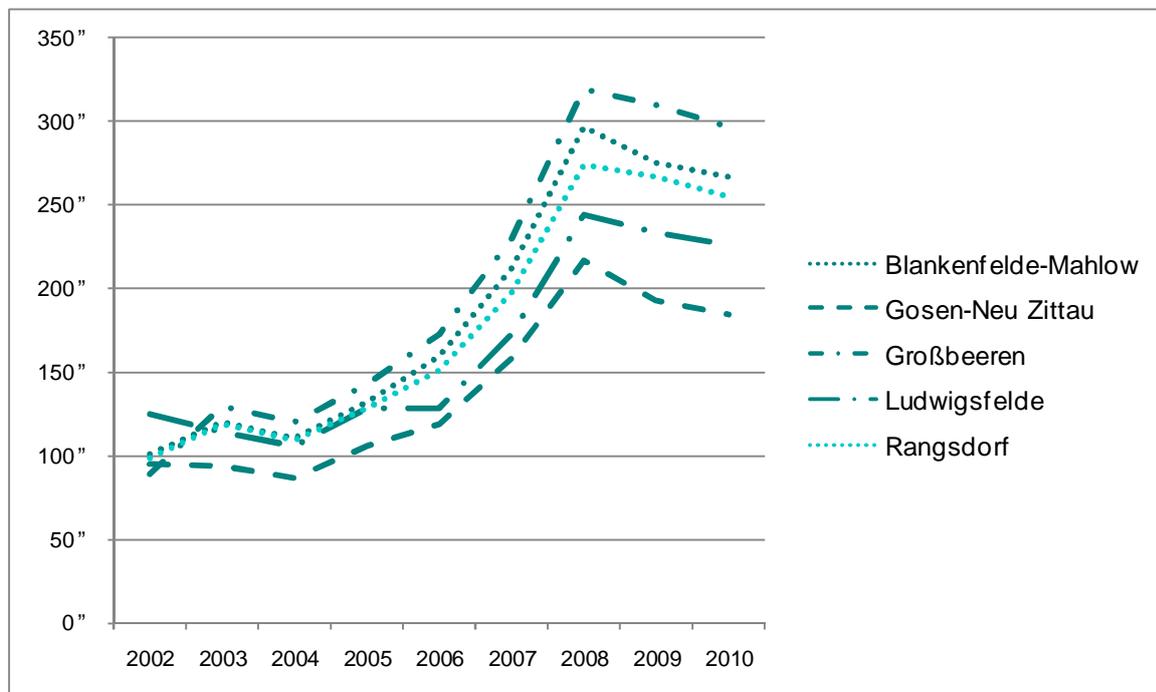
Bei der Entwicklung der Gemeindeanteile an der Einkommensteuer lässt sich eine relativ gleichmäßige (und traditionell konjunkturbedingte) Entwicklung erkennen, die in nahezu allen Kommunen des Untersuchungsraumes ähnlich ist. Nicht überraschend ist, dass Gemeinden mit einer sehr guten Sozialstruktur (z.B. Eichwalde) überproportional von der positiven Entwicklung des Einkommensteueraufkommens bis 2008 profitieren konnten. Diese Entwicklung ist jedoch nicht ungewöhnlich - insgesamt lassen sich an der Entwicklung der Einkommensteueraufkommen in den Kommunen (noch) keine Effekte des Baus bzw. Betriebs von BER ablesen. Solche Effekte sind jedoch dann möglich, wenn sich in der Zukunft die Sozialstruktur in den jeweiligen Kommunen wesentlich ändert. Solche Effekte lassen sich jedoch zum gegenwärtigen Zeitpunkt kaum abschätzen.

Abbildung 33: Gemeindeanteil an der Einkommensteuer je Einwohner der Flughafenumfeldgemeinden im Landkreis Dahme-Spreewald 2003-2010



Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Berechnung

Abbildung 34: Gemeindeanteil an der Einkommensteuer je Einwohner der Flughafenumfeldgemeinden in den Landkreisen Teltow-Fläming und Oder-Spree

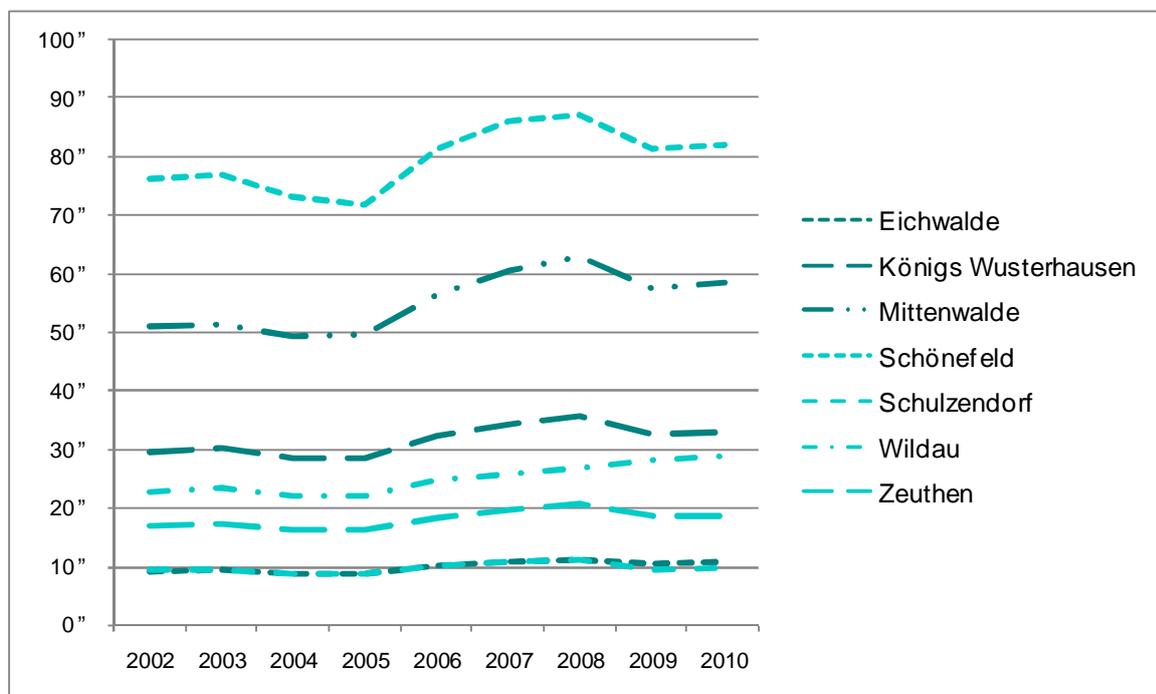


Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Berechnung

B.3.3.4. Gemeindeanteil an der Umsatzsteuer

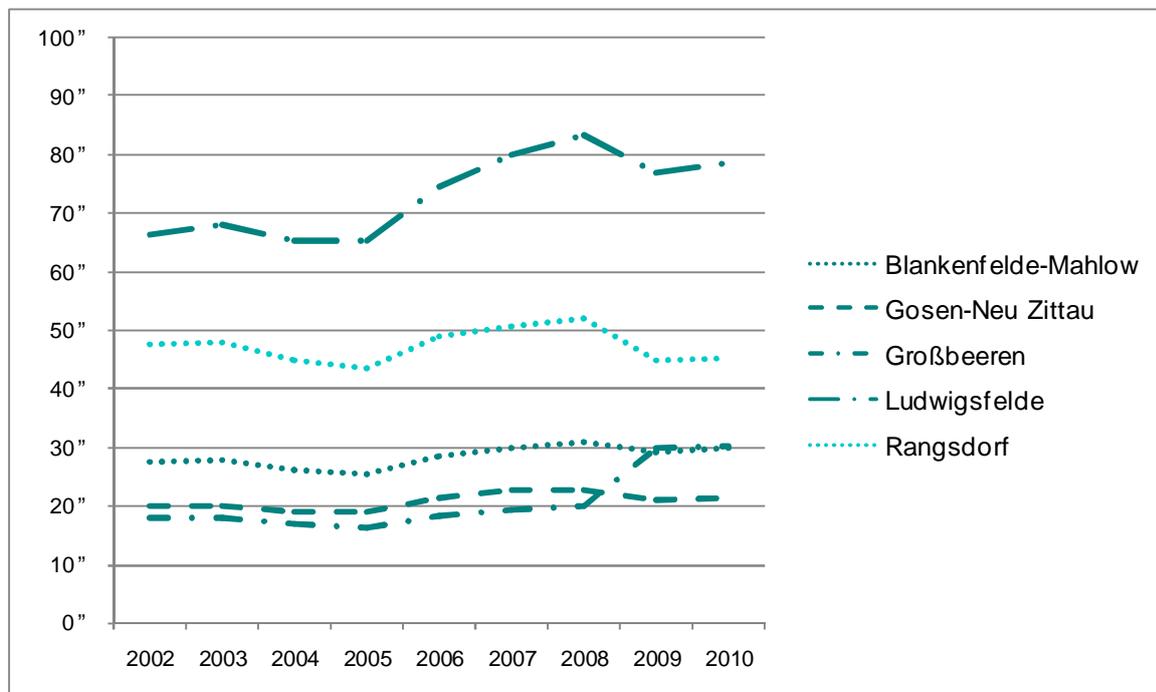
Der Gemeindeanteil an der Umsatzsteuer wird nach einem komplexen Schlüssel berechnet, der jeweils mehrjährige Durchschnitte bezüglich verschiedener Indikatoren berechnet. Generell führt er dazu, dass der Anteil in Gemeinden höher ist, die einerseits eine hohe Anzahl von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort aufweisen und andererseits ein hohes Gewerbesteueraufkommen haben. Dadurch dass die Aufteilungsschlüssel jedoch jeweils für mehrere Jahre festgelegt werden, ändern sich die Proportionen der Gemeinden untereinander nicht oder nur geringfügig. Dies ist z.B. am Verlauf des Gemeindeanteils von Schönefeld erkennbar, der über die Jahre relativ unverändert auf vergleichsweise hohem Niveau verbleibt. In dieser Entwicklung ist naturgemäß der Effekt des Flughafens SXF enthalten, ein Effekt des Baus oder Betriebs von BER ist im Betrachtungszeitraum jedoch nicht auszumachen.

Abbildung 35: Gemeindeanteil an der Umsatzsteuer je Einwohner der Flughafenumlandgemeinden im Landkreis Dahme-Spreewald 2003-2010



Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Berechnung

Abbildung 36: Gemeindeanteil an der Umsatzsteuer je Einwohner der Flughafenumlandgemeinden in den Landkreisen Teltow-Fläming und Oder-Spree 2003-2010



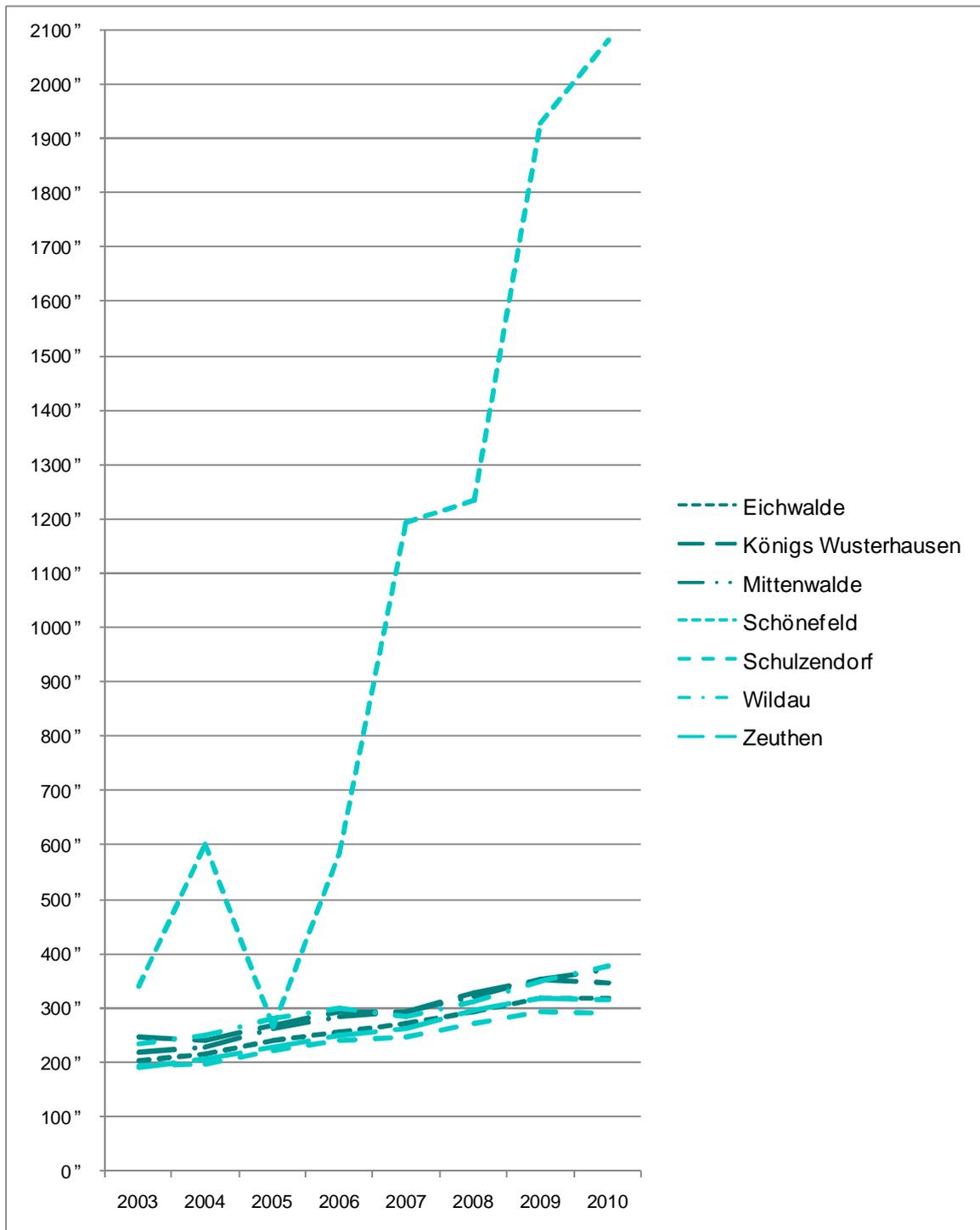
Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Berechnung

B.3.3.5. Kommunale Kreisumlage

Zur Deckung des Finanzbedarfs können Kreise eine Kreisumlage von den kreisangehörigen Gemeinden erheben. Sie setzt sich zusammen aus der Steuerkraft der Gemeinden und den Schlüsselzuweisungen. Von dieser Umlagegrundlage wird ein bestimmter Prozentsatz als Kreisumlage definiert. Der Landkreis Dahme-Spreewald, zu dem auch die Gemeinde Schönefeld gehört, hat derzeit einen im Vergleich zum Brandenburger Durchschnitt niedrigen Kreisumlagesatz. Er lag im Bezugsjahr 2010 bei 39,9%, der brandenburgische Durchschnitt bei rund 44%. Im Teltow-Fläming und im Landkreis Oder-Spree lag der Satz im gleichen Zeitraum nahe des brandenburgischen Durchschnitts, für Berlin können diesbezüglich keine Angaben gemacht werden, da es keine Kreisumlage gibt.

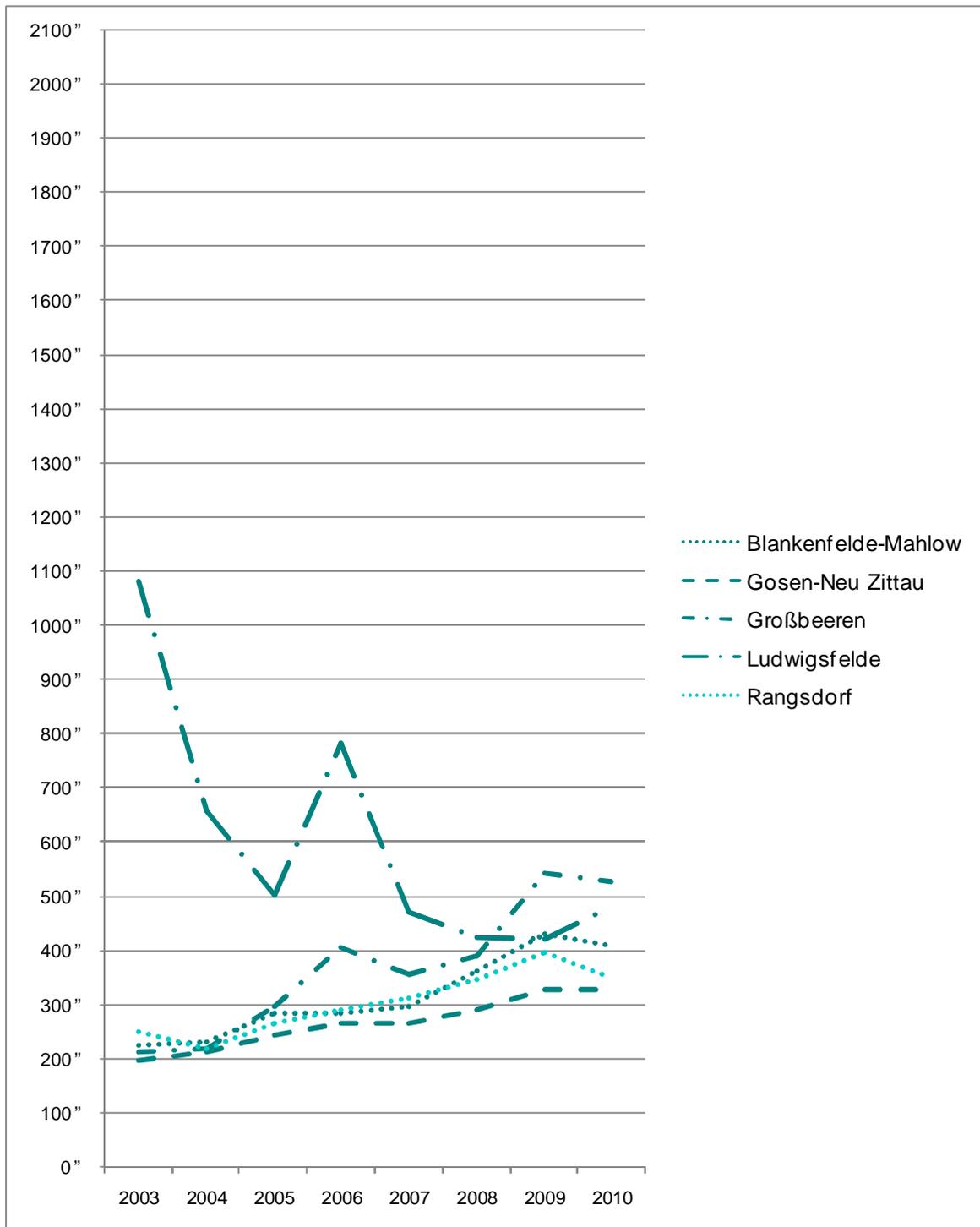
Trotz des niedrigen Umlagesatzes ist die Belastung der Gemeinde Schönefeld in den letzten Jahren stark gestiegen, was an der stark erweiterten Umlagegrundlage der Gemeinde liegt. Hierfür sind wiederum vor allem die stark gestiegenen Gewerbesteuererlöse verantwortlich, die teilweise auf Bau und Betrieb von BER zurückzuführen sind (siehe weiter oben). Eine genau entgegengesetzte Entwicklung (mit ähnlichen Gründen) findet sich bei der Gemeinde Ludwigsfelde.

Abbildung 37: Kommunale Kreisumlage je Einwohner der Flughafenumlandgemeinden im Landkreis Dahme-Spreewald 2003-2010



Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Berechnung

Abbildung 38: Kommunale Kreisumlage je Einwohner der Flughafenumlandgemeinden in den Landkreisen Teltow-Fläming und Oder-Spree 2003-2010



Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Berechnung

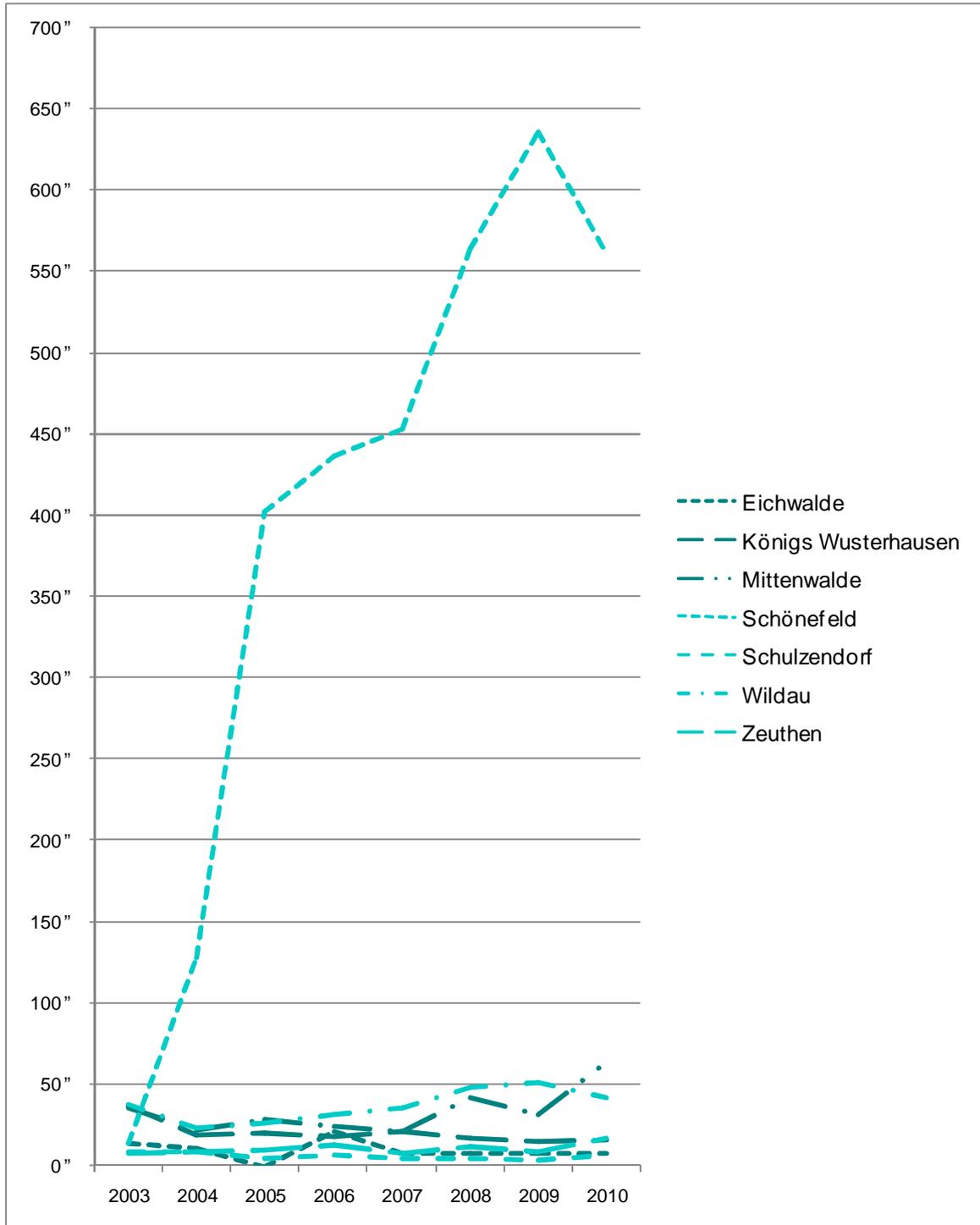
B.3.3.6. Gewerbesteuerumlage

Die Gewerbesteuerumlage bemisst sich naturgemäß an den Einkünften aus der Gewerbesteuer, weswegen der Verlauf der hier abzuführenden Umlage auch recht ähnlich zum Gewerbesteueraufkommen verläuft. Wichtig ist dabei, dass die Gewerbesteuerumlage unter der Annahme berechnet wird, dass die betreffende Kommune den durchschnittlichen Gewerbesteuerhebesatz des Landes Brandenburg anwendet. Dies ist z.B. in Schönefeld nicht der Fall. Das Verhältnis von tatsächlichem Gewerbesteueraufkommen (brutto) und abzuführender Gewerbesteuerumlage ist daher in dieser Gemeinde geringer als in Gemeinden mit niedrigerem Hebesatz und sorgt dafür, dass ein im Verhältnis zu anderen Gemeinden relativ geringerer Anteil der Gewerbesteuereinnahmen in der Gemeinde verbleibt.

B.3.3.7. Allgemeine Schlüsselzuweisungen

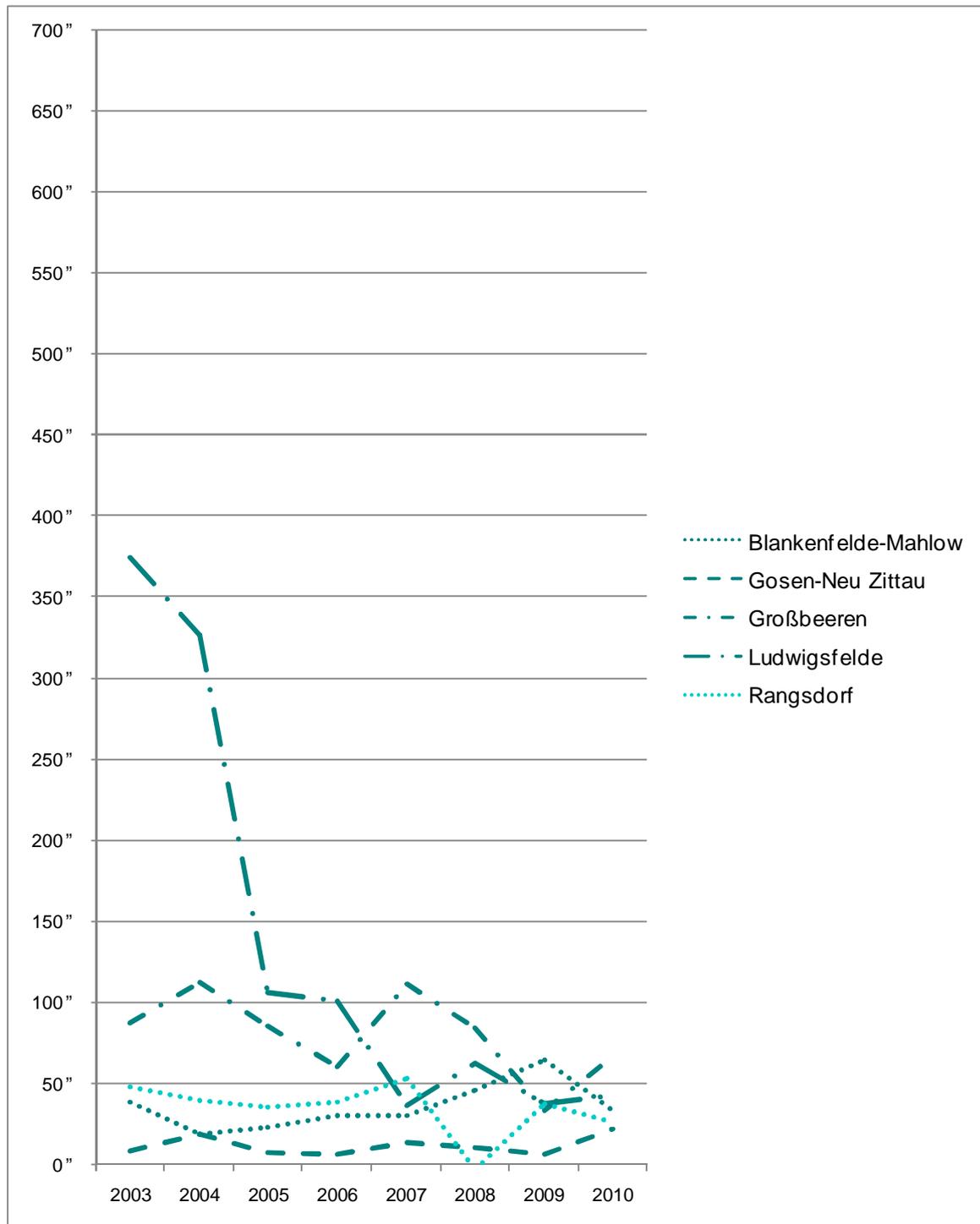
Eine der wichtigsten Einnahmequellen der Gemeinden aus dem Finanzausgleich sind die Schlüsselzuweisungen, die sie aus dem Landeshaushalt erhalten. Zur Berechnung der Schlüsselzuweisungen wird ein normierter Finanzbedarf einer Kommune mit ihrer Steuer- und Umlagekraft verglichen. Wird dabei ein Fehlbetrag ermittelt, so wird dieser durch Schlüsselzuweisungen teilweise ausgeglichen. Aus diesem Grund gibt es Gemeinden, die in einzelnen Jahren keine allgemeinen und investiven Schlüsselzuweisungen erhalten (haben). Ein Beispiel ist erneut die Gemeinde Schönefeld. Einige der Gemeinden, die keine Schlüsselzuweisungen erhalten, müssen erstmals im Jahr 2012 zusätzlich eine neu geschaffene Finanzumlage auf Landesebene abführen. In der Untersuchungsregion betrifft dies voraussichtlich nur die Gemeinde Schönefeld. Die vorgenannten Entwicklungen sind insbesondere in Schönefeld auf die positive Entwicklung des Gewerbesteueraufkommens zurückzuführen, weshalb ein Zusammenhang mit dem Flughafen BER zu sehen ist.

Abbildung 39: Gewerbesteuerumlage je Einwohner der Flughafenumlandgemeinden im Landkreis Dahme-Spreewald 2003-2010



Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Berechnung

Abbildung 40: Gewerbesteuerumlage je Einwohner der Flughafenumlandgemeinden in den Landkreisen Teltow-Fläming und Oder-Spree 2003-2010



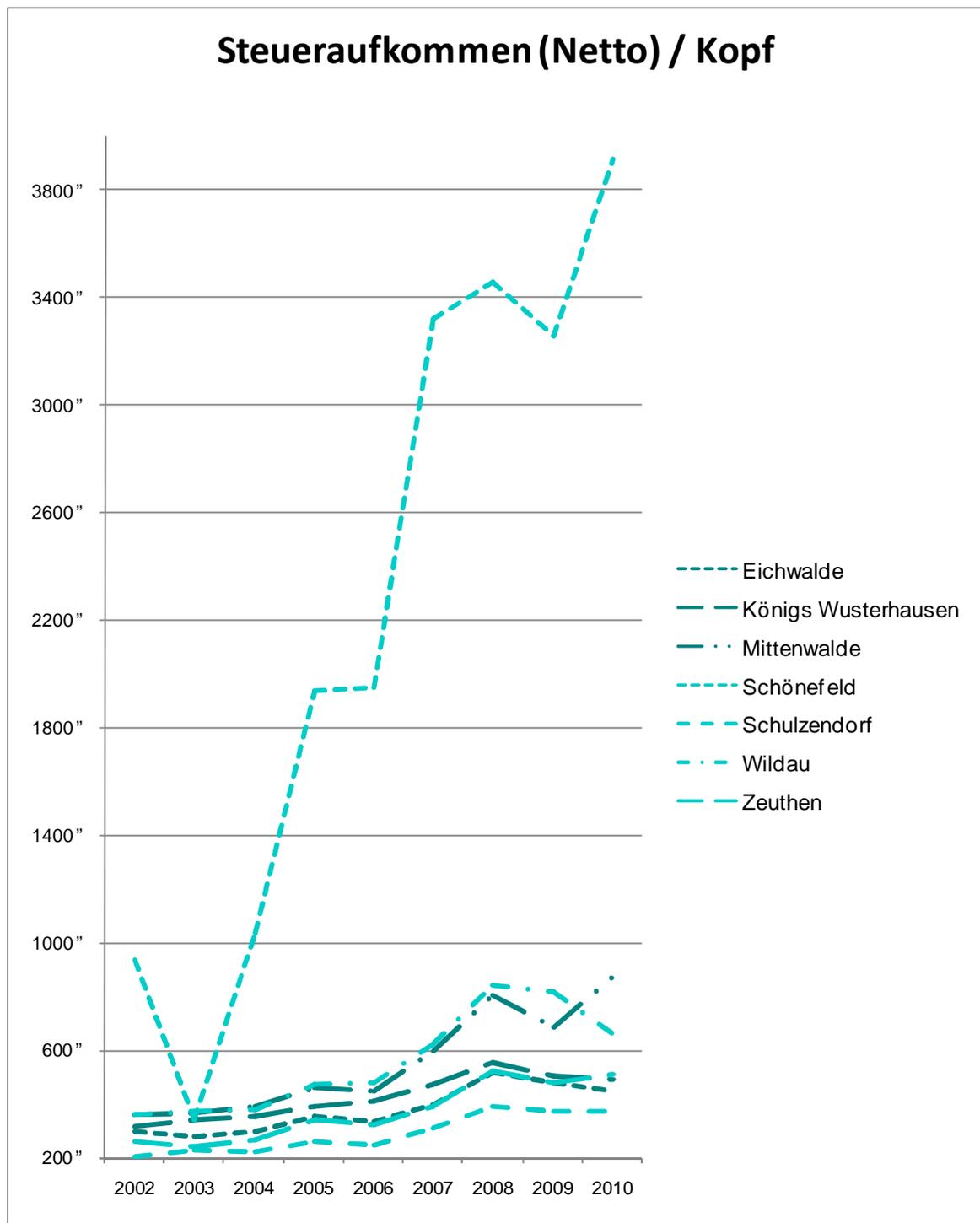
Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Berechnung

B.3.3.8. Kommunales Steueraufkommen (netto)

Eine geeignete Vergleichsgrundlage zur Finanzkraft der kommunalen Haushalte bietet die Darstellung des kommunalen Nettosteueraufkommens je Einwohner. Da hierbei alle Bundes- und Landeszuweisungen, Zuweisungen des kommunalen Finanzausgleichs, Zahlungen an andere Gemeinden sowie die Kreisumlage unberücksichtigt bleiben, spiegelt dieser Indikator die reale Finanzkraft einer Gemeinde wider (vgl. Abbildung 41 und Abbildung 42).⁴¹

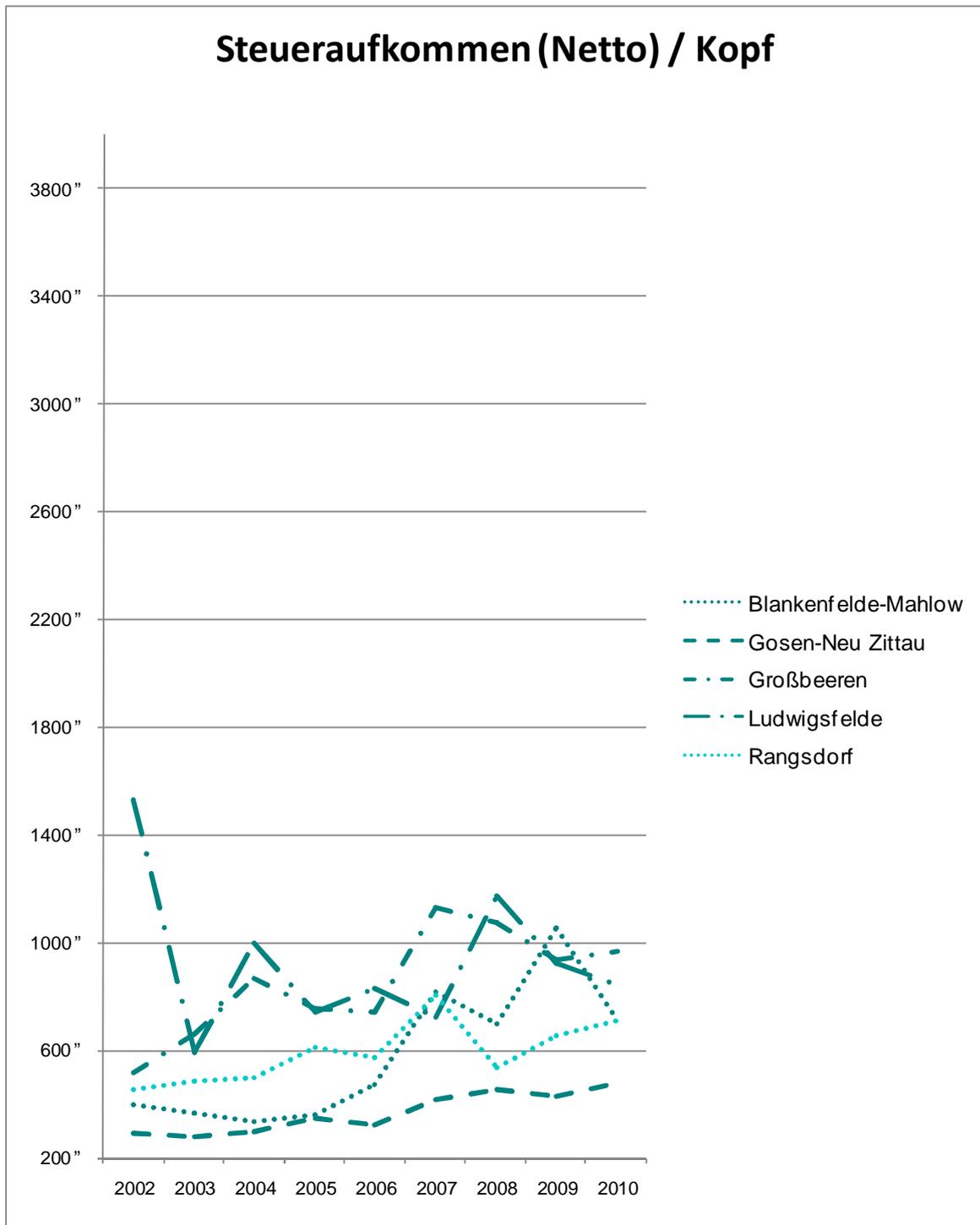
⁴¹ Das kommunale Nettosteueraufkommen ergibt sich aus dem kommunalen Bruttosteueraufkommen unter Abzug der Gewerbesteuerumlage. Zur Berechnung des Bruttosteueraufkommens werden folgende Einnahmearten berücksichtigt: Grundsteuer A, Grundsteuer B, Gewerbesteuer (brutto), Gemeindeanteil an der Einkommensteuer, Gemeindeanteil an der Umsatzsteuer, Vergnügungssteuer, Hundesteuer, Zweitwohnungssteuer und sonstige kommunale Steuern.

Abbildung 41: Kommunales Nettosteuererwerb je Einwohner der Flughafenumlandgemeinden im Landkreis Dahme-Spreewald 2003-2010



Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Berechnung

Abbildung 42: Kommunales Nettosteuererwerb je Einwohner der Flughafenumlandgemeinden in den Landkreisen Teltow-Fläming und Oder-Spree 2003-2010



Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Berechnung

B.3.3.9. Investitionen in Straßen und Schienen

In den Gemeinden des Flughafenumfeldes gab es teilweise erhebliche Auswirkungen des Baus von BER. Allerdings handelt es sich dabei nur in sehr geringem Maße um Investitionen, die von den Kommunen selbst finanziert worden sind. Größtenteils handelt es sich um Vorhaben, die vom Land bzw. vom Bund finanziert wurden. In einigen Fällen gab es jedoch Anteile an der Investitionssumme, die von den einzelnen Kommunen bestritten wurden.

Im Besonderen sind hier aufgrund ihrer hohen Bedeutung für die infrastrukturelle Anbindung der einzelnen Gemeinden und Bezirke die folgenden Vorhaben zu erwähnen:

- **Autobahn A 113:** Die Autobahn A 113 ist nicht unmittelbar in Zusammenhang mit dem Flughafen BER zu betrachten. Planungen für ihren Bau bestanden schon lange vor der Festlegung auf den Standort Schönefeld. Ob der Autobahnbau bei einer Festlegung auf einen anderen Flughafenstandort langsamer oder anders erfolgt wäre, war im Rahmen dieses Gutachtens nicht feststellbar und auch keine unmittelbare Aufgabe. In einen engeren Zusammenhang mit der Erschließung des Flughafens BER ist lediglich der Bau einer neuen Anschlussstelle nördlich des Dreiecks Waltersdorf zu bringen. Insgesamt hat die A 113 nach Aussage vieler Kommunen (z.B. Wildau) zu einer deutlich besseren Verbindung zwischen den Kommunen und der Stadt Berlin geführt.
- **Schnellstraße Potsdam - Schönefeld (L40/L76/B96a):** Auch wenn Planungen zum Bau einer Schnellstraße an dieser Stelle bereits früher existierten, so ist doch nach übereinstimmender Aussage der befragten Experten davon auszugehen, dass der Bau dieser Verbindung nicht oder erst später erfolgt wäre, wenn der Flughafen BER an einem anderen Standort erbaut worden wäre. Die Schnellstraße betrifft mehrere Kommunen des Flughafenumfeldes, insbesondere Großbeeren, Blankenfelde-Mahlow und Schönefeld. Sie führt für diese Gemeinden zu einer deutlich verbesserten Erreichbarkeit sowohl des neuen Flughafens als auch der Stadt Potsdam. Die Finanzierung der neuen Verbindung erfolgt weitgehend durch das Land - nur die Nebenanlagen von Landesstraßen sind durch die Kommunen zu finanzieren. Anzumerken ist jedoch, dass die neue Verbindung nach Aussage einzelner Kommunen lokal zu einer erhöhten Lärm- und Abgasentwicklung führen wird, die negativ zu sehen ist.
- **Haltepunkt Struveshof:** Im Gebiet der Gemeinde Ludwigsfelde wurde unter finanzieller Beteiligung der Kommune der Haltepunkt Struveshof neu gebaut. Nach Aussage der Gemeindevertreter führt dieser Haltepunkt zu einer deutlich verbesserten Verbindung mit dem neuen Flughafen BER. Aus Sicht der Kommune ergibt sich hier ein deutlich positives Kosten-Nutzen-Verhältnis.
- **Bahnanschluss Flughafen mit neuem Haltepunkt Waßmannsdorf:** In Verbindung mit dem Neubau des Flughafens BER wurde die S-Bahn über den alten End-

bahnhof Flughafen Berlin-Schönefeld hinaus bis zum Flughafen BER erweitert. Einziger Zwischenhalt ist der Bahnhof Waßmannsdorf. Dieser erschließt einen Ortsteil von Schönefeld und führt dort zu einer besseren Anbindung insbesondere an Berlin. Der Haltepunkt Waßmannsdorf wurde durch die Gemeinde Schönefeld finanziert; die Strecke, die einen dortigen Halt erst möglich macht, wurde jedoch ohne finanzielle Beteiligung der Gemeinde gebaut.

- **Dresdner Bahn:** Wenngleich eine Umsetzung dieser Verbindung zwischen dem Bahnhof Südkreuz in Berlin und des Berliner Außenrings erst in ca. 7-10 Jahren realistisch erscheint, so wird diese Verbindung doch eine wichtige Auswirkung auf die Erreichbarkeit des neuen Flughafens und seines Umfeldes haben. Innerhalb Berlins ist vor allem mit einer erhöhten Lärmbelastung in den betroffenen Bezirken zu rechnen; der Flughafen selbst wird jedoch von einer beschleunigten Erreichbarkeit profitieren. Auch die Fahrzeit nach Dresden wird sich weiter verkürzen. Weitere Auswirkungen auf die Kommunen im Flughafenumfeld sind derzeit nicht abschätzbar, da diese Auswirkungen stark von der Linienführung der Regionalexpresslinien abhängen werden.⁴²
- **Landesstraße L75:** In Verbindung mit dem Flughafenneubau wurde die L75 im Bereich des Ortes Selchow neu gebaut und als Teil einer Ortsumgehung umgestaltet.⁴³ Diese Neugestaltung betrifft jedoch insgesamt nur wenige Einwohner der Gemeinde Schönefeld.

Während einige Investitionen somit positive Auswirkungen auf die Kommunen im Flughafenumfeld haben werden, so sind aufgrund des zunehmenden Verkehrs auch negative Auswirkungen zu erwarten. Diese werden in Teil C eingehender thematisiert.

An dieser Stelle ebenfalls zu erwähnen ist die Kritik einiger Kommunen an der Anbindung des Flughafens BER. Vorgeworfen wird der Planung häufig eine zu einseitige Ausrichtung auf Berlin, die gerade die Erreichbarkeit des Flughafens BER für Personen, die im Umfeld des Flughafens wohnen möchten (z.B. weil sie dort arbeiten) erschwere. Besonders häufig wurde diese Kritik in Blankenfelde Mahlow, aber auch in den südlichen Gemeinden Eichwalde, Wildau, Zeuthen und Königs-Wusterhausen geäußert.

⁴² Eine schnellere Erreichbarkeit ist hier nicht gleichbedeutend mit einer verbesserten Erschließung. In diesem Zusammenhang wurde insbesondere aus der Gemeinde Ludwigsfelde die Befürchtung laut, die aufgrund der zunächst nicht gebauten Dresdner Bahn verstärkte Nutzung der Anhalter Bahn werde zu einer Verschlechterung der Anbindung an Berlin führen, weil aufgrund der Kapazitätsbeschränkungen der Strecke eine Nutzung vorrangig für den Fernverkehr erfolge, die Anbindung der Kommune hingegen zurückgestellt werde.

Sonstige Investitionen

Neben den Investitionen in Straßen und Schienen haben die Kommunen zahlreiche weitere Investitionsvorhaben in Angriff genommen, bei denen es sich jedoch kaum um Investitionen in Verbindung mit Bau und Betrieb von BER handeln dürfte. Darunter sind vor allem Investitionen in die soziale und Bildungsinfrastruktur zu verstehen. Teilweise werden durch die Kommunen im unmittelbaren Flughafenumfeld jedoch erhöhte Investitionsanforderungen aufgrund eines verstärkten Zuzugs erwartet. Dies konnte jedoch für den Beobachtungszeitraum noch nicht verifiziert werden und wird sich allenfalls in der Zukunft manifestieren. Einzig für die Gemeinde Schönefeld gibt es Anhaltspunkte dafür, dass bestimmte kommunale Investitionen (z.B. in Kindertagesstätten) in etwas größerem Umfang stattgefunden haben, als dies der Fall gewesen wäre, wenn der Flughafen BER nicht an diesem Standort entstanden wäre. Hier wurde also in gewissem Maße Kapazität geschaffen, die derzeit noch nicht ausgelastet ist. Es ist allerdings im Rahmen dieses Gutachtens nicht möglich, die genauen Investitionsanteile herauszuarbeiten, die ohne den Flughafenneubau nicht erforderlich gewesen wären.

B.4. Zwischenfazit

Wie aus der bisherigen Darstellung ersichtlich wird, haben sich der Bau und zukünftige Betrieb von BER bislang erst in recht geringem Maße auf die Gemeinden und Bezirke im Flughafenumfeld ausgewirkt, wobei genaue Effekte nicht zu berechnen sind. In gewissem Maße sind (vor allem in Schönefeld) positive wirtschaftliche Effekte festzustellen, die sich auch auf die Steuereinnahmen der Kommune auswirken. In einzelnen Gebieten (z.B. Teilen von Schönefeld, aber auch Wildau, Schulzendorf, Eichwalde und Blankenfelde Mahlow) ist erkennbar, dass die Entwicklung der Gemeinden als Wohnstandort derzeit stagniert. Dies kann zumindest teilweise mit dem Flughafenbau zusammenhängen, der zu einem abwartenden Verhalten bei Immobilienkäufern führt. Inwieweit sich dieses Verhalten auf Grundstücks- und Immobilienpreise auswirkt, bleibt abzuwarten. Im Beobachtungszeitraum sind nennenswerte Effekte noch nicht festzustellen. In zahlreichen weiteren Kommunen sind wirtschaftliche Entwicklungen zu verzeichnen, bei denen die Einflussstärke einer möglichen Reaktion auf Bau / Betrieb von BER unklar sind. Insbesondere für Unternehmen aus dem Bereich Dienstleistungen, Verkehr / Logistik sowie für Hotels und Gastgewerbe gibt es Anhaltspunkte, dass die Nähe zum Flughafen ein wichtiger, aber nicht der wichtigste Standortfaktor ist. Für diese Wirtschaftszweige sind allgemein eine gute Verkehrsinfrastruktur und die Nähe zu Berlin von großer Bedeutung. Aus diesem Grund dürften die bestehende Infrastruktur sowie der Neubau der Autobahn A 113 sowie der Ausbau der Schieneninfrastruktur für einige Unternehmen dieser Wirtschaftszweige ebenso wichtig sein wie der Flughafen selbst. Ohne den Flughafen hätten

⁴³ 2012 wurde dieser Abschnitt der L75 zur Kreisstraße umgestuft.

die Ausbaumaßnahmen in Schienen- und Straßennetz nicht in diesem Umfang stattgefunden.

Bezogen auf die Mittelbereiche wird erkennbar, dass bislang Schönefeld-Wildau der am stärksten betroffene ist. Sowohl die bisherigen Wachstumsimpulse als auch die möglichen Nachteile in Bezug auf die Wohnstandorte wirken bislang schwerpunktmäßig in diesem Mittelbereich. Das funktionsteilige Mittelzentrum Schönefeld und Wildau wurde weiter gestärkt. Während sich in Schönefeld starke Entwicklungen in flughafenaffinen Wirtschaftsbereichen, aber auch in der Ansiedlung von für die Nahversorgung wichtigen Einrichtungen wie Arztpraxen und Einzelhandel ergaben und sich weitere Vorteile in der überregionalen Verkehrsanbindung ergeben werden, konnte Wildau mit seiner Hochschule und den zahlreichen innovativen Unternehmen in den Bereichen Bildung und Innovation einen Schwerpunkt setzen. Es ist zu erwarten, dass die beiden Kommunen auch in Zukunft stark von den wirtschaftlichen Entwicklungsimpulsen des BER profitieren werden (siehe weiter unten im Teil Ableitung von Entwicklungsperspektiven). Die zum Mittelbereich gehörenden Kommunen mit einem Schwerpunkt auf der Funktion Wohnen (Eichwalde, Schulzendorf, Zeuthen) werden diesen Funktionsschwerpunkt behalten, wobei die Wertigkeit des Wohnumfeldes durch den Fluglärm beeinträchtigt werden könnte.

C. ENTWICKLUNGSPERSPEKTIVEN IN DEN KOMMUNEN DES FLUGHAFENUMFELDES NACH INBETRIEBNAHME VON BER

Als Grundlage für den weiteren Diskussionsprozess über einen möglichen Interessenausgleich zwischen den Gemeinden und Bezirken des Untersuchungsgebietes ist eine Vorstellung von den zu erwartenden Entwicklungen nach Inbetriebnahme des Flughafens erforderlich. Dabei geht es weniger um eine konkrete Prognose der wirtschaftlichen und sonstigen Auswirkungen. Dies ist aufgrund der komplexen Ursache-Wirkungsbeziehungen insbesondere bei den Effekten auf Gemeindeebene nicht seriös zu leisten. Stattdessen geht es darum, möglichst realistische Szenarien zu entwickeln, mit deren Hilfe sich die voraussichtlichen Ausgleichserfordernisse abschätzen lassen. Für die Diskussion über die Ausgestaltung eines Interessenausgleichs spielt dabei weniger die absolute Höhe einzelner Effekte eine Rolle. Von Interesse ist in erster Linie die Frage, ob die Gemeinden von bestimmten Entwicklungen unterschiedlich stark profitieren bzw. durch diese in unterschiedlichem Ausmaß belastet sind.

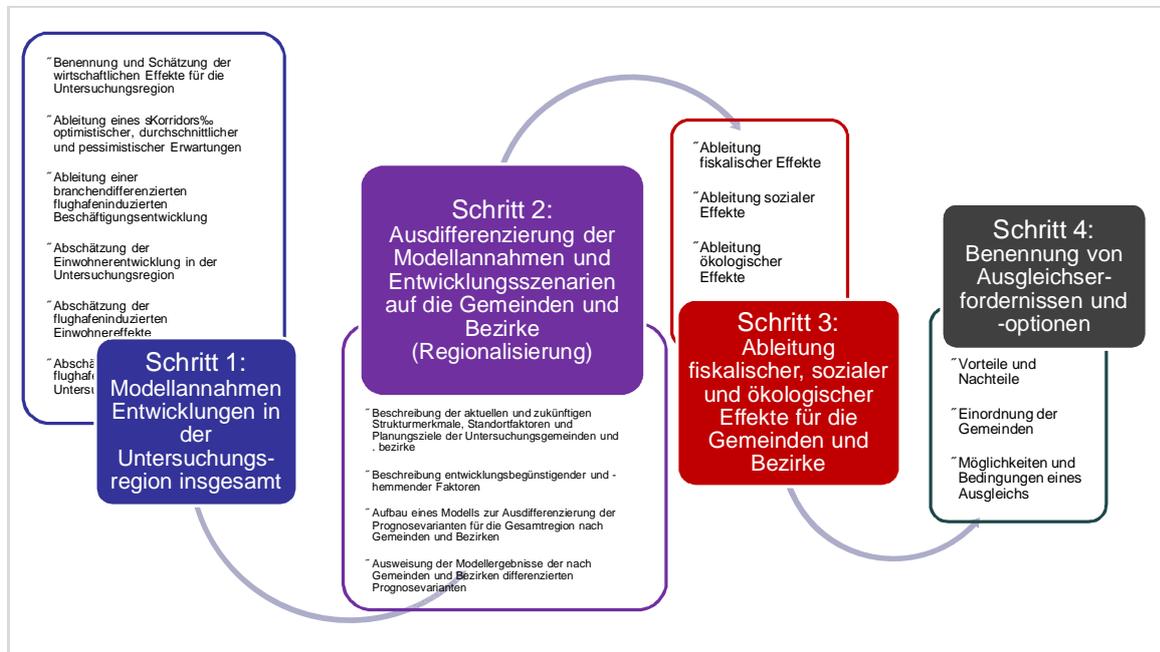
Aus diesem Grund kann die Konzeption eines Ausgleichsinstrumentariums nur auf der Basis von Modellrechnungen erfolgen, die möglichst nachvollziehbar, aber eben auch stark vereinfacht die wesentlichen Zusammenhänge abbilden.

Erst wenn die Auswirkungen des neuen Flughafens nach seiner Inbetriebnahme zum Tragen kommen, kann eine Realisierung des Interessenausgleichs erfolgen. Dabei sollen mit Hilfe des entwickelten Instrumentariums konkrete Handlungserfordernisse und entsprechende Maßnahmen abgeleitet werden. Grundlage für einen Ausgleich können nur die tatsächlichen Effekte sein. Aus diesem Grund müssen die im Modell verwendeten Parameter in der Realisierungsphase beobachtet bzw. gemessen werden. Auch dann wird sich der durch den Flughafen induzierte Anteil nur schätzen lassen - dies aber nach einem Verfahren, auf das sich alle beteiligten Kommunen verständigt haben. Wie in Teil D zum Interessenausgleich dargestellt, sind, unabhängig von dem hier dargestellten Instrumentarium, tatsächlich jedoch auch andere Wege der Verständigung, der Projekt- und Maßnahmenentwicklung denkbar. Dies liegt in der Hand der kommunalen und der weiteren beteiligten Akteure.

C.1. *Das Vorgehen zur Ableitung von Entwicklungsperspektiven im Überblick*

Die Ableitung möglicher Entwicklungsperspektiven erfolgte im Wesentlichen in vier Schritten (vgl. Abbildung 43). Diese werden im Folgenden kurz im Überblick dargestellt. Das konkrete Vorgehen, die verwendeten Datengrundlagen, erforderliche Berechnungsschritte und die jeweiligen Ergebnisse werden in den anschließenden Abschnitten (vgl. Abschnitt C.2 bis C.5) detailliert beschrieben.

Abbildung 43: Ableitung von Entwicklungsperspektiven im Überblick



C.1.1. Schritt 1: Modellannahmen Entwicklungen in der Untersuchungsregion insgesamt

In einem ersten Schritt wurden die voraussichtlichen Entwicklungen in der Untersuchungsregion insgesamt benannt und auf der Basis möglichst plausibler Annahmen abgeschätzt. Für die Abschätzung wurden bereits vorhandene Prognosen (vgl. Abschnitt C.2) sowie empirisch ermittelte Kennzahlen und Indikatoren verwendet. Wenn diese nicht unmittelbar verfügbar waren, wurden die entsprechenden Werte in Anlehnung an die Erfahrungen bei anderen Flughäfen oder mit Hilfe der in den Gutachtenprozess einbezogenen Experten festgelegt. Die Grundlage dafür bildeten neben der Auswertung vorliegender Studien und Gutachten zu den Flughäfen München, Frankfurt (Main), Wien und Amsterdam insbesondere auch eine Reihe von Expertengesprächen, die mit Vertretern aus den jeweiligen Flughafenregionen geführt wurden (vgl. Anhang C, Abschnitt 2, Tabelle 88).

Für die Entwicklungen in der Untersuchungsregion insgesamt wurde auf diese Weise ein «Korridor» optimistischer, durchschnittlicher und pessimistischer Erwartungen abgeleitet.

Die Modellrechnungen können dabei nicht den Anspruch erheben, alle denkbaren Auswirkungen des Flughafens für die Entwicklung der Region abzubilden. Im Rahmen dieses Gutachtens wurden stattdessen diejenigen Effekte identifiziert, die den Gemeinden entweder am meisten nutzen (Vorteile) oder diese am stärksten belasten (Nachteile).

Im Mittelpunkt der Betrachtungen standen dabei die Ableitung einer branchendifferenzierten flughafenbedingten Beschäftigungsentwicklung sowie die damit verbundenen Einkommenseffekte und Auswirkungen auf die Wertschöpfung in der Region.

Neben diesen Basiseffekten stellt die Bevölkerungsentwicklung in der Untersuchungsregion einen weiteren wesentlichen Effekt dar. Dabei war insbesondere die Abschätzung der flughafenbedingten Einwohnereffekte von Bedeutung.⁴⁴

C.1.2. Schritt 2: Ausdifferenzierung der Modellannahmen und Entwicklungsszenarien auf die Gemeinden und Bezirke (Regionalisierung)

Die für die Untersuchungsregion insgesamt zu erwartende Entwicklung musste für die weiteren Betrachtungen auf die einzelnen Gemeinden und Bezirke heruntergebrochen werden. Diese Regionalisierung erfolgte dabei ausschließlich für die Anzahl der zukünftig flughafenbedingten Beschäftigten.

Dabei wurden die folgenden Faktoren berücksichtigt:

- **Erreichbarkeit:** Zur Verdeutlichung der Lagegunst einer Gemeinde wurde die Erreichbarkeit sowohl mit dem motorisierten Individualverkehr als auch mit dem öffentlichen Verkehr abgebildet. Als Teilkriterien wurden dabei die folgenden Aspekte berücksichtigt:
 - Erreichbarkeit von Autobahnen . Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit von jeder Gemeinde zur nächsten Autobahn-Anschlussstelle in Minuten,
 - Erreichbarkeit von Flughäfen . Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit zum nächsten internationalen Flughafen in Deutschland in Minuten,
 - Erreichbarkeit von IC/EC/ICE-Bahnhöfen . Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit zum nächsten IC/ICE Bahnhof in Minuten sowie
 - Staufaktor . Korrektur des Erreichbarkeitswertes um zehn Prozent nach oben (besonders geringe Staugefahr) oder nach unten (besonders hohe Staugefahr).

Die Grundlage dafür lieferte das Erreichbarkeitsmodell aus der laufenden Raumbeobachtung des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR).⁴⁵

- **Steuerlast:** Für die Berücksichtigung der Steuerlast als Standortkriterium wurden die Hebesätze der Gewerbesteuer sowie der Grundsteuer B als die wesentlichen

⁴⁴ Aus den Basiseffekten und der Bevölkerungsentwicklung ergeben sich weitere Auswirkungen, die im dritten Schritt abgeleitet werden (vgl. Abschnitt C.1.3).

⁴⁵ Vgl. BBSR 2011.

durch die Gemeinde unmittelbar beeinflussbaren Parameter in die Bewertung einbezogen.

- **Flächenverfügbarkeit:** Voraussetzung für die Neuansiedlung von Unternehmen und damit die Schaffung von Arbeitsplätzen ist die Verfügbarkeit der erforderlichen Gewerbeflächen. Die verfügbaren Daten zu bereits ausgewiesenen Flächen in den Gemeinden und deren Nutzung sowie Aussagen der Gemeinden zu gegebenenfalls vorhandenen weiteren Flächenpotenzialen erlauben eine Einordnung der Gemeinden und Bezirke in Verfügbarkeitskategorien:
 - **A:** Größere Ansiedlungen (>1ha) sind derzeit nicht möglich.
 - **B:** Nur einzelne und kleinere Grundstücke (unter 10 ha) auf bereits bestehenden und erschlossenen Gewerbeflächen verfügbar, Neuausweisungen entweder noch nicht konkret absehbar oder nicht geplant.
 - **C:** Noch deutliches Potenzial mit verfügbaren Flächen über 10 ha in einzelnen bereits ausgewiesenen Gewerbegebieten.
 - **D:** Mindestens insgesamt 50 ha freie Flächen, vor allem noch größere zusammenhängende Grundstücke mit mehreren Hektar. Weitere Neuausweisungen / Erschließungen konkret geplant.
- **Branchenlokalisierung:** Zur Bestimmung der Lokalisationskoeffizienten wurde die flughafenaffine Branchenstruktur in der Region betrachtet. Zu diesem Zweck wurde die Anzahl von Betrieben innerhalb der Untersuchungsregion in bestimmten Wirtschaftszweigen verwendet und der prozentuale Anteil jeder Gemeinde an den Beschäftigten bestimmt. Als Datenquelle dienten dabei Angaben vom Statistischen Bundesamt zu den Betrieben nach Wirtschaftszweigklassifikation.

Die anderen regionalwirtschaftlichen Basiseffekte werden nicht in der gleichen Weise in den einzelnen Gemeinden wirksam. Einkommens- und Wertschöpfungseffekte stehen zwar im Prinzip in einem engen Zusammenhang mit den fiskalischen Auswirkungen der Entwicklung für die Gemeinden. Diese profitieren allerdings nicht direkt. Insbesondere der Kommunale Finanzausgleich sorgt dafür, dass zusätzliche Steuereinnahmen nur zu einem vergleichsweise geringen Teil in der Untersuchungsregion verbleiben. In die Ausgleichsmechanismen gehen darüber hinaus so viele weitere Aspekte mit ein, dass die flughafenbedingten Effekte davon überlagert werden. Um trotzdem eine Vorstellung von den fiskalischen Auswirkungen zu bekommen und diesen Aspekt in der weiteren Analyse berücksichtigen zu können, erfolgte eine einwohner- bzw. beschäftigtenbezogene Fortschreibung der Vergangenheitswerte in den Gemeinden und Bezirken.

Für die zu erwartende Bevölkerungsentwicklung liegen bereits mehrere Abschätzungen vor, die gemeindescharf sind. Allerdings schätzen diese Prognosen nicht den flughafenbedingten Anteil, sondern die Entwicklung insgesamt. Daher wurde die Abschätzung des flughafenbedingten Einwohnerzuwachses im Rahmen dieses Gutachtens vorgenommen.

C.1.3. Schritt 3: Ableitung fiskalischer, sozialer und ökologischer Effekte für die Gemeinden und Bezirke

Auf der Grundlage der bereits genannten Auswirkungen konnten weitere flughafenbedingte Effekte in der Untersuchungsregion, insbesondere fiskalische Effekte, soziale Auswirkungen und Auswirkungen auf die Umwelt abgeschätzt werden. Im Einzelnen waren dies Effekte auf

- die Beschäftigtenquote,
- die Arbeitsentgelte,
- die Steuereinnahmen,
- den Flächenverbrauch für Gewerbe und Wohnen,
- Verkehrs- und Fluglärm sowie
- Soziale Leistungen.

Für die Ableitung dieser Effekte wurden verschiedene Kennzahlen verwendet, die den jeweiligen Ursache-Wirkungszusammenhang möglichst gut, aber auch nachvollziehbar und einfach abbilden können. So basieren beispielsweise die Überlegungen zum Flächenverbrauch für die Bereitstellung zusätzlicher Gewerbeflächen auf branchenbezogenen Flächenkennziffern, die auf empirischer Grundlage eine Aussage erlauben, wie viel Fläche pro Beschäftigtem in einzelnen Branchen benötigt wird.

C.1.4. Schritt 4: Benennung von Ausgleichserfordernissen und -optionen

Die verschiedenen Auswirkungen des Flughafens sind für die betroffenen Kommunen zum Teil positiv, zum Teil aber auch negativ. Je nachdem wie stark die einzelnen Gemeinden von den Auswirkungen profitieren oder durch diese belastet werden, ergibt sich ein spezifischer Ausgleichsbedarf. Dabei wäre es vergleichsweise einfach, die Gemeinden jeweils in Bezug auf die Effekte im Einzelnen einzuordnen. Für ein vollständiges Bild muss diese Darstellung jedoch um eine Einordnung in eine Gesamtbilanz ergänzt werden. Die Gutachter stehen dabei vor dem besonderen Problem, einzelne Aspekte, die eigentlich nicht miteinander vergleichbar sind, zueinander in Beziehung zu setzen. Für den weiteren Diskussionsprozess könnte aber gerade diese zusammenfassende Perspektive auf die denkbaren Entwicklungen in der Untersuchungsregion besonders hilfreich sein. trotz der damit verbundenen Einschränkungen.

Die Einordnung der Gemeinden in Bezug auf einzelne Effekte, aber auch bei einer Gesamtbetrachtung, führt abhängig vom jeweiligen Szenario zu unterschiedlichen Ergebnissen. Der aufgespannte Korridor zwischen optimistischen (Oberes Szenario), durchschnittlichen (Mittleres Szenario) und pessimistischen Erwartungen (Unteres Szenario)

stellt dabei die Analysebasis für das Gutachten dar. Es lassen sich aber auch noch weitere Varianten abbilden.

Auf diese Weise können Aussagen darüber getroffen werden, wie sich Veränderungen einzelner Parameter auf die einzelnen Gemeinden auswirken. Damit besteht die Möglichkeit, die Ausgleichswirkungen von konkreten Maßnahmen am Modell zu testen. Auch wenn sich die Ergebnisse aufgrund des stark vereinfachten Modells nicht eins zu eins auf die Realität übertragen lassen, liefern sie doch Hinweise für die Beurteilung verschiedener Ausgleichsoptionen.

C.2. Prognosen für die Flughafenregion

Im Jahre 2005 wurde von der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ein Gutachten an das Institut für Verkehrswissenschaften der Universität Köln und die KE-Consult Wirtschafts- und Verkehrsberatung in Köln vergeben (Bearbeiter: Baum/Esser/Kurte/Schneider, im Folgenden Baum (2005)), welches die wirtschaftlichen Effekte des geplanten Großflughafens BER in Deutschland und in Berlin/Brandenburg untersuchen sollte. Zu diesem Zeitpunkt sollte der Großflughafen noch im Jahre 2010 eröffnet werden. Insofern wurde die Prognose für die zukünftigen wirtschaftlichen Auswirkungen für das Jahr 2012 berechnet.⁴⁶ Zudem wurde die derzeitige Situation der Berliner Flughäfen (Schönefeld, Tegel, Tempelhof) in 2004 analysiert. Grundlage für die Berechnungen von Baum (2005) bildet eine Arbeitsstättenenerhebung der Berliner Flughäfen. Um wirtschaftliche Auswirkungen der Flughäfen und des BER zu analysieren wurde - aufgrund der schwierigen Datenlage - auf eine Input-Output-Analyse verzichtet. Stattdessen hat Baum (2005) Kennziffern aus einem Gutachten von Hujer (2001) verwendet (und zeitlich angepasst), welche Auswirkungen des Flughafens Frankfurt am Main berechneten.

Für das Jahr 2004 kommt Baum (2005) zu folgenden Ergebnissen⁴⁷:

⁴⁶ Im Jahre 2009 gab es ein Update der genannten Studie um für das Jahr 2008, den Einfluss der Finanz- und Wirtschaftskrise zu analysieren. Die Prognosewerte für 2012 wurden allerdings nicht angepasst.

⁴⁷ Auf die Darstellung der Prognoseergebnisse für 2012 wird verzichtet, da eine andere Prognose von Baum (2007) mit längerem Zeithorizont für die vorliegende Studie verwendet wird.

Tabelle 5: Effekte der Berliner Flughäfen auf die Region Berlin/Brandenburg in 2004

Direkt Beschäftigte	13.400
Klassischer Beschäftigungsmultiplikator	0,9
Indirekte und Induzierte Beschäftigung	11.600
Beschäftigung durch Kaufkrafteffekte	8.600
Erweiterter Beschäftigungsmultiplikator	1,4
Steuereinnahmeneffekt (in Mio. Euro)	62

Quelle: Baum 2005; eigene Darstellung.

Hinweise zur Tabelle: Der klassische Beschäftigungsmultiplikator gibt das Verhältnis der Summe aus indirekten und induzierten Beschäftigungseffekten zu den direkten Beschäftigten an. Der erweiterte Beschäftigungsmultiplikator zieht dagegen auch die Kaufkrafteffekte mit ein: er gibt das Verhältnis der Summe aus Kaufkrafteffekten, indirekten und induzierten Beschäftigungseffekten zu den direkt Beschäftigten an.

Im Jahr 2007 wurde von Baum erneut im Auftrag der Flughafen Berlin- Schönefeld GmbH eine weitere Studie zum Thema verfasst, in welcher der Einfluss eines Nachtflugverbots auf die wirtschaftlichen Effekte des BER in Berlin/Brandenburg im Jahr 2023 untersucht wurde. Methodisch wurden die Prognosedaten für 2012, welche in der Studie von 2005 berechnet wurden, auf der Basis der prognostizierten Verkehrsentwicklung bis ins Jahr 2023 (30 Millionen Passagiere) fortgeschrieben. Um den Einfluss eines Nachtflugverbots darzustellen, wurden drei verschiedene Szenarien berechnet: kein Nachtflugverbot, Nachtflugverbot zwischen 0.00 Uhr und 5.00 Uhr (Medium-case Szenario) sowie Nachtflugverbot zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr. In jedem Szenario wurden Annahmen über Crew-Stationierungen, Wartungsaktivitäten, Flugzeugübernachtungen, Flugangebote der Airlines, Flexibilität der Reisenden (z.B. Übernachtungen von Geschäftsreisenden an den Tagesrandzeiten) und die damit zusammenhängenden Beschäftigungseffekte getroffen.

Für das vorliegende Gutachten wurde das Medium-case Szenario als Grundlage verwendet, da das derzeitige Nachtflugverbot zwischen 0.00 und 5.00 Uhr angesetzt ist.

Tabelle 6: Effekte des Flughafens BER auf die Region Berlin/Brandenburg in 2023

Direkt Beschäftigte	20.600
Klassischer Beschäftigungsmultiplikator	0,47
Indirekte und Induzierte Beschäftigung	9.400
Beschäftigung durch Kaufkrafteffekte	13.200
Erweiterter Beschäftigungsmultiplikator	1,11
Summe der Einkommenseffekte (in Mio. Euro)	2.690
Summe der Wertschöpfungseffekte (in Mio. Euro)	4.220
Steuereinnahmeneffekt (in Mio. Euro)	180

Quelle: Eigene Berechnungen nach Baum 2007.

C.3. Modellannahmen für Szenarien und Basiseffekte

Um abzuschätzen, wie viele Beschäftigte in 2022 in der Untersuchungsregion flughafenbedingte arbeiten werden, wurden zunächst die Ergebnisse von Baum (2007) für das Jahr 2023 auf 2022 zurückgerechnet. Diese Ermittlung beruht auf der Annahme von Linearität. Zudem wurde die in Baum (2007) unterstellte Fluggastprognose um aktuelle Entwicklungen modifiziert und nach oben korrigiert.⁴⁸ Um die so ermittelten Effekte, die sich auf die Gesamtregion Berlin-Brandenburg beziehen, auf die Untersuchungsregion einzugrenzen, wurden drei verschiedene Szenarien berechnet, denen folgende Annahmen zu Grunde liegen:

Tabelle 7: Modellannahmen

Im Jahr 2022	Oberes Szenario	Mittleres Szenario	Unteres Szenario
Multiplikator	0,47	0,38	0,09
Erweiterter Multiplikator	1,11	0,89	0,21
Direkte Effekte	Alle Effekte finden in der Untersuchungsregion statt	Alle Effekte finden in der Untersuchungsregion statt	Alle Effekte finden in der Untersuchungsregion statt
Indirekte und induzierte Effekte	Alle Effekte finden in der Untersuchungsregion statt	Zu 80% in der Untersuchungsregion	Zu 19% in der Untersuchungsregion
Beschäftigung aus Kaufkrafteffekten	Alle Effekte finden in der Untersuchungsregion statt	Zu 80% in der Untersuchungsregion	Zu 19% in der Untersuchungsregion
Beschäftigung aus Standorteffekten	Alle Effekte finden in der Untersuchungsregion statt	Zu 33% in der Untersuchungsregion	Zu 19% in der Untersuchungsregion
Summe Einkommenseffekte	Alle Effekte finden in der Untersuchungsregion statt	Relation zwischen Beschäftigung, Einkommen, Wertschöpfung, Steuern wie bei Baum	Relation zwischen Beschäftigung, Einkommen, Wertschöpfung, Steuern wie bei Baum
Summe Wertschöpfungseffekte	Alle Effekte finden in der Untersuchungsregion statt	Relation zwischen Beschäftigung, Einkommen, Wertschöpfung, Steuern wie bei Baum	Relation zwischen Beschäftigung, Einkommen, Wertschöpfung, Steuern wie bei Baum
Steuereinnahmeneffekt	Alle Effekte finden in der Untersuchungsregion statt	Relation zwischen Beschäftigung, Einkommen, Wertschöpfung, Steuern wie bei Baum	Relation zwischen Beschäftigung, Einkommen, Wertschöpfung, Steuern wie bei Baum

Quelle: Eigene Annahmen

Hinweise zur Tabelle: Der klassische Beschäftigungsmultiplikator gibt das Verhältnis der Summe aus indirekten und induzierten Beschäftigungseffekten zu den direkten Beschäftigten an. Der erweiterte Beschäftigungsmultiplikator zieht dagegen auch die Kaufkrafteffekte mit ein: er gibt das Verhältnis der Summe aus Kaufkrafteffekten, indirekten und induzierten Beschäftigungseffekten zu den direkten Effekten an.

⁴⁸ Bereits in 2011 wurden 24 Mio. Passagiere registriert. Nach der zugrunde gelegten Fluggastprognose von Baum sollte diese Zahl erst 3 Jahre später erreicht werden.

Die getroffenen Annahmen gründen auf Einschätzungen durch Expertengespräche und auf der aktuellen Verteilung der Beschäftigten in flughafenaffinen Branchen im Untersuchungsgebiet gemessen an den Beschäftigten dieser Branchen in der Gesamtregion Berlin/Brandenburg.⁴⁹ Um den Einfluss des BER auf die Beschäftigtenzahlen zu messen, wurden die so ermittelten Beschäftigungseffekte mit den Ergebnissen von Baum (2005) verglichen, der u.a. die Situation der Berliner Flughäfen in 2004 analysiert hat.⁵⁰ Dieser Referenzpunkt erscheint plausibel, da davon ausgegangen werden kann, dass die ermittelten Effekte weitgehend nicht durch den antizipierten Ausbau des BER entstanden sind. Der Zuwachs⁵¹, der sich aus dem BER ergibt ist folgender Tabelle zu entnehmen^{52,53}

Tabelle 8: Durch BER induzierte Zuwächse in der Untersuchungsregion in 2022 (im Vergleich zu 2004)

	Oberes Szenario	Mittleres Szenario	Unteres Szenario
Direkt Beschäftigte	13.896	13.896	13.896
Klassischer Beschäftigungsmultiplikator	0,27	0,22	0,05
Indirekte und Induzierte Beschäftigung	3.738	2.991	710
Beschäftigung durch Kaufkratteffekte	8.932	7.145	1.697
Erweiterter Beschäftigungsmultiplikator	0,91	0,73	0,17
Beschäftigung aus Standorteffekten	34.882	11.511	6.628
Summe der Beschäftigungseffekte	61.448	35.543	22.931
Summe der Einkommenseffekte (in Mio. Euro)	2.322	1.376	882
Summe der Wertschöpfungseffekte (in Mio. Euro)	3.655	2.187	1.398
Steuereinnahmeneffekt (in Mio. Euro)	163	98	63

Quelle: Eigene Berechnungen, basierend auf Baum 2005 und Baum 2007.

⁴⁹ Die Annahmen werden im Anhang (Teil C) ausführlich erläutert.

⁵⁰ Anhand der Arbeitsstättenstatistik können die direkten Effekte der Berliner Flughäfen⁵⁰anteilig auf den Flughafen Schönefeld (SXF) bezogen werden.

⁵¹ Um den durch BER entstehenden Zuwachs nicht zu überschätzen, wurden die Effekte berücksichtigt, die durch die Ansiedlung von Easyjet nach 2004 am SXF entstanden. Diese Ansiedlung dürfte nicht aufgrund des antizipierten Flughafenausbaus geschehen sein. Deshalb wurden diese Beschäftigungseffekte vom Zuwachs abgezogen.

⁵² Um die Zuwächse zu berechnen sind weitere Zwischenschritte erforderlich. Da Baum (2005) die Gesamtregion Berlin/Brandenburg untersuchte, waren Annahmen über die gesonderten Effekte in der Untersuchungsregion nötig. Hier wurden dieselben Annahmen getroffen wie für die Szenarien, die in Tabelle 7 beschrieben wurden. Zuwächse wurden dann jeweils innerhalb der einzelnen Szenarien bestimmt.

⁵³ Bei der Interpretation der Zuwächse ist darauf zu achten, dass diese teilweise durch die Verlagerung von Beschäftigten des Flughafen Tegels zustande kommen. So umfassen die direkten Effekte auch die 9.792 Beschäftigten, die in 2009 auf dem Flughafengelände Tegel gearbeitet haben.

Hinweise zur Tabelle: Der klassische Beschäftigungsmultiplikator gibt das Verhältnis der Summe aus indirekten und induzierten Beschäftigungseffekten zu den direkten Beschäftigten an. Der erweiterte Beschäftigungsmultiplikator bezieht dagegen auch die Kaufkrafteffekte mit ein: Er gibt das Verhältnis der Summe aus Kaufkrafteffekten, indirekten und induzierten Beschäftigungseffekten zu den direkten Effekten an.

C.4. Entwicklungsszenarien in den Kommunen des Untersuchungsgebietes

C.4.1. Regionalisierung der wirtschaftlichen Effekte (Basiseffekte)

Die vorliegenden Prognosen zu den wirtschaftlichen Auswirkungen des Flughafens BER beziffern die Beschäftigungseffekte nur für die Untersuchungsregion insgesamt. Um jedoch unterschiedliche Entwicklungen in den Gemeinden und Bezirken abzubilden, müssen die Effekte in mehreren Schritten und mit Hilfe nachvollziehbarer Kriterien auf die Kommunen verteilt werden.

In welcher Gemeinde zusätzliche Beschäftigung entsteht, wird unter anderem davon abhängen, welche Branchen aufgrund des Flughafens Arbeitsplätze schaffen werden. Aus diesem Grund musste die Gesamtzahl der zusätzlichen Beschäftigten in einem ersten Schritt auf Branchen heruntergebrochen werden.⁵⁴

Die flughafenaffinen Branchen wurden auf der Basis vorliegender Studien bestimmt (Hujer u.a. 2004⁵⁵ . deren Berechnungen die Grundlagen für die Gutachten Baum 2007 und 2009 bilden; Bogai/Weseling 2010 und Berliner Flughäfen 2009).

Den Ausgangspunkt dafür bildet die aktuelle Branchenverteilung in der Untersuchungsregion. Da sich bereits heute ein Flughafen in Schönefeld befindet, wurde unterstellt, dass die relevanten flughafenaffinen Branchen bereits in der Region vertreten sind. Allerdings ist nicht die gesamte Beschäftigung in diesen Branchen flughafenbedingt, sondern jeweils nur ein Anteil, der sich zudem von Branche zu Branche unterscheidet. Dieser Anteil wurde durch die Gutachter abgeschätzt unter Berücksichtigung von

- Erkenntnissen der Standortfaktorenforschung,
- Experteneinschätzungen zur räumlichen Verteilung von Effekten,
- Entwicklungen an anderen Flughäfen,
- Spezifischen Rahmenbedingungen in den Gemeinden sowie⁵⁶

⁵⁴ Für eine tabellarische Darstellung der Ermittlung vgl. Anhang Teil C, Abschnitt 4.

⁵⁵ Hujer u.a. (2004) bildeten Kategorien aus mehreren Wirtschaftszweigen und berücksichtigten alle Wirtschaftszweige. Für die Auswahl der flughafenaffinen Wirtschaftsklassen wurden nur solche Gruppen berücksichtigt die genügend groß sind.

⁵⁶ Da in den Studien unterschiedliche und teilweise aggregierte Wirtschaftszweigklassifikationen bzw. Branchenabgrenzungen der Arbeitsstättenerhebung verwendet wurde, mussten die Klassifikationen so gut wie möglich in die aktuelle Wirtschaftszweigklassifikation 2008 überführt werden. Zusätzlich war es notwendig, für einzelne Wirtschaftszweige Beschäftigtenzahlen in den Gemeinden des Flughafen-

- Strategischen Konzepten / Überlegungen der Gemeinden

Dazu wurde durch einzelne Bearbeiter mit ihrem jeweils unterschiedlichen Fach- und Erfahrungshintergrund eine Schätzung vorgenommen. In Anlehnung an ein Delphi-Verfahren wurden die Einzelschätzungen anschließend zusammengeführt und durch die Gruppe der Gutachter überprüft, diskutiert und gegebenenfalls angepasst. Dabei lieferten auch die Ergebnisse der vergangenheitsbezogenen Betrachtungen der Beschäftigung in den Gemeinden und Bezirken der Untersuchungsregion wichtige Anhaltspunkte.

Für die Analyse im Rahmen des Gutachtens wurde dieses pragmatische Vorgehen eines internen Delphi-Verfahrens gewählt, um mit vertretbarem Aufwand zu plausiblen Schätzungen zu kommen. Zusammen mit allen anderen Modellannahmen ergeben diese ein mögliches Bild der zukünftigen Entwicklung in der Untersuchungsregion. Die Wahrscheinlichkeit, dass der tatsächliche Beschäftigungszuwachs in den Gemeinden und Bezirken anders ausfällt als in den betrachteten Szenarien ist sehr hoch. Daran würde jedoch auch ein wesentlich aufwendigeres, empirisch fundierteres Verfahren nichts ändern. Aus diesem Grund muss für den späteren Interessenausgleich mit Daten gearbeitet werden, die die tatsächliche Entwicklung abbilden (vgl. Kapitel C.4.5). Für den Diskussionsprozess über mögliche Ausgleichsinstrumente ist das jedoch noch nicht erforderlich.

Der Anteil der flughafenbedingten Beschäftigung in den einzelnen Branchen wurde nach dem oben angeführten Verfahren noch einmal zerlegt, um die prozentualen Anteile der einzelnen Effektarten (Direkte Effekte, Indirekte und induzierte Effekte, Kaufkräfteffekte, Standorteffekte) zu erhalten. Tabelle 9 zeigt das Ergebnis der Abschätzung. Die Beschäftigung in der Branche Luftfahrt ist fast vollständig durch den Flughafen bedingt (im Durchschnitt der Bewertungen durch die Gutachter 93 Prozent). Dabei sind fast drei Viertel der Beschäftigungseffekte direkte Auswirkungen des Flughafens (72 Prozent). Im Einzelhandel ist der flughafenbedingte Anteil an der Beschäftigung deutlich geringer. Insgesamt ist es knapp ein Drittel der Beschäftigten im Einzelhandel (32 Prozent), das auf den Flughafen zurückzuführen ist, und dabei ergeben sich 20 Prozent der Beschäftigten aus Kaufkräfteffekten.

Die so entwickelten Anteilsschlüssel wurden auf die absolute Zahl der Beschäftigten in den jeweiligen Branchen in der Untersuchungsregion im Jahr 2009 bezogen und die Anzahl der flughafenbedingten Beschäftigten nach Branchen und Effektarten ausgewiesen.

Auf dieser Grundlage konnte dann der Anteil der einzelnen Branchen an den Effektarten berechnet werden. Aufgrund der absolut hohen Zahl der Beschäftigten im Einzelhandel ergibt sich beispielsweise daraus, dass mehr als 23 Prozent der direkten Beschäftigten-

felds auf Grundlage der Betriebsstättenangaben zu schätzen (vgl. Tab. 90 im Anhang). Grund dafür ist, dass bei nur wenigen Betrieben eines Wirtschaftszweiges in einer Gemeinde die Beschäftigtenzahlen aus Datenschutzgründen ausgeblendet werden.

effekte in dieser Branche entstehen. In der Logistik-Branche (Lagerei / Dienstleistungen Verkehr) sind es sogar fast 26 Prozent.⁵⁷

Im letzten Berechnungsschritt wurden dann die Gesamteffekte nach Effektarten für die drei betrachteten Szenarien auf die Branchen aufgeteilt. Tabelle 10 zeigt dies beispielhaft für das mittlere Szenario.

⁵⁷ Von den insgesamt über 200.000 Beschäftigten sind gemäß der Schätzung etwas mehr als 40.000 durch den Flughafen bedingt. Davon entfallen beispielsweise fast 9.600 auf die direkten Effekte (entspricht im Weiteren 100%). In der Branche Einzelhandel ergeben sich aus direkten Effekten über 2.200 zusätzliche Beschäftigte. Auf diese Branchen entfallen also 23%. Diese Berechnung wurde so für alle Effekte und Branchen durchgeführt. Die Werte können im Einzelnen Anhang Teil C Abschnitt 4 entnommen werden.

Tabelle 9: Geschätzter Anteil flughafenbedingter Beschäftigung nach Branchen im Jahr 2022

Anteil Beschäftigte	Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln	Herstellung von chem. Erzeugnissen	Herstellung v. Datenverarbeitungsgeräten, elektronischen und optischen Erzeugnissen	Maschinenbau	Sonstiger Fahrzeugbau	Reparatur und Installation von Maschinen und Ausrüstungen	Bauwesen	Großhandel (ohne Handel mit Kfz)	Einzelhandel (ohne Handel mit Kfz)	Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen	Luffahrt	Lagererei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr	Gastgewerbe	Telekommunikation	Informationsdienstleistungen	Unternehmen wie "Reisebüros, Reiseveranstalter und Erbringung sonstiger Reservierungsdienstleistungen"	Wach- und Sicherheitsdienste sowie Detekteien	Gebäudebetreuung; Garten- und Landschaftsbau	Erbringung von wirtschaftl. DL für Unternehmen und Privatpersonen a.n.g.	Öffentlicher Dienst	Erziehung und Unterricht
Anteil flughafenbedingte Beschäftigung	9%	1%	4%	13%	21%	20%	13%	18%	33%	69%	93%	55%	32%	70%	15%	74%	59%	25%	30%	20%	5%
direkte Effekte	0%	0%	0%	3%	5%	12%	3%	0%	8%	3%	72%	14%	9%	0%	0%	30%	29%	12%	0%	12%	0%
Indirekte und induzierte Effekte	7%	0%	1%	2%	9%	3%	5%	8%	5%	63%	15%	20%	9%	17%	10%	20%	25%	12%	17%	8%	2%
Kaufkrafteffekte	1%	0%	0%	5%	0%	1%	3%	4%	20%	3%	0%	4%	10%	50%	0%	19%	1%	1%	0%	0%	0%
Standorteffekte	1%	1%	3%	3%	7%	4%	2%	6%	0%	0%	7%	17%	4%	3%	5%	5%	4%	0%	13%	0%	3%

Quelle: Eigene Schätzungen, basierend u.a. auf Basis von Hujer u.a. 2004, Bogai/Weseling 2010 und Berliner Flughäfen 2009, Studien zu anderen Flughäfen sowie Expertengesprächen.

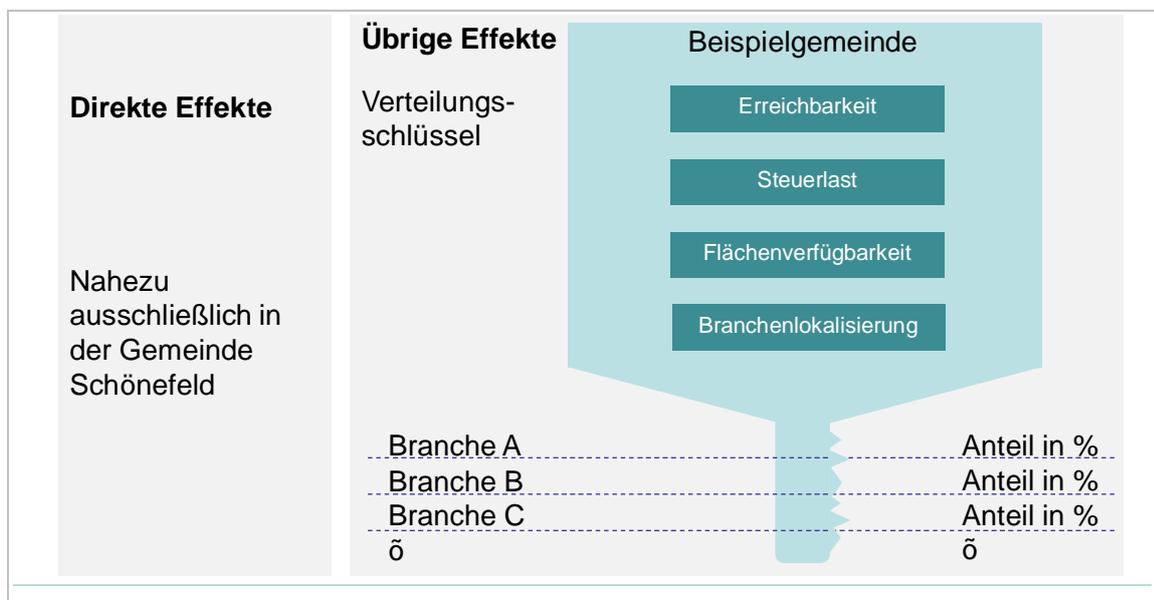
Tabelle 10: Flughafenbedingter Zuwachs an Beschäftigung nach Branchen (Mittleres Szenario) im Jahr 2022

Zusätzliche Beschäftigte bis 2022 (mittleres Szenario)	Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln	Herstellung von chem. Erzeugnissen	Herstellung v. Datenverarbeitungsgeräten, elektronischen und optischen Erzeugnissen	Maschinenbau	Sonstiger Fahrzeugbau	Reparatur und Installation von Maschinen und Ausrüstungen	Bauwesen	Großhandel (ohne Handel mit Kfz)	Einzelhandel (ohne Handel mit Kfz)	Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen	Luftfahrt	Lagererei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr	Gastgewerbe	Telekommunikation	Informationsdienstleistungen	Unternehmen wie "Reisebüros, Reiseveranstalter und Erbringung sonstiger Reservierungsdienstleistungen"	Wach- und Sicherheitsdienste sowie Detektoren	Gebäudebetreuung; Garten- und Landschaftsbau	Erbringung von wirtschaftl. DL für Unternehmen und Privatpersonen a.n.g.	Öffentlicher Dienst	Erziehung und Unterricht
Anzahl Beschäftigte (Zuwachs)	224	291	1.706	1.159	215	1.381	2.111	2.220	7.521	1.470	1.118	5.309	2.678	714	65	522	1.253	1.450	1.253	2.162	722
direkte Effekte	-	-	-	309	72	894	767	-	3.209	334	964	1.725	1.158	7	-	313	928	1.216	-	2.001	-
Indirekte und induzierte Effekte	72	10	27	31	16	31	169	209	260	961	26	330	153	50	10	28	108	161	133	161	45
Kaufkrafteffekte	41	-	-	300	-	56	369	445	4.005	175	-	271	705	574	-	106	24	73	-	-	-
Standorteffekte	111	280	1.679	519	128	400	806	1.565	47	-	128	2.983	662	83	55	75	193	-	1.120	-	676

Quelle: Eigene Berechnungen, basierend auf den Schätzungen in Tabelle 9.

Nach der so erfolgten Verteilung der erwarteten Auswirkungen nach Effektarten auf die Branchen in der Untersuchungsregion erfolgte in einem zweiten Schritt die Verteilung auf die Gemeinden. Die direkten Beschäftigungseffekte wurden dabei zu 95 Prozent der Gemeinde Schönefeld zugeordnet. Dieser hohe Anteil der Gemeinde, in der sich der Flughafen befindet, ergibt sich im Wesentlichen aus den Erfahrungen an anderen Flughäfen. Die übrigen 5 Prozent der direkten Effekte und alle anderen Beschäftigungswirkungen wurden branchendifferenziert auf die Gemeinden verteilt.⁵⁸ Dabei wurden zwei Drittel der noch zu verteilenden Beschäftigten einer Branche nach den oben bereits genannten Kriterien Erreichbarkeit, Steuerlast, Flächenverfügbarkeit und Branchenlokalisierung zugeordnet.

Abbildung 44: Verteilung der Beschäftigungszuwächse auf die Gemeinden



Die Flächenverfügbarkeit wird dabei mit der Summe der Faktoren Erreichbarkeit und Steuerlast multipliziert. Auf diese Weise wird berücksichtigt, dass verfügbare Flächen eine Grundvoraussetzung für eine Gewerbeansiedlung sind. Der Faktor wurde allerdings so gewählt, dass auch trotz fehlender Gewerbeflächen eine Gemeinde noch zusätzliche Beschäftigte zugeordnet bekommt. Dabei wurde unterstellt, dass in einem gewissen Umfang auch Wachstum im Bestand möglich ist.

Die Branchenlokalisierung sorgt dafür, dass Beschäftigte insbesondere den Gemeinden zugeordnet werden, die in der jeweiligen Branche bereits einen Standortschwerpunkt haben. Allerdings kann diese Zugwirkung von Branchenschwerpunkten nicht für alle neuen Beschäftigten einer Branche unterstellt werden. Aus diesem Grund wurde das

⁵⁸ Im Anhang Teil C, Abschnitt 5 sind die einzelnen Berechnungsschritte detailliert dargestellt.

verbleibende Drittel auf die beschriebene Weise, aber ohne den Faktor Branchenlokalisierung verteilt.

Die Werte der einzelnen Faktoren für die Gemeinden und Bezirke sind der Tabelle 92 im Anhang Teil C, Abschnitt 5 zu entnehmen.

Im Ergebnis ist für alle Gemeinden die Anzahl der durch den Flughafen bedingten zusätzlichen Beschäftigten differenziert nach Branchen und für alle drei Szenarien bekannt. Tabelle 11 zeigt das Ergebnis im Überblick, allerdings ohne die Branchendifferenzierung.

Tabelle 11: Zusätzliche flughafenbezogene Beschäftigte nach Gemeinden

	Oberes	Mittleres Szenario	Unteres
Blankenfelde-Mahlow	2.854	1.309	570
Eichwalde	435	205	88
Gosen-Neu-Zittau (OT Spreenhagen)	271	130	55
Großbeeren	3.426	1.589	689
Königs-Wusterhausen	3.720	1.745	746
Ludwigsfelde	3.192	1.471	646
Mittenwalde	2.178	970	433
Rangsdorf	1.553	732	312
Schönefeld	21.098	16.734	14.812
Schulzendorf	478	225	97
Wildau	2.202	1.101	445
Zeuthen	1.043	483	210
Neukölln	5.040	2.296	1.008
Tempelhof-Schöneberg	8.935	4.243	1.801
Treptow-Köpenick	5.023	2.310	1.020
Gesamt	61.448	35.543	22.932

Unabhängig vom betrachteten Szenario wird der größte Teil der Beschäftigungseffekte auf die Gemeinde Schönefeld entfallen. Das liegt an den direkten Effekten, die in allen Szenarien gleich hoch sind und nahezu vollständig Schönefeld zugeordnet wurden. Gemessen an der Zahl der Beschäftigten im Jahr 2010 werden jedoch andere Gemeinden wie beispielsweise Schulzendorf, Eichwalde oder Großbeeren zumindest gemäß dem oberen Szenario ebenfalls eine starke prozentuale Entwicklung aufweisen. In diesen Gemeinden würde der Beschäftigungszuwachs voraussichtlich etwa 70 bis 80 Prozent gegenüber dem Ausgangswert betragen. Schulzendorf ist auch die Gemeinde neben Schönefeld, die im unteren Szenario zumindest relativ am stärksten gewinnen würde (ein

Plus von 17%). Wobei abgesehen von den Berliner Bezirken nur vier Gemeinden keine zweistelligen prozentualen Zuwächse verzeichnen könnten.

Schulzendorf ist allerdings nur ein Beispiel dafür, dass die Beschäftigungswirkungen in den kleineren Gemeinden besonders deutlich werden. Dies liegt aber nicht daran, dass dort absolut sehr viele Arbeitsplätze entstehen. Gemessen an einer vergleichsweise geringen Beschäftigtenzahl im Jahr 2010 führen auch geringe absolute Zuwächse zu einem deutlichen relativen Anstieg.

Aus diesem Grund werden bei der Einordnung der Vorteile und Nachteile im Überblick für die Indexbildung sowohl die absolute, als auch die relative Entwicklung einbezogen (vgl. Abschnitt C.5).

C.4.2. Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden

Grundlagen der Abschätzung der flughafenbedingten Bevölkerungsentwicklung sind einerseits die Prognosen des Landesamtes für Bauen und Verkehr des Landes Brandenburg⁵⁹, andererseits Erkenntnisse aus anderen Bevölkerungsprognosen sowie Studien und Untersuchungen zur Bevölkerungsentwicklung in anderen Flughafenregionen.

Ausgangspunkt der Abschätzung ist die LBV-Prognose (vgl. Tabelle 12). In der davorliegenden Bevölkerungsprognose für das Land Brandenburg (2009 bis 2030) wurde folgender methodischer Aspekt benannt, der auch für die neueste Prognose vermutlich noch abgeschwächt gelten wird: Es wird auf die Unsicherheit hingewiesen, dass durch die gute Verkehrsanbindung nach Berlin nicht eingeschätzt werden könne, wer von den Flughafenbeschäftigten hinziehen wird. (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, LBV 2010: 16 ff).

⁵⁹ LBV (Hrsg.) (2012) Bevölkerungsvorausschätzung 2011 bis 2030. Ämter und amtsfreie Gemeinden des Landes Brandenburg, Anlage 3;
http://www.lbv.brandenburg.de/dateien/stadt_wohnen/rb_Bevoelkerungsvorausschaetzung_2011_bis_2030.pdf

Tabelle 12: Bevölkerungsvorausschätzung für die Flughafengemeinden; mittleres Szenario.

	2010	2015	2020	2022**	Zuwachs 2011 bis 2022**	2030
Land Brandenburg	2.503.273	2.460.082	2.410.366	2.378.424	-124.849	2.250.659
Blankenfelde-Mahlow	25.718	26.953	27.577	27.481	1.763	27.097
Eichwalde	6.205	6.353	6.423	6.414	209	6.414
Gosen-Neu Zittau*(OT Spreenhagen)	2.898	n.b.	n.b.	n.b.	271	n.b.
Großbeeren	7.466	7.893	8.285	8.419	953	8.957
Königs Wusterhausen	33.981	34.423	34.257	33.841	-140	32.180
Ludwigsfelde	24.044	24.100	23.890	23.613	-431	22.503
Mittenwalde	8.724	8.998	9.100	8.991	267	8.555
Rangsdorf	10.515	11.072	11.132	10.979	464	10.368
Schönefeld	13.256	15.209	17.183	17.864	4.608	20.586
Schulzendorf	7.706	7.984	8.328	8.339	633	8.382
Wildau	9.898	10.441	10.678	10.703	805	10.804
Zeuthen	10.400	10.192	9.996	9.882	-518	9.423
Summe Gemeinden	157.913	163.618	166.849	166.533	8.884	165.268

* Für die amtsangehörige Gemeinde Gosen-Neu Zittau liegen keine Daten vor: Nicht einbezogen wurde die dem Amt Spreenhagen angehörige Gemeinde Gosen-Neu Zittau im Landkreis Oder-Spree, da für amtsangehörige Gemeinden vom AfS und LBV aufgrund der geringen statistischen Masse keine Trendaussagen getroffen werden. Bevölkerungsvorausschätzung für das Land Brandenburg, 2009 bis 2030. S.16. Die Bevölkerungszahl 2010 wurde den statistischen Daten des Amtes Spreenhagen entnommen (http://www.amt-spreenhagen.org/cms/upload/Statistik_alle.pdf). Der Zuwachs 2011 bis 2022 wurde auf Basis des durchschnittlichen Bevölkerungszuwachses der Untersuchungsgemeinden geschätzt.

** Die Angaben für das Jahr 2022 stammen nicht direkt aus der Prognose des LBV, sondern wurden durch lineare Interpolation der Angaben zu den Jahren 2020 und 2030 hergeleitet.

Quelle: LBV (Hrsg.) (2012) Bevölkerungsvorausschätzung 2011 bis 2030. Ämter und amtsfreie Gemeinden des Landes Brandenburg, Anlage 3;
http://www.lbv.brandenburg.de/dateien/stadt_wohnen/rb_Bevölkerungsvorausschaetzung_2011_bis_2030.pdf

In der Gesamtbilanz wird es im Zeitraum 2011 bis 2022 voraussichtlich einen Bevölkerungsanstieg von 8.884 Personen (+5,5 Prozent) geben.

Fünf der 15 Brandenburger Gemeinden mit dem höchsten prognostizierten Bevölkerungszuwachs liegen in der Untersuchungsregion.

Das obere Szenario der Entwicklung im Flughafenumfeld ist dadurch gekennzeichnet, dass gegenüber dem mittleren Szenario 73% mehr flughafeninduzierte Beschäftigung entsteht. Dies muss sich auch bei der Bevölkerungsentwicklung abbilden. So wird auch von einem höheren Bevölkerungswachstum in dieser Größenordnung ausgegangen: Abweichung von den (interpolierten) Zahlen des LBV nehmen wir ein Bevölkerungswachstum in den Brandenburger Gemeinden der Untersuchungsregion bis 2022 von gut 15.000 Einwohnern an. Beim unteren Szenario würde der Bevölkerungszuwachs im Ana-

logieschluss geringer ausfallen; wir gehen dabei von gut 5.700 zusätzlichen Einwohner aus.

Für die drei in die Untersuchungsregion einbezogenen Berliner Bezirke ist die Bevölkerungsentwicklung uneinheitlich (vgl. Tabelle 13). Während Tempelhof-Schöneberg und Neukölln mit Bevölkerungsverlusten zu rechnen haben, wird in Treptow-Köpenick mit einem Einwohnerzuwachs gerechnet.⁶⁰

Tabelle 13: Bevölkerungsvorausschätzung für die angrenzenden Berliner Bezirke

	2007	2010	2020	2022	Zuwachs 2007 bis 2022	2030
Neukölln	306.700	306.500	305.700	305.100	-1.600	302.700
Tempelhof-Schöneberg	331.800	330.000	327.300	326.720	-5.080	324.400
Treptow-Köpenick	237.800	241.200	248.500	248.780	10.980	249.900
Summe Bezirke	876.300	877.700	881.500	880.600	4.300	877.000
Berlin (Variante Basis)	3.416.000	3.442.000	3.549.000	3.534.800	118.800	3.478.000

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg.): Kurzfassung Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke 2007-2030, S. 20 (Basisvariante); http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/bevoelkerungsprognose/download/kurzfassung_bevprog_2007_2030.pdf

In zwei weiteren Schritten wird nun auf der Basis der amtlichen Prognosen die *flughafen-abhängige* Bevölkerungsentwicklung abgeschätzt; aus methodischen Gründen müssen allerdings für die Brandenburger Gemeinden und die Berliner Bezirke unterschiedliche Verfahren gewählt werden.

Zur Abschätzung der flughafenbedingten Wohnereffekte wurden zunächst drei Gruppen von Gemeinden gebildet, deren Bevölkerungsentwicklung . so die Annahme . jeweils unterschiedlich stark durch den Flughafen beeinflusst wird (vgl. Tabelle 14). Je besser die Erreichbarkeit, desto eher eignet sich die Gemeinde als potenzieller Wohnstandort für die direkten Flughafenbeschäftigten. Je höher der flughafenbedingte Beschäftigungszuwachs, desto wahrscheinlicher ist auch, dass ein gewisser Anteil dieser Beschäftigten auch am Arbeitsort wohnt.

⁶⁰ Nach den offiziellen Prognosen des Landes Berlin; vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg.): Kurzfassung Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke 2007-2030, S. 20 (Basisvariante). In Berlin verläuft die Bevölkerungsentwicklung derzeit positiver als zuletzt prognostiziert. Eine neue Prognose wird zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens erstellt.

Tabelle 14: Gemeindegruppen nach einwohnerbezogenen Flughafeneffekten; mittleres Szenario

Gemeindegruppe		Erreichbarkeit des Flughafens	Flughafenbedingte Beschäftigungseffekte
1	Schönefeld	Auf Gemeindegebiet (Skalenwert 1,0)	Sehr hoch (16.734)
2	Blankenfelde-Mahlow, Eichwalde, Großbeeren, Königs-Wusterhausen, Mittenwalde, Rangsdorf, Schulzendorf, Wildau, Zeuthen,	Mittel . Gut (Skalenwerte 0,5 bis 0,8)	Gering bis Mittel (zwischen 205 und 1.745)
3	Ludwigsfelde, Gosen-Neu Zittau (OT Spreenhagen)	Weniger gut (Skalenwert 0,1 bis 0,3)	Gering bis Mittel (zwischen 130 und 1.471)

Quelle: Eigene Zusammenstellung

Für diese drei Gruppen werden unterschiedliche Annahmen getroffen.

Gruppe 1 (Schönefeld)

Annahme: 75 Prozent des durch das LBV prognostizierten Bevölkerungszuwachses sind flughafenbedingt. Diese Annahme ergibt sich aus der Regionalstudie zum Flughafen München.⁶¹ In der engeren Münchner Flughafenregion ist das Bevölkerungswachstum aufgrund der relativ großen Entfernung zum Münchner Stadtgebiet in großen Teilen auf den Flughafen zurückzuführen . eine Situation, die mit der in Schönefeld vergleichbar sein dürfte. Allerdings ist der Analogieschluss zur Situation im Umland des Münchner Flughafens nur begrenzt tragfähig, so dass die Annahme dieser Obergrenze mit relativ großer Unsicherheit verbunden ist.

Gruppe 2

Annahme: 40 Prozent des Bevölkerungszuwachses sind auf den Flughafen zurückzuführen. Diese Annahmen ergeben sich aus den Aussagen des LBV. De facto ist das Bevölkerungswachstum [im Flughafenumfeld] jedoch doppelt so hoch als in den übrigen Gemeinden des Berliner Umlandes, wenn die mit außergewöhnlichen Wachstumsperspektiven gekennzeichnete Landeshauptstadt ausgeklammert wird. Eine besonders günstige Bevölkerungsentwicklung ist für die unmittelbar an Berlin angrenzenden Gemeinden Schönefeld, Großbeeren und Blankenfelde-Mahlow wahrscheinlich, zumal diese auch über eine relativ junge Bevölkerung verfügen.⁶² Die Annahme der 40 Prozent ergibt sich damit aus der Verdoppelung der flughafenbedingten Basisquote aus Gruppe 3.

⁶¹ Von dem prognostizierten Zuwachs sind so rund drei Viertel des bis zum Jahr 2015 eintretenden Bevölkerungszuwachses auf den direkt oder indirekt vom Flughafen ausgehenden Arbeitsplatzzuwachs zurückzuführen. Der Zuwachs leitet sich aus der Prognose der Primär- und Sekundärbeschäftigten ab (u.a. Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie 2002, S. 11)

⁶² Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.), LBV 2010, S. 16

Gruppe 3

Annahme: 20 Prozent des Bevölkerungszuwachses sind flughafenbedingt. Diese Annahme leitet sich aus der Differenz der Ergebnisse einer Bevölkerungsprognose der Bertelsmann-Stiftung⁶³ und der LBV-Prognose ab (Brandenburger Gemeinden in der Untersuchungsregion). In der Prognose der Bertelsmann-Stiftung sind nach eigenem Bekunden keine Flughafeneffekte berücksichtigt, so dass diese Berechnung als „Baseline“ genommen wird. Die Differenz (knapp 20 Prozent) wird dann als flughafenbedingt gedeutet. Auch diese Annahme ist mit relativ großer Unsicherheit verbunden, wurde aber dennoch getroffen, da es aus Gutachtersicht keine besseren Möglichkeiten zur Abschätzung gibt.

Bei der Schätzung des durch den Flughafen verursachten Bevölkerungszuwachses muss noch eine Besonderheit berücksichtigt werden: Die Gemeinden Königs-Wusterhausen, Zeuthen und Ludwigsfelde haben nach den Prognosen des LBV eine geringfügig negative Bevölkerungsentwicklung bis 2022 zu erwarten. Eine Anteilsberechnung würde hier zu negativen Bevölkerungseffekten des Flughafens führen, was nicht plausibel ist. Es wird vielmehr davon ausgegangen, dass positive Einwohnereffekte des Flughafens durch andere Entwicklungen (Abwanderung, Sterbeüberschuss) überlagert werden. Für diese drei Gemeinden wird . anders als bei den restlichen Gemeinden . der durchschnittliche Anteil des flughafenbedingten Einwohnerzuwachses in allen anderen Gemeinden dieser Gruppe zugrunde gelegt.

Beim oberen und unteren Szenario wurde analog vorgegangen. Die Gruppenzuordnung der Gemeinden blieb dabei mit einer Ausnahme identisch: Ludwigsfeld wurde aufgrund des hohen geschätzten flughafenbedingten Beschäftigungswachstums im oberen Szenario (plus 3.192 Beschäftigte) Gruppe 2 zugeordnet, so dass nur Gosen-Neu Zittau in Gruppe 3 verblieb.

⁶³ Vgl. <http://www.wegweiser-kommune.de/datenprognosen/prognose/>

Tabelle 15: Flughafenbedingter Einwohnerzuwachs bis 2022 in den Brandenburger Gemeinden der Untersuchungsregion

Gemeinde	Einwohner 2010	Flughafenbedingter Einwohnerzuwachs bis 2022 (gerundet)		
		Unteres Szenario	Mittleres Szenario	Oberes Szenario
Blankenfelde-Mahlow	25.718	670	710	880
Eichwalde	6.205	80	80	110
Gosen-Neu Zittau (OT Spreenhagen)	2.898	20	30	60
Großbeeren	7.466	340	380	590
Königs Wusterhausen	33.981	480	750	1.300
Ludwigsfelde	24.044	170	270	920
Mittenwalde	8.724	80	110	240
Rangsdorf	10.515	170	230	280
Schönefeld	13.256	1.600	3.500	5.900
Schulzendorf	7.706	250	250	280
Wildau	9.898	290	320	460
Zeuthen	10.400	150	230	400

Quelle: Eigene Schätzungen

Für die Berliner Bezirke ist eine Abschätzung des flughafenbedingten Einwohnerzuwachses auf Basis der Daten der offiziellen Bevölkerungsprognose nicht möglich (es liegen einerseits nur Einwohnerzahlen der Bezirke insgesamt vor, andererseits schrumpfen zwei von drei Bezirken bis 2022). Da aber Abschätzungen der auf den Flughafen zurückzuführenden Beschäftigung vorliegen (vgl. Abschnitt C.4.1), wird daraus ein Anteil der flughafenbedingten Einwohnerentwicklung abgeleitet (vgl. Tabelle 16); die Quote ergibt sich aus dem Durchschnitt des Verhältnisses Einwohnerzuwachs zu Beschäftigungszuwachs entsprechender Brandenburger Umlandgemeinden (beim mittleren Szenario 36,7 Prozent).

Tabelle 16: Flughafenbedingter Einwohnerzuwachs bis 2022 in den Berliner Bezirken der Untersuchungsregion

Bezirk	Flughafenbedingter Beschäftigtenzuwachs			Flughafenbedingter Einwohnerzuwachs bis 2022 (gerundet)		
	Unteres Szenario	Mittleres Szenario	Oberes Szenario	Unteres Szenario	Mittleres Szenario	Oberes Szenario
Neukölln	1.008	2.296	5.041	640	840	1.300
Tempelhof-Schöneberg	1.801	4.244	8.935	1.100	1.600	2.300
Treptow-Köpenick	1.020	2.310	5.023	640	850	1.300

Quelle: Eigene Schätzungen

C.4.3. Straßen- und Fluglärm in den Gemeinden

Im Gutachten wurde überschlägig das Straßenverkehrsaufkommen geschätzt, welches durch die wirtschaftliche Entwicklung in einer Kommune der Untersuchungsregion entsteht. Dafür wurde aufgrund der Komplexität kein eigenes Verkehrsmodell entwickelt, sondern ein vereinfachtes Modell von Bosserhoff (2005) zugrunde gelegt, das Kennzahlen liefert, um die Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung abzuschätzen (siehe Tabelle 93 im Anhang).⁶⁴ In Abhängigkeit der Beschäftigten pro flughafenaffiner Branche in Gemeinden/Bezirken der Untersuchungsregion wird anhand dieser Kennzahlen der durch den Flughafen verursachte Verkehr ermittelt. Um eine Veränderung des Verkehrs durch den Flughafenausbau abschätzen zu können, werden die abgeschätzten Beschäftigungszahlen für 2022 (in drei Szenarien) mit den Daten von 2009 verglichen.⁶⁵

⁶⁴ Es existiert eine Gesamtverkehrsprognose für das Jahr 2025 für Berlin und Brandenburg, welches jedoch Untersuchungsräume ausweist (Berlin sGroßer Hundekopf%, Restberlin, Brandenburg Gestaltungsraum Siedlung, restliches Brandenburg), aus denen keine direkten und detaillierten Informationen für einzelne Gemeinden und Bezirke unserer Untersuchungsregion gezogen werden können. Zudem werden Effekte des BER nur am Rande berücksichtigt: lediglich im Kreis Dahme-Spreewald wird von steigenden Beschäftigungszahlen ausgegangen, in allen anderen Gebieten wird davon ausgegangen, dass die Beschäftigtenzahlen sinken, was im Widerspruch zu den Ergebnissen des vorliegenden Gutachtens steht. Zudem kann anhand der ausgewiesenen Zahlen nicht analysiert werden, welche Verkehre flughafenbedingt sind. Um einen Vorteils- bzw. Nachteilsausgleich zwischen den Kommunen zu schaffen, ist aber gerade die Flughafeninduktion maßgeblich. Wenn möglich wurden aber einzelne Ergebnisse der Gesamtverkehrsprognose verwendet. So lehnen sich die im Verkehrsmodell benötigten Anteile des motorisierten Individualverkehrs (MIV) an dieses an (siehe Anhang). Auch die Verwertbarkeit des Umweltatlas Berlin, welcher ebenfalls nicht die Verkehrsbelastung für Gemeinden und Bezirke der Untersuchungsregion beschreibt und auch nicht ausweisen kann, welcher Anteil der Belastung durch den Flughafen induziert ist, erscheint im Rahmen dieses Gutachtens nicht zielführend.

⁶⁵ Die aktuellsten Daten für Beschäftigte in bestimmten Branchen der Untersuchungsregion liegen durch die Auszüge aus dem Unternehmensregister vor. Sie wurden vom AfS B-B zur Verfügung gestellt.

Studien⁶⁶ sowie Expertengespräche belegen, dass das menschliche Ohr eine Lärmsteigerung erst ab 3db(A) wahrnimmt. Diese tritt bei einer Verdoppelung der Verkehrsstärke ein. Deshalb gehen wir für das Verkehrsmodell von folgenden Annahmen aus:

- Nur wenn sich das Verkehrsaufkommen verdoppelt hat, wird eine Lärmerhöhung als solche wahrgenommen (vorausgesetzt der Lkw-Anteil verändert sich nicht maßgeblich).
- Eine mittlere Lärmerhöhung liegt bei einer Vervierfachung des Verkehrs vor
- bei einer Verachtfachung liegt eine starke Lärmerhöhung vor

Tabelle 17: Straßenverkehr: Lärmentwicklung im mittleren Szenario in 2022⁶⁷

Bezirk/Gemeinde	Keine merkliche Lärmsteigerung	Leichte Lärmsteigerung	Mittlere Lärmsteigerung	Starke Lärmsteigerung
Blankenfelde-Mahlow	x			
Eichwalde	x			
Gosen-Neu-Zittau (OT Spreenhagen)	x			
Großbeeren	x			
Königs-Wusterhausen	x			
Ludwigsfelde	x			
Mittenwalde	x			
Rangsdorf	x			
Schönefeld			x	
Schulzendorf	x			
Wildau	x			
Zeuthen	x			
Neukölln	x			
Tempelhof-Schöneberg	x			
Treptow-Köpenick	x			

Quelle: Eigene Berechnungen.

Durchgangsverkehr

Neben dem Quell- und Zielverkehr verursacht der Durchgangsverkehr in den Gemeinden und Bezirken zusätzliches Lärmaufkommen. In der Regel dienen Bundes- und Landesstraßen für den Durchgangsverkehr. In den Gemeinden mit Bundes- und Landesstraßen sind nach Auskunft der Fachabteilung des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirt-

⁶⁶ Vgl. u.a. Steierwald (2005), ACE (2012)

⁶⁷ Die Lärmentwicklung in den anderen Szenarien wird im Anhang dargestellt.

schaft des Landes Brandenburg Lärmschutzmaßnahmen konzipiert und umgesetzt worden.⁶⁸ Für kommunale Straßen sind diese Maßnahmen nicht zwingend.

Es kann vorkommen, dass bestimmte kommunale Straßen vom Durchgangsverkehr beispielsweise von der Zufahrt einer Gewerbefläche betroffen sind. Diese gilt es herauszustellen und ggf. Maßnahmen (Verkehrsregelungen, Lärmschutz) einzuleiten. Eine Kartierung aller Gewerbeflächen ist neben einer Verkehrserhebung auf kommunalen Straßen nötig.

Nach Angaben des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft ist zukünftig kein weiterer Ausbau von Bundes- oder Landesstraßen geplant. Zusätzliche Verkehrsaufkommen auf diesen Durchgangsstraßen müssten durch bereits bestehende Lärmschutzmaßnahmen abgedeckt sein.

Schieneverkehr

Lärmbelastungen und Belastungen durch Erschütterungen können durch unmittelbar angrenzenden Schienenverkehr verursacht werden (vgl. Bunzel, Jekel 2006: 55). Das Eisenbahnbundesamt ist die zuständige Behörde, die nach der Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) von 2006 den Lärm am Streckennetz der Eisenbahnen des Bundes kartiert. Aus der Lärmkartierung können in der Lärmaktionsplanung, die gewonnenen Resultate zur Regelung und Bewältigung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen herangezogen werden. Die Zuständigkeit der Lärmaktionsplanung liegt in den Gemeinden und bei den Landesbehörden.

In der Untersuchungsregion wird eine steigende Schienenauslastung nach der BER-Eröffnung auf den Strecken der Anhalter Bahn (RE 9- BER- Hbf. Berlin) und nach Fertigstellung der Dresdener Bahn prognostiziert.

In unserer Lärmprognose wird die zukünftige Schienenauslastung im Personenschienenverkehr und Güterverkehr nicht berücksichtigt. Nach Auskunft des zuständigen Ministeriums werden beim Bau von Schienentrassen in bebauten Gebieten unmittelbar Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt.

Fluglärm

Aus zahlreichen nationalen und internationalen Studien ist bekannt, dass Lärm Menschen erheblich belasten kann. Mit steigenden Lärmbelastungen wächst auch das Erkrankungsrisiko.

⁶⁸ In den Gesprächen mit den Kommunen wurde zum Teil eine davon abweichende Einschätzung vertreten. Es wurde auf Defizite beim Lärmschutz hingewiesen, wobei in der Regel offen blieb, wer die jeweils verantwortlichen Baulasträger sind.

Rund ein Drittel der Bevölkerung klagt über Fluglärm - das zeigen repräsentative Umfragen des Umweltbundesamtes (UBA). Hochgradig belästigt und belastet fühlen sich fünf Millionen Bürgerinnen und Bürger. Eine Studie des UBA zeigt, dass im Vergleich zu Personen, die keinem Fluglärm ausgesetzt sind, das Erkrankungsrisiko betroffener Personen mit zunehmender Fluglärmbelastung steigt. Auch bei psychischen Erkrankungen findet sich ein relevanter Befund: Bei Frauen sind die Erkrankungsrisiken für Depressionen signifikant erhöht. (UBA 2010) Eine große Studie im Umfeld verschiedener europäischer Flughäfen (HYENA-Studie) aus dem Jahr 2008 stellt ebenfalls fluglärmbedingte Gesundheitsrisiken fest: Personen, die verstärkt vom Nachtfluglärm betroffen sind, weisen häufig höhere Blutdruckwerte auf, als Menschen in ruhigeren Wohngebieten.⁶⁹

Wichtigstes Ziel des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) ist es, in der Umgebung von Flugplätzen bauliche Nutzungsbeschränkungen und baulichen Schallschutz zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm sicherzustellen (§1 FluLärmG). Bestimmte bauliche Nutzungen werden ausgeschlossen, in festgelegten Lärmschutzbereichen (Tagschutzzonen, Nachtschutzzone) besteht Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen.

Im Januar 2012 legte das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung die Start- und Lande-routen für den neuen Hauptstadtflughafen fest (BAF 2012). Die Ab- und Anflugrouten für den Flughafen BER bilden zusammen ein komplexes Flugroutensystem. Im Ergebnis wird festgehalten, dass in der Festlegung der Flugrouten den Alternativen der Vorzug gegeben werden soll, für die die geringste Anzahl Lärmbetroffener ausgewiesen wird. Alle technischen und organisatorischen Möglichkeiten zur Umsetzung sind zu nutzen (S. 83). Die Flugrouten sind weiterhin umstritten, Gemeinden klagen gegen die Festlegung. Zudem muss nach einer Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg (OVG) vom 15.6.2012 die Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg den Lärmschutz für die Anwohner des Flughafens BER deutlich verbessern (vgl. Abschnitt D.4). Nach §32 LuftVG hat eine Benehmensherstellung mit dem Umweltbundesamt (UBA) zu erfolgen, das eine lärmfachliche Stellungnahme abgeben muss. In seiner Stellungnahme vom Januar 2012 führte das UBA aus, dass es aus lärmfachlicher Sicht geboten sei, die Flugroutensysteme nach Eröffnung des Flughafens BER zunächst ein Jahr lang zu evaluieren. In dieser Phase ist eine engmaschige Erfassung des Fluglärms durchzuführen (Monitoring), um Optionen für lärmindernde Flugroutenführungen abzuleiten. Grundsätzlich empfiehlt das Umweltbundesamt für stadtnahe Flughäfen eine regelmäßige Nachtruhe in der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr. Diese Empfehlung gilt auch für den Flughafen BER. (UBA 2012: 80).

⁶⁹ Hyena (2008): Jarup, L., et al.: Hypertension and exposure to noise near airports - the HYENA study. Environmental Health Perspectives, 2008, <http://www.hyena.eu.com/Reports.htm>; <http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-presse/2008/pd08-003.htm>

Die folgende qualitative Bewertung der Fluglärmbelastung der einzelnen Gemeinden in der Flughafenumgebung basiert auf den vom BAF festgelegten Flugrouten und einer Interpretation der entsprechenden Karten und den vom UBA in einer Reihe von Übersichten dargestellten vom Fluglärm betroffenen Personen (DFS-Vorzugsvariante unter Einbeziehen der vom UBA für Tag und Nacht präferierten Alternativvarianten) durch die verschiedenen Routenführungen. Neben der Routenführung, der Frage von An- oder Abflug ist die Lärmbelastung auch abhängig vom eingesetzten Fluggerät, der Windrichtung, dem gewählten Landeverfahren und zahlreichen anderen Aspekten. Daher stellen die qualitativen Bewertungen Näherungen an eine tatsächliche Situation dar, die im Jahresverlauf jedoch auch immer wieder Abweichungen zeigen kann. Für einzelne Kommunen kann es daher punktuell zu besonders starken Belastungen kommen. Für eine Einbeziehung in den Interessenausgleich sollten zudem die Ergebnisse der vom UBA vorgeschlagenen Evaluierung abgewartet und einbezogen werden.

Tabelle 18: Betroffenheit der Gemeinden im Flughafenumfeld durch Fluglärm (vereinfacht)

Gemeinde	Betroffenheit Fluglärm
Blankenfelde-Mahlow	A
Eichwalde	C
Gosen . Neu Zittau	D
Großbeeren	C
Königs Wusterhausen	D
Ludwigsfelde	B
Mittenwalde	D
Neukölln	C
Rangsdorf	C
Schönefeld	C
Schulzendorf	C
Tempelhof-Schöneberg	C
Treptow-Köpenick	C
Wildau	C
Zeuthen	C
Erläuterungen zu den Kategorien: A . Sehr häufige Lärmbelastung mit hoher Intensität bei vergleichsweise vielen unmittelbar betroffenen Einwohnern B . Sehr häufige Lärmbelastung mit hoher Intensität bei einer geringeren Anzahl betroffener Einwohnern ODER häufige Lärmbelastung mit mittlerer Intensität und einer sehr hohen Anzahl Betroffener C . Sehr häufige Lärmbelastung ODER sehr hohe Intensität ODER sehr viele betroffene Einwohnern bei vergleichsweise niedriger Einstufung der jeweils anderen Aspekte ODER regelmäßige, aber nicht sehr häufige Lärmbelastung mit mittlerer Intensität und einer mittleren Anzahl Betroffener D . Zeitweise Lärmbelastung mit vergleichsweise geringer Intensität und wenigen betroffenen Einwohnern	

*abgeleitet aus: Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung 2012; Umweltbundesamt 2012; für Interessenausgleich ggf. zusätzliche Berücksichtigung punktueller Belastungen erforderlich

C.4.4. Weitere Effekte

Auswirkungen auf die Beschäftigtenquote

Neben der absoluten Anzahl neu geschaffener Arbeitsplätze ist für die Gemeinden und Bezirke der Untersuchungsregion auch das Verhältnis zwischen der Zahl der Beschäftigten und der Einwohnerzahl von Bedeutung. Je höher die Beschäftigungsquote, umso größer sind die Chancen für die Einwohner, dass sie selbst von der positiven Entwicklung am Arbeitsmarkt profitieren (vgl. Tabelle 19). Für die Gemeinden ist es außerdem von Vorteil, wenn ein größerer Teil der Bevölkerung einer sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung nachgeht. Dadurch verringern sich für die Gemeinden direkt und indirekt die Belastungen im Zusammenhang mit einem notwendigen sozialen Ausgleich.

Tabelle 19: Beschäftigtenquote (mittleres Szenario)

	Beschäftigte pro 1.000 Einwohner 2010	Beschäftigte pro 1.000 Einwohner 2022	Differenz
Blankenfelde-Mahlow	292	334	42
Eichwalde	87	118	31
Gosen-Neu-Zittau (OT Spreenhagen)	178	220	42
Großbeeren	652	823	171
Königs-Wusterhausen	260	304	44
Ludwigfelde	479	534	55
Mittenwalde	368	473	105
Rangsdorf	252	315	63
Schönefeld	972	1.773	801
Schulzendorf	76	101	25
Wildau	474	567	93
Zeuthen	131	173	42
Neukölln	154	161	7
Tempelhof-Schöneberg	313	324	11
Treptow-Köpenick	232	241	9

Auswirkungen auf die Arbeitsentgelte

Die Effekte auf dem Arbeitsmarkt führen nicht nur zu einer insgesamt höheren Beschäftigung in den Gemeinden der Untersuchungsregion. Eine vorteilhafte Entwicklung könnte sich auch für die Höhe der Arbeitsentgelte ergeben. Auf der einen Seite könnte die stärkere Nachfrage nach Arbeitskräften zu einem höheren Lohn- und Gehaltsniveau führen. Zum anderen würde sich eine aufgrund neuer Qualifikationsanforderungen veränderte Beschäftigtenstruktur ebenfalls auf den Durchschnitt der Arbeitsentgelte auswirken. Eine

Analyse der Branchen- und Berufsstruktur kann zukünftig dabei helfen, die durch den Flughafen verursachten Effekte abzugrenzen.

Im Gutachten kann dieser Aspekt nur vereinfacht abgebildet werden. Um die Veränderungen der Branchenstruktur zu simulieren, wurden die Beschäftigungszuwächse entsprechend der jeweiligen Branche den Kategorien Technischer Beruf sowie Dienstleistung zugeordnet. Dabei wurden jeweils die für eine Branche charakteristischen Berufsbilder berücksichtigt, auch wenn sich dabei gewisse Unschärfen nicht vermeiden lassen (vgl. Tabelle 20). Für die beiden Kategorien werden in der amtlichen Statistik die durchschnittlichen Arbeitsentgelte in den Gemeinden ausgewiesen. Als weitere Kategorie kämen auch noch die Fertigungsberufe in Frage. Eine Differenzierung auf der Ebene der Branchen wäre dann aber nicht mehr so einfach möglich gewesen. Vielmehr hätte eine Analyse der Berufsgruppen und Berufe erfolgen müssen. Aufgrund der Datenlage sowie wegen des mit der Analyse verbundenen Aufwandes wurde für das Gutachten auf die differenziertere Betrachtung verzichtet. Für die modellhafte Abbildung der Ausgleichserfordernisse genügt auch die vereinfachte Herangehensweise. Für die Ermittlung der Indikatoren im Rahmen eines Interessenausgleichs wäre jedoch die genauere Betrachtung denkbar.

Tabelle 20: Berufskategorien nach Branchen

Branchenschlüssel	Bezeichnung	Zuordnung der Berufskategorien zu Branchen (stark vereinfacht)
C10	Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln	Technische Berufe
C20	Herstellung von chem. Erzeugnissen	Technische Berufe
C26	Herstellung v. Datenverarbeitungsgeräten, elektronischen und optischen Erzeugnissen	Technische Berufe
C 28	Maschinenbau	Technische Berufe
C30	Sonstiger Fahrzeugbau	Technische Berufe
C33	Reparatur und Installation von Maschinen und Ausrüstungen	Dienstleistungsberufe
F gesamt	Bauwesen	Technische Berufe
G46	Großhandel (ohne Handel mit Kfz)	Dienstleistungsberufe
G47	Einzelhandel (ohne Handel mit Kfz)	Dienstleistungsberufe
H49	Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen	Dienstleistungsberufe
H 51	Luffahrt	Dienstleistungsberufe
H52	Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr	Dienstleistungsberufe
I gesamt	Gastgewerbe	Dienstleistungsberufe
J61	Telekommunikation	Dienstleistungsberufe
J63	Informationsdienstleistungen	Dienstleistungsberufe
N79	Unternehmen wie "Reisebüros, Reiseveranstalter und Erbringung sonstiger Reservierungsdienstleistungen"	Dienstleistungsberufe
N80	Wach- und Sicherheitsdienste sowie Detekteien	Dienstleistungsberufe
N81	Gebäudebetreuung; Garten- und Landschaftsbau	Dienstleistungsberufe
N82	Erbringung von wirtschaftl. DL für Unternehmen und Privatpersonen a.n.g.	Dienstleistungsberufe
O gesamt	Öffentlicher Dienst	Dienstleistungsberufe
P85	Erziehung und Unterricht	Dienstleistungsberufe

In dem sich durch den Beschäftigtenzuwachs in einer Gemeinde der Schwerpunkt zwischen den beiden Kategorien verschiebt, ergibt sich ein verändertes durchschnittliches Arbeitsentgelt. Das liegt daran, dass technische Berufe im Durchschnitt höher entlohnt werden, als Dienstleistungsberufe.

Die Veränderung des durchschnittlichen Entgeltelniveaus in den Gemeinden wurde den durchschnittlichen Arbeitsentgelten im Land Brandenburg gegenübergestellt, um allgemeine Veränderungen der Beschäftigtenstruktur in Brandenburg und die damit verbundenen durchschnittlichen Entgelte von den flughafenbedingten Auswirkungen abzugrenzen.

Die Berechnung im Detail kann in Anhang Teil C, Abschnitt 7 nachvollzogen werden. Die Ergebnisse stellt Tabelle 21 dar.

Tabelle 21: Auswirkungen auf die Arbeitsentgelte (mittleres Szenario)

	Gewichtetes durchschnittliches Entgelt beider Berufsgruppen - Gemeinde	Gewichtetes durchschnittliches Entgelt beider Berufsgruppen - Brandenburg	Differenz Gemeinden und Brandenburg
Blankenfelde-Mahlow	2.813	2.399	414
Eichwalde	2.919	2.399	520
Gosen-Neu-Zittau (OT Spreenhagen)	2.502	2.399	103
Großbeeren	2.754	2.399	355
Königs-Wusterhausen	2.700	2.399	302
Ludwigsfelde	2.484	2.399	86
Mittenwalde	2.653	2.399	254
Rangsdorf	2.731	2.399	333
Schönefeld	2.598	2.399	199
Schulzendorf	2.828	2.399	429
Wildau	2.579	2.399	180
Zeuthen	2.933	2.399	535
Neukölln	2.626	2.399	227
Tempelhof-Schöneberg	2.862	2.399	464
Treptow-Köpenick	2.777	2.399	378

Flächenverbrauch Gewerbe

Neben den bereits dargestellten Auswirkungen bringt der Flughafen weitere Effekte mit sich, die bei einem möglichen Ausgleich verschiedener Interessen berücksichtigt werden müssen. Die zusätzliche Beschäftigung erfordert in den Gemeinden und Bezirken eine entsprechende Bereitstellung von Gewerbeflächen. Auch wenn die Kommunen die Ansiedlung von Unternehmen in der Regel begrüßen, stellt die gewerbliche Nutzung von Flächen, beispielsweise aufgrund der Versiegelung, für die Gemeinden auch einen Nachteil dar. Mit Hilfe branchenindividueller Flächenkennziffern kann der damit verbundene Flächenverbrauch in den Gemeinden abgeschätzt werden (vgl. Tabelle 22).

Tabelle 22: Flächenkennziffern

Branche		Flächenkennziffer (qm/Besch.)
C10	Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln	200
C20	Herstellung von chemischen Erzeugnissen	400
C26	Herstellung von Datenverarbeitungsgeräten, elektronischen und optischen Erzeugnissen	100
C28	Maschinenbau	200
C30	Sonstiger Fahrzeugbau	150
C33	Reparatur und Installation von Maschinen und Ausrüstungen	120
F gesamt	Bauwesen	75
G46	Großhandel (ohne Handel mit Kfz)	200
G47	Einzelhandel (ohne Handel mit Kfz)	250
H49	Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen	300
H51	Luftfahrt (außerhalb Flughafengelände)	200
H52	Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr	250
I gesamt	Gastgewerbe	50
J61	Telekommunikation	50
J63	Informationsdienstleistungen	50
N79	Unternehmen wie Reisebüros, Reiseveranstalter und Erbringung sonstiger Reservierungsdienstleistungen	50
N80	Wach- und Sicherheitsdienste sowie Detekteien	30
N81	Gebäudereinigung; Garten- und Landschaftsbau	30
N82	Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistungen für Unternehmen und Privatpersonen a.n.g.	50
O	Öffentlicher Dienst	75
P85	Erziehung und Unterricht	230

Quellen: U.a. ILS (1981), ILS (2002, S. 33 ff.), Bonny (2002, S. 31 ff.) Kihm, Wrede (2002), RWI (2005, S. 49 f.), Zwicker-Schwarm u.a. (2010, S. 47)

Entsprechend ergeben sich für die verschiedenen Entwicklungsszenarien in den Gemeinden und Bezirken die in Tabelle 23 dargestellten Werte für den Flächenverbrauch Gewerbe.

Tabelle 23: Gewerbefläche genutzt / benötigt

Gemeinden / Bezirke	Genutzte Flächen (in ha) 2010	Zusätzlich benötigte Flächen (in ha)		
		Oberes Szenario	Mittleres Szenario	Unteres Szenario
Blankenfelde-Mahlow	126	51	24	10
Eichwalde	5	7	4	1
Gosen-Neu-Zittau (OT Spreehagen)	9	5	2	1
Großbeeren	83	62	30	12
Königs-Wusterhausen	345	58	29	12
Ludwigsfelde	457	56	27	11
Mittenwalde	290	36	17	7
Rangsdorf	42	26	13	5
Schönefeld	112	335	258	223
Schulzendorf	5	8	4	2
Wildau	75	38	20	8
Zeuthen	18	16	8	3
Neukölln	224	81	38	16
Tempelhof-Schöneberg	538	164	80	33
Treptow-Köpenick	394	81	39	16

Quelle: Statistik Berlin / Brandenburg (2010) und eigene Berechnungen

Flächenverbrauch Wohnen

Durch den im Zusammenhang mit dem Flughafen zu erwartenden Zuzug in die Gemeinden der Untersuchungsregion wird zusätzlicher Wohnraum benötigt. Dieser wird in großen Teilen durch Neubau zu realisieren sein. Auch damit ist ein Flächenverbrauch verbunden, der für die betroffenen Gemeinden einen Nachteil darstellt, auch wenn zusätzliche Einwohner im Grundsatz sehr willkommen sind. Zur Abschätzung der Flächen, die zusätzlich für Wohnbebauung genutzt werden müssen, wurde mit Hilfe der gemeindeindividuellen Pro-Kopf-Werte des Jahres 2010 und dem erwarteten flughafenbedingten Bevölkerungszuwachs hochgerechnet. Es wurde dabei unterstellt, dass bei einer steigenden Nachfrage nach Flächen auch die Grundstückspreise steigen und deshalb gegenüber der Vergangenheit im Durchschnitt etwas weniger Fläche pro neuen Einwohner genutzt wird. Entsprechend wurde die Flächenkennzahl für 2010 nur mit 80 Prozent ihres Wertes angesetzt.

Im Ergebnis ergibt sich für die Gemeinden und Bezirke der in Tabelle 24 dargestellte Flächenverbrauch Wohnen.

Tabelle 24: Fläche Wohnen (Gebäude- und Freifläche) genutzt / benötigt

Gemeinden / Bezirke	Genutzte Flächen (in qm pro Kopf) 2010	Zusätzlich benötigte Flächen (in ha)		
		Oberes Szenario	Mittleres Szenario	Unteres Szenario
Blankenfelde-Mahlow	297	21	17	16
Eichwalde	293	3	2	2
Gosen-Neu-Zittau (OT Spreehagen)	303	1	1	1
Großbeeren	161	8	5	4
Königs-Wusterhausen	302	31	18	12
Ludwigsfelde	105	8	2	1
Mittenwalde	433	8	4	3
Rangsdorf	260	6	5	3
Schönefeld	201	94	55	26
Schulzendorf	420	9	9	8
Wildau	196	7	5	5
Zeuthen	350	11	6	4
Neukölln	58	6	4	3
Tempelhof-Schöneberg	52	10	6	5
Treptow-Köpenick	103	11	7	5

Quelle: Statistik Berlin / Brandenburg (2010) und eigene Berechnungen

Fiskalische Effekte

Ausgehend von der Zahl der Beschäftigten, den zusätzlich genutzten Grundstücksflächen und der Einwohnerzahl lassen sich die durch den Flughafen induzierten zusätzlichen kommunalen Steuereinnahmen (Gewerbsteuer, Gemeindeanteil Einkommensteuer, Grundsteuer A und B sowie der Gemeindeanteil an der Umsatzsteuer) abschätzen. Bei jeder Steuerart wurde der Gesamtbetrag im Jahr 2010 durch den Wert der Bezugsgröße im Jahr 2010 geteilt und mit den durch den Flughafen verursachten Effekten multipliziert. Die so ermittelten Mehreinnahmen wurden mit einem gemeindeindividuellen Abschlag korrigiert, der den entsprechenden Rückgang bei den Zuweisungen aus dem kommunalen Finanzausgleich abbildet.⁷⁰ Während die meisten Brandenburger Gemeinden trotz dieses Abschlages etwa 20 bis 30 Prozent der zusätzlichen Einnahmen für sich verbuchen können, verliert die Gemeinde Schönefeld in der Modellrechnung ihre Steuermehreinnahmen vollständig im Rahmen des kommunalen Finanzausgleichs in Verbin-

⁷⁰ Zu den Berechnungen im Detail vgl. Anhang Teil C, Abschnitt 7

dung mit der Kreisumlage. Die Ermittlung des Abschlages konnte nur näherungsweise erfolgen, weil beispielsweise die Auswirkungen der Zahl zusätzlicher Einwohner auf die Höhe der Gemeindeanteile von Einkommen- und Umsatzsteuer nicht abgeschätzt werden konnten. Trotzdem scheint klar, dass Schönefeld von zusätzlichen Steuereinnahmen kaum selbst profitiert (vgl. Tabelle 25).⁷¹ Für die Berliner Bezirke stellt sich die Situation anders dar, da hier nicht der kommunale Finanzausgleich für einen Ausgleich sorgt. Zusätzliche Einnahmen fließen in den Gesamtberliner Haushalt und werden von dort auf die Bezirke verteilt. In welchem Umfang die Bezirke davon tatsächlich selbst profitieren, konnte im Rahmen dieses Gutachtens nicht ermittelt werden. Aus diesem Grund wurde ein Abschlag vorgenommen, der in etwa die Situation in den Brandenburger Kommunen widerspiegelt.

Tabelle 25: Fiskalische Effekte (Beispiel mittleres Szenario)

Gemeinden / Bezirke	Steuermehrein- nahmen p.a. in Mio. "	Abschlag KFA (Modell)	Verbleibende Steuermehrein- nahmen p.a. in Mio. "	Verbleibende Steuermehrein- nahmen p.a. in " pro Kopf
Blankenfelde-Mahlow	1,8	76%	0,4	16
Eichwalde	0,2	76%	0,0	7
Gosen-Neu-Zittau (OT Spreehagen)	0,1	89%	0,0	4
Großbeeren	1,6	59%	0,7	83
Königs-Wusterhausen	1,4	76%	0,3	10
Ludwigsfelde	1,5	70%	0,4	18
Mittenwalde	1,3	81%	0,2	28
Rangsdorf	1,0	70%	0,3	29
Schönefeld	62,3	104%	-2,5*	-149*
Schulzendorf	0,3	78%	0,1	7
Wildau	0,9	86%	0,1	12
Zeuthen	0,6	76%	0,1	14
Neukölln	7,3	75%	1,8	6
Tempelhof-Schöneberg	8,1	75%	2,0	6
Treptow-Köpenick	4,7	75%	1,2	5

* Berechnungsmodell stark vereinfacht (siehe Fußnote)

⁷¹ Die Berechnung der Zuweisungen im kommunalen Finanzausgleich bzw. der Finanzausgleichsumlage bei den abundanten Gemeinden ist zu komplex, um sie isoliert für das Untersuchungsgebiet vornehmen zu können. Es wurde aber ein etwas vereinfachtes Modell entwickelt, um die Auswirkungen von Einnahmezuwächsen in den Gemeinden simulieren zu können. In diesem Modell ist der Saldo aus zusätzlichen Einnahmen und Auszahlungen im Rahmen des KFA für Schönefeld sogar negativ.

Soziale Leistungen

Die Kommunen sorgen mit einer ganzen Reihe von Maßnahmen für einen sozialen Ausgleich zwischen verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen. Dies umfasst nicht nur Sozialleistungen wie die Hilfen zum Lebensunterhalt, sondern auch viele andere Aktivitäten, beispielsweise in der Kinder- und Jugendarbeit oder im Bereich der sozialen Wohnraumversorgung. Eine Abschätzung der damit verbundenen Aufwendungen für die einzelnen Gemeinden ist aufgrund der Vielzahl der zu berücksichtigenden Parameter nicht möglich. Stattdessen musste auf einen Indikator zurückgegriffen werden, der die soziale Situation einer Kommune vereinfacht, aber trotzdem zutreffend beschreibt. Die Anzahl der Einwohner ohne Beschäftigung⁷² erfüllt diese Bedingungen. Die entsprechenden Werte können auf der Basis der Einwohnerentwicklung abgeschätzt werden.

Zur Ermittlung der zusätzlichen Beschäftigten am Wohnort wurde vereinfachend unterstellt, dass 50 Prozent der zusätzlichen Einwohner, die sich aufgrund des Flughafens in der Gemeinde nieder lassen, auch einer Beschäftigung im Zusammenhang mit dem Flughafen nachgehen.⁷³ Für die andere Hälfte der zusätzlichen Einwohner, dabei handelt es sich beispielsweise um Ehe- oder Lebenspartner oder um Kinder, wird hier vereinfachend von einer fehlenden Beschäftigung (Erwerbstätigkeit) ausgegangen. Daraus ergeben sich für alle Gemeinden und Bezirke mehr oder weniger hohe zusätzliche Belastungen aufgrund der notwendigen sozialen Leistungen (vgl. Tabelle 26).

⁷² Es wird in diesem Zusammenhang vereinfachend nur die sozialversicherungspflichtige Beschäftigung betrachtet.

⁷³ Der zugrunde gelegte Anteil von 50 Prozent Erwerbstätigkeit ist vergleichsweise hoch. Gemessen an den Werten des Jahres 2010 liegt dieser Anteil in den betrachteten Gemeinden eher zwischen 30 und 40 Prozent. Der flughafenbedingte Bevölkerungszuwachs ist aber in besonderer Weise mit der Beschäftigung am Flughafen verknüpft. Um dem gerecht zu werden, wurde ein entsprechend höherer Wert angenommen.

Tabelle 26: Soziale Leistungen (mittleres Szenario)

Gemeinden / Bezirke	Zusätzliche Einwohner*	Zusätzliche Einwohner ohne Beschäftigung
Blankenfelde-Mahlow	705	353
Eichwalde	84	42
Gosen-Neu-Zittau (OT Spreehagen)	32	16
Großbeeren	381	191
Königs-Wusterhausen	751	376
Ludwigsfelde	266	133
Mittenwalde	107	54
Rangsdorf	232	116
Schönefeld	3.456	1.728
Schulzendorf	253	127
Wildau	322	161
Zeuthen	230	115
Neukölln	842	421
Tempelhof-Schöneberg	1.556	778
Treptow-Köpenick	847	424

*In den Tabelle 15 und Tabelle 16 wurden diese Werte gerundet ausgewiesen, um den Charakter einer Schätzung deutlich zu machen. Für die Berechnungen im Modell wurden jedoch die nicht gerundeten Werte verwendet.

C.4.5. Tatsächliche Entwicklungen als Grundlage für den Interessenausgleich

Im Falle einer tatsächlichen Installierung eines Verfahrens zum Interessenausgleich zwischen den Kommunen (vgl. Teil D) und dessen Umsetzung z.B. in den Jahren 2017 oder 2022 können die in dieser Studie (teilweise über Szenarien) abgeschätzten Indikatoren zur Beurteilung der Vor- und Nachteile aus dann vorliegenden aktuellen ~~„Echtdaten“~~ z.B. aus der amtlichen Statistik oder durch Messungen abgeleitet werden. In Zukunft wird man konkrete Daten etwa zur Beschäftigten- oder Einwohnerentwicklung vorliegen haben, muss dann aber immer noch den Schritt gehen, daraus den flughafenbedingten Anteil abzuschätzen. Wie dies bei den verwendeten Merkmalen und Indikatoren geschehen kann, wird im Folgenden erläutert.

Flughafenbedingte Bevölkerungsentwicklung

Auf Grundlage der zukünftigen Zahlen aus der Bevölkerungsstatistik sollte zur Abschätzung des flughafenbedingten Bevölkerungszuwachses genauso vorgegangen werden wie im Schätzmodell.

Für Gemeinden im Brandenburger Umland werden nach Zuordnung zu den drei Gruppen (gebildet nach den Kriterien Flughafenerreichbarkeit und flughafenbedingter Beschäftigungszuwachs; vgl. Abschnitt C.4.2) 20, 40 oder 75 Prozent des jeweiligen tatsächlichen Bevölkerungszuwachses als durch den Flughafen bedingt angenommen. In Gemeinden mit negativer Einwohnerentwicklung wird . auch differenziert nach den drei Gruppen . das Verhältnis des flughafenbedingten Einwohnerzuwachses in allen Gemeinden der jeweiligen Gruppe zur Einwohnerzahl 2010 in allen Gemeinden der jeweiligen Gruppe (in der Modellierung war dieses Verhältnis im mittleren Szenario in der Gruppe 2 2,2 Prozent, in Gruppe 3 1,1 Prozent) gebildet. Ein Beispiel: Gemeinde A schrumpft bis 2022 um 150 Einwohner (bei 30.000 Einwohnern 2010).

Für die Berliner Bezirke müsste das in Abschnitt C.4.2 angewandte Verhältnis Einwohnerzuwachs/Beschäftigungszuwachs (flughafenbedingt) von 36,7 Prozent zur Abschätzung der auf den Flughafen zurückzuführenden Einwohnereffekte herangezogen werden.

Flughafenbedingte Beschäftigungsentwicklung

Im Rahmen des Gutachtens wurde der flughafenbedingte Anteil der Beschäftigung in den wesentlichen Branchen in der Untersuchungsregion abgeschätzt. Die entsprechenden Anteile bilden damit den Ausgangspunkt für weitere Analysen im Rahmen des Interessenausgleichs. Allerdings werden anstelle der im Gutachten berücksichtigten Beschäftigtenzahlen die tatsächlichen Beschäftigten in den einzelnen Branchen im jeweiligen Bezugsjahr genutzt (bzw. die beim Statistischen Amt vorliegenden Daten aus dem letztverfügbaren Jahr). Darüber hinaus müssen die Anteile der flughafenaffinen Beschäftigung auf der Basis der tatsächlichen Entwicklungen geschätzt werden. Dazu können vereinfacht die in diesem Gutachten angenommenen Quoten der direkten und indirekten Beschäftigungseffekte sowie der Kaufkraft- und Standorteffekte herangezogen werden. Bessere Informationen können nur die Unternehmen der Untersuchungsregion bereitstellen. Die Daten könnten beispielsweise im Rahmen einer Befragung, durch Fokusgruppengespräche oder durch ein entsprechend breit angelegtes Delphi-Verfahren erhoben werden. Dies ist relativ aufwändig, ist aber auch allgemein Grundlage beispielsweise zur Beurteilung der wirtschaftlichen Effekte von Flughäfen durch Input-Output-Analysen.

Flughafenbedingte Lärmentwicklung im Straßenverkehr

Um die Lärmentwicklung zu quantifizieren, die durch zunehmenden Straßenverkehr in Verbindung mit dem BER entsteht, wird empfohlen schon in 2012 eine erste Lärmessung an relevanten Straßen durchzuführen um einen geeigneten Referenzwert zu generieren. Die Lärmessung sollte auf Kommunalstraßen erfolgen, die heute oder zukünftig durch flughafenbezogene Gewerbestruktur und Siedlungsgebiete betroffen sind. Dagegen sind Bundes- und Landesstraßen bereits weitgehend mit Lärmschutzmaßnahmen

versehen und brauchen, so die Einschätzung der zuständigen Experten im LBV, keine Berücksichtigung bei Messung finden.

Zum Zeitpunkt des Interessenausgleiches sollte dann erneut eine Messung durchgeführt werden. Der gemessene Lärmzuwachs quantifiziert nicht nur den Quell- und Zielverkehr von PKWs und LKWs, sondern auch den Durchgangsverkehr. Hierbei ist zu beachten, dass nicht der gesamte Lärmzuwachs dem Flughafenausbau zugeschrieben werden kann. Stattdessen wird in Anlehnung an die Bevölkerungsentwicklung (siehe oben) vorgeschlagen für Gemeinden im Brandenburger Umland nach Zuordnung zu den drei Gruppen (gebildet nach den Kriterien Flughafenerreichbarkeit und flughafenbedingter Beschäftigungszuwachs; vgl. Abschnitt C.4.2) 20, 40 oder 75 Prozent der jeweiligen tatsächlichen Lärmsteigerung als durch den Flughafen bedingt anzunehmen. Aufgrund der bisher berechneten Szenarien zum Quell- und Zielverkehr sowohl von LKWs als auch PKWs sind mittlere Lärmsteigerungen allerdings nur in Schönefeld zu erwarten, mit Ausnahme des oberen Szenarios sind in den anderen Gemeinden/Bezirken der Untersuchungsregion keine merklichen Lärmsteigerungen durch Straßenverkehr abzusehen.

C.5. Vorteile und Nachteile – Einordnung der Effekte im Überblick

Der Flughafen BER führt in den Gemeinden und Bezirken im Untersuchungsgebiet zu unterschiedlichen Auswirkungen. Von den Vorteilen, die sich beispielsweise aus der Ansiedlung von Unternehmen und der damit verbundenen Schaffung von Arbeitsplätzen ergeben, werden alle Gemeinden profitieren. Wie stark diese Vorteile wirksam werden, unterscheidet sich jedoch zwischen den Gemeinden und auch zwischen den einzelnen Nutzeneffekten. Das gleiche gilt auch für die negativen Auswirkungen.

Für die Diskussion über einen Interessenausgleich zwischen den Kommunen ist die Betrachtung der verschiedenen regionalwirtschaftlichen Effekte wichtig. Maßnahmen für einen Ausgleich von überdurchschnittlichen Belastungen können so passgenau entwickelt werden. Um einen schnellen Überblick darüber zu bekommen, welche Gemeinden durch den Flughafen stärker bevorteilt und welche vergleichsweise stark belastet werden, wurde im Rahmen des Gutachtens auch eine verdichtete Darstellung in Form einer Vorteile/Nachteile-Matrix entwickelt.

Die Erkenntnisse aus der Analyse der Entwicklungen im Untersuchungsgebiet in der Vergangenheit sowie die Abschätzung der Entwicklungsperspektiven wurden genutzt, um die in Tabelle 27 dargestellten Messgrößen für die wesentlichen Kernindikatoren⁷⁴ zu ermitteln.

⁷⁴ Die Kernindikatoren führen zum Teil bisher einzeln betrachtete Parameter zusammen (z.B. Steuereinnahmen als Zusammenfassung der einzelnen Steuerarten) oder bilden auf deren Grundlage Verhältniszahlen (z.B. Beschäftigte am Arbeitsort pro 1000 Einwohner). Insofern handelt es sich hier nicht um neue Indikatoren, sondern lediglich um eine veränderte Aufbereitung der Daten.

Tabelle 27: Vorteile und Nachteile - Messgrößen

Vorteile	Messgröße
Beschäftigte am Arbeitsort insgesamt	Zusätzliche Beschäftigte absolut sowie zusätzliche Beschäftigte am Arbeitsort pro 1000 Einwohner jeweils im Vergleich zu den anderen Gemeinden der Untersuchungsregion
Beschäftigungsquote	Anteil SVP-Beschäftigte pro 1000 Einwohner im Vergleich zu den anderen Gemeinden der Untersuchungsregion
Arbeitsentgelte	Differenz Arbeitsentgelte Gemeinde zu den durchschnittlichen Arbeitsentgelten in Brandenburg im Vergleich zu den anderen Gemeinden der Untersuchungsregion
Steuereinnahmen (Grundsteuer A und B, Gewerbesteuer (netto), Einkommensteuer, Umsatzsteuer)	Verbleibende Steuereinnahmen pro Kopf sowie Pro-Kopf-Wachstum der Steuereinnahmen jeweils im Vergleich zu den anderen Gemeinden der Untersuchungsregion
Nachteile	Messgröße
Soziale Leistungen	Zusätzliche Einwohner ohne Beschäftigung pro 1000 Einwohner im Vergleich zu den anderen Gemeinden der Untersuchungsregion
Flächeninanspruchnahme Gewerbe	Gewerbefläche in ha pro 1000 Einwohner sowie Veränderung des Flächenverbrauchs pro 1000 Einwohner jeweils im Vergleich zu den anderen Gemeinden der Untersuchungsregion
Flächeninanspruchnahme Wohnen	Wohnfläche in ha pro 1000 Einwohner sowie Veränderung des Flächenverbrauchs pro 1000 Einwohner jeweils im Vergleich zu den anderen Gemeinden der Untersuchungsregion
Verkehrs- / Fluglärm	Lärmbelastung nach Kategorien

Für die Einordnung der Kommunen in diese Matrix wurden in einem ersten Schritt alle beschriebenen Parameter in einen Index umgewandelt. Die Entwicklung in einer Gemeinde wird dadurch mit einem Wert zwischen 0 und 100 abgebildet. Dabei bekommt die Gemeinde, für die sich die geringsten Auswirkungen ergeben den Wert 0. Der Wert 100 entspricht einer Zielgröße, die sich am jeweils größten Effekt im Oberen Szenario orientiert. Zum Teil wurden einzelne Parameter noch einmal zerlegt, um so die absolute Größenordnung eines Effektes einerseits und die relative Veränderung, die sich dadurch für die Gemeinde ergibt, andererseits zu berücksichtigen. Die Tabelle 28 und Tabelle 29 stellen die Parameter mit ihren jeweiligen Indexwerten für das mittlere Szenario dar.⁷⁵

⁷⁵ Zur Ermittlung der Indexwerte im Detail vgl. auch Anhang Teil C, Abschnitte 7 und 8

Tabelle 28: Vorteile im mittleren Szenario

Mittleres Szenario	Beschäftigte insgesamt 2022	Zusätzliche Beschäftigte pro 1.000 Beschäftigte 2010	Gesamtbewertung Beschäftigte am Arbeitsort	Beschäftigte pro 1.000 Einwohner insgesamt 2022	Gesamtbewertung Beschäftigungsquote	Differenz des durchschnittlichen Arbeitsentgeltes gegenüber dem Landesdurchschnitt Brandenburg	Gesamtbewertung Arbeitsentgelte	Verbleibende Prc-kopf-Steuererhöhungen 2022	Verbleibende Prc-Kopf-Steuererhöhungen insgesamt 2022	Gesamtbewertung Steuereinnahmen
Blankenfelde-Mahlow	8.825	174	9	334	4	414	74	16	723	33
Eichwalde	744	381	11	118	3	520	93	7	451	28
Gosen-Neu-Zittau (OT Spreenhagen)	646	253	7	220	4	103	18	4	477	27
Großbeeren	6.456	327	13	823	16	355	63	83	1.049	46
Königs-Wusterhausen	10.568	198	11	304	4	302	54	10	491	28
Ludwigsfelde	12.981	128	10	534	5	86	15	18	854	34
Mittenwalde	4.177	303	11	473	10	254	45	28	894	37
Rangsdorf	3.380	276	9	315	6	333	59	29	734	35
Schönefeld	29.624	1.298	51	1.773	73	199	35	-149	3.761	49
Schulzendorf	807	386	11	101	2	429	77	7	375	27
Wildau	5.792	235	10	567	8	180	32	12	657	31
Zeuthen	1.844	355	11	173	4	535	95	14	520	30
Neukölln	49.567	49	23	161	1	227	41	6	864	33
Tempelhof-Schöneberg	107.445	41	48	324	1	464	83	6	864	33
Treptow-Köpenick	58.370	41	26	241	1	378	67	5	863	32

Tabelle 29: Nachteile im mittleren Szenario

Mittleres Szenario	Einwohner ohne Beschäftigung pro 1.000 Einwohner 2022	Gesamtbewertung Soziale Leistungen	Flächenverbrauch Gewerbe in ha pro 1.000 Einwohner 2022	Veränderung Flächenverbrauch Gewerbe in ha pro 1.000 Einwohner	Gesamtbewertung Flächeninanspruchnahme Gewerbe	Flächenverbrauch Wohnen in ha pro 1.000 Einwohner 2022	Veränderung Flächenverbrauch Wohnen in ha pro 1.000 Einwohner	Gesamtbewertung Flächeninanspruchnahme Wohnen	Belastung Quell- und Zielverkehr (Kategorien)	Belastung Fluglärm (Kategorien)	Gesamtbewertung Verkehrs- / Fluglärm
Blankenfelde-Mahlow	352	20	6	1	9	30	-0,2	34	1	3	67
Eichwalde	42	2	1	1	3	29	-0,1	35	1	1	34
Gosen-Neu-Zittau (OT Spreenhagen)	16	1	4	1	7	30	-0,1	36	1	0	17
Großbeeren	190	11	14	3	26	16	-0,2	19	1	1	34
Königs-Wusterhausen	376	22	11	1	15	30	-0,1	34	1	0	17
Ludwigsfelde	133	8	20	1	27	10	0,0	19	1	2	50
Mittenwalde	54	3	35	1	47	43	-0,1	50	1	0	17
Rangsdorf	116	7	5	1	9	26	-0,1	30	1	1	34
Schönefeld	1.728	100	22	14	62	19	-0,8	21	3	1	67
Schulzendorf	126	7	1	0	2	42	-0,3	47	1	1	34
Wildau	161	9	9	2	16	19	-0,1	23	1	1	34
Zeuthen	115	7	2	1	5	35	-0,2	40	1	1	34
Neukölln	421	24	1	0	1	6	0,0	56	1	1	34
Tempelhof-Schöneberg	778	45	2	0	3	5	0,0	38	1	1	34
Treptow-Köpenick	424	25	2	0	2	10	0,0	33	1	1	34

In einem zweiten Schritt wurde der Mittelwert der einzelnen Indexwerte gebildet. Dieser ergab damit den für die Einordnung in die Matrix maßgeblichen Vorteils- bzw. Nachteilsindex (vgl. Tabelle 30).

Tabelle 30: Vorteile und Nachteile Æ Indexwerte

	Index werte								
	Unteres Szenario			Mittleres Szenario			Oberes Szenario		
	Vorteile	Nach- teile	Typ	Vorteile	Nach- teile	Typ	Vorteile	Nach- teile	Typ
Blankenfelde-Mahlow	30	32	1	30	33	1	37	32	3
Eichwalde	33	18	3	34	19	3	40	23	3
Gosen-Neu-Zittau (OT Spreenhagen)	15	15	1	14	15	1	20	16	3
Großbeeren	30	20	3	35	23	3	47	26	3
Königs-Wusterhausen	26	20	3	24	22	1	33	23	3
Ludwigsfelde	16	25	2	16	26	2	22	28	2
Mittenwalde	25	28	1	26	29	1	36	31	3
Rangsdorf	26	19	3	27	20	3	35	21	3
Schönefeld	53	50	1	52	63	2	56	64	2
Schulzendorf	29	22	3	29	23	3	36	23	3
Wildau	20	19	1	20	21	1	28	22	3
Zeuthen	34	21	3	35	22	3	41	26	3
Neukölln	27	27	1	25	29	2	30	29	1
Tempelhof-Schöneberg	42	27	3	41	30	3	45	29	3
Treptow-Köpenick	33	22	3	32	24	3	36	23	3

Zur Erläuterung: Die Indexwerte setzen sich aus den Teilindizes zusammen. Sie ordnen die jeweilige Kommune auf einer Skala von 0 (kein Effekt) bis 100 (maximaler Effekt im oberen Szenario) ein.

In Abbildung 45 wird erkennbar, dass es bei dieser Betrachtungsweise im Wesentlichen drei Typen von Gemeinden gibt:

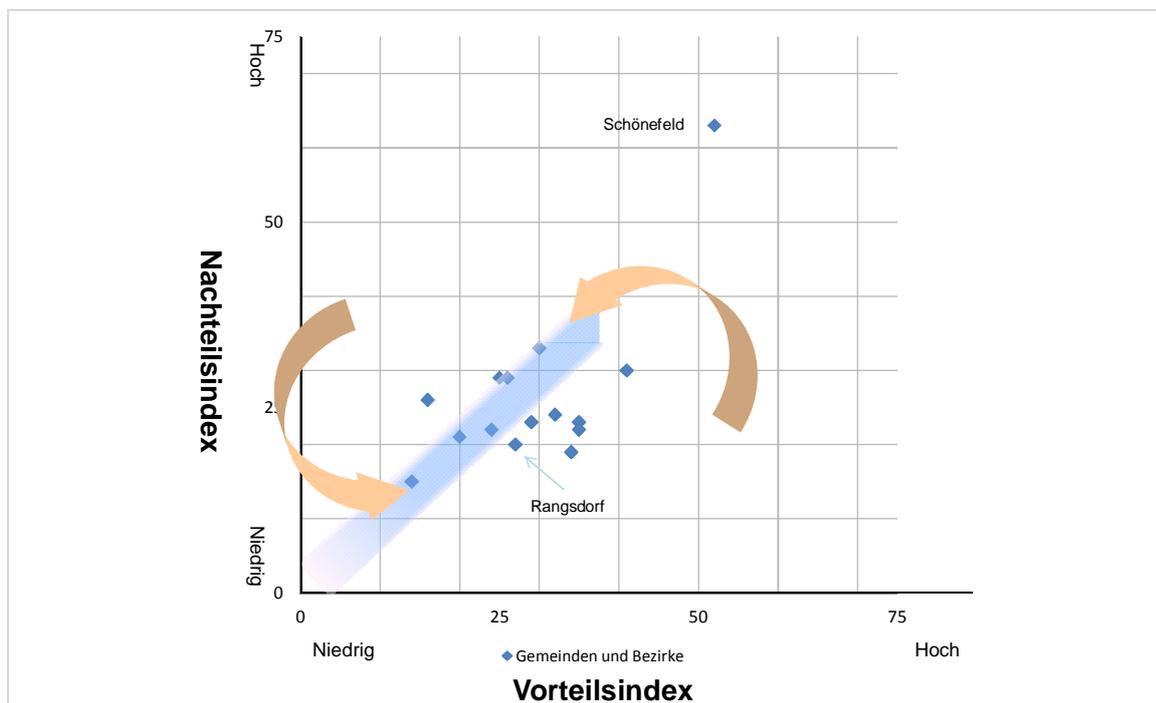
Typ 1 . Diese Gemeinden profitieren vom Flughafen BER. Gleichzeitig tragen sie auch einen Anteil der Belastungen. Für Vorteile und Nachteile ergeben sich in der Summe Werte in einer ähnlichen Größenordnung.⁷⁶ Nutzeneffekte und Belastungen sind ausgeglichen. Das jeweilige Niveau der Auswirkungen kann bei den Gemeinden dieses Typs allerdings unterschiedlich sein. Am deutlichsten wird dies an den Gemeinden Gosen-Neu-Zittau (profitiert relativ wenig, wird dafür aber auch nur gering belastet) und Königs-Wusterhausen (größere Nutzeneffekte stehen stärkeren Belastungen gegenüber).

Typ 2 . Die Gemeinden profitieren in einem vergleichsweise geringen Umfang, müssen aber einen größeren Teil der negativen Effekte tragen. Im Rahmen eines Interessenausgleichs könnten Gemeinden des Typs 2 einen Ausgleich ihrer Belastungen fordern.

⁷⁶ Als Schwellenwerte für die Differenz zwischen Vor- und Nachteilen wurde hier die 3 bzw. -3 verwendet. Welche Unterschiede zwischen den Gemeinden als hinnehmbar angesehen werden, muss jedoch im weiteren Prozess durch die beteiligten Akteure bestimmt werden.

Typ 3 . Die Gemeinden profitieren in einem vergleichsweise großen Umfang, ohne dass sie durch entsprechende negative Auswirkungen belastet werden. Gemeinden dieses Typs müssten für einen Interessenausgleich ihre Bereitschaft erklären, dass ihre begünstigte Situation bei einem Ausgleich der überproportionalen Belastungen in anderen Gemeinden berücksichtigt wird.

Abbildung 45: Vorteile und Nachteile - Mittleres Szenario



C.6. Zwischenfazit

Für die Ableitung der Entwicklungsperspektiven in den Kommunen des Flughafenumfeldes nach Inbetriebnahme von BER wurde im Wesentlichen auf die regionalwirtschaftlichen Indikatoren zurückgegriffen, die schon für die Analyse der Entwicklung in der Vergangenheit bzw. den Status Quo verwendet wurden. Das Modell für die Ableitung der zukünftigen Entwicklungsperspektiven nutzt jedoch nicht alle diese Indikatoren. Ziel war es, ein nachvollziehbares und plausibles Modell zu entwickeln, welches die Diskussion über einen Interessenausgleich ohne großen Aufwand mit hilfreichen Informationen unterstützt. Einige Indikatoren könnten jedoch je nach Datenlage alternativ verwendet werden (z.B. Zu- und Fortzüge für die Ermittlung der zusätzlichen Einwohner) oder bei einer Verfeinerung des Instruments mit einfließen (z.B. Altersstruktur). Anhang Teil C, Tabelle 98 gibt einen Überblick über die im Modell verwendeten Indikatoren und mögliche Anforderungen bei einer Nutzung für den Interessenausgleich.

Die zu erwartenden Entwicklungen in der Untersuchungsregion werden unabhängig vom jeweiligen Szenario in besonderem Maße in der Gemeinde Schönefeld wirksam. Dies betrifft jedoch nicht nur die Vorteile, sondern in einem ebenso hohen Umfang auch die negativen Auswirkungen.

In den übrigen Gemeinden und Bezirken liegen die Effekte des Flughafens nicht so weit auseinander. Trotzdem gibt es eine Reihe von eher begünstigten bzw. eher belasteten Kommunen. Beim Vergleich der Szenarien wird deutlich, dass gerade im oberen Szenario, verbunden mit dem größten Beschäftigtenwachstum in der Untersuchungsregion, besonders viele Gemeinden ein positives Verhältnis von Vor- und Nachteile aufweisen.

Bei der Interpretation der zusammenfassenden Darstellung und insbesondere bei der darauf aufbauenden Diskussion müssen jedoch einige Einschränkungen berücksichtigt werden. So wurden die verschiedenen Vor- und Nachteile gleichgewichtet in den Gesamtindex einbezogen, um die Darstellung nicht der Kritik einer willkürlichen Schwerpunktsetzung auszusetzen. Dadurch wurde aber vernachlässigt, dass z.B. zusätzliche Arbeitsplätze in der kommunalen Praxis gegebenenfalls höher bewertet werden, als der zu erwartende Flächenverbrauch. Außerdem werden im Index verschiedene Auswirkungen miteinander in Beziehung gesetzt, die genau genommen nicht vergleichbar sind. Entsprechende Bewertungen der berücksichtigten Effekte müssen im weiteren Diskussionsprozess erfolgen. Technisch wäre eine Gewichtung der einzelnen Faktoren im Gesamtindex unproblematisch.

Aus der Perspektive der Nachhaltigkeit kommunaler Entwicklungen erscheint es außerdem sinnvoll, Ansätze zum Flächensparen, also einer Reduzierung der spezifischen Flächeninanspruchnahme je Beschäftigtem, zu belohnen. Durch ein entsprechendes Vorgehen würde eine Gemeinde jedoch im dargestellten Vorteils- / Nachteilsmodell einen Teil ihrer „Ausgleichsansprüche“ verlieren. Wie die unmittelbaren Interessen der Gemeinden und die übergeordneten Ansprüche an eine nachhaltige Entwicklung an dieser Stelle in Einklang gebracht werden können, konnte im Rahmen dieses Gutachtens nicht betrachtet werden. Gleichwohl sollte dieser Aspekt bei den weiteren Diskussionen berücksichtigt werden.

Das gewählte modellbasierte Vorgehen zur Ermittlung der Auswirkungen des Flughafens auf die Gemeinden und Bezirke im Untersuchungsgebiet ist bisher so noch nicht angewendet worden. Den beteiligten Akteuren steht damit ein innovatives Instrument zur Verfügung. Dieses kann jedoch nur dann sinnvoll eingesetzt werden, wenn sich die Gemeinden und Bezirke auf eine gemeinsame Auslegung der im Modell vorhandenen Freiheitsgrade verständigen können und beispielsweise die angesprochene Gewichtung im Konsens vornehmen.

D. AUSGLEICH DURCH KOOPERATION

D.1. *Der Interessenausgleich*

Infrastrukturvorhaben können aufgrund ihrer Flächeninanspruchnahme, durch die mit der Errichtung und Nutzung verbundenen z.B. verkehrlichen, ökonomischen und sozialen Auswirkungen Gemeinden im Einzugsbereich in unterschiedlicher Weise betreffen. Dies gilt auch für Flughäfen. In den Prozessen im Kontext der Standortentscheidung für BER finden bereits laufend unterschiedliche Ausgleichsmechanismen . im Schwerpunkt nach dem Verursacherprinzip . Anwendung (s. Abschnitt D.4). Die Ausgestaltung der Instrumente erfordert ein breites Portfolio an Abwägungen. So werden für den Ausgleich der negativen Umweltwirkungen eines Flughafens (z.B. Lärm) andere Maßnahmen erforderlich, als beispielsweise im Zusammenhang mit den fiskalischen Wirkungen auf die betroffenen Gemeindehaushalte. Ebenso gilt es abzuwägen, wie und ob z.B. Lärmbelastungen durch das Angebot einer neuen Infrastruktur oder einer Maßnahme im Naturschutzbereich tatsächlich ausgeglichen werden können. Dies hängt auch von der Bereitschaft der Beteiligten ab, sich über die Ausgleichsgegenstände zu verständigen.

Offen ist im Kontext der Öffnung des Flughafens BER bislang die Frage, wie ein interkommunaler Interessenausgleich ausgestaltet sein könnte. Keine Kommune hat nur Vorteile oder nur Nachteile aus dem Flughafen BER. Dies zeigen die Modellrechnungen in den Szenarien. Daher ist es erforderlich, in einem gemeinsam abgestimmten Vorgehen zu Verständigungen zu kommen. Die Modellrechnungen in den Szenarien und die Darstellung der Vor- und Nachteile je Gemeinde können im weiteren Prozess eine Orientierung im Hinblick auf Betroffenheit und Ausgleichserfordernisse sein. Sie sind jedoch nicht 1:1 in einen Interessenausgleich zu übersetzen. Dieser erfordert Aushandlungs- und Verständigungsprozesse. Im Kooperationsprozess muss eine transparente und umfassende Regelung eines Vorteils- und Nachteilsausgleichs erfolgen, die immer wieder von verschiedenen Akteuren als wichtiger Baustein für eine erfolgreiche Gesamtentwicklung der Region genannt wird. (vgl. z.B. GSK FU BBI 2008: 83)

In der Regelung von Vorteils- und Nachteilsausgleichen liegen häufig die größten Unwägbarkeiten und potenziellen Widerstände in den beteiligten Entscheidungsgremien (lokale Politik- und Verwaltungsgremien). Das zentrale Ziel von Ausgleichsregelungen/-mechanismen besteht darin, eine aus Sicht aller Beteiligten akzeptable Balance zwischen Aufwand/Lasten und Verteilung der Vorteile herzustellen. Ein zentrales Erfolgskriterium ist daher immer eine Regelung, die allen beteiligten Partnern erkennbare Vorteile bietet (win-win-Lösungen).

Dies können u.a. sein (vgl. Stahl/Schreiber 2003; Bunzel/Reitzig/Sander 2002):

- ökonomische Vorteile (z.B. Effizienzsteigerung, Kostenreduktion, Vermeidung von Doppelarbeit),

- standortwettbewerbliche Vorteile (z.B. Vermeidung negativer Standortkonkurrenzen; Mitgestaltung des Standortprofils),
- Prozess- und Verfahrensvorteile (z.B. Verkürzung und Vereinfachung von Verfahren, Einsatz stärkerer Fachkompetenz, größeres Gewicht gegenüber übergeordneten Instanzen),
- atmosphärische Vorteile (z.B. Vertrauensbildung; Abbau von politischen Vorbehalten).

Häufig werden die Lösungsansätze auf Kosten- und Einnahmeregulungen bezogen. Dieser Ansatz greift jedoch zu kurz und ist nicht immer möglich. Bei der Regelung von Vorteils-/Nachteilsausgleichen können sich die Ausgleichstatbestände nicht allein auf starre in Geld, Steuern, Fläche oder Nutzungsrechten messbare Tatbestände beschränken, sondern müssen ebenso weiche Faktoren wie z.B. höhere Standortgunst, Attraktivitätssteigerung oder bessere Versorgung (mit bestimmten Leistungen) einbeziehen - sofern die Partner sich mit diesen Vereinbarungen als Ergebnis der Verhandlungen einverstanden erklären.

Diese harten und weichen Ausgleichstatbestände sind in aller Regel nicht unmittelbar gegeneinander aufzurechnen und vermittelbar, aber Möglichkeiten der Abwägung und des Ausgleichs sind aufzeigbar. Die beteiligten Partner müssen zudem bedenken, dass die Vorteile zu unterschiedlichen Zeitpunkten anfallen können, d.h. ein Partner eventuell in Vorleistung gehen muss, ein anderer Partner erst mittelfristig einen Vorteil wahrnehmen wird. Vor allem erst langfristig erkennbare oder vermutete Vorteile lassen sich nur schwer in die Ausgleichswaagschale werfen. Insbesondere die Vertreter schwacher Kommunen weisen in aller Regel darauf hin, dass die erforderlichen Handlungs- und Finanzierungsspielräume kaum gegeben sind, um großzügig auf Ausgleichsregelungen zu verzichten.

Ausgleichsregelungen sind nach allen Erfahrungen einfacher zu erreichen, wenn sich zwischengemeindliche Kooperationen auf ein breiteres Spektrum von Kooperationsfeldern beziehen, so dass ein Ausgleich im Querverbund möglich wird. Allerdings erhöht sich hierdurch die Komplexität der zu regelnden Tatbestände, und die Vermittlung in die lokalen Entscheidungsgremien wird erschwert (worüber soll im Einzelnen tatsächlich entschieden werden?). Sind mehrere Kommunen an einer Kooperation beteiligt, wird einerseits die Verhandlungsmethodik erschwert (mehr Akteure), andererseits die für win-win-Situationen nötige Themenvielfalt erleichtert.

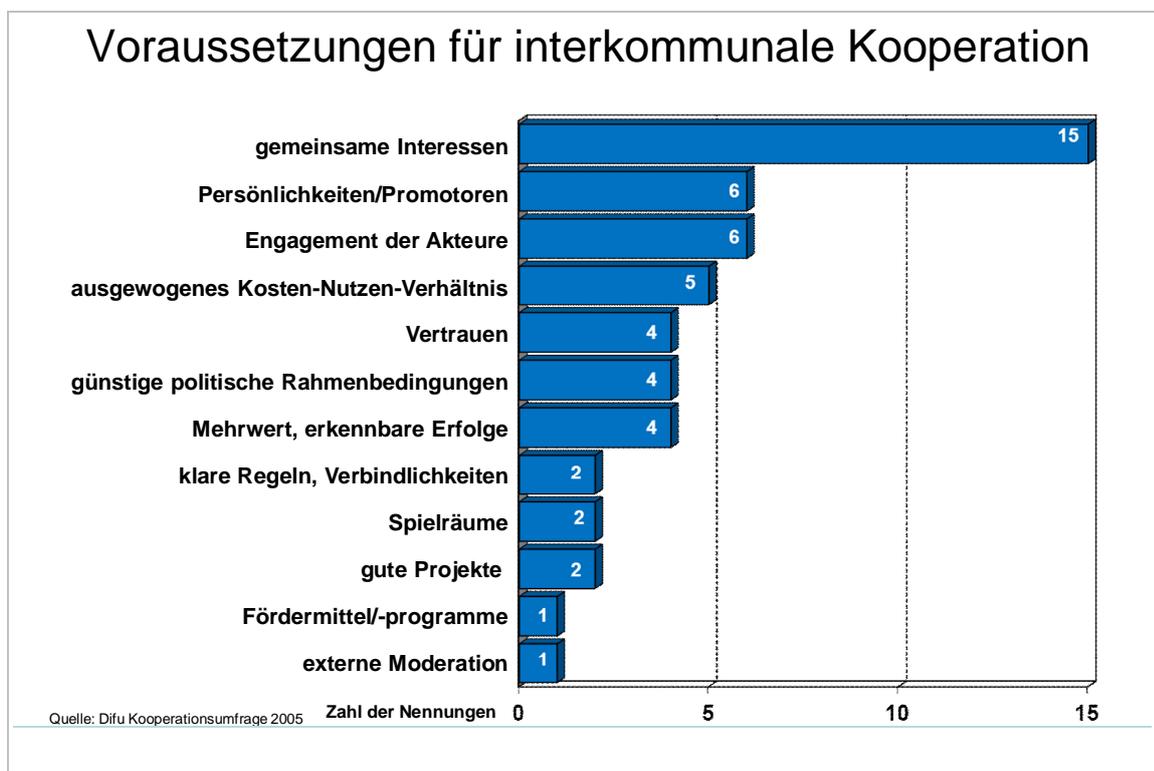
Zu den von den beteiligten Akteuren am häufigsten genannten Problemen bei interkommunalen Kooperationen zählen (u.a. Hollbach-Grömig u.a. 2005):

- Angst vor Übervorteilung,
- erhöhter Abstimmungsaufwand,
- Zweifel am Nutzen der Kooperation (im Alleingang ist mehr zu erreichen),

- Verteilungskonflikte,
- Unklarheit und Unsicherheit über tatsächliche Kosten der Kooperation.

Diese Aspekte zeigen auch, dass eine positive und vertrauensvolle „Grundstimmung“ gegenüber Kooperationen vorhanden sein muss, um sich auf den Prozess der Ausgleichsfindung einzulassen (vgl. Abbildung 46). Sollte diese „Grundstimmung“ zwischen den Partnern nicht vorhanden sein, sollte dies bereits zu Beginn einer geplanten Kooperation offen und deutlich thematisiert werden und zu einem solch frühen Zeitpunkt überlegt werden, ob über weitere Kooperationsansätze und Ausgleichsregelungen verhandelt werden soll.

Abbildung 46: Voraussetzung für interkommunale Kooperation



Quelle: Difu Kooperationsumfrage 2005.

Risikoabwägungen und mögliche Vorteils-/Nachteilsausgleiche müssen im Vorfeld diskutiert und den lokalen Entscheidungsgremien vermittelt werden. Positive Erfahrungen in der Vergangenheit erhöhen die Chancen für weitere Kooperationen. Das „Suchfeld“ für Ausgleichslösungen bleibt dabei nicht nur auf die (inter)kommunale Ebene beschränkt, sondern kann auch überregionale Handlungs- und Politikfelder sowie Akteure einbeziehen. Zu berücksichtigen ist allerdings in allen Prozessen, dass Risikoabschätzungen und die Suche nach Vorteil-/Nachteilsregelungen so komplexe und zeitaufwändige Aufgaben sind, dass sie in vielen Gemeinden fachlich und personell nicht bewältigt werden können

und politisch nur schwer durchsetzbar sind. Fragen von Risikobewältigung und Vorteils-/Nachteilsausgleich können sich in konkreten Situationen sehr komplex darstellen. Form und Ausgestaltung eventuell erforderlicher Vorteils-/Nachteilsregelungen hängen zu einem wesentlichen Teil vom konkreten Kooperationsgegenstand und von den dominierenden Entwicklungsprozessen in der Region ab.

Kooperationen können durch Landes- und Bundesregelungen gefördert werden. Allerdings bestehen im Einzelfall auch rechtliche Rahmenbedingungen, die Kooperationsmöglichkeiten bzw. Vorteils-/Nachteilsregelungen behindern (z.B. Einschränkung der wirtschaftlichen Betätigung der Kommunen, die Beteiligung Privater oder auch kommunalrechtliche und kommunalverfassungsrelevante Tatbestände).

D.2. Beispiele interkommunaler Kooperation und zum Interessenausgleich

Im Folgenden wird an ausgewählten Beispielen dargestellt, wie interkommunale/regionale Kooperationen und Vorteils-/Nachteilsausgleich in anderen Regionen und Themenzusammenhängen diskutiert und praktisch umgesetzt werden. Es handelt sich um Beispiele, die Mehrthemenkooperationen veranschaulichen und um Beispiele aus dem Bereich der „Flächenpools“, die zeigen, wie Kooperationen im Flächenbereich funktionieren können. Einzelne Bausteine und Verfahrensschritte können bei allen Einschränkungen im Hinblick auf Übertragbarkeit und den jeweiligen spezifischen regionalen Kontext beispielhaft und prüfenswert für Kooperation und Interessenausgleich in der Flughafenregion sein.

Deutlich wird an allen Beispielen, dass es sich um aufwändige Prozesse handelt, die Zeit und kooperationsbereite Akteure erfordern. Zentrale Voraussetzung sind gemeinsame Interessen der beteiligten Akteure, sei es, um z.B. ein gemeinsames Problem einer Lösung zuzuführen oder um ein für die Region zukunftsweisendes Thema voranzubringen. Die Beispiele zeigen auch, dass Prozesse oftmals erleichtert werden, wenn Fördermittel von Bund oder Land bereitgestellt werden, da damit die meist konflikträchtigen Finanzierungsfragen zunächst nicht im Vordergrund stehen müssen. Die Festlegung der Details eines Ausgleichs erfordern in aller Regel sehr komplexe (Rechen-)Prozesse. Dies gilt bereits, wenn lediglich ein Handlungsfeld, z.B. die Frage der Bereitstellung von Gewerbeflächen in einem gemeinsamen Pool, diskutiert wird. In einem Portfolio weiterer Handlungsfelder erschweren sich die Aushandlungsprozesse auch wenn eine größere „Verhandlungsmasse“ zur Verfügung steht, die Abwägungen wiederum erleichtern kann.

D.2.1. Strukturfonds Fockbeck (Rendsburg)

Ziel dieser interkommunalen Kooperation ist es, den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg gemeinsam auch vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, von

dem die einzelnen Kommunen unterschiedlich betroffen sein werden . zu gestalten. Dies ist ein gemeinsames Interesse der beteiligten Kommunen. Die Grundlage der Zusammenarbeit bildet ein 2004 geschlossener Kooperationsvertrag. Ergänzt wurde diese interkommunale Zusammenarbeit 2006 mit der Schaffung eines Strukturfonds und einer Vereinbarung über einen fairen und gerechten Interessenausgleich, die von den beteiligten Kommunen unterzeichnet wurde. Grundidee des Strukturfonds ist es, ein regionales Flächenmanagement zu entwickeln und die dadurch entstehenden Vor- und Nachteile durch einen monetären Ausgleich abzugelten.

Der Fonds wird aus Beiträgen der Kommunen gespeist. Bei der Beitragsberechnung werden im Rahmen eines von allen beteiligten Kommunen zu leistenden Beitrags 1% die Zahl der Einwohner, die Einwohnerentwicklung und die Wirtschaftskraft berücksichtigt (1 Prozent der Umlagegrundlage nach Finanzausgleichsgesetz (FAG)). Beitrag 2% berücksichtigt die Flächeninanspruchnahme und die bauliche Ausnutzung der Flächen in den Kommunen. So wird grundsätzlich jede Inanspruchnahme bisher un bebauter Flächen durch eine Abgabe verteuert, eine hohe Ausnutzung der Bauflächen wird durch Rabatte belohnt. Aus dem Regelbeitrag wird so ein jährliches Finanzaufkommen von rund 600.000 Euro erzeugt.⁷⁷

Die Zusammenarbeit der beteiligten Kommunen erfolgt unter den Grundsätzen Gleichberechtigung und Konsens. Der Kooperationsvertrag sieht vor, dass jede Kommune ungeachtet ihrer Größe in den Kooperationsgremien jeweils eine Stimme hat. Alle Entscheidungen müssen im Konsens getroffen werden. Die Kooperation wurde bewusst thematisch breit angelegt, um themenübergreifende Verhandlungen über einen Ausgleich der Interessen zu ermöglichen. Der Ansatz bietet den Vorteil, den Ausgleich der Interessen zeitgleich herstellen zu können, Erfahrungen zeigen zudem, dass Mehrthemenkooperationen größere Verhandlungsmasse bieten, um ein ausgewogeneres Leistungs-/Gegenleistungsverhältnis zu gestalten.⁷⁸ Die interkommunale Zusammenarbeit wurde in der Startphase 2003-2005 durch das Land Schleswig-Holstein, 2005 und 2006 als Modellvorhaben der Raumordnung durch den Bund gefördert. Seit 2006 finanzieren sich die Projekte in der Kooperation selbst.

Prüfaspekte für einen Interessenausgleich BER: ähnliche Problemlage, gemeinsames Interesse an der Gestaltung der Zukunftsfähigkeit der Region, Umsetzung der Prinzipien von Gleichberechtigung und Konsens (gleiche Augenhöhe) bei unterschiedlich großen Gemeinden, klare Vereinbarungen zur Finanzierung des Fonds.

⁷⁷ www.raum-energie.de/fileadmin/raumundenergie-/content/projekte/Interkommunale%20Kooperation/GEP/Materialien/Vertraege/GEP-Vereinbarung_Interessenausgleich.PDF.

⁷⁸ www.bbsr.bund.de/nn_484888/BBSR/DE/FP/MORO/Forschungsfelder/InnovativeProjekteRegionalentwicklung/Modellvorhaben/NachhaltigeSiedlungsentwicklung/InnerregionalerInteressenausgleich/InnerregionalerInteressenausgleich.html?__nnn=true.

D.2.2. Stadt-Umland-Konzept Elmshorn

Die Gemeinden in der Stadt-Umland-Region sind durch starke Verflechtungen und gegenseitige Abhängigkeiten gekennzeichnet. Deshalb hängt die zukünftige Entwicklung in erheblichem Maße von einer guten Zusammenarbeit der Verantwortlichen in den beteiligten Kommunen ab. Aus der Gebietsentwicklungsplanung in den 1990er Jahren gibt es bereits Vorerfahrungen der Zusammenarbeit. Angesichts aktueller Anforderungen an interkommunale Zusammenarbeit in Schleswig-Holstein vereinbarten die Kommunen, ein interdisziplinär angelegtes Stadt-Umland-Konzept für die Stadtregion Elmshorn zu erarbeiten. Ziel der Zusammenarbeit ist es, die Region im zunehmenden Wettbewerb der Regionen und innerhalb der Metropolregion Hamburg zu stärken, ihre Wirtschaftskraft und die Lebensqualität zu sichern und auszubauen sowie gemeinsam die Herausforderungen der demografischen Entwicklung besser zu bestehen. Im Kern geht es um eine abgestimmte Siedlungsentwicklung mit den Zielen, ein vielfältiges, bedarfsgerechtes Angebot an Wohn- und Gewerbeflächen zu schaffen, die Infrastrukturfolgekosten und die Neufächeninanspruchnahme zu reduzieren und alle Gemeinden gerecht an der Entwicklung teilhaben zu lassen.

Schwerpunktt Themen der Zusammenarbeit sind: Siedlungsentwicklung/ Flächenmanagement, Verkehr (Anschluss Autobahnnetz, gemeinsames Mobilitätskonzept unter Berücksichtigung des ÖPNV), gemeinsame, regional abgestimmte Bedarfsplanung für Schulen, Kindergärten, Sportstätten, Senioreneinrichtungen, abgestimmte Ansiedlungs- und Bestandsentwicklungspolitik (einschließlich großflächiger Einzelhandel), gemeinsames Tourismus- und Naherholungskonzept für die Stadtregion, Erarbeitung eines abgestimmten Einzelhandelskonzepts, verstärkte Verwaltungskooperationen auf Kreis- und Gemeindeebene, Bearbeitung des demografischen Wandels als Querschnittsaufgabe. Die Aufstellung und Entwicklung des Konzeptes ist als fortlaufender Prozess angelegt.

Als politisches Gremium gibt es eine Regionalkonferenz, eine Bürgermeisterrunde mit Koordinierungs-, Lenkungs- und Kontrollaufgaben und einen Arbeitsausschuss für die organisatorische Steuerung und Erarbeitung des Stadt-Umland-Konzeptes. Der Prozess wird extern moderiert. In einer Kooperationsvereinbarung haben die beteiligten Kommunen die Grundsätze, Themenschwerpunkte und die Organisationsstruktur der Kooperation festgelegt. Die Grundsätze der Zusammenarbeit sehen Freiwilligkeit (Beteiligung der Kommunen am Stadt-Umland-Konzept freiwillig), Gleichberechtigung (jede Kommune hat unabhängig von der Einwohnerzahl einen Sitz und eine Stimme) und Konsensprinzip vor (einstimmige Entscheidungen). Die kommunale Planungshoheit und die Zustimmungsvorbehalte der kommunalen Gremien bleiben unberührt.⁷⁹ Die Erarbeitung des Stadt-

⁷⁹ http://www.suk-elmshorn.de/suk/aktuelles/Grundsätze_Handlungsfelder_Dez-07.pdf.

Umland-Modellkonzepts wurde mit etwa 200 000 Euro im Rahmen des BMBF-Vorhabens REFINA gefördert.⁸⁰

Prüfaspekte für einen Interessenausgleich BER: Anforderung der Landesplanung zu interkommunaler Kooperation, positive Vorerfahrungen aus früheren Kooperationen, gemeinsames Interesse an der Gestaltung der Zukunftsfähigkeit der Region, Prinzipien von Freiwilligkeit, Gleichberechtigung und Konsens (gleiche Augenhöhe) bei unterschiedlich großen Gemeinden, externe Moderation, finanzielle Unterstützung durch BMBF (Modellprojekt).

D.2.3. Interkommunale Kooperation Gransee, Zehdenick und Fürstenberg

Gransee und Zehdenick bilden gemeinsam ein Mittelzentrum in Funktionsteilung. Nach dem Brandenburgischen Finanzausgleichsgesetz (BbgFAG) erhalten Mittelzentren (auch solche, die zentralörtliche Aufgaben in Funktionsteilung wahrnehmen, hier wird entsprechend aufgeteilt) als Mehrbelastungsausgleich einen jährlichen Ausgleichsbetrag in Höhe von 800.000 Euro. In der Kooperation der drei Gemeinden im Mittelbereich fließt der Ausgleichsbetrag nicht . wie vom Gesetz vorgesehen . anteilig in die kommunalen Haushalte der funktionsteiligen Zentren. Die Finanzmittel werden für Kooperationsprojekte verwendet. Dazu wird ein jährlicher Maßnahmenkatalog erarbeitet, der einstimmig durch den Kooperationsrat (Hauptverwaltungsbeamte, Stadtverordnete) beschlossen werden muss. Damit sind die Maßnahmen im Konsens verabschiedet und gelten als Gesetz. In aller Regel wird . soweit möglich und sinnvoll . auf eine „Gleichverteilung“ der Finanzmittel geachtet. Tatsächlich gehen die beteiligten Akteure jedoch davon aus, dass sich die Beträge über die Jahre ausgleichen. Mögliche Vorteile oder Nachteile für den einen oder anderen Partner waren in der bisherigen Kooperation kein Konfliktthema. Die Durchführung der beschlossenen Maßnahmen erfolgt durch eine GmbH, die in dieser Form für diesen Zweck als Projektträger gegründet wurde. Das Maßnahmenspektrum umfasst Aktivitäten im Standortmarketing (z.B. Internetauftritte), in der Wirtschaftsförderung (z.B. Fachkräftesicherung Schule/Wirtschaft), im Tourismus (z.B. Radwegeplanung), aber auch Maßnahmen im Bildungsbereich (z.B. Lehrstellenbörse, Weiterbildungsprojekte an Grundschulen, Bibliothekenverbund) oder in der Daseinsvorsorge (z.B. gemeinsame Feuerwehrkonzeption). Die beteiligten Akteure benennen vorrangig als Erfolgsfaktoren: ein Interesse der kommunalen Akteure sich regional zu verständigen, einen erkennbaren Mehrwert für die Region durch die Kooperation, ein relativ schnelles Vorliegen überzeugender Ergebnisse aus der Kooperation und die Unterstützung in Organisation und Abwicklung durch eine eigene GmbH (Expertengespräche April 2012).

⁸⁰ <http://www.suk-elmshorn.de/index.html>

Die Kooperation erhält auch Zuwendungen durch Bund-Länder Programm *„Kleinere Städte und Gemeinden“*.

Prüfaspekte für einen Interessenausgleich BER: ähnliche Problemlage, gemeinsames Interesse an der Gestaltung der Zukunftsfähigkeit der Region, gemeinsamer Maßnahmenkatalog/konkrete Projekte als Basis einer konsensualen Verständigung, Bereitschaft Vor- und Nachteile zu unterschiedlichen Zeitpunkten zu akzeptieren, eigene Organisation als Projektträger.

D.2.4. Überörtliche Verantwortungsgemeinschaft – Beispiel *„Kleeblatt-Region“*

Ziel der interkommunalen Kooperation in der *„Kleeblatt-Region“* (Kyritz, Gemeinde Wusterhausen/Dosse, Amt Neustadt (Dosse) und Gemeinde Gumtow) ist die Sicherung der (mittelzentralen) Daseinsvorsorge, Schwerpunkte sind die Stärkung der Zusammenarbeit in den Handlungsfeldern Bildung, Gesundheit und soziale Versorgung, Wirtschaft, Einzelhandel, Tourismus, Kultur, Verkehr, Siedlungsentwicklung. Organisiert wird die interkommunale Zusammenarbeit durch den Kooperationsrat und dessen Vorsitzenden. Ihm gehören jeweils zwei Vertreter pro Gebietskörperschaft an, die sich aus den Verwaltungsleitungen (Bürgermeister bzw. Amtsdirektor) und den Vorsitzenden der gewählten Gremien (Stadtverordnetenversammlung, Amtsausschuss, Gemeindevertretung) zusammensetzen. Bisherige Arbeiten umfassen die Erstellung konzeptioneller Grundlagen für die weitere gemeinsame Arbeit, z. B. ein Verkehrskonzept, ein Museumskonzept, ein Tourismuskonzept, eine gemeinsame Informations- und Kommunikationstechnologie-Struktur. Auf der Basis eines integrierten überörtlichen Entwicklungskonzepts wurden inhaltliche Schwerpunkte und gemeinsame Projekte vereinbart, die einen Beitrag zur Stabilisierung des Mittelbereiches leisten sollen. Dazu gehören zum Beispiel die Angebotserweiterung des Mehrgenerationenhauses Kyritz, der Bürgerbahnhof Neustadt (Dosse) und die Standortaufwertung der weiterführenden Schulen. (Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung, Deutsche Vernetzungsstelle Ländliche Räume 2012: 90ff.) Seit Herbst 2010 wird die Kooperation aus dem Bund-Länder-Programm *„Kleinere Städte und Gemeinden“* gefördert.

Prüfaspekte für einen Interessenausgleich BER: ähnliche Problemlage, gemeinsames Interesse an der Gestaltung der Zukunftsfähigkeit der Region, gemeinsame Konzeptarbeit.

In den folgenden Beispielen steht das Thema *„Flächen“* im Mittelpunkt.

D.2.5. *Regionaler Kompensationsflächenpool Westsachsen*

Der Regionale Kompensationsflächenpool für die Planungsregion Westsachsen wurde im Auftrag des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landwirtschaft vom Institut für ökologische Raumentwicklung Dresden e. V. in Dresden erarbeitet. Er beinhaltet eine Maßnahmen- und Flächenkulisse für mögliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie für eine frühzeitige Prüfung von deren Verfügbarkeit, um im Falle eines Eingriffes in Natur und Landschaft kurzfristig Informationen über mögliche Flächen für fachlich sinnvolle Maßnahmen zu erhalten.

Der Ansatz zu einem regionalen Flächenpool geht über Ansätze kommunaler oder interkommunaler Flächenpools hinaus. Im regionalen Flächenpool sollen sowohl die Eingriffsvorhaben der Gemeinden als auch der Fachplanungsträger sowie mögliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für beide Adressatengruppen behandelt werden. Damit ist der regionale Kompensationsflächenpool als *offener Pool* angelegt, der sowohl von Kommunen als auch von Fachplanungsträgern genutzt werden kann. Innerhalb dieses offenen Pools können eine größere Anzahl von Eingriffsverursachern die im Flächenpool dargestellten Maßnahmen umsetzen, womit komplexere Maßnahmen, z.B. Gewässerrenaturierungen, eher im Rahmen der Eingriffsregelung realisiert werden können. (IÖR o.J.: 3ff.)

Die dahinter liegende Methodik ist komplex, da den naturschutzrechtlichen Anforderungen und Vorgaben des Gesetzes für den Vollzug der Eingriffsregelung entsprochen werden muss. Wichtig ist es, die räumlichen und funktionalen Bezüge zwischen Eingriff und Ausgleich/Ersatz zu klären, zu denen in den überwiegend kommunalen Kompensationsflächenpools kaum Aussagen getroffen werden. Hieraus sind möglicherweise auch noch einmal Hinweise für die Ausgestaltung des Flächenpools in der Flughafenregion zu ziehen, der sich noch im Aufbau befindet. Dies gilt z.B. für Ableitungsregeln für Ausgleich und Ersatz und Details zur einfachen und nutzerfreundlichen Handhabung des regionalen Kompensationsflächenpools (vgl. IÖR o.J., Anhang zum Abschlussbericht).

D.2.6. *REGENA - Regionaler Gewerbeflächenpool Neckar-Alb*

Die am Gewerbeflächenpool teilnehmenden Gemeinden bringen Gewerbeflächen in einen gemeinsamen Pool ein. Ziel ist die ressourcenschonende Steuerung der regionalen Flächennutzung. Die eingebrachten Flächen werden monetär bewertet, dabei werden städtebauliche, wirtschaftliche und ökologische Kriterien einbezogen. Diese Kriterien werden in Zusammenarbeit mit den Bürgermeistern der Gemeinden festgelegt. Die entstehenden Erlöse und Kosten der Poolbewirtschaftung werden entsprechend des ermittelten Wertes der eingebrachten Flächen an die beteiligten Gemeinden verteilt. Kommunen ohne eigene Flächenpotenziale haben die Möglichkeit, Anteile am Pool zu kaufen. In

einem zweiten Schritt soll der Pool um Brachen, Ausgleichsflächen und Flächen privater Anbieter erweitert werden.

Das Verteilungsmodell für Einnahmen und Ausgaben sieht vor, dass die Einnahmen beim Verkauf eines Grundstückes (abzüglich des Erschließungsaufwands) an den Pool fließen und jährlich an die Poolmitglieder ausgeschüttet werden. Das Gewerbesteueraufkommen von neu angesiedelten Betrieben, die auf eingebrachten Flächen erzielt werden, fließt an die Poolgemeinschaft, die einzelnen Kommunen erhalten einen entsprechenden Anteil. Unterschiedliche Hebesätze in den jeweiligen Gemeinden können (auch aufgrund der geringen Differenz) vernachlässigt werden. Die Grundsteuer soll bei der jeweiligen Gemeinde verbleiben, diese dann aber auch die Folgekosten für die jeweilige Gewerbefläche übernehmen. Entstehende Aufwendungen für die Verwaltung des Pools, Marketing usw. sollen durch eine Umlage finanziert werden. (Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen, DIALOGIK gGmbH, Abschlussbericht REGENA 2011)

Zentral ist das konsensuale Vorgehen: Alle Entscheidungen, z.B. die Ausarbeitung der Zweckverbandssatzung oder das Flächenbewertungsmodell, werden einvernehmlich an einem professionell moderierten Runden Tisch getroffen, dem die Bürgermeister der beteiligten Gemeinden angehören.

Das Projekt wurde als Modellprojekt seit 2002 von verschiedenen Fördergebern gefördert (u.a Land Baden-Württemberg, MORO 2004-2006, BMBF i.R. von REFINA).

D.3. Gestaltung von Ausgleichsmaßnahmen an anderen Flughäfen

In keiner der vorliegenden Studien zu möglichen Vergleichsflughäfen wird das Thema eines interkommunalen Interessen- oder Vorteils-/Nachteilsausgleichs der Flughafenanrainerkommunen behandelt.

In aller Regel geht es um das Verhältnis . kurz gesprochen . des Flughafens zu den Umlandgemeinden und ihren Einwohnern. Inhaltlich steht an erster Stelle das Thema ~~Lärm~~ Lärmschutz ist allerdings eine Aufgabe der Flughafengesellschaften, die verpflichtend im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) festgelegt ist. Darüber hinaus verfügen Flughäfen in aller Regel über ein umfangreiches Umweltmanagementsystem, mit dem Ziel belastende Auswirkungen auf die Umwelt effektiv zu begrenzen bzw. zu reduzieren.

Auch im Bereich der freiwilligen Maßnahmen des Ausgleichs von Belastungen gibt es eine Reihe von Aktivitäten der Flughäfen. Ein wichtiger Partner in den Ausgleichsverhandlungen sind an den Flughäfen die sog. Dialogforen, Nachbarschaftsbeiräte o.ä., also die jeweiligen Zusammenschlüsse der betroffenen Kommunen und evtl. weiterer Akteure, die teilweise wichtige Mitsprachrechte haben (z.B. Wien). Alle Vergleichsflughäfen stellen Mittel bereit (i.S. Umweltfonds), um im weitesten Sinn Maßnahmen des Natur- und Umweltschutzes zu fördern. Auch Maßnahmen im Bereich des Kultursponsoring im weites-

ten Sinn (auch Sport-, Vereinsförderung, Marketingmaßnahmen) gehören in das Maßnahmenportfolio.

D.3.1. Flughafen Wien

Der Masterplan 2015 zum Flughafen Wien sieht bis 2015 einen weiteren Ausbau des Flughafens vor. Geplant ist der Bau einer zusätzlichen (3.) Start- und Landebahn, um den wachsenden Flugverkehr auch weiterhin problemlos abwickeln zu können. Neben erwarteten positiven wirtschaftlichen Effekten werden damit jedoch auch negative Folgen verbunden sein. Daher begannen im Jahr 2000 die Vorbereitungsarbeiten für ein Mediationsverfahren. Unter der Leitung eines externen Mediators nahmen Anfang 2000 Flughafen Wien AG, Plattform der Bürgerinitiativen gegen die 3. Start- und Landebahn, Bürgermeister der am meisten betroffenen Gemeinden, die Umweltschutzverbände von Wien und Niederösterreich sowie die Länder Wien und Niederösterreich die Vorbereitungsarbeiten auf. Im Sommer 2005 unterzeichneten 55 Parteien die Verträge des Mediationsverfahrens. Zentraler Bestandteil ist der Allgemeine Mediationsvertrag, der die Themenbereiche 3. Piste, Nachtflug, Technischer Lärmschutz, Lärmzonendeckelungen, Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren (UVP) und Prozessvereinbarungen regelt. So wurden u.a. 35 Mio. Euro für den technischen Lärmschutz vorgesehen, eine schrittweise Halbierung der Nachtflüge und ein Umweltfonds für nachhaltige Entwicklung, der von der Flughafen Wien AG nach Zahl der Passagiere finanziert wird.

Aus dem Lärmschutzprogramm werden von der Flughafen Wien AG Maßnahmen des technischen Umweltschutzes finanziert. Es wurden Lärm-Obergrenzen für Wohnräume definiert. Im Rauminneren soll bei geschlossenen Fenstern ein Dauerschallpegel von 30 dB(A) nicht überschritten und keine Pegelspitzen über 53 dB(A) erreicht werden. Befindet sich ein Wohnobjekt in der Lärmschutzzone, werden die Aufenthaltsräume (Schlaf-, Wohn- und Kinderzimmer sowie Küchen) auf Antrag schalltechnisch überprüft.

Der Umweltfonds (freiwillig) . als ein Ergebnis der Verhandlungen . stellt Finanzmittel bereit, mit denen Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität und für die Entwicklung der Gemeinden finanziert werden können. Mit dem Umweltfonds wurde ein Ausgleich für nicht vermeidbare Belastungen geschaffen. Dabei geht es vor allem um Lärmvermeidung. Wo dies nicht möglich ist, wird über den Umweltfonds ein Ausgleich für die reale Belastung geschaffen. Bei der Zuteilung der Mittel an die Gemeinden steht die Betroffenheit durch Fluglärm im Vordergrund. Die finanzielle Ausstattung des Umweltfonds hängt von der Zahl der Passagiere am Flughafen ab. Die Flughafen Wien AG erhebt pro ankommenden und abfliegenden Passagier, einschließlich der Transferpassagiere, 0,20 Euro und zahlt dieses Geld in den Fonds ein. Passagiere, die in der Nacht ankommen bzw. abfliegen, werden mit dem Faktor 3 gewichtet, das sind 0,60 Euro. Die Mittel gehen zu 75 Prozent über den Fonds an die von Fluglärm betroffenen Gemeinden, 25 Prozent fließen in die Förderung von Projekten zur Erforschung der durch den Flugbetrieb verur-

sachten Umweltbelastungen sowie in Maßnahmen, die die nachteiligen Auswirkungen des Flugbetriebes reduzieren oder minimieren sowie in Maßnahmen, die die Umweltbelastungen durch den Flugbetrieb ausgleichen und zur Erhöhung der Lebensqualität beitragen. Der Umweltfonds wird von einem Beirat aus Vertretern der Gemeinden, der Arbeitsgemeinschaft von Bürgerinitiativen und Siedlervereinen um den Flughafen Wien und dem Flughafen verwaltet. (www.dialogforum.at; verschiedene Seiten, 9.2.2012, Evaluierungsberichte 2005 - 2010)

Das Dialogforum prüft und überwacht die getroffenen Vereinbarungen. Das betrifft die Umsetzung des Lärmschutzprogramms und der Nachtflugregelung ebenso wie den Umweltfonds oder die kontinuierliche Verbesserung der An- und Abflugrouten. Auch bei der Festlegung der An- und Abflugrouten im möglichen 3-Pisten-System hat das Dialogforum ein verbrieftes Mitspracherecht. Seit 2005 werden im Dialogforum jährliche Evaluierungsberichte erarbeitet. Die Berichte stellen die Ergebnisse des laufenden Monitoring des Flugverkehrsgeschehens im Vorjahr dar. Inhaltlich liegt der Schwerpunkt bei der Überprüfung der Einhaltung der vereinbarten Zielwerte und Maßnahmen.

D.3.2. Flughafen München

In der Entstehung und im Betrieb des Flughafens wurde eine Reihe von Struktur- und Verkehrsgutachten erarbeitet, aus denen verschiedene freiwillige Maßnahmen der Flughafen AG entstanden sind. So betreibt der Flughafen eine „Umlandpolitik“ zur Optimierung der funktionalen und strukturellen Einbindung des Flughafens in sein Umfeld⁸¹ Dazu wurde im Dialog der Flughafenleitung mit den Kommunen im Umland und Vertretern der Landesregierung ein Entwicklungskonzept erarbeitet, das räumliche Schwerpunkte für die Entwicklung von Siedlungen und Wirtschaftsstandorten vorsieht und eine damit koordinierte Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur. Die Umsetzung des Konzeptes von Seiten der Gemeinden erfolgt freiwillig.⁸²

Seit 2005 gibt es einen Nachbarschaftsbeirat. Es handelt sich dabei um eine Dialog- und Diskussionsplattform zwischen dem Münchner Flughafen und der Flughafenregion. Der Beirat begleitet den Planungsprozess zum Ausbau des Flughafens und soll gemeinsame und einvernehmliche Lösungen erarbeiten. Der Nachbarschaftsbeirat hat seine Arbeit im September 2005 aufgenommen und sich seither intensiv mit den Planungen der FMG auseinander gesetzt. Unter anderem wurden dabei die Bedarfsprognose 2020, die Verkehrskonzepte von Lufthansa und FMG, die landseitige Verkehrserschließung und die Strukturentwicklung der Region betrachtet. Parallel dazu werden im Arbeitsausschuss des Nachbarschaftsbeirats Themen wie z.B. die regionale Verkehrserschließung und der

⁸¹ www.munich-airport.de/de/company/umland/gutachten/index.jsp

⁸² www.munich-airport.de/media/download/bereiche/umw/leitkonz_umland_kurz.pdf

Umlandfond behandelt. Sehr kritisch ist auch hier die Diskussion um die 3. Start- und Landebahn.

Der Umlandfonds ist eine freiwillige finanzielle Unterstützungsleistung der Flughafen München GmbH (FMG) . ohne kommunale Beteiligung - und soll vor allem spezifische Härten und Sonderlasten, die durch eine 3. Start- und Landebahn entstehen würden, abmildern. Die Flughafengesellschaft München stellt einen Beitrag von insgesamt 100 Millionen Euro zur Verfügung. Diese Summe wird ausschließlich für Projekte und Maßnahmen eingesetzt, die über die rechtliche Verpflichtung der FMG hinausgehen. Neben den Kommunen sollen auch besonders betroffene einzelne Bürgerinnen und Bürger vom Umlandfonds profitieren können. Über die Verwendung von 50 Mio. Euro für kommunale Straßenverkehrsprojekte in den Landkreisen Erding und Freising hat der Nachbarschaftsbeirat bereits entschieden. Grundsätzlich werden die Mittel aber erst bei Bau einer 3. Start- und Landebahn ausgezahlt. Seit Juli 2011 liegt der Planfeststellungsbeschluss vor.⁸³ Beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) sind hierzu bis November 2011 22 Klagen und sieben Anträge eingegangen. Am 17. Juni 2012 gab es in der Stadt München einen Bürgerentscheid über den Bau der 3. Start- und Landebahn am Flughafen München. 54,3 Prozent der Münchner Bürger stimmten gegen den Bau einer dritten Startbahn. Die Befürworter erreichten nur 45,7 Prozent (Tagespresse 18. Juni 2012). Gegenwärtig wird in der Gesellschafterversammlung der Flughafen München GmbH über den weiteren Umgang mit den Mitteln des Umweltfonds diskutiert: Es geht um eine Auflösung der Rückstellungsbildung oder ein Weiterbestehen des Umweltfonds, um dringende Maßnahmen für die Verkehrsinfrastruktur finanzieren zu können, die mit dem Bestand des Flughafens zusammenhängen (u.a. Pressestelle Landratsamt Erding, Pressemitteilung vom 19. Juli 2012).

Die Flughafengesellschaft hat ein Regionalbüro eingerichtet. Ziel ist es, die vorhandenen Gemeinsamkeiten zwischen Flughafen und der Region zu identifizieren, win-win-Ansätze zu konzipieren und gemeinsame Projekte wie etwa im Bereich der regionalen Infrastruktur umzusetzen.

Die Flughafengesellschaft engagiert sich im Regionalmarketing der Landkreise Erding und Freising sowie den Städten Erding und Freising unter der Überschrift »AirfolgsRegion Erding-Freising« seit August 2005 als "Kommunale Arbeitsgemeinschaft" organisiert. Die Standortqualitäten der Region sollen innerhalb des regionalen, nationalen und europäischen Wettbewerbes kommuniziert werden. Dabei geht es vor allem um die Förderung des Images der Region und die Erhöhung des Bekanntheitsgrades. Zudem unterstützt die Flughafengesellschaft mit ganz unterschiedlichen Maßnahmen im Bereich des Sponsoring (Sport, Bildung, Kultur, Soziales) Projekte in der Region.

⁸³ www.nachbarschaftsbeirat.de/de/micro/nb/umlandfonds/index.jsp

D.3.3. Flughafen Frankfurt/Main

Neben umfangreichen pflichtigen Maßnahmen gibt es auch am Flughafen Frankfurt eine Reihe von freiwilligen Ausgleichsmaßnahmen, die ganz überwiegend im Dialog mit allen von den Umweltauswirkungen des Flughafens betroffenen Gruppierungen und Einzelpersonen entwickelt wurden. So entstand . als Ergebnis eines Mediationsverfahrens . ein Regionales Dialogforum, das sich mit der Entwicklung des Frankfurter Flughafens und mit seinen Auswirkungen auf die Rhein-Main-Region beschäftigte. Nachfolgeprojekt ist das Forum Flughafen und Region.t. Durch die Eröffnung der neuen Landebahn Nord-west, die damit verbundenen Proteste und das kurz vor Inbetriebnahme der Bahn verhängte vorläufige Nachtflugverbot gibt es eine Reihe von aktuellen Themen.⁸⁴

1997 wurde von der Fraport AG ein Umweltfonds aufgelegt, um den Natur- und Umweltschutz außerhalb des Flughafengeländes in das Förderprogramm der Fraport AG aufzunehmen. Gefördert wurden bislang ökologisch bedeutsame Begrünungs-, Renaturierungs- und Biotopsicherungsmaßnahmen, aber auch wissenschaftliche Untersuchungen und umweltpädagogische Projekte, gerade auch in Schulen und Kindertagesstätten. Ein Schwerpunkt liegt auf Maßnahmen zum Erhalt der biologischen Vielfalt in der Region. Bis Ende 2012 wird der Umweltfonds 32 Mio. Euro ausgereicht haben. Die Mittel gehen an Städte und Gemeinden, Naturschutzverbände, Bildungseinrichtungen und Vereine. Die Mittel des Umweltfonds werden ausschließlich für Maßnahmen im Flughafenumland verwendet und nicht den Kompensationsmaßnahmen zum Flughafen-ausbau angerechnet.⁸⁵

Auch Gemeinden im weiteren Umland des Flughafens (die nicht Standortgemeinden sind) verlangen einen Ausgleich für die Belastungen, die durch den Flughafen entstehen. So forderten sie u.a. eine Beteiligung an der Gewerbesteuer des Flughafens, sind damit vor Gericht jedoch letztinstanzlich gescheitert. Vorgeschlagen wird ein Verteilungsschlüssel, der aus zwei Elementen bestehen soll: Zum einen soll das Verhältnis der Zahl der in den Lärmschutzzonen einer bestimmten Kommune lebenden Menschen zur Gesamtzahl der in den Lärmschutzzonen aller Kommunen mit Betriebsstätten lebenden Menschen berücksichtigt werden. Zum anderen soll das Verhältnis der Fläche der Lärmschutzzonen einer bestimmten Kommune zur Gesamtfläche der Lärmschutzzonen aller Gemeinden mit Betriebsstätten einbezogen werden.⁸⁶ Diskutiert wird in diesem Zusammenhang auch die Schaffung eines Regionalfonds, aus dem Projekte finanziert werden . allerdings mit offenem Ausgang (Expertengespräch Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main, April 2012).

⁸⁴ www.forum-flughafen-region.de/uploads/media/Newsletter_Umwelthaus_03-2012_.pdf

⁸⁵ www.fraport.de/content/fraport-ag/de/Nachhaltigkeit/oekologie/umweltfonds.html

D.3.4. Flughafen Amsterdam

Schiphol zählt zu den größten Flughäfen Europas und liegt in einem sehr dicht besiedelten Raum. Eine sArt%Dialogforum (Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol) befasst sich im Dialog von Kommunen, Einwohnern und Luftfahrt (Flughafen, Fluglinien) mit einer Vielzahl von Fragestellungen (vgl. <http://www.crosnet.nl/>). Gegründet wurde die Schiphol Area Development Company, deren Hauptaufgaben in der Sicherung und Verbesserung der wirtschaftlichen Situation und Position der Flughafenregion liegen. Im Kern sollen mehrere Hundert Hektar Fläche in verschiedenen Business- und Büro-Parks entwickelt werden (<http://www.sadc.nl/>). Weiterhin gibt es als regionale Marketingorganisation die Amsterdam Airport Area, die als Public Private Partnership von elf Organisationen, die im Umfeld des Flughafens engagiert sind und die Einrichtung finanzieren, organisiert ist (vgl. <http://www.aaarea.nl/>). Amsterdam Area ist für die gesamte Region zuständig (also auch über engere Angelegenheiten mit Flughafenbezug hinaus), allerdings ohne einen offiziellen Status. Im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen gibt es auch ein Lebensqualitätsprogramm%initiiert von der Gemeinde Haarlemmermeer, der Provinz Nordholland, der Stadt Amsterdam, der Schiphol Flughafen Gruppe und von KLM, finanziert durch staatliche Mittel, mit der Möglichkeit, in bestimmten Bereichen eine private Kofinanzierung zu realisieren. Darin geht es u.a. um finanzielle Kompensationsleistungen für Lärmbelastungen (z.B. für Schulen, Umzugsunterstützung für Menschen, die wegziehen wollen) und eine Verbesserung der Lebensqualität in der Flughafenregion, z.B. durch Investitionen in Bildungsprojekte, Maßnahmen im Grünbereich, intensivere Lärmschutzmaßnahmen für Schulen, Krankenhäuser und andere öffentliche Gebäude. (Böhm et al. 2007: 50ff.)

D.4. Flughafen BER

Die vereinbarten pflichtigen Maßnahmen am BER umfassen ein ähnliches Spektrum wie an den anderen beschriebenen Flughäfen.. Entschädigungszahlungen wurden im Planfeststellungsverfahren geregelt. Es wurde ein Schallschutzprogramm als Umsetzung der Lärmauflagen aus dem Planfeststellungsbeschluss von 2004 aufgelegt. Diese wurde durch die Bestimmungen des Planergänzungsbeschluss vom 20. Oktober 2009 durch das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg ergänzt. Für Lärmschutzmaßnahmen stehen 140 Mio. Euro zur Verfügung

Nach einer Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg (OVG) vom 15.6.2012 muss die Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg den Lärmschutz für die Anwohner des Flughafens BER deutlich verbessern. Demnach haben die Anwohner An-

⁸⁶ www.faz.net/artikel/C30745/antrag-an-landesregierung-umlandkommunen-wollen-geld-vom-flughafen-30286076.html

spruch auf jenen Schallschutz, der bei der Genehmigung des Flughafens im Planfeststellungsbeschluss vorgesehen war. Der von der Flughafengesellschaft bisher angebotene Schallschutz für den Verkehr am Tage, der hinter der Genehmigung zurückbleibt, ist nach der Entscheidung des Gerichts unzureichend. Das Gericht verpflichtet das Brandenburger Infrastruktur-Ministerium, darauf hinzuwirken, dass die Flughafengesellschaft das vorgesehene Schallschutzprogramm umsetzt. Die Anrainer seien nicht verpflichtet, für eine Übergangszeit bis zum Jahr 2015 einen herabgestuften Schallschutz hinzunehmen.⁸⁷ Bei der Aufsichtsratsitzung am 16.8.2012 wurde beschlossen, dass die Auflagen des OVG-Urteil durch das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MIL) vollzogen werden. Dies wird zu einem veränderten Vollzug des Schallschutzprogramms durch die Flughafengesellschaft führen und damit auch zu höheren Aufwendungen für den Lärmschutz (vgl. Berliner Tagespresse 17.8.2012).

Der Naturschutzfonds Brandenburg erhält als Ausgleichsabgabe für nicht kompensierbare Eingriffe (Festlegung im Rahmen der Planfeststellung) im Rahmen des Ausbaus des Flughafens 34 Mio. Euro über 14 Jahre. Um der besonderen Situation in der Flughafenumfeldregion Rechnung zu tragen, hat sich die Stiftung für den Einsatz dieser Mittel gesonderte Schwerpunkte gesetzt. Es werden vor allem Projekte mit landesweit bedeutsamen Zielsetzungen gefördert. Dies beinhaltet die Förderung von Lebensräumen und Arten, für die in Brandenburg national und international eine besondere Verantwortung bzw. eine besonders hohe Gefährdung besteht (z.B. Moore, Bergbaufolgelandschaften, naturnahe Fließgewässer und deren Auen sowie sonstige überregional bedeutsame Lebensräume und Arten mit besonderer Bedeutung). Daneben beziehen sich diese Schwerpunkte auf Lebensräume und Arten, für die aufgrund vorgesehener Maßnahmen ein besonders hoher naturschutzfachlicher Effekt zu erwarten ist. Ferner sind diese Mittel für Pilotprojekte vorgesehen, die sich besonders dringlichen und wichtigen naturschutzfachlichen Problemen widmen, für die bisher keine oder kaum Lösungen bestehen. Darüber hinaus sollen die Ersatzzahlungen aus dem Flughafenausbauprojekten in der betroffenen naturräumlichen Region zu Gute kommen, nach Möglichkeit in den betroffenen Landkreisen Teltow-Fläming und Dahme-Spreewald. Andererseits stehen Projekte im Fokus, die bedeutsamen Arten und Lebensräumen in den beiden Landkreisen dienen sowie zur Milderung bzw. Beseitigung besonders relevanter naturschutzfachlicher Beeinträchtigungen beitragen. In beiden Fällen sind komplexe Naturschutzprojekte mit Bodenschutzbezug besonders erwünscht. Dies bedeutet einen hohen Aufwand sowohl in der Entwicklung geeigneter Projekte im Flughafenumfeld, als auch in der Beantragung der erforderlichen Mittel.

Bereits im Rahmen der Erarbeitung des GSK erfolgte ein gemeindeübergreifender Planungs- und Abstimmungsprozess, um in einem ersten Schritt eine Teilhabe der stark

⁸⁷ Berliner Zeitung, 16.6.2012, <http://www.berliner-zeitung.de/hauptstadtflughafen/streit-um-laermschutz-am-ber-noch-eine-panne-in-schoenefeld,11546166,16396954.html>)

belasteten Kommunen an den positiven Effekten des Flughafens und eine Kompensation der Beeinträchtigungen (Lärm, Siedlungsbeschränkung) zu initiieren. Aufbauend auf ein gemeinsames Leitbild für die strukturelle Entwicklung der Region wurden detaillierte inhaltliche Aussagen zur Siedlungsentwicklung und der Entwicklung der Natur- und Erholungsräume getroffen. Die Empfehlungen zur interkommunalen Umsetzung des Gemeinsamen Strukturkonzeptes beziehen sich u.a. auf Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur, Empfehlungen zur konzeptionellen Bearbeitung einzelner Teilräume (Rahmenpläne, Flächennutzungspläne, Regionalpark, Wasserhaushalt), aber auch auf Untersuchungsbedarf hinsichtlich potenzieller Konflikte zwischen Siedlungsflächenentwicklung und Naturschutz (GSK 2008: 14).

Da die Belastungen und Entwicklungschancen durch den Flughafen innerhalb des engen Wirkungsbereiches ungleich verteilt sind, wird daraus die Notwendigkeit eines abgestimmten Interessenausgleichs formuliert. Auf der Basis von Belastungsmatrizen für die einzelnen Gemeinden, detailliert für jede Gemeinde unterlegt mit Maßnahmen in unterschiedlichen Handlungsfeldern, wurde eine Grundlage für die weitere Arbeit gelegt. Zur Finanzierung wurde die Entwicklung eines Nachbarschaftsfonds vorgeschlagen. Als Voraussetzung wurden vertragliche Regelungen der Akteure untereinander festgelegt, als potenzielle Empfänger wurden die besonders betroffenen Kommunen genannt, die entsprechend einem transparenten und dem Grad der Belastung entsprechenden Verteilungsschlüssel bedacht werden müssten, in Einzelfällen auch der gesamte engere Wirkungsbereich des Flughafens (GSK FU-BBI 2008: 84, siehe auch einzelne Gemeindeblätter in der Anlage des GSK FU-BBI). An die Ergebnisse des GSK, die Ergebnis eines gemeinsamen Verständigungsprozesses sind, sollte in der Gestaltung des jetzigen Interessenausgleichs angeknüpft werden. Die Gemeinden müssen vor dem Hintergrund der Entwicklungen der letzten 5 Jahre prüfen, welche Maßnahmen weiterhin tragfähig sind, welche angepasst oder gestrichen, welche neuen Maßnahmen erforderlich sind.

Vorbereitet wurde ein interkommunaler Kompensationsflächenpool. Durch die Siedlungserweiterungsflächen im GSK um mehr als 2 000 Hektar (Neuentwicklung von Bauflächen) werden erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft planerisch vorbereitet, die im Rahmen ihrer konkreten Entwicklung durch geeignete Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden müssen. Ausreichende Flächen stehen innerhalb der von den Bauvorhaben jeweils betroffenen Gemeindeflächen in den meisten Fällen nicht zur Verfügung. Da im engeren Wirkungsbereich (und insbesondere in der Gemeinde Schönefeld) bereits eine Vielzahl an lokalen Einzelmaßnahmen planfestgestellt sind, sollten die Gemeinden verstärkt die Möglichkeit von großflächigen Komplexmaßnahmen nutzen, die den Landschaftsraum insgesamt aufwerten und gleichzeitig auch den Belangen der Erholungsnutzung dienen.

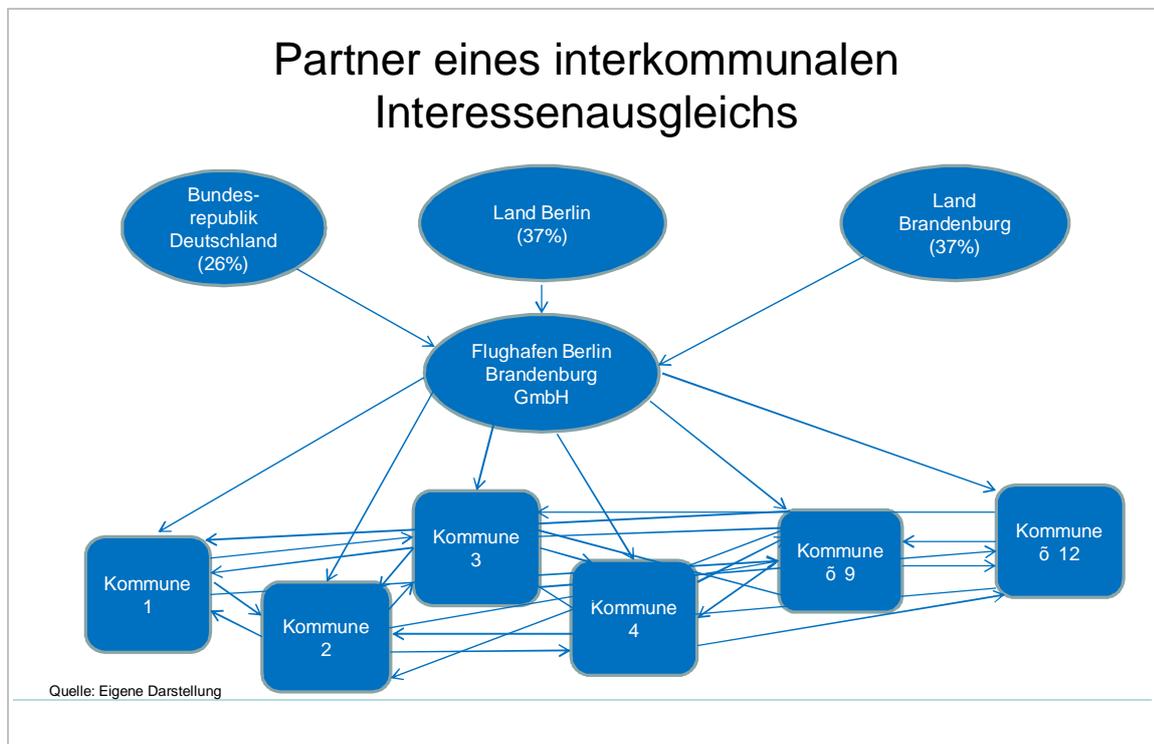
Darüber hinaus sollen Kompensationsmaßnahmen auch als Instrument des Interessenausgleichs eingesetzt werden können. In besonders lärmbeeinträchtigten Gemeinden, mit wenigen Entwicklungsmöglichkeiten sollten verstärkt Kompensationsmaßnahmen ermög-

licht werden. (GSK 2008:57) Die Verwaltung dieses Kompensationsflächenpools obliegt der BADC (Berlin-Brandenburg Area Development Company). Sie soll Unternehmensansiedlungen im Flughafenumfeld durch Bereitstellung ökologisch sinnvoller und gebündelter Kompensationsmaßnahmen in einem interkommunalen Flächenpool der Gesellschaf-tergemeinden zur gegenseitigen Wertschöpfung unterstützen. (<http://www.badc-gmbh.de/>)Die aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung zu erwartende Bautätigkeit und die daraus folgenden Eingriffe in Natur und Landschaft im Flughafenumfeld sollen kompensiert und in die übergeordnete Freiraumentwicklung integriert werden. Bislang befindet sich der Flächenpool (INKOF BER) allerdings noch im Aufbau. Zur weiteren Entwicklung wurde Ende April 2012 im Dialogforum (AG 3) eine Entscheidungsvorlage im Hinblick auf den weiteren Aufbau und die Entwicklung weiterer Maßnahmen vorgelegt.

D.5. Schlussfolgerungen für einen (interkommunalen) Interessenausgleich für den Flughafen BER

Für einen Interessenausgleich müssen sich eine Reihe von Akteuren verständigen: die Gemeinden in der Flughafenregion in ihrer jeweiligen Gemeinde (in den politischen Strukturen, aber auch unter Einbeziehung der Einwohner). Die Gemeinden müssen sich untereinander und mit der Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH verständigen. Damit sind auch die Bundesländer Berlin und Brandenburg und der Bund als weiterer Gesellschafter des Flughafens beteiligt. Diese Vielzahl von Akteuren, die zudem unterschiedliche Interessen hat, erfordert einen hohen Aufwand im Verständigungsprozess (vgl. Abbildung 47).

Abbildung 47: Partner eines interkommunalen Interessenausgleichs



Aus den vorherigen Ausführungen zu den Prozessen an anderen Flughäfen, aber auch den Erfahrungen aus einer Fülle von interkommunalen Kooperationsprozessen in anderen Themenzusammenhängen, lassen sich Schlussfolgerungen für einen interkommunalen Interessenausgleich für den Flughafen BER ableiten.

Die Modellrechnungen zeigen, dass keine Kommune nur Vorteile oder nur Nachteile aus dem Flughafen BER hat. Die Modellrechnungen in den Szenarien und die Darstellung der Vor- und Nachteile je Gemeinde sollen im weiteren Prozess eine Orientierung im Hinblick auf Betroffenheit und Ausgleichserfordernisse sein. Sie sind jedoch nicht 1:1 in einen Interessenausgleich zu übersetzen. Dieser erfordert Aushandlungs- und Verständigungsprozesse.

Es wurde dargestellt, dass Lösungsansätze häufig auf Kosten- und Einnahmeregeln bezogen werden. Auch in diesem Gutachten wurden Empfehlungen für eine finanzielle Ausgestaltung des Ausgleichs besonders hervorgehoben. Tatsächlich sind jedoch auch andere Wege der Verständigung, der Projekt- und Maßnahmenentwicklung im interkommunalen Kontext denkbar. Dies liegt in der Hand der kommunalen und weiteren beteiligten Akteure.

D.5.1. Ausgleichsfonds

Im Interessenausgleich wird eine Bandbreite von Themenfeldern angesprochen. Diese können jeweils für sich und getrennt oder aber als Bestandteil einer Verteilmasse diskutiert und ausgeglichen werden. Grundsätzlich stehen damit zwei alternative Konzepte zur Wahl:

- Es besteht die Möglichkeit, eine Vielzahl kleinteiliger Ausgleichsinstrumente für einzelne Handlungsfelder zu erarbeiten (z.B. Finanzausgleich, flächenbezogener Ausgleich, umweltbezogener Ausgleich, soziale Ausgleichmaßnahmen)
- oder es erfolgt eine Vereinbarung einen großen Ausgleichsfonds bereitzustellen, z.B. im Sinne des bereits im GSK angedachten „Nachbarschaftsfonds“, aus dem Maßnahmen in unterschiedlichen Bereichen finanziert werden können und der aus unterschiedlichen Quellen gespeist wird.

Die Beispiele interkommunaler Kooperation haben gezeigt, dass selbst für einen einzelnen Ausgleichsgegenstand wie Gewerbeflächen umfangreiche und komplexe Prozeduren erforderlich sind. Vor allem Fragen der „gerechten“ Finanzierung zwischen den Beteiligten und der unterschiedlichen Fristigkeit von Leistungen bergen immer wieder erheblichen „Zündstoff“ in Verhandlungen.

Ein Fonds erfordert in aller Regel aufwändige Aushandlungsprozesse zur Verständigung über die einzelnen Maßnahmen und Projekte. Es lässt sich jedoch zumindest . den Prozess und dann auch die Umsetzung erleichternd . ein einziger Finanzierungsmodus zur Ausstattung des Fonds festlegen.

Die im GSK vereinbarten Maßnahmen sollten eine Grundlage der weiteren Verhandlungen darstellen, da sie bereits Ergebnis eines gemeinsamen Verständigungsprozesses sind. Diese Maßnahmen sollten auf ihre aktuelle Relevanz und den Stand der Umsetzung geprüft werden. Zudem sollten sie gemeinsam mit Prioritäten versehen werden. Die Erfahrungen interkommunaler Kooperationen zeigen, dass ein Interessenausgleich nur selten innerhalb eines Themas (z.B. Flächenentwicklung) hergestellt werden kann. Daher sollten thematische Erweiterungen von Kooperationen angestrebt werden, um so die Verhandlungsmasse zu erweitern.

Grundsätzlich gilt das Prinzip der Freiwilligkeit. Keine Kommune ist verpflichtet, sich an der Kooperation und dem damit zusammenhängenden Interessenausgleich zu beteiligen. Für die Berliner Bezirke und die Brandenburger Gemeinden müssen im Hinblick auf den Ausgleichsmechanismus voraussichtlich unterschiedliche Beteiligungswege entwickelt werden, da die Berliner Bezirke keine eigenständigen Gebietskörperschaften mit eigener Rechtspersönlichkeit sind und somit nicht den Status einer Kommune mit eigener Rechtsfähigkeit haben. Das schließt allerdings eine Beteiligung an einer Kooperation nicht aus.

Schlussfolgerung 1: Es wird eine Gesamt- bzw. Paketlösung vorgeschlagen, da sie der Komplexität der Ausgleichsinteressen gerecht wird und gleichzeitig eine gute Voraussetzung einer konsensualen, auf Vertrauen basierenden Lösung ist.

D.5.2. Organisation von Kooperation und Ausgleich

Zur Organisation der Kooperation und des Ausgleichs sind verschiedene Möglichkeiten zu prüfen. In der Praxis existiert eine Vielzahl unterschiedlicher Formen. Sie reichen von formlosen Kooperationen, über öffentlich-rechtliche Ausprägungen (z.B. kommunale Arbeitsgemeinschaften, öffentlich-rechtliche Verträge, Zweckverband, Anstalten des öffentlichen Rechts, gemeinsame kommunale Anstalt, vor allem für Kommunalunternehmen) bis zu privatrechtlichen Formen wie GmbHs, AGs oder privatrechtliche Vereinbarungen.

Nach den Erfahrungen aus verschiedenen Projekten der interkommunalen Kooperation gibt es keine per se grundsätzlich erfolversprechenden Organisationsformen.

Es müssen belastbare Organisationsstrukturen entwickelt werden. Unverbindliche Vereinbarungen sind häufig Ursachen für den Misserfolg von Kooperationen. Unverzichtbar sind eine feste Gremienstruktur, eine Geschäftsführung und klare, flexible, aber verbindliche Verfahrensregeln. Bewährt hat sich im interkommunalen Kontext eine Struktur mit drei Ebenen: eine Vertretung der Kommunalpolitik, der Bürgermeister und Bürgermeisterinnen und der Verwaltung sowie ein rotierender Vorsitz. Festgelegt werden sollte dies in einer von den politischen Repräsentanten der beteiligten Kommunen (und eventueller weiterer Partner) zu unterschreibenden Kooperationsvereinbarung (ähnlich Dialogforum).

Das Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit in Brandenburg eröffnet, neben der Möglichkeit des Zweckverbands oder der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung (§ 1 (2)), die Option, dass sich Gemeinden und Gemeindeverbände zu kommunalen Arbeitsgemeinschaften zusammenschließen, um gemeinsame Anliegen zu beraten und abzustimmen. Sie geben den Mitgliedern Anregungen, fassen jedoch keine die Mitglieder bindenden Beschlüsse. (Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit im Land Brandenburg 1999, 2008). Diese Form der Organisation empfiehlt sich in diesem Zusammenhang nicht, da sie in ihrer Verbindlichkeit hinter das bislang Erreichte zurückfallen würde.

Eine festere Organisationsform (als eine Kooperationsvereinbarung) stellt ein öffentlich-rechtlicher Vertrag als Grundlage eines Zweckverbands als Körperschaft des öffentlichen Rechts dar (Mehrthemenzweckverband). In der Verbandssatzung sind die Mitglieder, die Aufgaben und der Name ebenso wie die Art der Finanzierung festgelegt. Letztere erfolgt je nach Aufgabe durch Erwirtschaftung eigener Einnahmen, z.B. Gebühren, durch Zuweisungen oder durch eine Verbandsumlage, die von den Mitgliedern anteilig zu entrichten ist. Organe des Zweckverbandes sind in aller Regel die Zweckverbandsversammlung

und der Verbandsvorsteher (auch in Brandenburg). Die Zweckverbandsversammlung besteht aus Delegierten der Mitglieder.⁸⁸

In Anbetracht der klaren Regelungen im Hinblick auf Organisation, Finanzierung, Interessenvertretung etc. wäre der Zweckverband als Lösung zu bevorzugen. Dazu müssten jedoch die Kooperationsgegenstände, d.h. die Themen (z.B. Verkehrserschließung allgemein, Fahrradwegekonzept, Regionsmarketing) und die konkreten Projekte, die bearbeitet werden sollten, klarer umrissen sein, als dies zum momentanen Stand in der interkommunalen Zusammenarbeit der Flughafengemeinden der Fall ist.

Ein Fonds sollte über eine für diesen Zweck zu gründende Fondsgesellschaft verwaltet werden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt scheint offen (Austritt Schönfelds), ob die BADC diese Aufgabe übernehmen könnte. Zu prüfen wäre, den Aufgabenzuschnitt der BADC auszuweiten und sie mit der Verwaltung des zu schaffenden Ausgleichsfonds zu betrauen. Die Entscheidung über die Verwendung der Mittel würde je nach Organisationsform über die Vertretung der Kommunalpolitik, über die Verbandsversammlung oder ein anderes (politisches) Gremium erfolgen. Dieser Weg ist jedoch neben weiteren Klärungen stark abhängig von Akzeptanz der BADC bei den beteiligten Kommunen. Zu beachten ist, dass die einzubeziehenden Berliner Bezirke nicht in der BADC vertreten sind. Daher ist es auch in Anbetracht der beschriebenen differenzierten Sicht auf die BADC zu empfehlen, für den Zweck der Verwaltung eines Ausgleichsfonds eine eigene (neue) GmbH zu gründen, die in dieser Form für diesen Zweck als Träger eingerichtet wird (vgl. dazu z.B. Kap. D.2.3.).

Die beteiligten Akteure müssen sich im nächsten Schritt verständigen, welche Art der Organisation sie für die vorgeschlagene Kooperation bevorzugen. Gerade in einem diskursiven Prozess, in dem die konkreten Ausgleichsgegenstände erst einmal ausgehandelt werden müssen, sind weicherer%otrotzdem jedoch verbindliche, Formen der Kooperation, ein bewährter und gangbarer Weg. Ein erster Schritt könnte der Abschluss einer Kooperationsvereinbarung sein, die eine gleichzeitige Verpflichtung zum Abschluss einer weiteren Vereinbarung über einen fairen und gerechten Interessenausgleich enthält. also ein iteratives Vorgehen.

Schlussfolgerung 2: Die Organisationsform einer großení Fondslösung muss den inhaltlichen Gegebenheiten angepasst sein und sollte um den Prozess zu erleichtern auf bestehenden Dialog- und Kommunikationsformen und -foren aufsetzen.

⁸⁸ Für Brandenburg siehe dazu Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit im Land Brandenburg (GKG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Mai 1999 (GVBl.I/99, [Nr. 11], S.194), geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 23. September 2008, (GVBl.I/08, [Nr. 12].

D.5.3. Finanzierung des Ausgleichsfonds

Falls eine Verständigung erfolgt, einen Ausgleich herbeizuführen, dessen Maßnahmen über einen gemeinsamen Fonds finanziert werden, sind verschiedene Möglichkeiten denkbar, diesen Fonds zu füllen. Diese Möglichkeiten müssen im Prozess sorgfältig geprüft und diskutiert werden.

Ein Finanzierungsbaustein eines gemeinsamen Fonds könnte beispielsweise der Zuwachs der Luftverkehrsabgabe im Vergleich zum Basisjahr 2011 sein. Ein weiterer Finanzierungsbaustein könnten Einnahmen aus einer zu erhebenden Fluggaststeuer sein, analog der am Flughafen Wien erhobenen Fluggaststeuer, aus der der Umweltfonds des Flughafen Wien finanziert wird (diskutiert als BER-Modell, i.S. eines Interessenausgleichs nach dem Verursacherprinzip).

Auch die Akquisition von Fördermitteln (aus EU-Programmen, z.B. Interreg, Mitteln der Städtebauförderung des Bundes und des Landes, die Kooperation in aller Regel besonders honorieren bzw. zur Fördervoraussetzung gemacht haben), könnte zur Finanzierung des Ausgleichsfonds beitragen. Die Fördermittel könnten in den Fonds aufgenommen, über diesen ausgezahlt und verwaltet werden. Voraussetzung dafür ist ein tragfähiger interkommunaler Verbund, der Antragsteller für konkrete gemeinsame Projekte ist.

Falls sich im konkreten Betrieb des Flughafens erweist, dass einzelne Gemeinden (Typ 1) in erheblichem Maß aus dem Betrieb des Flughafens profitieren, wäre auch zu prüfen, ob diese Gemeinden sich in einer gemeinschaftlich zu regelnden Weise an der Finanzierung des Ausgleichsfonds beteiligen.

Die aus dem Fonds zur Verfügung stehenden Mittel sollten in Abhängigkeit vom Grad der Betroffenheit basierend auf den Vorteils-/Nachteilsübersichten aus den Modellrechnungen aufgeteilt werden. Danach müssten die Gemeinden, die Typ 2 zugeordnet werden können (vgl. Tabelle 30 und Abbildung 45), also mehr Nachteile als Vorteile haben, einen Ausgleich erhalten. Wie dieser Ausgleich gestaltet sein soll, welche Gemeinde in welcher Höhe Mittel erhält, muss in den Ausgleichsverhandlungen geklärt werden. Denkbar ist beispielsweise eine Festlegung, dass der größte Teil der Mittel des Ausgleichsfonds (z.B. 60 Prozent) den besonders belasteten Gemeinden zur Verfügung gestellt wird. Beispielsweise 30 Prozent der Mittel erhielten die Gemeinden, die etwa gleichermaßen Vor- und Nachteile haben, 10 Prozent blieben für die besonders bevorzugten Gemeinden. Differenziert werden sollte in der Verteilung der Mittel auch zwischen Sofortmaßnahmen vor allem für besonders belastete Kommunen, und eher mittel- bis langfristig orientierten strategisch-konzeptionellen Maßnahmen. Diese sollten von den Kommunen, die daran interessiert sind, im gemeinsamen Diskurs, vorzugsweise unter externer Moderation, erarbeitet werden. Dabei müssen dann auch Entscheidungen über Prioritäten, Fristigkeiten, Verantwortlichkeiten etc. getroffen werden.

Schlussfolgerung 3: Die Prognosevarianten für die Untersuchungsregion mit dem dahinter liegenden Rechenmodell bilden *einen* Ausgangspunkt für die Bestim-



Gesellschaft für Innovationsforschung
und Beratung mbH

mung der Verwendung der Mittel des Ausgleichsfonds. Ein Teil der Fondsmittel steht für besonders betroffene Gemeinden und vor allem für **Sofortmaßnahmen** zur Verfügung. Der andere Teil fließt in eher mittel- bis langfristig orientierte strategisch-konzeptionelle Maßnahmen.

E. ZUSAMMENFASSENDE EMPFEHLUNGEN

Als Fazit der Vergangenheitsbetrachtung kann festgehalten werden, dass sich zum Ende des Beobachtungszeitraums (das aufgrund der Datenlage meist in 2010 oder 2011 liegt) abgesehen von der Gemeinde Schönefeld nur geringe Auswirkungen des Flughafenneubaus auf die Region feststellen lassen. Die Luftfahrtbranche selbst sowie einige unmittelbar verwandte Branchen wie Hotellerie oder Logistik haben sich zwar (meist in unmittelbarer Nähe des Flughafens) bereits entwickelt. Abgesehen davon ist die Nähe zum neuen Flughafen BER meist ein Standortfaktor unter mehreren und nicht der allein ausschlaggebende Grund für eine Ansiedlung.

Bereits vor Eintreten wesentlicher wirtschaftlicher und demographischer Effekte des Flughafens BER ist festzustellen, dass die betrachteten Brandenburger Kommunen zumeist auf positive Entwicklungen zurückblicken können. Die Dynamik der wirtschaftlichen und demographischen Entwicklungen sowie wichtiger sozialer Indikatoren ist bemerkenswert. Die Kommunen haben in den letzten Jahren starkes wirtschaftliches Wachstum und/oder den Zuzug zumeist gut verdienender Einwohner erlebt. Dies wiederum sorgt für gesunde Kommunalhaushalte. Bei den Berliner Bezirken sieht die Situation etwas anders aus: Hier sind verhaltenere wirtschaftliche Entwicklungen zu beobachten; Treptow-Köpenick hat sich darüber hinaus in der letzten Zeit zu einem besonders attraktiven Wohnstandort entwickelt. Die ausgewerteten Gutachten, die Gespräche mit kommunalen Vertretern und mit Experten im Themenkomplex regionalwirtschaftliche Entwicklungen im Flughafenumfeld und die Ableitung weiterer Effekte im Rahmen dieses Gutachtens stimmen optimistisch, dass der positive Entwicklungstrend mit der Inbetriebnahme von BER fortgesetzt wird bzw. deutlich an Fahrt gewinnt. Die Analyse der Entwicklungen und die Abschätzung der zukünftigen Auswirkungen des Flughafens zeigen aber auch, dass sich die positiven und negativen Effekte unterschiedlich auf die Gemeinden verteilen. Erst die Beobachtung der tatsächlichen Entwicklungen wird zeigen, ob es dabei zu sehr starken Verwerfungen kommt oder ob die Kommunen in ihren Entwicklungsverläufen vergleichsweise dicht zusammen liegen, so wie es die Ergebnisse der Abschätzung vorzeichnen. Die genaue Analyse zeigt aber, dass die Kommunen und Bezirke vielfach durch eine intensive (und gegenüber der derzeitigen Situation noch intensivere) Kooperation profitieren könnten. So könnten z.B. Ansiedlungspotenziale in bestimmten Branchen noch besser genutzt werden, wenn Interessenten in koordinierter Art und Weise Flächen in benachbarten Kommunen und Bezirken angeboten werden. Dies gerade deshalb, weil manche Standorte mittlerweile an kapazitätsmäßige Grenzen stoßen. Es wird empfohlen, diese Vorteile eines abgestimmten Vorgehens künftig erheblich stärker zu nutzen als bisher.

Um möglicherweise auf Ausgleichserfordernisse reagieren zu können und einen Mechanismus für den Interessenausgleich zu implementieren, müssen bereits heute einige Voraussetzungen geschaffen werden. Diese werden im Folgenden genannt:

Fortsetzung des Dialogprozesses

Das Dialogforum hat sich als gemeinsame Arbeitsplattform der Gemeinden und Akteure bewährt. Der Diskussionsprozess über einen möglichen Interessenausgleich sollte in diesem Rahmen weiter fortgeführt werden. Essentielle Voraussetzung einer Kooperation und eines . wie auch immer ausgestalteten . Interessenausgleichs ist jedoch eine positive und vertrauensvolle sGrundstimmung% gegenüber den Partnern, um sich auf den Prozess der Ausgleichsfindung einzulassen. Sollte diese sGrundstimmung% zwischen den Partnern nicht vorhanden sein, ist zu überlegen, ob über weitere Kooperationsansätze und Ausgleichsregelungen verhandelt werden soll. Dazu bietet das Dialogforum den passenden Rahmen. In diesem Gutachten wurden . auftragsgemäß . Empfehlungen für eine finanzielle Ausgestaltung des Ausgleichs besonders hervorgehoben. Tatsächlich sind jedoch auch andere Wege der Verständigung, der Projekt- und Maßnahmenentwicklung denkbar. Dies liegt in der Hand der kommunalen und weiteren beteiligten Akteure.

Strategische Überlegungen der Gemeinden

Im Rahmen der Diskussion über einen Interessenausgleich werden auch konkrete Maßnahmen, wie sie bereits im Zusammenhang mit dem GSK formuliert wurden, eine Rolle spielen. Damit Ausgleichsmaßnahmen ihre volle Wirkung entfalten können, müssen diese in den strategischen Kontext der jeweiligen Gemeinde passen. Die Kommunen im Untersuchungsgebiet sollten sich deshalb bereits jetzt verstärkt damit befassen, welche langfristigen Entwicklungsperspektiven sie - auf der Basis der vorhandenen Potenziale - unabhängig von einem Interessenausgleich verfolgen wollen. Im gemeinsamen Diskussionsprozess muss dann ausgehandelt werden, wie sich diese Maßnahmen in die regionale Entwicklung - im Abgleich mit den Maßnahmen der anderen Kommunen . einfügen, welche Maßnahmen gemeinsam priorisiert und in der Umsetzung vorrangig behandelt werden sollen.

Schaffung einer Datengrundlage

Für den Interessenausgleich sollen die tatsächlichen Entwicklungen in den Gemeinden die maßgebliche Grundlage bilden. Im Rahmen der Bearbeitung des Gutachtens wurde jedoch deutlich, dass die verfügbaren statistischen Daten nur einen Teil der zu berücksichtigenden Parameter abbilden. Aus diesem Grund sollte möglichst frühzeitig mit dem Aufbau einer entsprechenden Datengrundlage begonnen werden, die die entsprechenden Aspekte gemeindescharf abbildet. Hinweise zu den verwendeten Indikatoren und mögliche Anforderungen durch die Nutzung des Modells für den Interessenausgleich finden sich in Anhang, Teil C, Tabelle 98.

LITERATUR

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.) und Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV) (2010): Bevölkerungsprognose für das Land Brandenburg, 2009 bis 2030; A 18-09

Baum, Herbert, Schneider, Jutta, Esser, Klaus, Kurte, Judith et al. (2005): Wirtschaftliche Effekte des Airport Berlin Brandenburg International BBI. Studie im Auftrag der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH

Baum, Herbert, Schneider, Jutta, Esser, Klaus, Kurte, Judith (2007): Regionalwirtschaftliche Effekte einer Betriebsgenehmigung mit Kernruhezeit für den Airport Berlin Brandenburg International BBI.

Baum, Herbert, Esser, Klaus, Kurte, Judith et al (2009): Wirtschaftliche Effekte des Airport Berlin Brandenburg International. Studie im Auftrag der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH . update 2009

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie; Bayerisches Staatsministerium für Landwirtschaft und Umweltfragen, Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern; Landkreis Erding, Landkreis Freising, Flughafen München GmbH (2002): Der Flughafen München und sein Umland, Grundlagenermittlung für einen Dialog, Kurzfassung Strukturgutachten, Verkehrsgutachten.

Berliner Flughafengesellschaft mbH (2002-2010): Geschäftsberichte der Berliner Flughäfen, Berlin.

Bogai, Dieter und Mirko Weseling (2010): Großflughafen Berlin Brandenburg - Analyse airportaffiner Beschäftigungspotenziale in Berlin und Brandenburg, Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (Hrsg.), Reihe IAB Regional, Heft 2/2010.

Bonny, Hans Werner (2002): Gewerbeflächenbedarf in Brandenburg. Eine Arbeitshilfe zur Flächenprognose, Dortmund.

Bosserhof, Dietmar (2005): Integration der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung, Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung.

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.) (2002): Neue Kooperationsformen in der Stadtentwicklung, Bonn.

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hrsg.) (2009): Integrierte Stadtentwicklung in Stadtregionen. Projektabschlussbericht. BBSR-Online-Publikation 37/2009. Bonn.

Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (2012): Festlegung von Flugverfahren für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER), Langen.

Bunzel, Arno, Reitzig, Frank, Sander, Robert (2002): Interkommunale Kooperation im Städtebau, Difu-Beiträge zur Stadtforschung, Bd. 34, Berlin.

Bunzel, Arno und Gregor Jekel (2006): Monitoring und Bauleitplanung, Difu-Beiträge zur Stadtforschung Bd 46, Berlin.

Fritz, Oliver, Gassler, Helmut, Nowotny, Klaus, Puwein, Wilfried, Steyer, Franziska, Streicher, Gerhard (2007): Wirtschaftsfaktor Flughafen Wien . Eine Analyse der Regionalwirtschaftlichen Auswirkungen, Studie im Auftrag der Flughafen Wien Aktiengesellschaft

Geiger, Christian (2003): Rechtsformen interkommunaler Zusammenarbeit, in: Deutscher Städtetag (Hrsg.): Interkommunale Kooperation. Möglichkeiten zur Verbesserung von Verwaltungsleistungen, in: Reihe A, DST-Beiträge zur Kommunalpolitik, Heft 31, S. 9-15, Köln und Berlin.

Greiser, Eberhard, Greiser, Claudia und Epi.Consult GmbH (2010): Risikofaktor nächtlicher Fluglärm. Abschlussbericht über eine Fall-Kontroll-Studie zu kardiovaskulären und psychischen Erkrankungen im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn, Schriftenreihe Umwelt & Gesundheit des UBA, Heft 01/2010, Dessau-Roßlau.

Gutachterausschuss für Grundstückswerte im Landkreis Teltow-Fläming (2010): Grundstücksmarktbericht 2010

Hollbach-Grömig, Beate u.a., Interkommunale Kooperation in der Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik, Berlin 2005 (Difu-Materialien 3/2005).

Hollbach-Grömig, Beate und Holger Floeting, Interkommunale Kooperation in der Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik, Ansätze . Konzepte . Erfolgsfaktoren, Berlin 2005 (Aktuelle Information des Deutschen Instituts für Urbanistik, Februar 2005).

Hujer, R. Kokot, S., Rürup, B., Mehlinger, C. (2001): Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Frankfurt/Main . Status-Quo-Analysen für 1999 und Szenarien - , Frankfurt/Main 2001.

Hujer, Reinhard, Stefan Kokot, Christopher Zeiss (2004): Gutachten G 19.1, Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Frankfurt Main, Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main.

Hyena (2008): Jarup, L., et al.: Hypertension and exposure to noise near airports - the HYENA study. Environmental Health Perspectives.

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS) (Hrsg.) (1981): Flächenbedarfsberechnung für Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche (GIFPRO), Dortmund (Schriftenreihe Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, H. 4029)

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS) (Hrsg.) (2002): Aktuelle Entwicklungen beim Gewerbeflächenbedarf, Dortmund.

Kastrup, Birgit, Bauer, Susanne, Schulz, Hans-Dieter, Wilkens, Manfred, Arnold-Rothmaier, Hildegard, Behring, Karin, Neubeck-Hohlefelder, Astrid, Rid, Wolfgang (2002): Der Flughafen München und sein Umland . Grundlagenermittlung für einen Dia-

log, Studie im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie.

Kihm, Markus, Wrede, Markus (2002): Gewerbeflächenentwicklungskonzept für die Gemeinde Welver. Bedarfsanalyse und Möglichkeiten der Realisierung, Dortmund.

Märkische Allgemeine (09.03.2012): Trotz des Fluglärms klettern Bodenpreise, Seite 9
o.V.: Berliner Flughäfen (2009), Jobmaschine Flughafen. die Arbeitsstättenerhebung 2009.

PTV und TCI (2009): Gesamtverkehrsprognose 2025 für die Länder Berlin und Brandenburg.

Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung RWI (2005): Regionalökonomische Auswirkungen des Industrieparks "newPark" (Bearbeitung: Rüdiger Budde), Essen.

Stahl, T.; Schreiber, R. (2003): Regionale Netzwerke als Innovationsquelle. Das Konzept der Lernenden Region in Europa, Frankfurt a. Main.

Steierwald, G.; Künne, H. D.; Vogt, W. (Hrsg.) (2005): Stadtverkehrsplanung Grundlagen, Methoden, Ziele. Berlin

Thierstein, Alain, Buser, Benjamin, Voßkamp, Thomas, Hampe, Sonja (2007): Auswirkungen des Vorhabens 3. Start- und Landebahn auf Wirtschaft und Siedlung im Flughafenumland.

Umweltbundesamt (2012): Lärmfachliche Bewertung der Flugrouten für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER) für die Benennungsbeteiligung nach §32 Luftverkehrsgesetz, Dessau-Rosslau (<http://www.uba.de/uba-info-medien/4209.html>).

Weigt, Dietmar (2009): Die Reaktion des Immobilienmarkts auf Fluglärm, In: Planerin 4 / 2009

Weigt, Dietmar (2010): Auswirkungen von Flughäfen insbesondere von Fluglärm auf den Immobilienmarkt am Beispiel des Marktsegments individuelles Wohnen. Inaugural-Dissertation, Hohe Landwirtschaftliche Fakultät, Universität Bonn

Zwicker-Schwarm, Daniel, Grabow, Busso, Schneider, Stefan, Spath, Christian, Wagner, Andrea (2010): Stadtentwicklungskonzepte für Gewerbeflächen. Das Beispiel der Landeshauptstadt Potsdam - Ein Werkstattbericht. Difu-Impulse Bd. 4/2010.

Internetquellen

ACE (2012): Bundesregierung stellt sich beim Lärmschutz taub. ACE fordert wirksame Maßnahmen. E-Autos senken Lärmpegel nicht. (Pressemitteilung), <http://www.ace-online.de/nc/der-club/presse/pressemitteilungen/browse/1.html>

Bräuninger, Michael, Hinze, Jörg (2010): Vollbeschäftigung in Reichweite, In: HWWI Policy, Paper 1-35, http://www.hwwi.org/uploads/tx_wilpubdb/HWWI_Policy_Paper_1-35_01.pdf

Destatis (2002, 2003 und 2004): sGewerblicher Luftverkehr%aus den Jahrgängen 2002, 2003 und 2004

Destatis (2011) Fachserie 8, Reihe 6,
<http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Publikationen/Fachveroeffentlichungen/Verkehr/Luftverkehr/Luftverkehr2080600101124,property=file.pdf>

Gemeinsames Strukturkonzept Flughafenumfeld BBI (12/2006), In: Flughafenumfeld Berlin Brandenburg International (FU BBI). Planungsatlas. Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (2008), http://gl.berlin-brandenburg.de/imperia/md/content/bb-gl/flughafenumfeld_bbi/planungsatlas_teil_b.pdf

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (2007): Atlas zur Stadtentwicklung, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/atlas/de/stadt_umland.shtml

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (ohne Jahresangabe): Umweltatlas, <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/>

ANHANG (TEIL B)

Abschließendes Indikatorenset

Tabelle 31: Abschließende Liste der Indikatoren auf Ebene des Flughafens mit Bezugsquellen

Indikator	Quelle
Wirtschaftliche Kernindikatoren des Flughafens und der Flughafenunternehmen	
Betriebe an den Berliner Flughäfen nach Branchen	Arbeitsstättenerhebungen der Berliner Flughäfen
Beschäftigte der Betriebe an den Berliner Flughäfen nach Branchen	Arbeitsstättenerhebungen der Berliner Flughäfen
Geplante Umsiedlungen von Flughafenunternehmen infolge Schließung Tegel nach BER	Flughafenbetreibergesellschaft, Airport Region
Flugbewegungen (nach verschiedenen Merkmalen der jährlichen Flugverkehrsstatistik)	Geschäftsberichte der Berliner Flughäfen (Flugverkehrsstatistik)
Fluggäste (nach verschiedenen Merkmalen der jährlichen Flugverkehrsstatistik)	Geschäftsberichte der Berliner Flughäfen (Flugverkehrsstatistik)
Luftfracht (nach verschiedenen Merkmalen der jährlichen Flugverkehrsstatistik)	Geschäftsberichte der Berliner Flughäfen (Flugverkehrsstatistik)
Investitionen des Flughafens und der Flughafenunternehmen	
Vorbereitende Investitionen	Baum et al. (2005) und Baum et al. (2009), <i>Flughafenbetreibergesellschaft</i>
Ausbauinvestitionen	Baum et al. (2005) und Baum et al. (2009), <i>Flughafenbetreibergesellschaft</i>
Betriebsinvestitionen	Baum et al. (2005) und Baum et al. (2009)

Tabelle 32: Abschließende Liste der Indikatoren auf Ebene der kommunalen Gebietskörperschaften mit Bezugsquellen

Indikator	Gebietskörperschaften		Quelle
	Bezirke	Gemeinden	
Demographie der kommunalen Ebene			
Einwohner	+	+	Amt für Statistik Berlin-Brandenburg
Zuzüge	+	+	
Fortzüge	+	+	
Lebendgeborene	+	+	
Gestorbene	+	+	
Altersstruktur	+	+	
Zukünftige Bevölkerungsentwicklung	+	+	Landesamt für Bauen und Verkehr, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Beschäftigung / Arbeitsmarkt der kommunalen Ebene			
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftszweigsystematik	+	+	Amt für Statistik Berlin-Brandenburg
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Bildungsgrad	+	+	Statistik der Bundesagentur für Arbeit
Bruttoarbeitsentgelte der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten	+	+	Statistik der Bundesagentur für Arbeit
Beschäftigte am Wohnort	+	+	Statistik der Bundesagentur für Arbeit
Beschäftigte am Arbeitsort	-	+	Statistik der Bundesagentur für Arbeit
Einpendler (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte)	-	+	Statistik der Bundesagentur für Arbeit
Auspendler (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte)	-	+	Statistik der Bundesagentur für Arbeit
Arbeitslose (SGB III) insgesamt / nach Berufskategorien	+	+	Statistik der Bundesagentur für Arbeit
Erwerbsfähige Leistungsberechtigte (SGB II)	+	+	Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Wirtschaftsstruktur / Unternehmen der kommunalen Ebene			
Betriebe nach Wirtschaftszweigsystematik	+	+	Amt für Statistik Berlin-Brandenburg
Bruttowertschöpfung nach Wirtschaftszweigsystematik	BB: nur Kreise / BE: nur Land		Amt für Statistik Berlin-Brandenburg
Umsätze nach Wirtschaftszweigsystematik	+	+	Amt für Statistik Berlin-Brandenburg
Entwicklung des Arbeitsvolumens nach Wirtschaftszweigsystematik	BB: nur Kreise / BE: nur Land		Amt für Statistik Berlin-Brandenburg
Arbeitsproduktivität nach Wirtschaftszweigsystematik	BB: nur Kreise / BE: nur Land		Amt für Statistik Berlin-Brandenburg
Beherbergungszahlen	+	+	Amt für Statistik Berlin-Brandenburg
Finanzen / Steuern der kommunalen Ebene			
Bundeszusweisungen	-	+	Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, kommunale Verwaltungen
Landeszusweisungen	-	+	
Kommunales Steueraufkommen differenziert nach Steuerarten	-	+	
Zusweisungen im kommunalen Finanzausgleich	-	+	Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, kommunale Verwaltungen
Abgaben im kommunalen Finanzausgleich	-	+	
Kommunale Kreisumlage	-	+	
Kommunale Hebesätze (Gewerbesteuer, Grundsteuer A+B)	-	+	
Kommunale Verschuldung	-	+	
Flächennutzung und Infrastrukturinvestitionen auf der kommunalen Ebene			
Flächen nach Art der tatsächlichen Nutzung (Gewerbe- und Industrieflächen / Wohnflächen)	+	+	Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Landesamt für Bauen und Verkehr
Bodenrichtwerte Gewerbe	+	+	BB: Gutachterausschüsse der Kreise; BE: Gutachterausschuss bei SenStadt
Bodenrichtwerte Wohnen	+	+	BB: Gutachterausschüsse der Kreise, BE: Gutachterausschuss bei SenStadt
Belegung und Flächenpotenziale der gewerblichen Bauflächen	+	+	BB: Landesamt für Bauen und Verkehr, ZAB; BE: <i>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin Partner</i>
Belegung und Flächenpotenziale der Wohn- und Mischbauflächen	+	+	Kommunale Verwaltungen
Entwicklung des Verkehrsaufkommens	+	+	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Verkehrslenkung Berlin, Landesbetrieb für Straßenwesen Brandenburg
Infrastrukturinvestitionen	+	+	Kommunale Verwaltungen

Investitionen des Flughafenbaus BER

Tabelle 33: Zusammenfassende Darstellung der Ergebnisse der Ausschreibungen BER und der davon an regionale Unternehmen vergebenen Aufträge (Stand 08.12.2011)

Freihändige Vergaben					
Anzahl			Wertumfang		
Gesamt	davon Region BB	Anteil in %	Gesamt	davon Region BB	Anteil in %
466	348	75%	101.264.901,42 "	80.830.023,36 "	80%
EU-weite Vergabeverfahren					
Anzahl			Wertumfang		
Gesamt	davon Region BB	Anteil in %	Gesamt	davon Region BB	Anteil in %
109	69	63%	1.985.160.554,14 "	1.226.561.171,96 "	62%
Vergabeverfahren gesamt					
Anzahl			Wertumfang		
Gesamt	davon Region BB	Anteil in %	Gesamt	davon Region BB	Anteil in %
575	417	73%	2.086.425.455,56 "	1.307.391.195,32 "	63%

Quelle: Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB), eigene Darstellung



Gesellschaft für Innovationsforschung
und Beratung mbH

Indikatoren auf Ebene der Gemeinden und Bezirke sowie ausgewählter Vergleichsräume des Flughafenumfelds

Tabelle 34: Bevölkerung in den Gemeinden und Bezirken des Flughafenumfelds und in ausgewählten Vergleichsräumen 2002-2010

Gebiet / Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Blankenfelde-Mahlow	22.657	23.074	23.615	24.210	24.907	25.290	25.501	25.818	25.718
Eichwalde	5.823	5.837	5.976	6.002	6.078	6.073	6.114	6.113	6.205
Gosen-Neu Zittau	2.634	2.688	2.726	2.731	2.764	2.797	2.880	2.888	2.900
Großbeeren	6.473	6.654	6.809	7.034	7.146	7.213	7.335	7.397	7.466
Königs Wusterhausen	32.161	32.335	32.785	33.092	33.201	33.370	33.400	33.762	33.981
Ludwigsfelde	24.155	24.164	24.260	24.273	24.371	24.177	24.179	23.992	24.044
Mittenwalde	8.547	8.640	8.699	8.664	8.684	8.663	8.683	8.710	8.724
Rangsdorf	8.818	8.977	9.236	9.545	9.745	10.002	10.190	10.372	10.515
Schönefeld	11.667	11.843	11.993	12.274	12.354	12.462	12.831	13.060	13.256
Schulzendorf	7.117	7.285	7.409	7.499	7.549	7.564	7.617	7.662	7.706
Wildau	9.378	9.299	9.432	9.542	9.642	9.819	9.911	9.906	9.898
Zeuthen	9.831	9.959	10.094	10.219	10.377	10.344	10.272	10.290	10.400
Neukölln	307.311	306.798	305.701	305.900	305.458	306.713	309.892	312.367	312.158
Tempelhof-Schöneberg	336.950	335.827	334.380	333.163	332.066	331.790	333.110	334.993	336.144
Treptow-Köpenick	232.974	233.805	234.701	235.336	236.524	237.777	239.505	241.052	242.583
Flughafenumfeld	1.026.496	1.027.185	1.027.816	1.029.484	1.030.866	1.034.054	1.041.420	1.048.382	1.051.698
Berlin	3.392.425	3.388.477	3.387.828	3.395.189	3.404.037	3.416.255	3.424.230	3.442.675	3.460.725
Brandenburg	2.582.379	2.574.521	2.567.704	2.559.483	2.547.772	2.535.737	2.522.493	2.511.525	2.503.273

Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Darstellung

Tabelle 35: Wanderungsbewegungen der Flughafenumfeldgemeinden in den Landkreisen Teltow-Fläming und Oder-Spree sowie in ausgewählten Vergleichsräumen 2002-2010 (Wanderungsquotienten wurden aus Zu- und Fortzügen gebildet)

Gebiet / Jahr		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Blankenfelde-Mahlow	Zuzüge	2.028	1.875	1.966	1.905	2.005	1.788	1.636	2.144	1.592
	Fortzüge	1.478	1.491	1.482	1.408	1.348	1.439	1.492	1.813	1.701
	Quotient	1,37	1,26	1,33	1,35	1,49	1,24	1,10	1,18	0,94
	Saldo	550	384	484	497	657	349	144	331	-109
Gosen-Neu Zittau	Zuzüge	229	217	194	207	193	198	222	182	183
	Fortzüge	128	156	158	194	150	155	139	180	164
	Quotient	1,79	1,39	1,23	1,07	1,29	1,28	1,60	1,01	1,12
	Saldo	101	61	36	13	43	43	83	2	19
Großbeeren	Zuzüge	579	557	626	656	601	566	585	612	649
	Fortzüge	431	400	493	429	490	502	458	538	578
	Quotient	1,34	1,39	1,27	1,53	1,23	1,13	1,28	1,14	1,12
	Saldo	148	157	133	227	111	64	127	74	71
Ludwigsfelde	Zuzüge	1.014	1.161	1.286	1.217	1.187	995	1.210	972	1.104
	Fortzüge	1.133	1.165	1.183	1.197	1.087	1.153	1.200	1.124	1.020
	Quotient	0,89	1,00	1,09	1,02	1,09	0,86	1,01	0,86	1,08
	Saldo	-119	-4	103	20	100	-158	10	-152	84
Rangsdorf	Zuzüge	721	649	701	743	597	698	658	633	615
	Fortzüge	477	502	452	452	415	464	459	473	467
	Quotient	1,51	1,29	1,55	1,64	1,44	1,50	1,43	1,34	1,32
	Saldo	244	147	249	291	182	234	199	160	148
Flughafenumfeld	Zuzüge	82.669	79.710	79.450	76.240	73.001	74.453	78.283	80.882	78.357
	Fortzüge	80.266	77.766	77.744	73.330	70.546	70.482	70.443	73.216	74.611
	Quotient	1,03	1,02	1,02	1,04	1,03	1,06	1,11	1,10	1,05
	Saldo	2.403	1.944	1.706	2.910	2.455	3.971	7.840	7.666	3.746
Brandenburg	Zuzüge	69.514	68.098	67.878	64.975	61.051	60.903	60.381	61.814	60.957
	Fortzüge	71.385	67.064	67.070	65.111	64.344	64.871	65.661	64.119	60.333
	Quotient	0,97	1,02	1,01	1,00	0,95	0,94	0,92	0,96	1,01
	Saldo	-1.871	1.034	808	-136	-3.293	-3.968	-5.280	-2.305	624

Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Berechnung

Tabelle 36: Wanderungsbewegungen der Flughafenumfeldgemeinden im Landkreis Dahme-Spreewald sowie in ausgewählten Vergleichsräumen 2002-2010 (Wanderungsquotienten wurden aus Zu- und Fortzügen gebildet)

Gebiet / Jahr		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Eichwalde	Zuzüge	488	465	496	473	461	396	442	419	494
	Fortzüge	418	435	356	440	384	393	393	420	416
	Quotient	1,17	1,07	1,39	1,08	1,20	1,01	1,12	1,00	1,19
	Saldo	70	30	140	33	77	3	49	-1	78
Königs Wusterhausen	Zuzüge	2.069	2.108	2.290	2.144	1.986	1.931	1.960	2.148	2.087
	Fortzüge	1.664	1.846	1.801	1.722	1.760	1.680	1.827	1.684	1.814
	Quotient	1,24	1,14	1,27	1,25	1,13	1,15	1,07	1,28	1,15
	Saldo	405	262	489	422	226	251	133	464	273
Mittenwalde	Zuzüge	609	580	638	516	583	524	549	532	559
	Fortzüge	579	497	578	544	555	553	521	494	536
	Quotient	1,05	1,17	1,10	0,95	1,05	0,95	1,05	1,08	1,04
	Saldo	30	83	60	-28	28	-29	28	38	23
Schönefeld	Zuzüge	1.506	1.503	1.390	1.515	1.296	1.298	1.469	1.510	1.304
	Fortzüge	1.264	1.341	1.292	1.256	1.243	1.216	1.109	1.320	1.180
	Quotient	1,19	1,12	1,08	1,21	1,04	1,07	1,32	1,14	1,11
	Saldo	242	162	98	259	53	82	360	190	124
Schulzen-dorf	Zuzüge	401	470	451	431	360	349	409	392	376
	Fortzüge	358	296	325	321	300	337	354	338	317
	Quotient	1,12	1,59	1,39	1,34	1,20	1,04	1,16	1,16	1,19
	Saldo	43	174	126	110	60	12	55	54	59
Wildau	Zuzüge	720	714	839	779	750	836	785	745	747
	Fortzüge	679	717	646	607	596	631	665	710	696
	Quotient	1,06	1,00	1,30	1,28	1,26	1,32	1,18	1,05	1,07
	Saldo	41	-3	193	172	154	205	120	35	51
Zeuthen	Zuzüge	819	723	728	674	658	521	522	669	683
	Fortzüge	594	568	551	488	487	533	530	596	546
	Quotient	1,38	1,27	1,32	1,38	1,35	0,98	0,98	1,12	1,25
	Saldo	225	155	177	186	171	-12	-8	73	137
Flughafen-umfeld	Zuzüge	82.669	79.710	79.450	76.240	73.001	74.453	78.283	80.882	78.357
	Fortzüge	80.266	77.766	77.744	73.330	70.546	70.482	70.443	73.216	74.611
	Quotient	1,03	1,02	1,02	1,04	1,03	1,06	1,11	1,10	1,05
	Saldo	2.403	1.944	1.706	2.910	2.455	3.971	7.840	7.666	3.746
Branden-burg	Zuzüge	69.514	68.098	67.878	64.975	61.051	60.903	60.381	61.814	60.957
	Fortzüge	71.385	67.064	67.070	65.111	64.344	64.871	65.661	64.119	60.333
	Quotient	0,97	1,02	1,01	1,00	0,95	0,94	0,92	0,96	1,01
	Saldo	-1.871	1.034	808	-136	-3.293	-3.968	-5.280	-2.305	624

Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Berechnung

Tabelle 37: Wanderungsbewegungen in den Berliner Bezirken des Flughafenumfelds 2002-2010 sowie in ausgewählten Vergleichsräumen (Wanderungsquotienten wurden aus Zu- und Fortzügen gebildet)

Gebiet / Jahr		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Neukölln	Zuzüge	26.328	24.837	24.249	24.109	22.942	24.375	25.123	27.227	26.843
	Fortzüge	25.881	25.530	25.425	23.948	23.463	23.177	22.076	24.995	27.434
	Quotient	1,02	0,97	0,95	1,01	0,98	1,05	1,14	1,09	0,98
	Saldo	447	-693	-1.176	161	-521	1.198	3.047	2.232	-591
Tempelhof-Schöneberg	Zuzüge	29.398	28.449	28.508	26.446	24.802	25.124	25.041	26.905	26.214
	Fortzüge	29.882	28.820	29.256	27.095	25.268	24.999	23.233	24.693	24.732
	Quotient	0,98	0,99	0,97	0,98	0,98	1,01	1,08	1,09	1,06
	Saldo	-484	-371	-748	-649	-466	125	1.808	2.212	1.482
Treptow-Köpenick	Zuzüge	15.760	15.402	15.088	14.425	14.580	14.854	17.672	15.792	14.907
	Fortzüge	15.300	14.002	13.746	13.229	13.000	13.250	15.987	13.838	13.010
	Quotient	1,03	1,10	1,10	1,09	1,12	1,12	1,11	1,14	1,15
	Saldo	460	1.400	1.342	1.196	1.580	1.604	1.685	1.954	1.897
Flughafen-umfeld	Zuzüge	82.669	79.710	79.450	76.240	73.001	74.453	78.283	80.882	78.357
	Fortzüge	80.266	77.766	77.744	73.330	70.546	70.482	70.443	73.216	74.611
	Quotient	1,03	1,02	1,02	1,04	1,03	1,06	1,11	1,10	1,05
	Saldo	2.403	1.944	1.706	2.910	2.455	3.971	7.840	7.666	3.746
Berlin	Zuzüge	123.066	116.141	115.267	117.082	118.893	126.947	132.644	143.852	147.769
	Fortzüge	114.381	115.664	113.581	106.881	108.214	114.951	117.334	133.335	130.951
	Quotient	1,08	1,00	1,01	1,10	1,10	1,10	1,13	1,08	1,13
	Saldo	8.685	477	1.686	10.201	10.679	11.996	15.310	10.517	16.818

Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Berechnung

Tabelle 38: Bevölkerung nach Alterskohorten in den Flughafenumfeldgemeinden des Landkreises Dahme-Spreewald 2002-2010

Gebiet/ Jahr		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Eichwald	0 bis unter 5 Jahre	213	214	222	221	219	235	253	254	264
	5 bis unter 10 Jahre	210	237	241	245	260	274	257	268	265
	10 bis unter 15 Jahre	271	232	219	215	226	244	268	277	273
	15 bis unter 65 Jahre	3.967	3.945	4.013	3.966	3.949	3.832	3.810	3.736	3.798
	65 und älter	1.162	1.209	1.281	1.355	1.424	1.488	1.526	1.578	1.605
Königs Wustenhäuser	0 bis unter 5 Jahre	1.173	1.180	1.255	1.224	1.247	1.251	1.277	1.316	1.413
	5 bis unter 10 Jahre	1.016	1.071	1.115	1.224	1.259	1.286	1.317	1.357	1.327
	10 bis unter 15 Jahre	1.628	1.393	1.215	1.071	1.040	1.057	1.104	1.187	1.308
	15 bis unter 65 Jahre	22.856	22.796	22.834	22.725	22.423	22.243	21.918	21.868	21.833
	65 und älter	5.488	5.895	6.366	6.848	7.232	7.533	7.784	8.034	8.100
Mittenwalde	0 bis unter 5 Jahre	316	334	324	312	322	329	337	339	343
	5 bis unter 10 Jahre	370	364	367	368	357	346	350	358	354
	10 bis unter 15 Jahre	522	477	431	381	370	374	362	349	358
	15 bis unter 65 Jahre	6.148	6.232	6.274	6.234	6.162	6.094	6.073	6.065	6.082
	65 und älter	1.191	1.233	1.303	1.369	1.473	1.520	1.561	1.599	1.587
Schönefeld	0 bis unter 5 Jahre	619	611	616	625	593	601	629	663	689
	5 bis unter 10 Jahre	519	539	586	667	690	699	729	735	724
	10 bis unter 15 Jahre	591	583	568	556	590	593	605	620	680
	15 bis unter 65 Jahre	8.562	8.641	8.675	8.800	8.764	8.821	9.046	9.156	9.237
	65 und älter	1.376	1.469	1.548	1.626	1.717	1.748	1.822	1.886	1.926
Schulzendorf	0 bis unter 5 Jahre	243	246	259	280	280	276	264	284	295
	5 bis unter 10 Jahre	211	250	286	313	310	310	317	310	317
	10 bis unter 15 Jahre	361	316	272	232	215	248	280	309	335
	15 bis unter 65 Jahre	5.069	5.162	5.200	5.191	5.143	5.067	4.946	4.903	4.880
	65 und älter	5.144	1.311	1.392	1.483	1.601	1.663	1.810	1.856	1.879
Wildau	0 bis unter 5 Jahre	320	310	319	333	321	369	394	394	383
	5 bis unter 10 Jahre	251	264	282	310	343	349	363	382	381
	10 bis unter 15 Jahre	476	405	367	289	292	287	299	305	329
	15 bis unter 65 Jahre	6.342	6.236	6.289	6.340	6.354	6.409	6.373	6.319	6.285
	65 und älter	1.989	2.084	2.175	2.270	2.332	2.405	2.482	2.506	2.520
Zeuthen	0 bis unter 5 Jahre	359	372	377	367	390	393	401	392	424
	5 bis unter 10 Jahre	298	330	391	419	448	463	455	442	434
	10 bis unter 15 Jahre	502	466	390	336	347	351	382	426	455
	15 bis unter 65 Jahre	6.644	6.672	6.712	6.744	6.721	6.567	6.453	6.394	6.420
	65 und älter	2.028	2.119	2.224	2.353	2.471	2.570	2.581	2.636	2.667

Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Darstellung

Tabelle 39: Bevölkerung nach Alterskohorten in den Flughafenumfeldgemeinden der Landkreise Teltow-Fläming und Oder-Spree 2002-2010

Gebiet/ Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Blankenfelde-Mahlow	0 bis unter 5 Jahre	1.052	1.062	1.089	1.122	1.132	1.154	1.151	1.096	1.063
	5 bis unter 10 Jahre	1.127	1.165	1.230	1.254	1.271	1.272	1.297	1.292	1.302
	10 bis unter 15 Jahre	1.398	1.257	1.153	1.161	1.250	1.263	1.282	1.314	1.304
	15 bis unter 65 Jahre	16.197	16.491	16.864	17.135	17.399	17.538	17.537	17.735	17.591
	65 und älter	2.883	3.099	3.279	3.538	3.855	4.063	4.234	4.381	4.458
Gosen-Neu Zittau	0 bis unter 5 Jahre	102	96	93	101	96	97	115	116	116
	5 bis unter 10 Jahre	82	97	106	113	126	122	123	119	125
	10 bis unter 15 Jahre	146	129	111	104	97	99	125	126	128
	15 bis unter 65 Jahre	1.883	1.920	1.939	1.926	1.910	1.931	1.956	1.939	1.939
	65 und älter	421	446	477	487	535	548	561	588	592
Großbeeren	0 bis unter 5 Jahre	373	365	335	332	314	299	312	313	323
	5 bis unter 10 Jahre	411	438	455	452	465	444	410	402	406
	10 bis unter 15 Jahre	475	451	434	441	433	436	468	448	442
	15 bis unter 65 Jahre	4.632	4.778	4.878	5.025	5.125	5.179	5.265	5.327	5.358
	65 und älter	582	622	707	784	809	855	880	907	937
Ludwigsfelde	0 bis unter 5 Jahre	916	944	989	973	966	970	977	969	989
	5 bis unter 10 Jahre	729	775	829	889	943	957	957	984	980
	10 bis unter 15 Jahre	1.272	1.004	827	726	710	746	820	849	907
	15 bis unter 65 Jahre	17.792	17.740	17.637	17.422	17.196	16.816	16.546	16.167	16.087
	65 und älter	3.446	3.701	3.978	4.263	4.556	4.688	4.879	5.023	5.081
Rangsdorf	0 bis unter 5 Jahre	374	375	401	455	471	489	493	518	517
	5 bis unter 10 Jahre	340	368	412	455	471	488	503	520	560
	10 bis unter 15 Jahre	476	432	384	364	367	390	434	463	490
	15 bis unter 65 Jahre	6.234	6.306	6.417	6.534	6.573	6.652	6.709	6.730	6.779
	65 und älter	1.394	1.496	1.622	1.737	1.863	1.983	2.051	2.141	2.169

Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Darstellung

Tabelle 40: Bevölkerung nach Alterskohorten in den Berliner Bezirken und ausgewählten Vergleichsräumen 2002-2020

Gebiet/ Jahr		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Neukölln	0 bis unter 5 Jahre	15.263	14.962	14.581	14.312	14.139	14.198	14.342	14.580	15.134
	5 bis unter 10 Jahre	14.976	14.778	14.637	14.549	14.105	13.729	13.497	13.336	13.116
	10 bis unter 15 Jahre	16.060	15.836	15.241	14.866	14.598	14.309	14.150	14.120	14.158
	15 bis unter 65 Jahre	215.722	214.585	212.998	212.108	210.420	210.951	212.904	214.514	214.529
	65 und älter	45.290	46.637	48.244	50.065	52.196	53.526	54.999	55.817	55.221
Tempelhof-Schöneberg	0 bis unter 5 Jahre	14.191	13.842	13.622	13.320	13.034	13.087	13.183	13.389	13.676
	5 bis unter 10 Jahre	13.965	13.859	13.685	13.657	13.409	13.065	13.034	12.940	12.744
	10 bis unter 15 Jahre	14.671	14.304	14.073	13.703	13.559	13.489	13.418	13.413	13.508
	15 bis unter 65 Jahre	239.713	237.958	235.298	232.574	229.945	228.200	227.462	227.332	227.604
	65 und älter	54.410	55.864	57.702	59.909	62.119	63.949	66.013	67.919	68.612
Treptow-Köpenick	0 bis unter 5 Jahre	8.512	8.597	8.660	8.665	8.866	9.182	9.692	9.969	10.275
	5 bis unter 10 Jahre	7.445	7.681	7.964	8.207	8.325	8.516	8.656	8.776	8.897
	10 bis unter 15 Jahre	11.076	9.739	8.472	7.275	7.301	7.398	7.648	7.976	8.263
	15 bis unter 65 Jahre	159.295	158.682	158.089	157.231	155.707	155.008	154.658	154.616	155.552
	65 und älter	46.646	49.106	51.516	53.958	56.325	57.673	58.751	59.715	59.596
Flughafenumfeld	0 bis unter 5 Jahre	44.026	43.510	43.142	42.642	42.390	42.930	43.820	44.592	45.904
	5 bis unter 10 Jahre	41.950	42.216	42.586	43.122	42.782	42.320	42.265	42.221	41.932
	10 bis unter 15 Jahre	49.925	47.024	44.157	41.720	41.395	41.284	41.645	42.182	42.938
	15 bis unter 65 Jahre	721.056	718.144	714.117	709.955	703.791	701.308	701.656	702.801	703.974
	65 und älter	169.539	176.291	183.814	192.045	200.508	206.212	211.934	216.586	216.950
Berlin	0 bis unter 5 Jahre	141.583	141.065	140.731	140.276	141.513	144.624	148.744	152.335	157.280
	5 bis unter 10 Jahre	131.579	131.788	132.791	134.327	134.236	133.692	133.888	134.955	135.703
	10 bis unter 15 Jahre	160.339	149.006	138.955	130.064	127.948	127.819	128.517	130.133	132.516
	15 bis unter 65 Jahre	2.434.697	2.425.259	2.413.451	2.405.209	2.390.351	2.382.918	2.375.853	2.366.652	2.374.144
	65 und älter	524.227	541.359	561.900	585.313	609.989	627.202	644.673	658.600	661.082
Brandenburg	0 bis unter 5 Jahre	92.157	92.798	93.338	93.200	93.288	93.845	94.494	95.136	96.723
	5 bis unter 10 Jahre	81.229	85.561	90.299	94.787	96.630	97.379	97.891	97.946	97.358
	10 bis unter 15 Jahre	139.542	118.240	99.359	84.177	81.753	83.897	87.821	92.310	96.496
	15 bis unter 65 Jahre	1.829.038	1.817.911	1.801.537	1.781.067	1.747.852	1.719.701	1.687.868	1.661.759	1.649.523
	65 und älter	440.413	460.011	483.171	506.252	528.249	540.915	554.419	564.374	563.173

Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Berechnung

Tabelle 41: Flächeninanspruchnahme der Nutzungsart Wohnen (in ha) in den Gemeinden und Bezirken des Flughafenumfelds 2010

Gebiet / Jahr	2010
Blankenfelde-Mahlow	765
Eichwalde	182
Gosen-Neu Zittau	88
Großbeeren	120
Königs Wusterhausen	1.027
Ludwigsfelde	253
Mittenwalde	378
Rangsdorf	273
Schönefeld	266
Schulzendorf	324
Wildau	194
Zeuthen	364
Neukölln	1.765
Tempelhof-Schöneberg	1.719
Treptow-Köpenick	2.477
Flughafenumfeld	353

Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Berechnung

Anmerkung: Werte des Flughafenumfelds stellen hier nur Durchschnittswerte der Brandenburger Gemeinden dar.

Tabelle 42: Bodenrichtwerte der Nutzungsart Wohnen (Euro je m²) der Flughafenumfeldgemeinden im Landkreis Dahme-Spreewald 2002-2011

Gemeinde	BRW-Zone	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Königs Wusterhausen	KW Ost W	95	90	85	80	75	75	75	75	70	70	
	KW Luckenw alder Str. WA*	-	-	-	80	85	85	85	85	85	90	
	KW West W	90	85	85	80	80	80	80	80	80	75	70
	KW Neue Mühle W	90	90	85	85	85	85	85	85	85	80	80
	Deutsch Wusterhausen Nord W	100	92	80	75	75	75	75	75	75	75	80
	DW Musterhaussiedlung WA*	-	-	-	-	-	-	-	-	60	60	65
	D-Wusterh.-Bergstr. WA*	115	110	105	100	100	100	100	100	90	85	85
	DW Am Nottekanal WA*	135	130	125	120	120	120	120	120	110	100	100
	DW Königspark WA*	145	140	135	130	130	130	130	130	115	100	100
	DW Südl.Birkenweg WA*	-	180	175	170	170	170	170	170	150	130	130
	DW Neu-Diepensee W*	-	-	-	-	85	85	80	80	80	80	80
	Kablow W	40	40	39	42	44	42	42	42	40	40	35
	Niederlehme W ohne Wohnpark	50	50	47	52	55	60	55	55	50	50	50
	Niederlehme Ziegenhals W	80	65	65	68	68	68	68	68	65	65	65
	Senzig Mitte W	70	70	70	70	68	70	70	70	70	70	65
	Senzig Ost/Siedlung W	60	60	60	57	55	55	60	60	60	60	60
	Senzig Waldesruh W	55	58	56	56	53	55	50	50	50	45	50
	Senzig Am Schiedholz WA*	85	85	80	77	75	75	75	70	65	65	65
	Wernsdorf Ort W	80	85	75	70	70	70	70	65	65	65	65
	Wernsdorf Ziegenhals W	80	85	85	80	80	80	75	70	70	70	70
	Zeesen Steinbergsiedlung W	55	55	55	55	53	50	50	55	55	55	50
	Zeesen Dorf W	65	62	60	63	63	60	60	65	60	60	55
	Zeesen Saarstr./Fasanenstr. WA*	-	-	-	-	70	70	70	70	70	70	70
	Zeesen Körbiskrug W	45	45	40	40	42	42	42	40	40	40	40
Zernsdorf W	55	55	55	52	55	50	50	50	50	50	50	
Kablow -Ziegelei W	35	40	38	38	38	35	35	35	35	35	35	
<i>durchschn. BRW - Wohnen</i>		77	81	77	76	76	75	75	72	68	68	



Gesellschaft für Innovationsforschung
und Beratung mbH

Gemeinde	BRW-Zone	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Schönefeld	Schönefeld W	-	70	68	65	65	70	65	75	80	85
	Großziethen Gartenstadt WA	140	135	135	135	130	135	125	130	130	140
	Großziethen W	-	-	120	115	115	110	115	115	120	120
	Großziethen BP Rudow er Chaussee WA*	-	-	-	-	-	-	-	-	140	140
	Großziethen WP WA*	190	190	190	160	160	160	160	160	160	155
	Rotberg Karlshofer Weg WA*	-	-	-	70	70	75	75	75	70	60
	Waltersdorf Siedlung (KW) W	75	70	68	68	65	60	55	50	50	45
	Waltersd. Lilienthalpark III WA*	125	125	125	115	115	110	100	90	85	80
<i>durchschn. BRW - Wohnen</i>	133	118	118	104	103	103	99	99	104	103	
Eichwalde	Eichwalde W	100	95	92	87	90	85	80	80	80	80
	Eichwalde W	-	75	77	77	73	70	65	65	65	65
	<i>durchschn. BRW - Wohnen</i>	100	85	85	82	82	78	73	73	73	73
Schulzendorf	Schulzendorf Nord W	75	65	67	65	63	63	60	60	60	55
	Schulzendorf Mitte W	-	75	70	68	68	68	70	70	70	70
	Schulzendorf Süd W	60	60	62	60	60	60	60	60	60	55
	Schulzendorf Mühlenschlag WA*	-	-	85	85	85	85	85	85	85	85
	<i>durchschn. BRW - Wohnen</i>	68	67	71	70	69	69	69	69	69	66
Zeuthen	Zeuthen W	-	80	80	80	80	85	85	80	85	80
	Zeuthen Uferlage W	-	-	-	-	-	-	-	-	180	180
	Zeuthen, Zeuth. Winkel WA*	125	125	110	110	110	105	105	105	100	95
	Miersdorf Nord W	90	100	100	95	85	80	80	80	85	85
	Miersdorf Nord W	-	80	72	70	70	65	65	65	70	70
	Miersdorf Falkenhorst W	-	65	65	65	63	63	63	65	60	65
	Miersdorf Süd W	85	88	88	85	80	75	80	85	85	80
	Miersdorfer Werder W Uferlage	-	-	120	115	110	110	110	110	100	100
	Miersdorf, Am Höllengr./Morellen. WA*	115	115	110	100	95	90	90	90	85	85
	Miersdorf Am Kurpark WR*	-	-	-	-	-	-	-	-	95	95
<i>durchschn. BRW - Wohnen</i>	104	93	93	90	87	84	85	85	95	94	



Gesellschaft für Innovationsforschung
und Beratung mbH

Gemeinde	BRW-Zone	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Wildau	Wildau Nord W westl. d. Bahn	90	90	85	80	77	77	80	75	75	80
	Wildau Nord W östl. d. Bahn	-	-	-	65	63	63	60	55	55	55
	Wildau Süd W	85	75	70	70	67	65	70	65	65	70
	Wildau Dorfaue West WA*	-	-	-	77	78	78	78	75	75	75
	Wildau Röthegrund WA*	130	125	115	85	80	75	75	75	75	80
	<i>durchschn. BRW - Wohnen</i>	102	97	90	75	73	72	73	69	69	72
Mittenwalde	Mittenwalde W*	40	40	40	38	38	35	35	35	40	45
	Mittenwalde WA*	90	85	78	70	70	65	60	55	50	-
	Gallun W	30	30	30	30	35	35	35	35	35	40
	Gallun Am Weinberg WA*	65	65	60	58	58	50	50	45	45	-
	Motzen W	45	48	45	40	38	35	35	35	35	35
	Ragow WA* 500 m²	105	100	95	92	92	90	80	70	70	70
	Krummensee W	55	55	52	52	52	52	50	45	40	40
	Telz W 800 m²	17	15	15	15	15	15	15	15	15	20
	Telz Bergstraße WA*	70	50	25	25	25	25	25	25	20	-
	Töpchin W	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
<i>durchschn. BRW - Wohnen</i>	55	52	47	45	45	43	42	39	38	40	

Quelle: Gutachterausschuss für Grundstückswerte des Landkreises Dahme-Spreewald, eigene Berechnung

Anmerkung: Für mit %gekennzeichnete Jahre liegen keine BRW vor. In den meisten Fällen ist dies darauf zurückzuführen, dass BRW-Zonen erst im Laufe des Betrachtungszeitraums ausgewiesen wurden.

Tabelle 43: Bodenrichtwerte der Nutzungsart Wohnen (Euro je m²) der Flughafenumfeldgemeinden in den Landkreisen Teltow-Fläming und Oder-Spree 2002-2011

Gemeinde	BRW-Zone	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Blankenfelde-Mahlow	Mitte	90	85	80	75	75	75	75	70	70	70
	südl.d.Bahn Bln-Potsdam	80	70	70	65	65	65	65	60	60	60
	Bereich Rembrandtstr.	80	75	75	70	70	65	65	55	50	50
	WP "Wilma"	140	140	130	130	130	130	130	125	120	120
	WP "Am Mühlenberg" (Fl.2)	130	140	130	130	130	130	130	125	120	120
	nördl.d.Bahn Bln-Potsdam	80	70	70	65	70	70	70	70	70	60
	Ort	90	90	85	85	85	85	85	80	80	75
	WP "Musikerviertel"	180	175	165	140	130	130	130	130	130	130
	WP Waldblick	145	145	145	140	130	130	130	130	130	130
	WP Waldblick	160	145	145	145	145	145	145	145	145	145
	Roter Dudel	135	130	120	105	100	90	90	90	90	90
	WP Roter Dudel	185	175	165	140	140	140	140	140	140	140
	Lessingstr.	75	70	70	70	75	75	75	75	75	70
	WP "Am Fuchsberg"	120	120	120	-	-	-	-	-	-	-
	Vogelsiedlg., Waldsiedlg.	75	70	65	55	50	50	50	50	50	50
WP "Berliner Straße"	110	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<i>durchschn. BRW - Wohnen</i>	117	113	109	101	100	99	99	96	95	94	
Gosen-Neu Zittau	Gosen	102	102		110	110	110	110	110	110	110
	<i>durchschn. BRW - Wohnen</i>	102	102		110	110	110	110	110	110	110
Großbeeren	WP "Die Gehren"	135	145	140	135	135	135	135	130	130	130
	WP "Trebbiner Straße"	120	120	120	120	120	120	110	90	90	100
	WP "Teltow er Straße"	120	130	150	135	135	135	135	130	130	130
	WP "Ruhlsdorfer Feld"	-	120	120	130	130	130	130	130	130	125
	WP "Baufeld III - Feldstraße"	-	-	-	-	-	-	-	-	110	120
<i>durchschn. BRW - Wohnen</i>	125	129	133	130	130	130	128	120	118	121	
Ludwigfelde	Flußviertel	95	100	100	95	100	100	100	100	95	95
	Dachsweg	95	95	95	90	90	90	90	90	90	90
	EFH-Gebiet	100	105	105	105	105	100	100	100	95	95
	Reihenh.	90	90	90	100	100	100	100	100	100	100
	WP "Ahrensdorfer Heide"	95	100	110	100	100	100	105	100	100	105
<i>durchschn. BRW - Wohnen</i>	95	98	100	98	99	98	99	98	96	97	



Gesellschaft für Innovationsforschung
und Beratung mbH

Gemeinde	BRW-Zone	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Rangsdorf	Strahlsunder Allee	100	100	100	95	90	90	90	90	90	85
	Walther-Rathenau-Str.	90	90	85	80	75	75	75	70	70	70
	Clara-Zetkin- Str.	90	80	80	75	75	70	70	65	70	70
	Bahnhof	105	100	100	95	90	85	85	85	85	85
	Sachsenkorso	80	80	70	65	60	60	60	60	60	60
	Süd-Ost-Lage	75	70	65	60	55	55	55	55	55	55
	WP"Stadtweg Nord"(R.schanze)	140	150	160	140	130	130	130	130	130	130
	WP"Grenzweg"	120	120	100	80	75	75	75	75	75	75
	WP"Am Mühlenberg"	140	130	120	110	100	100	100	100	100	100
	WP"Friedensallee"	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
	WP"See Enden"	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
	WP"Süd-West 2A" (Stauffenbergallee)	-	-	-	-	-	-	-	90	100	100
	WP"Süd-West 1B" (Usedomer Str.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	85
durchschn. BRW - Wohnen	104	102	98	91	86	85	86	86	86	86	

Quelle: Gutachterausschüsse für Grundstückswerte der Landkreise Teltow-Fläming und Oder-Spree, eigene Berechnung

Anmerkung: vgl. Anmerkung Tabelle 42

Tabelle 44: Durchschnittliche Bodenrichtwerte der Nutzungsart Wohnen (Euro je m²) in den Berliner Bezirken des Flughafenumfelds für ausgewählte Jahre (Werte des Flughafenumfelds stellen hier nur Durchschnittswerte der drei Bezirke dar)

Gebiet / Jahr	2003	2005	2007	2009	2011
Neukölln	225	184	184	180	170
Tempelhof-Schöneberg	307	255	259	257	260
Treptow-Köpenick	163	142	139	138	138
Flughafenumfeld	232	194	194	192	189

Quelle: Gutachterausschuss für Grundstückswerte in Berlin, eigene Berechnung

Anmerkung: Da sich die einzelnen Bodenrichtwerte innerhalb der Bezirke in der Primärquelle nicht für alle Jahre anhand einer Gebietsbezeichnung zuordnen lassen, werden in der Tabelle nur durchschnittliche Bodenrichtwerte dargestellt.

Tabelle 45: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort in den Gemeinden und Bezirken des Flughafenumfelds 2004-2010 (Daten zu den Beschäftigten der Bezirke liegen aus dem Unternehmensregister vor und werden in Tabelle 87 dargestellt)

Gebiet / Jahr		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Blankenfelde-Mahlow	am Arbeitsort	5.676	5.770	6.379	6.767	7.117	7.288	7.516
	am Wohnort	8.719	8.864	9.213	9.716	10.028	10.024	10.188
Eichwalde	am Arbeitsort	588	592	631	680	675	644	539
	am Wohnort	1.898	1.914	1.979	2.036	2.093	2.104	2.131
Gosen-Neu Zittau	am Arbeitsort	535	533	561	550	530	535	516
	am Wohnort	986	993	1.014	1.058	1.117	1.135	1.179
Großbeeren	am Arbeitsort	4.139	4.094	4.028	4.406	4.422	4.481	4.867
	am Wohnort	2.560	2.621	2.682	2.741	2.834	2.884	2.975
Königs Wusterhausen	am Arbeitsort	8.128	7.956	8.218	8.278	8.240	8.618	8.823
	am Wohnort	10.997	10.840	11.035	11.331	11.632	11.694	11.931
Ludwigsfelde	am Arbeitsort	9.671	9.828	10.341	11.660	11.749	11.496	11.510
	am Wohnort	9.480	9.333	9.491	9.713	9.975	9.948	10.101
Mittenwalde	am Arbeitsort	3.709	3.610	3.195	3.215	3.226	3.289	3.207
	am Wohnort	3.099	3.125	3.174	3.259	3.367	3.391	3.465
Rangsdorf	am Arbeitsort	2.169	2.193	2.270	2.322	2.430	2.435	2.648
	am Wohnort	3.341	3.372	3.494	3.671	3.789	3.873	4.012
Schönefeld	am Arbeitsort	7.578	8.978	9.701	10.873	11.228	11.214	12.890
	am Wohnort	4.276	4.257	4.396	4.499	4.693	4.908	4.981
Schulzendorf	am Arbeitsort	470	467	499	495	546	511	582
	am Wohnort	2.506	2.604	2.693	2.777	2.826	2.802	2.848
Wildau	am Arbeitsort	3.622	3.701	3.780	4.214	4.569	4.601	4.691
	am Wohnort	3.136	3.161	3.302	3.420	3.583	3.611	3.662
Zeuthen	am Arbeitsort	1.331	1.337	1.268	1.328	1.371	1.413	1.361
	am Wohnort	3.195	3.174	3.268	3.458	3.550	3.532	3.630
Neukölln	am Arbeitsort	-	-	-	-	-	-	-
	am Wohnort	74.048	73.670	69.875	69.099	70.689	72.016	74.140
Tempelhof-Schöneberg	am Arbeitsort	-	-	-	-	-	-	-
	am Wohnort	96.532	89.871	90.677	94.911	98.447	100.854	102.611
Treptow-Köpenick	am Arbeitsort	-	-	-	-	-	-	-
	am Wohnort	78.980	72.575	70.857	70.857	72.730	74.110	75.076

Gebiet / Jahr		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Flughafenumfeld	am Arbeitsort	47.616	49.059	50.871	54.788	56.103	56.525	59.150
	am Wohnort	54.193	54.258	55.741	57.679	59.487	59.906	61.103
Berlin	am Arbeitsort	-	-	-	-	-	-	-
	am Wohnort	959.712	927.406	933.649	953.806	983.895	1.002.809	1.021.832
Brandenburg	am Arbeitsort	715.500	698.915	705.763	724.856	737.119	738.174	750.998
	am Wohnort	837.286	837.351	835.225	858.559	875.821	877.502	888.328

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnung

Tabelle 46: Durchschnittliche Bruttoarbeitsentgelte der Gemeinden und Bezirke des Flughafenumfelds 2003-2010

Region / Jahr	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Blankenfelde-Mahlow	2.432	2.448	2.470	2.483	2.487	2.536	2.565	2.577
Eichwalde	2.511	2.563	2.571	2.596	2.615	2.670	2.738	2.728
Gosen-Neu Zittau	"	"	"	"	"	"	"	"
Großbeeren	2.424	2.463	2.527	2.531	2.531	2.617	2.618	2.625
Königs Wusterhausen	2.142	2.158	2.186	2.181	2.197	2.237	2.273	2.278
Ludwigsfelde	2.162	2.193	2.242	2.251	2.277	2.332	2.362	2.344
Mittenwalde	2.146	2.180	2.182	2.173	2.170	2.211	2.241	2.253
Rangsdorf	2.419	2.437	2.462	2.444	2.462	2.570	2.604	2.655
Schönefeld	2.458	2.487	2.452	2.465	2.468	2.482	2.501	2.516
Schulzendorf	2.449	2.465	2.451	2.457	2.521	2.529	2.594	2.624
Wildau	2.221	2.224	2.231	2.231	2.254	2.295	2.337	2.366
Zeuthen	2.493	2.528	2.556	2.545	2.573	2.637	2.670	2.786
Tempelhof-Schöneberg	2.601	2.590	2.629	2.565	2.547	2.565	2.584	2.602
Neukölln	2.328	2.296	2.316	2.295	2.276	2.261	2.273	2.255
Treptow-Köpenick	2.358	2.373	2.384	2.377	2.403	2.437	2.458	2.494
Flughafenumfeld	2.402	2.401	2.422	2.402	2.405	2.431	2.452	2.467

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Darstellung

Anmerkung: Die Werte für Gosen-Neu Zittau unterliegen dem Datenschutz, wurden aber bei der Berechnung der Werte des Flughafenumfelds berücksichtigt.

Tabelle 47: Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben in den Gemeinden und Bezirken des Flughafenumfelds und in ausgewählten Vergleichsräumen 2002-2010

Gebiet / Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Blankenfelde-Mahlow	136.151	116.238	116.303	143.588	145.557	137.037	134.831	120.510	121.794
Eichwalde	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gosen-Neu Zittau	-	-	-	-	-	-	-	8.380	7.319
Großbeeren	38.193	40.746	41.355	44.144	48.834	44.537	47.940	43.031	47.954
Königs-Wusterhausen	50.514	45.461	41.978	35.583	44.896	34.789	48.120	49.423	60.433
Ludwigsfelde	110.261	112.965	111.294	120.944	115.400	79.735	65.474	79.903	87.632
Mittenwalde	18.933	18.326	22.785	23.092	23.643	26.317	27.474	27.216	25.329
Rangsdorf	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Schönefeld	105.151	119.280	127.844	131.366	124.640	122.199	131.472	127.348	169.805
Schulzendorf	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wildau	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zeuthen	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Neukölln	546.831	550.348	560.405	531.581	553.154	590.305	603.245	558.671	538.468
Tempelhof-Schöneberg	691.200	686.899	830.290	886.270	930.401	1.080.635	1.120.735	1.168.112	1.307.385
Treptow-Köpenick	401.342	381.928	382.478	451.863	479.597	489.357	529.469	512.354	540.083
Berlin	11.134.583	11.425.390	13.260.393	14.620.315	15.910.372	17.285.973	17.770.277	18.871.974	20.795.643
Brandenburg	8.501.306	8.452.025	8.501.348	8.616.512	8.834.564	9.182.598	9.406.997	10.251.982	10.690.086

Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Darstellung

Anmerkung: Für Brandenburger Gemeinden / Brandenburg 2009 bis 2010 einschließlich der Campingplätze, 2002 bis 2008 ohne Campingplätze. Für Berliner Bezirke / Berlin einschließlich der Campingplätze über alle Jahre. s%Zahlenwert unbekannt oder geheim zu halten. s% nichts vorhanden

Tabelle 48: Pendlerbewegungen der Flughafenumfeldgemeinden im Landkreis Dahme-Spreewald 2004-2010

Gebiet / Jahr		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Eichwalde	Einpendler	471	491	523	567	561	529	426
	Auspendler	1781	1.813	1.871	1.923	1.979	1.989	2.018
	Pendlerquotient	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
	Pendlersaldo	-1.310	-1.322	-1.348	-1.356	-1.418	-1.460	-1.592
Königs Wusterhausen	Einpendler	5266	5.217	5.490	5.538	5.529	5.907	6.127
	Auspendler	8095	8.101	8.307	8.591	8.921	8.983	9.235
	Pendlerquotient	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
	Pendlersaldo	-2.829	-2.884	-2.817	-3.053	-3.392	-3.076	-3.108
Mittenwalde	Einpendler	3.073	2.995	2.625	2.636	2.639	2.703	2.610
	Auspendler	2.463	2.510	2.604	2.680	2.780	2.805	2.868
	Pendlerquotient	1,2	1,2	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9
	Pendlersaldo	610	485	21	-44	-141	-102	-258
Schönefeld	Einpendler	7037	8448	9162	10294	10646	10593	12272
	Auspendler	3724	3718	3848	3920	4102	4280	4356
	Pendlerquotient	1,8	2,1	2,2	2,4	2,4	2,3	2,6
	Pendlersaldo	3.313	4.730	5.314	6.374	6.544	6.313	7.916
Schulzendorf	Einpendler	312	312	358	353	401	374	431
	Auspendler	2348	2.449	2.552	2.635	2.681	2.665	2.697
	Pendlerquotient	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
	Pendlersaldo	-2.036	-2.137	-2.194	-2.282	-2.280	-2.291	-2.266
Wildau	Einpendler	3047	3.140	3.194	3.586	3.918	3.944	4.009
	Auspendler	2561	2.600	2.716	2.792	2.932	2.954	2.980
	Pendlerquotient	1,2	1,2	1,1	1,2	1,3	1,3	1,3
	Pendlersaldo	486	540	478	794	986	990	1.029
Zeuthen	Einpendler	1024	1.050	977	1.022	1.074	1.129	1.076
	Auspendler	2888	2.887	2.977	3.152	3.253	3.248	3.345
	Pendlerquotient	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
	Pendlersaldo	-1.864	-1.837	-2.000	-2.130	-2.179	-2.119	-2.269

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnung

Anmerkung: Pendlerquotienten wurden als Quotienten der Beschäftigten am Arbeits- und Wohnort berechnet. Diese Werte können Tabelle 42 entnommen werden.

Tabelle 49: Pendlerbewegungen der Flughafenumfeldgemeinden in den Landkreisen Teltow-Fläming und Oder-Spree 2004-2010

Gebiet / Jahr		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Blankenfelde-Mahlow	Einpendler	4502	4.649	5.158	5.522	5.874	6.015	6.180
	Auspendler	7545	7.743	7.992	8.471	8.785	8.751	8.852
	Pendlerquotient	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
	Pendlersaldo	-3.043	-3.094	-2.834	-2.949	-2.911	-2.736	-2.672
Gosen-Neu Zittau	Einpendler	431	432	454	443	417	424	411
	Auspendler	882	892	907	951	1.004	1.024	1.074
	Pendlerquotient	0,5	0,5	0,6	0,5	0,5	0,5	0,4
	Pendlersaldo	-451	-460	-453	-508	-587	-600	-663
Großbeeren	Einpendler	3761	3.710	3.651	4.034	4.053	4.095	4.458
	Auspendler	2182	2.237	2.305	2.369	2.465	2.498	2.566
	Pendlerquotient	1,6	1,6	1,5	1,6	1,6	1,6	1,6
	Pendlersaldo	1.579	1.473	1.346	1.665	1.588	1.597	1.892
Ludwigsfelde	Einpendler	5891	6.226	6.833	7.937	7.971	7.715	7.758
	Auspendler	5700	5.731	5.983	5.990	6.197	6.167	6.349
	Pendlerquotient	1,0	1,1	1,1	1,2	1,2	1,2	1,1
	Pendlersaldo	191	495	850	1.947	1.774	1.548	1.409
Rangsdorf	Einpendler	1652	1.702	1.773	1.821	1.937	1.942	2.120
	Auspendler	2824	2.881	2.997	3.170	3.296	3.380	3.484
	Pendlerquotient	0,6	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7
	Pendlersaldo	-1.172	-1.179	-1.224	-1.349	-1.359	-1.438	-1.364

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnung

Anmerkung: Pendlerquotienten wurden als Quotienten der Beschäftigten am Arbeits- und Wohnort berechnet. Diese Werte können Tabelle 42 entnommen werden.

Tabelle 50: Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Flughafenumfelds und ausgewählter Vergleichsräume 2010

Arbeitsort	Wohnort															
	Insgesamt	Blankenfelde-Mahlow	Eichwalde	Gosen-Neu Zittau	Großbeeren	Königs Wusterhausen	Ludwigsfelde	Mittenwalde	Rangsdorf	Schönefeld	Schulzendorf	Wildau	Zeuthen	Brandenburg ohne Flughafenumfeld	Berlin	Regionen außerhalb Berlin-Brandenburg
Insgesamt	27.710.487	10.188	2.131	1.179	2.975	11.931	10.101	3.465	4.012	4.981	2.848	3.662	3.630	827.225	102.1832	25.800.327
Blankenfelde-Mahlow	7.516	1.336	22	6	95	170	279	100	365	97	41	62	39	2.067	2.433	404
Eichwalde	539	8	113	*	*	49	*	*	*	*	38	30	43	67	160	*
Gosen-Neu Zittau	516	*	*	105	-	23	-	*	-	*	*	4	3	230	125	*
Großbeeren	4.867	216	5	*	409	48	399	23	76	25	*	16	18	1.681	1.428	515
Königs Wusterhausen	8.823	103	135	28	18	2.696	130	364	93	67	163	407	254	2.985	1.142	238
Ludwigsfelde	11.510	326	14	7	147	132	3.752	41	170	34	18	34	22	4.340	1.784	689
Mittenwalde	3.207	47	18	*	*	377	32	597	52	35	33	96	36	1.145	489	239
Rangsdorf	2.648	212	*	*	20	93	130	99	528	27	13	33	15	901	497	74
Schönefeld	12.890	349	90	19	34	391	97	115	143	618	175	157	159	2.311	6.993	1.239
Schulzendorf	582	*	25	*	*	69	*	18	5	8	151	32	28	100	99	38
Wildau	4.691	58	80	9	9	907	40	173	38	64	132	682	217	1.295	813	174
Zeuthen	1.361	11	49	3	*	180	8	24	*	20	93	132	285	210	293	49
Brandenburg ohne Flughafenumfeld	691.848	1.259	187	286	480	1.996	2.466	636	627	305	243	443	370	588.213	54.305	40.032
Berlin	1.123.165	5.662	1.238	653	1.540	4.038	2.232	1.007	1.638	3.368	1.572	1.297	1.870	153.143	880.328	63.579
Regionen außerhalb Berlin-Brandenburg	25.836.324	596	149	52	212	762	531	251	272	306	169	237	271	68.537	70.943	25.693.036

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Darstellung

Anmerkung: Flughafenumfeld in Brandenburg bestehend aus der Summe der Flughafenumfeldgemeinden. Die Berliner Bezirke Neukölln, Tempelhof-Schöneberg und Treptow-Köpenick wurden hier nicht berücksichtigt, da Zahlen zum Arbeitsort unterhalb der Ebene Berlin nicht sinnvoll auswertbar sind.

Tabelle 51: Arbeitslose (gem. SGB II+III) in den Gemeinden und Bezirken des Flughafenumfelds und in ausgewählten Vergleichsräumen (insgesamt / je 100 Einwohner im erwerbsfähigen Alter) 2007-2010

Gebiet / Jahr		2007	2008	2009	2010
Blankenfelde-Mahlow	AL insgesamt	959	858	889	790
	AL je 100 Einwohner 15-65	5,5	4,9	5,0	4,5
Eichwalde	AL insgesamt	203	186	178	176
	AL je 100 Einwohner 15-65	5,3	4,9	4,8	4,6
Gosen-Neu Zittau	AL insgesamt	132	130	129	112
	AL je 100 Einwohner 15-65	6,8	6,6	6,7	5,8
Großbeeren	AL insgesamt	251	216	217	175
	AL je 100 Einwohner 15-65	4,8	4,1	4,1	3,3
Königs Wusterhausen	AL insgesamt	1.957	1.633	1.622	1.680
	AL je 100 Einwohner 15-65	8,8	7,5	7,4	7,7
Ludwigsfelde	AL insgesamt	1.538	1.360	1.309	1.142
	AL je 100 Einwohner 15-65	9,1	8,2	8,1	7,1
Mittenwalde	AL insgesamt	431	332	318	298
	AL je 100 Einwohner 15-65	7,1	5,5	5,2	4,9
Rangsdorf	AL insgesamt	335	313	290	267
	AL je 100 Einwohner 15-65	5,0	4,7	4,3	3,9
Schönefeld	AL insgesamt	602	520	537	545
	AL je 100 Einwohner 15-65	6,8	5,7	5,9	5,9



Gesellschaft für Innovationsforschung
und Beratung mbH

Schulzendorf	AL insgesamt	230	206	213	182
	AL je 100 Einwohner 15-65	4,5	4,2	4,3	3,7
Wildau	AL insgesamt	437	363	360	371
	AL je 100 Einwohner 15-65	6,8	5,7	5,7	5,9
Zeuthen	AL insgesamt	344	284	267	238
	AL je 100 Einwohner 15-65	5,2	4,4	4,2	3,7
Tempelhof-Schöneberg	AL insgesamt	21.195	18.684	19.293	19.673
	AL je 100 Einwohner 15-65	9,3	8,2	8,5	8,6
Neukölln	AL insgesamt	28.274	26.377	26.762	26.437
	AL je 100 Einwohner 15-65	13,4	12,4	12,5	12,3
Treptow-Köpenick	AL insgesamt	14.481	13.417	14.045	13.118
	AL je 100 Einwohner 15-65	9,3	8,7	9,1	8,4
Flughafenumfeld	AL insgesamt	71.371	64.876	66.425	65.204
	AL je 100 Einwohner 15-65	10,2	9,2	9,5	9,3
Berlin	AL insgesamt	260.236	233.322	236.656	231.198
	AL je 100 Einwohner 15-65	10,9	9,8	10,0	9,7
Brandenburg	AL insgesamt	198.066	174.458	164.638	148.804
	AL je 100 Einwohner 15-65	11,5	10,3	9,9	9,0

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnung

Tabelle 52: Arbeitslose (gem. SGB III) in den Gemeinden und Bezirken des Flughafenumfelds und in ausgewählten Vergleichsräumen (insgesamt / je 100 Einwohner im erwerbsfähigen Alter) 2007-2010

Gebiet / Jahr		2007	2008	2009	2010
Blankenfelde-Mahlow	AL insgesamt	413	386	397	344
	AL je 100 Einwohner 15-65	2,4	2,2	2,2	2,0
Eichwalde	AL insgesamt	72	67	74	74
	AL je 100 Einwohner 15-65	1,9	1,8	2,0	1,9
Gosen-Neu Zittau	AL insgesamt	59	59	64	53
	AL je 100 Einwohner 15-65	3,1	3,0	3,3	2,7
Großbeeren	AL insgesamt	120	97	104	81
	AL je 100 Einwohner 15-65	2,3	1,8	2,0	1,5
Königs Wusterhausen	AL insgesamt	531	411	456	484
	AL je 100 Einwohner 15-65	2,4	1,9	2,1	2,2
Ludwigsfelde	AL insgesamt	487	416	410	358
	AL je 100 Einwohner 15-65	2,9	2,5	2,5	2,2
Mittenwalde	AL insgesamt	161	111	118	116
	AL je 100 Einwohner 15-65	2,6	1,8	1,9	1,9
Rangsdorf	AL insgesamt	156	146	134	127
	AL je 100 Einwohner 15-65	2,3	2,2	2,0	1,9
Schönefeld	AL insgesamt	164	126	152	155
	AL je 100 Einwohner 15-65	1,9	1,4	1,7	1,7

Schulzendorf	AL insgesamt	109	97	112	97
	AL je 100 Einwohner 15-65	2,2	2,0	2,3	2,0
Wildau	AL insgesamt	139	115	132	122
	AL je 100 Einwohner 15-65	2,2	1,8	2,1	1,9
Zeuthen	AL insgesamt	143	115	118	109
	AL je 100 Einwohner 15-65	2,2	1,8	1,8	1,7
Tempelhof-Schöneberg	AL insgesamt	4.273	3.717	3.914	3.847
	AL je 100 Einwohner 15-65	1,9	1,6	1,7	1,7
Neukölln	AL insgesamt	4.113	3.486	3.609	3.470
	AL je 100 Einwohner 15-65	1,9	1,6	1,7	1,6
Treptow-Köpenick	AL insgesamt	3.487	3.100	3.316	3.067
	AL je 100 Einwohner 15-65	2,2	2,0	2,1	2,0
Flughafenumfeld	AL insgesamt	14.428	12.448	13.108	12.505
	AL je 100 Einwohner 15-65	2,1	1,8	1,9	1,8
Berlin	AL insgesamt	51.109	44.013	45.612	44.083
	AL je 100 Einwohner 15-65	2,1	1,9	1,9	1,9
Brandenburg	AL insgesamt	62.370	54.147	52.439	47.210
	AL je 100 Einwohner 15-65	3,6	3,2	3,2	2,9

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnung

Tabelle 53: Erwerbsfähige Leistungsberechtigte (gem. SGB II) in den Gemeinden und Bezirken des Flughafenumfelds und in ausgewählten Vergleichsräumen (insgesamt / je 100 Einwohner im erwerbsfähigen Alter) 2007-2010

Gebiet / Jahr		2007	2008	2009	2010
Blankenfelde-Mahlow	AL insgesamt	546	472	492	446
	AL je 100 Einwohner 15-65	3,1	2,7	2,8	2,5
Eichwalde	AL insgesamt	131	119	104	102
	AL je 100 Einwohner 15-65	3,4	3,1	2,8	2,7
Gosen-Neu Zittau	AL insgesamt	73	71	65	59
	AL je 100 Einwohner 15-65	3,8	3,6	3,4	3,0
Großbeeren	AL insgesamt	131	119	113	94
	AL je 100 Einwohner 15-65	2,5	2,3	2,1	1,8
Königs Wusterhausen	AL insgesamt	1.426	1.222	1.166	1.196
	AL je 100 Einwohner 15-65	6,4	5,6	5,3	5,5
Ludwigsfelde	AL insgesamt	1.051	944	899	784
	AL je 100 Einwohner 15-65	6,3	5,7	5,6	4,9
Mittenwalde	AL insgesamt	270	221	200	182
	AL je 100 Einwohner 15-65	4,4	3,6	3,3	3,0
Rangsdorf	AL insgesamt	179	167	156	140
	AL je 100 Einwohner 15-65	2,7	2,5	2,3	2,1
Schönefeld	AL insgesamt	438	394	385	390
	AL je 100 Einwohner 15-65	5,0	4,4	4,2	4,2



Gesellschaft für Innovationsforschung
und Beratung mbH

Schulzendorf	AL insgesamt	121	109	101	85
	AL je 100 Einwohner 15-65	2,4	2,2	2,1	1,7
Wildau	AL insgesamt	298	248	228	249
	AL je 100 Einwohner 15-65	4,6	3,9	3,6	4,0
Zeuthen	AL insgesamt	201	169	149	129
	AL je 100 Einwohner 15-65	3,1	2,6	2,3	2,0
Tempelhof-Schöneberg	AL insgesamt	16.922	14.967	15.379	15.826
	AL je 100 Einwohner 15-65	7,4	6,6	6,8	7,0
Neukölln	AL insgesamt	24.161	22.891	23.153	22.967
	AL je 100 Einwohner 15-65	11,5	10,8	10,8	10,7
Treptow-Köpenick	AL insgesamt	10.994	10.317	10.729	10.051
	AL je 100 Einwohner 15-65	7,1	6,7	6,9	6,5
Flughafenumfeld	AL insgesamt	56.943	52.428	53.317	52.699
	AL je 100 Einwohner 15-65	8,1	7,5	7,6	7,5
Berlin	AL insgesamt	209.127	189.309	191.044	187.115
	AL je 100 Einwohner 15-65	8,8	8,0	8,1	7,9
Brandenburg	AL insgesamt	135.696	120.311	112.199	101.594
	AL je 100 Einwohner 15-65	7,9	7,1	6,8	6,2

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnung

Tabelle 54: Flächeninanspruchnahme der Nutzungsart Gewerbe / Industrie (in ha) in den Gemeinden und Bezirken des Flughafenumfelds 2010

Gebiet / Jahr	2010
Blankenfelde-Mahlow	126
Eichwalde	5
Gosen-Neu Zittau	9
Großbeeren	83
Königs Wusterhausen	345
Ludwigsfelde	457
Mittenwalde	290
Rangsdorf	42
Schönefeld	112
Schulzendorf	5
Wildau	75
Zeuthen	18
Neukölln	224
Tempelhof-Schöneberg	538
Treptow-Köpenick	394
Flughafenumfeld	131

Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Berechnung

Anmerkung: Werte des Flughafenumfelds stellen hier nur Durchschnittswerte der Brandenburger Gemeinden dar.

Tabelle 55: Bodenrichtwerte der Nutzungsart Gewerbe / Industrie (Euro je m²) der Flughafenumfeldgemeinden im Landkreis Dahme-Spreewald 2002-2011

Gemeinde	BRW-Zone	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Königs Wusterhausen	KW Ost G	-	-	-	-	50	50	50	50	50	50
	KW West G	-	-	-	-	-	-	50	50	50	50
	Deutsch Wusterhausen Königspark G*	80	75	65	55	50	50	50	50	50	40
	Niederlehme Möllenberge G*	28	28	28	25	25	25	25	25	30	35
	Niederlehme Liepnitzenberge G*	50	45	45	45	45	45	45	45	45	45
	Zeesen G*	25	20	20	20	30	30	-	-	-	60
	Zeesen allgemeines G	-	-	-	-	-	-	60	60	60	40
	Zernsdorf Gl	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20
	<i>durchschn. BRW - Gewerbe</i>	46	42	40	36	40	40	47	47	48	43
Schönefeld	Schönefeld G*	-	-	-	-	-	-	80	85	85	85
	Waltersdorf G	-	-	-	-	-	-	-	-	65	60
	<i>durchschn. BRW - Gewerbe</i>	-	-	-	-	-	-	80	85	75	73
Eichwalde	Eichwalde G	-	-	-	-	-	-	-	-	60	60
	<i>durchschn. BRW - Gewerbe</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	60	60
Zeuthen	Zeuthen sonstiges G	-	-	-	-	-	-	-	60	60	60
	<i>durchschn. BRW - Gewerbe</i>	-	-	-	-	-	-	-	60	60	60
Wildau	Wildau Gewerbegebiet G*	90	85	80	80	80	80	80	80	85	85
	Wildau Kleingewerbegebiet G*	50	45	45	45	45	45	50	50	50	50
	Wildau, sonstiges Gewerbe G	75	70	65	60	60	60	60	60	60	60
	<i>durchschn. BRW - Gewerbe</i>	72	67	63	62	62	62	63	63	65	65
Mittenwalde	Mittenwalde	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>durchschn. BRW - Gewerbe</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Quelle: Gutachterausschuss für Grundstückswerte des Landkreises Dahme-Spreewald, eigene Berechnung

Anmerkung: Für mit % gekennzeichnete Jahre liegen keine BRW vor. In den meisten Fällen ist dies darauf zurückzuführen, dass BRW-Zonen erst im Laufe des Betrachtungszeitraums ausgewiesen wurden.

Tabelle 56: Bodenrichtwerte der Nutzungsart Gewerbe / Industrie (Euro je landgemeinden in den Landkreisen Teltow-Fläming und Oder-Spree 2002-2011

m²) der Flughafenum-

Gemeinde	BRW-Zone	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Blankenfelde-Mahlow	Gew an der B 96	110	100	100	95	90	90	90	90	90	90
	durchschn. BRW - Gewerbe	110	100	100	95	90	90	90	90	90	90
Gosen-Neu Zittau	Müggelpark	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128
	Müggelpark "Nord"						33	33	33	33	33
	durchschn. BRW - Gewerbe	128	128	128	128	128	81	81	81	81	81
Großbeeren	"GüterVerkehrszentrum"	65	65	70	65	65	65	60	60	60	65
	durchschn. BRW - Gewerbe	65	65	70	65	65	65	60	60	60	65
Ludwigsfelde	Genshagener Str.	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44
	Autow erk	35	35	35	35	35	35	35	35	45	45
	"Preußenpark"	100	100	100	95	90	80	75	75	75	75
	durchschn. BRW - Gewerbe	57	57	57	55	53	50	48	48	52	52

Quelle: Gutachterausschuss für Grundstückswerte der Landkreise Teltow-Fläming und Oder-Spree, eigene Berechnung

Anmerkung: Die BRW-Zone Müggelpark Nord wurde erst 2007 ausgewiesen.

Tabelle 57: Durchschnittliche Bodenrichtwerte der Nutzungsart Gewerbe / Industrie (Euro je m²) in den Berliner Bezirken des Flughafenumfelds für ausgewählte Jahre (Werte des Flughafenumfelds stellen hier nur Durchschnittswerte der drei Bezirke dar)

Gebiet / Jahr	2003	2005	2007	2009	2011
Neukölln	171	133	115	111	108
Tempelhof-Schöneberg	179	158	140	145	138
Treptow-Köpenick	144	116	106	106	110
Flughafenumfeld	165	136	120	121	119

Quelle: Gutachterausschuss für Grundstückswerte in Berlin, eigene Berechnung

Anmerkung: Da sich die einzelnen Bodenrichtwerte innerhalb der Bezirke in der Primärquelle nicht für alle Jahre anhand einer Gebietsbezeichnung zuordnen lassen, werden in der Tabelle nur durchschnittliche Bodenrichtwerte dargestellt.



Kommunale Finanzen der Brandenburger Gemeinden des Flughafenumfelds⁸⁹

Tabelle 58: Erstattungen und laufende Zuweisungen (Bundeszuweisungen) 2002-2010 (in Euro)

Gebiet / Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Blankenfelde-Mahlow	8.197	3.920	5.183	3.983	4.046	5.399	17.707	8.915	11.236
Eichwalde	4.181	4.017	4.691	4.574	4.804	4.866	4.888	3.347	4.680
Gosen-Neu Zittau	-	-	-	-	-	-	-	-	9.600
Großbeeren	3.024	4.937	3.537	4.723	6.182	4.730	6.494	194.268	6.104
Königs-Wusterhausen	66.263	14.377	-	92.376	-	-	-	-	-
Ludwigsfelde	52.500	-	-	-	-	-	2.500	10.500	66.340
Mittenwalde	22.597	14.146	12.248	4.083	4.491	379	5.827	14.855	15.798
Rangsdorf	15.058	11.466	9.014	9.322	8.675	6.926	13.176	11.674	12.940
Schönefeld	13.125	9.004	2.326	-	-	-	-	-	-
Schulzendorf	5.693	2.172	1.739	2.362	1.995	2.256	2.613	1.868	346
Wildau	-	-	6.275	6.606	5.804	6.537	8.343	6.069	7.285
Zeuthen	10.089	5.462	11.679	10.398	2.708	4.356	6.419	17.771	9.596

⁸⁹ Alle in diesem Abschnitt dargestellten Daten wurden beim Amt für Statistik Berlin-Brandenburg erhoben. In der Mehrzahl handelt es sich dabei um Sonderauswertungen.

Tabelle 59: Zuweisungen für Investitionen (Bundeszuweisungen) 2002-2010 (in Euro)

Gebiet / Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Blankenfelde-Mahlow	-	-	-	-	-	-	-	-	603.578
Eichwalde	-	-	-	-	-	-	-	5.022	133.277
Gosen-Neu Zittau	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Großbeeren	-	-	-	-	94.407	27.420	-	144.500	872.640
Königs-Wusterhausen	142.546	30.212	22.887	-	-	-	444.582	-	636.741
Ludwigsfelde	-	-	-	-	-	892	-	-	1.328.505
Mittenwalde	-	-	-	-	-	-	-	-	318.037
Rangsdorf	7.669	-	-	-	-	-	-	76.500	409.070
Schönefeld	-	-	245.004	80.787	-	-	-	43.650	148.460
Schulzendorf	-	19.198	-	-	-	-	-	53.438	702.212
Wildau	82.130	145.700	299.827	169.169	83.344	427.156	1.644.900	499.700	762.646
Zeuthen	-	-	11.288	-	-	-	-	54.780	308.929

Tabelle 60: Erstattungen und laufende Zuweisungen (Landeszuweisungen ohne Zuweisungen nach BbgFAG) 2002-2010 (in Euro)

Gebiet / Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Blankenfelde-Mahlow	1.457.763	1.465.344	25.740	41.822	66.595	85.173	57.944	61.766	490.900
Eichwalde	280.762	267.235	-	-	186	193	203	3.248	1.298
Gosen-Neu Zittau	118.930	116.542	-	-	-	-	100	4.878	2.533
Großbeeren	552.375	581.422	49.807	40.122	38.839	73.765	32.630	40.289	50.684
Königs-Wusterhausen	1.538.058	1.479.650	34.607	32.518	124.702	368.602	758.803	250.287	313.802
Ludwigsfelde	1.386.096	1.336.356	228.253	90.418	108.536	109.830	111.840	199.077	263.532
Mittenwalde	517.783	486.890	3.555	5.137	2.270	839	4.740	13.180	14.119
Rangsdorf	475.415	468.384	10.037	7.190	708	750	5.099	15.872	5.933
Schönefeld	671.764	724.182	55.696	37.485	30.561	17.273	84.656	33.309	38.122
Schulzendorf	320.346	322.489	22.394	34.822	5.912	961	860	12.968	3.019
Wildau	449.848	413.048	-	-	9.388	7.484	20.120	18.672	8.742
Zeuthen	420.486	443.465	13.550	3.591	667	3.480	4.614	8.137	11.789

Tabelle 61: Zuweisungen für Investitionen (Landeszuweisungen ohne Zuweisungen nach BbgFAG) 2002-2010 (in Euro)

Gebiet / Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Blankenfelde-Mahlow	33.560	620.209	270.667	14.970	1.051.853	314.536	544.349	2.032.671	662.952
Eichwalde	-	-	-	-	-	18.000	18.000	30.072	605.456
Gosen-Neu Zittau	61.642	46.381	-	-	36.000	-	-	-	413.711
Großbeeren	176.168	124.389	644.337	15.216	842	-	30.477	30.000	357.874
Königs-Wusterhausen	2.802.072	851.416	2.290.312	1.166.852	380.065	723.905	175.429	710.163	420.019
Ludwigsfelde	3.916.651	1.600.511	940.786	1.988.417	2.037.563	664.126	676.843	1.668.694	1.449.774
Mittenwalde	896.327	2.336.389	533.814	360.313	146.749	397.664	486.785	901.021	636.970
Rangsdorf	444.499	171.936	1.242.152	512.636	486.194	-	428.843	612.200	357.581
Schönefeld	48.017	557.541	417.604	1.743.487	95.506	64.445	129.686	248.500	1.128.980
Schulzendorf	76.859	375.198	272.913	138.792	111.629	6.543	53.224	7.000	4.000
Wildau	301.160	462.013	523.959	1.396.474	3.187.908	4.859.801	2.168.347	1.231.615	1.307.783
Zeuthen	663.419	281.362	47.600	821.894	237.484	225.332	152.908	77.921	116.202

Tabelle 62: Kommunales Steueraufkommen (brutto) 2002-2010 (in Euro)

Gebiet	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Blankenfelde-Mahlow	9.872.153	9.306.589	8.414.727	9.263.314	12.572.326	21.417.295	18.949.074	28.921.284	19.147.597
Eichwalde	1.771.726	1.697.796	1.843.007	2.133.749	2.163.202	2.457.820	3.183.394	2.971.980	2.807.443
Gosen-Neu Zittau	790.385	776.527	853.889	961.909	909.088	1.197.016	1.342.008	1.251.920	1.447.555
Großbeeren	3.832.391	4.986.433	6.684.140	5.915.506	5.709.267	8.974.162	8.501.355	7.153.289	7.741.803
Königs-Wusterhausen	10.773.680	12.143.124	12.142.385	13.556.480	14.128.827	16.535.675	18.943.829	17.407.913	17.138.618
Ludwigsfelde	41.666.426	23.321.776	32.193.875	20.554.070	22.623.474	18.332.577	29.846.212	23.065.782	21.263.656
Mittenwalde	3.284.707	3.459.472	3.609.067	4.253.080	4.108.553	5.382.618	7.377.399	6.248.404	8.166.711
Rangsdorf	4.321.905	4.792.963	4.933.935	6.180.176	5.977.072	8.560.012	5.426.606	7.167.602	7.758.402
Schönefeld	14.486.194	4.227.386	13.931.825	28.713.595	29.504.925	47.066.589	51.601.104	50.874.782	59.311.687
Schulzendorf	1.491.892	1.726.239	1.714.685	1.998.872	1.925.555	2.360.298	3.020.762	2.871.893	2.934.024
Wildau	3.589.331	3.796.322	3.810.765	4.767.595	4.948.083	6.488.721	8.810.016	8.598.393	6.925.751
Zeuthen	2.621.447	2.460.181	2.777.379	3.546.746	3.476.922	4.116.230	5.497.258	4.998.014	5.470.270



Gesellschaft für Innovationsforschung
und Beratung mbH

Tabelle 63: Steueraufkommen (netto) 2002-2010 (in Euro)

Gebiet / Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Blankenfelde-Mahlow	9.049.229	8.418.031	7.968.329	8.705.352	11.808.056	20.644.004	17.784.267	27.237.564	18.274.840
Eichwalde	1.721.239	1.617.119	1.777.188	2.138.225	2.035.954	2.408.410	3.138.499	2.923.617	2.761.597
Gosen-Neu Zittau	760.228	753.463	802.948	942.184	891.348	1.156.784	1.312.374	1.231.991	1.382.686
Großbeeren	3.338.141	4.405.366	5.919.925	5.313.873	5.279.117	8.165.915	7.883.266	6.906.968	7.238.853
Königs-Wusterhausen	10.120.663	10.964.935	11.515.524	12.901.467	13.518.183	15.828.330	18.391.514	16.912.804	16.585.623
Ludwigsfelde	36.965.688	14.261.666	24.270.893	17.962.603	20.156.599	17.446.847	28.332.952	22.165.487	20.220.318
Mittenwalde	3.069.238	3.151.280	3.412.506	4.006.158	3.893.658	5.197.741	7.009.101	5.972.889	7.609.581
Rangsdorf	4.001.620	4.357.285	4.565.025	5.844.114	5.597.860	8.027.434	5.453.096	6.770.715	7.481.368
Schönefeld	10.898.965	4.063.063	12.392.398	23.776.850	24.118.911	41.417.036	44.366.093	42.568.802	51.875.951
Schulzendorf	1.467.331	1.663.636	1.646.997	1.963.834	1.874.629	2.327.580	2.990.158	2.843.629	2.886.579
Wildau	3.365.111	3.444.316	3.594.816	4.511.913	4.644.668	6.140.031	8.335.502	8.095.607	6.508.501
Zeuthen	2.566.419	2.383.210	2.689.661	3.451.783	3.343.454	4.042.047	5.373.271	4.913.267	5.297.697

Tabelle 64: Grundsteuer A 2002-2010 (in Euro)

Gebiet / Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Blankenfelde-Mahlow	8.632	25.181	24.187	25.130	22.407	20.991	24.434	21.925	19.191
Eichwalde	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gosen-Neu Zittau	1.548	1.379	1.422	3.139	3.513	3.400	3.097	3.038	2.925
Großbeeren	28.158	33.171	31.633	32.722	29.501	30.920	32.479	35.443	31.897
Königs-Wusterhausen	17.545	15.309	10.321	14.143	15.015	10.423	12.457	13.074	13.435
Ludwigsfelde	31.595	31.417	32.160	38.626	43.265	41.957	39.232	41.566	42.869
Mittenwalde	49.484	37.874	42.848	44.276	43.998	40.048	42.146	41.727	40.990
Rangsdorf	7.690	21.146	12.635	12.018	12.249	11.962	11.977	13.441	12.248
Schönefeld	41.393	36.015	35.176	34.217	44.385	18.563	29.748	23.411	27.414
Schulzendorf	2.030	1.970	1.986	692	1.620	1.600	1.659	1.827	1.494
Wildau	1.133	1.389	1.593	1.203	2.072	1.989	1.978	1.660	1.623
Zeuthen	1.068	938	1.038	1.035	1.111	1.139	1.105	1.062	1.219

Tabelle 65: Grundsteuer B 2002-2010 (in Euro)

Gebiet / Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Blankenfelde-Mahlow	1.923.739	1.823.470	1.772.165	1.837.765	2.174.135	2.255.492	2.236.196	2.246.158	2.261.259
Eichwalde	523.049	522.148	523.300	532.501	576.585	557.388	565.339	560.265	564.877
Gosen-Neu Zittau	295.994	335.847	303.988	370.445	386.875	382.610	371.206	385.277	389.825
Großbeeren	558.802	949.670	724.635	734.379	716.496	751.730	767.694	753.835	756.822
Königs-Wusterhausen	2.424.138	2.637.751	2.686.242	2.956.315	2.741.194	3.035.471	2.841.048	3.003.749	2.980.226
Ludwigsfelde	1.966.701	2.042.699	1.931.139	2.491.045	2.450.924	2.452.162	2.652.095	2.829.778	2.800.562
Mittenwalde	790.570	814.398	883.173	907.409	897.391	883.334	902.877	913.063	913.903
Rangsdorf	861.517	853.334	860.534	912.524	939.933	929.281	894.567	940.405	1.046.834
Schönefeld	1.377.728	1.394.759	1.449.068	1.541.585	1.507.564	1.457.477	1.519.800	1.626.713	1.152.757
Schulzendorf	479.315	521.914	522.608	514.016	536.600	536.126	534.111	550.401	568.335
Wildau	1.117.353	1.128.679	1.185.946	1.293.649	1.284.911	1.129.691	1.246.395	1.203.743	1.270.063
Zeuthen	813.943	849.670	877.898	883.132	899.317	909.814	917.205	933.057	1.018.292

Tabelle 66: Gewerbesteuer (brutto)⁹⁰ 2002-2010 (in Euro)

Gebiet / Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Blankenfelde-Mahlow	4.922.100	3.948.233	3.282.649	3.480.053	5.591.610	12.947.252	8.245.808	18.710.281	9.131.149
Eichwalde	424.550	280.691	478.631	588.316	460.055	415.364	548.359	524.644	416.227
Gosen-Neu Zittau	168.730	108.618	238.427	227.543	108.532	294.086	266.286	235.464	443.788
Großbeeren	2.532.831	2.996.043	4.964.345	4.002.924	3.570.250	6.367.526	5.184.153	3.824.249	4.482.688
Königs-Wusterhausen	3.275.725	4.621.684	4.902.080	5.360.888	5.870.148	6.479.828	6.688.386	5.778.106	5.760.659
Ludwigsfelde	34.981.177	16.775.500	26.006.687	13.212.077	15.089.468	9.617.023	19.122.750	12.568.092	10.983.602
Mittenwalde	1.190.637	1.250.015	1.403.320	1.844.373	1.551.757	2.445.446	3.806.020	2.731.920	4.680.487
Rangsdorf	2.112.117	2.370.650	2.586.000	3.553.894	2.997.078	5.080.045	1.109.989	2.902.186	3.474.032
Schönefeld	10.977.162	299.007	10.066.213	24.426.864	24.897.241	41.788.789	45.092.976	44.554.774	53.553.502
Schulzendorf	128.349	278.688	304.827	431.586	226.979	316.692	409.986	331.035	437.009
Wildau	1.195.815	1.379.955	1.417.249	2.038.572	2.138.740	3.438.923	4.933.755	4.936.603	3.242.031
Zeuthen	468.933	225.999	595.516	1.112.492	763.371	838.337	1.325.192	1.025.294	1.502.755

⁹⁰ d.h. einschließlich noch abzuführender Gewerbesteuerumlage

Tabelle 67: Gemeindeanteil an der Einkommensteuer 2002-2010 (in Euro)

Gebiet / Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Blankenfelde-Mahlow	2.294.527	2.777.348	2.619.493	3.199.308	3.977.047	5.349.581	7.562.048	7.090.633	6.851.463
Eichwalde	756.275	826.434	775.728	947.430	1.051.837	1.408.211	1.990.611	1.811.594	1.749.175
Gosen-Neu Zittau	250.585	252.301	235.819	288.018	329.220	441.321	623.840	555.174	535.736
Großbeeren	576.149	860.939	818.872	1.000.128	1.232.634	1.657.474	2.342.967	2.290.740	2.215.718
Königs-Wusterhausen	3.912.732	3.564.512	3.312.730	4.045.993	4.240.781	5.662.793	8.004.797	7.284.526	7.033.521
Ludwigsfelde	3.012.891	2.749.683	2.555.728	3.121.431	3.132.734	4.174.515	5.901.002	5.611.002	5.423.602
Mittenwalde	786.338	844.858	792.346	967.729	1.074.547	1.438.621	2.033.602	2.030.228	1.964.701
Rangsdorf	872.395	1.068.667	1.008.464	1.231.682	1.472.834	1.978.062	2.796.143	2.770.080	2.680.195
Schönefeld	1.156.348	1.544.089	1.462.397	1.786.094	2.004.267	2.684.587	3.794.873	3.560.882	3.440.835
Schulzendorf	757.335	798.633	748.289	913.916	1.021.828	1.368.457	1.934.419	1.860.788	1.799.148
Wildau	975.243	992.268	927.974	1.133.376	1.182.925	1.579.267	2.232.414	2.072.851	2.002.445
Zeuthen	1.134.005	1.175.283	1.100.197	1.343.723	1.584.657	2.127.029	3.006.720	2.813.714	2.718.675

Tabelle 68: Gemeindeanteil an der Umsatzsteuer 2002-2010 (in Euro)

Gebiet / Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Blankenfelde-Mahlow	623.378	637.769	614.831	617.376	705.411	752.919	784.564	753.942	771.510
Eichwalde	53.269	54.496	52.536	52.755	60.277	64.337	67.039	63.894	65.375
Gosen-Neu Zittau	52.281	53.491	51.563	51.778	59.162	63.145	65.800	60.661	62.053
Großbeeren	115.985	118.662	114.394	114.866	131.250	140.084	145.973	220.386	226.199
Königs-Wusterhausen	947.636	969.509	934.640	938.509	1.072.341	1.144.555	1.192.660	1.097.558	1.122.717
Ludwigsfelde	1.603.409	1.640.426	1.581.422	1.587.968	1.814.414	1.936.600	2.017.999	1.844.620	1.886.795
Mittenwalde	433.912	443.924	427.957	429.729	491.011	524.075	546.103	499.476	510.898
Rangsdorf	420.190	429.888	414.426	416.143	475.484	507.504	528.837	465.915	476.413
Schönefeld	888.350	908.850	876.170	879.792	1.005.251	1.072.947	1.118.045	1.063.597	1.088.287
Schulzendorf	66.887	68.436	65.972	66.245	75.693	80.790	84.185	72.571	74.189
Wildau	210.584	215.446	207.696	208.555	238.298	254.343	265.033	279.712	286.440
Zeuthen	168.863	172.762	166.547	167.236	191.085	203.953	212.525	191.493	195.845



Gesellschaft für Innovationsforschung
und Beratung mbH

Tabelle 69: Vergnügungssteuer 2002-2010 (in Euro)

Gebiet / Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Blankenfelde-Mahlow	28.375	21.458	23.984	23.097	20.766	7.362	12.706	13.316	26.824
Eichwalde	3.603	2.873	2.266	1.860	1.365	45	-	-	-
Gosen-Neu Zittau	1.100	946	473	-430	510	-	-	-	-
Großbeeren	5.807	4.092	4.572	4.740	3.933	-450	-	-	-
Königs-Wusterhausen	65.465	60.871	58.300	56.138	37.426	35.535	49.843	62.549	58.115
Ludwigsfelde	21.031	35.629	38.702	37.584	27.803	54.891	52.948	106.396	61.052
Mittenwalde	2.393	2.010	3.471	4.467	1.768	-	-	-	-
Rangsdorf	4.920	3.288	4.518	6.152	6.057	97	-	-	-
Schönefeld	9.237	10.640	9.171	8.429	9.396	8.814	8.817	11.204	13.841
Schulzendorf	1.027	645	1.733	776	501	447	895	271	240
Wildau	74.684	63.920	53.780	64.291	72.212	57.344	102.941	75.970	90.893
Zeuthen	1.612	1.076	1.164	1.362	294	-	-2	-	-

Tabelle 70: Hundesteuer 2002-2010 (in Euro)

Gebiet / Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Blankenfelde-Mahlow	71.402	73.130	77.418	80.585	80.950	83.698	83.318	85.029	86.201
Eichwalde	10.980	11.154	10.546	10.887	13.083	12.475	12.046	11.583	11.789
Gosen-Neu Zittau	7.616	8.759	8.007	8.051	8.211	9.373	8.517	8.485	8.672
Großbeeren	14.659	23.856	25.689	25.747	25.203	26.878	28.089	28.636	28.479
Königs-Wusterhausen	68.566	61.433	71.508	73.653	59.792	78.668	63.905	81.498	79.879
Ludwigsfelde	49.477	46.277	47.892	65.194	64.721	55.284	60.041	64.328	65.174
Mittenwalde	23.486	22.899	26.092	26.877	27.420	26.434	27.369	26.704	27.669
Rangsdorf	24.356	27.490	30.001	31.270	37.911	36.464	35.581	37.012	34.887
Schönefeld	34.517	33.344	32.566	34.528	34.211	32.701	34.012	34.174	35.051
Schulzendorf	31.397	32.293	30.191	32.133	29.487	28.837	29.017	29.246	29.084
Wildau	14.519	14.665	14.048	14.290	14.537	14.035	14.168	14.336	14.431
Zeuthen	33.023	34.453	35.019	34.673	34.269	34.085	33.335	32.369	32.459

Tabelle 71: Zweitwohnungssteuer 2002-2010 (in Euro)

Gebiet / Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Blankenfelde-Mahlow	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Eichwalde	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gosen-Neu Zittau	12.531	15.186	14.190	13.365	13.065	3.081	3.262	3.821	4.556
Großbeeren	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Königs-Wusterhausen	61.873	212.055	166.564	110.841	92.130	88.402	90.733	86.853	90.066
Ludwigsfelde	145	145	145	145	145	145	145	-	-
Mittenwalde	7.887	43.494	29.860	28.220	20.661	24.660	19.282	5.286	28.063
Rangsdorf	18.720	18.500	17.357	16.493	35.526	16.597	49.512	38.563	33.793
Schönefeld	1.459	682	1.064	2.086	2.610	2.711	2.833	25	-
Schulzendorf	25.552	23.660	39.079	39.508	32.847	27.349	26.490	25.754	24.525
Wildau	-	-	2.479	13.659	14.388	13.129	13.332	13.518	17.825
Zeuthen	-	-	-	3.093	2.818	1.873	1.178	1.025	1.025

Tabelle 72: Gewerbesteuerumlage (abgeführt an Bund und Land) 2002-2010 (in Euro)

Gebiet	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Blankenfelde-Mahlow	822.924	888.558	446.398	557.962	764.270	773.291	1.164.807	1.683.720	872.757
Eichwalde	50.487	80.677	65.819	-4.476	127.248	49.410	44.895	48.363	45.846
Gosen-Neu Zittau	30.157	23.064	50.941	19.725	17.740	40.232	29.634	19.929	64.869
Großbeeren	494.250	581.067	764.215	601.633	430.150	808.247	618.089	246.321	502.950
Königs-Wusterhausen	653.017	1.178.189	626.861	655.013	610.644	707.345	552.315	495.109	552.995
Ludwigsfelde	4.700.738	9.060.110	7.922.982	2.591.467	2.466.875	885.730	1.513.260	900.295	1.043.338
Mittenwalde	215.469	308.192	196.561	246.922	214.895	184.877	368.298	275.515	557.130
Rangsdorf	320.285	435.678	368.910	336.062	379.212	532.578	-26.490	396.887	277.034
Schönefeld	3.587.229	164.323	1.539.427	4.936.745	5.386.014	5.649.553	7.235.011	8.305.980	7.435.736
Schulzendorf	24.561	62.603	67.688	35.038	50.926	32.718	30.604	28.264	47.445
Wildau	224.220	352.006	215.949	255.682	303.415	348.690	474.514	502.786	417.250
Zeuthen	55.028	76.971	87.718	94.963	133.468	74.183	123.987	84.747	172.573

Tabelle 73: Allgemeine Schlüsselzuweisungen (im kommunalen Finanzausgleich) 2002-2010 (in Euro)

Gebiet	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Blankenfelde-Mahlow	6.128.125	5.399.045	4.065.125	5.352.295	6.665.186	7.175.702	7.589.251	4.226.274	5.250.719
Eichwalde	1.618.970	1.428.423	1.322.490	1.366.059	1.516.725	1.569.872	1.861.170	1.861.480	1.483.804
Gosen-Neu Zittau	441.256	402.780	574.216	604.740	667.299	677.478	874.661	804.620	750.487
Großbeeren	1.169.550	1.030.158	307.882	243.881	-	67.461	394.107	-	-
Königs-Wusterhausen	8.582.411	7.309.639	8.881.249	8.997.677	10.322.607	10.918.184	12.855.885	12.852.041	11.566.108
Ludwigsfelde	146.629	126.685	-	-	-	800.000	3.877.774	6.330.831	800.000
Mittenwalde	1.823.662	1.453.820	1.441.944	1.702.445	1.937.133	1.778.018	2.319.663	1.861.835	732.062
Rangsdorf	2.250.635	2.065.959	1.083.788	1.383.063	1.641.959	1.485.094	2.089.636	1.290.608	2.706.706
Schönefeld	1.652.173	1.522.646	-	2.675.071	-	-	-	-	400.000
Schulzendorf	2.328.359	2.127.586	2.109.528	1.991.893	2.302.400	2.347.387	2.858.644	2.859.174	2.480.468
Wildau	2.731.607	2.379.726	2.203.194	2.353.969	2.762.899	2.386.152	2.835.435	2.389.655	1.072.670
Zeuthen	2.677.500	2.474.707	2.549.880	2.693.153	2.945.998	2.889.014	3.573.988	3.504.726	2.668.729

Tabelle 74: Investive Schlüsselzuweisungen (im kommunalen Finanzausgleich) 2002-2010 (in Euro)

Gebiet	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Blankenfelde-Mahlow	395.246	295.063	450.421	1.551.300	1.826.265	2.081.715	1.840.135	974.014	1.326.492
Eichwalde	106.421	76.864	115.761	395.936	415.584	455.430	451.271	429.009	374.854
Gosen-Neu Zittau	45.540	34.000	52.364	175.277	182.840	196.541	212.076	185.438	189.596
Großbeeren	112.728	84.311	128.683	70.686	-	19.571	95.558	-	-
Königs-Wusterhausen	584.732	426.624	639.360	2.607.871	2.828.400	3.051.390	3.020.129	2.869.777	2.719.848
Ludwigsfelde	448.594	324.931	480.201	-	-	-	746.256	1.274.670	-
Mittenwalde	156.006	114.126	169.914	493.434	530.776	515.814	562.439	429.090	184.941
Rangsdorf	154.021	114.727	175.302	400.865	449.898	430.835	506.666	297.442	683.797
Schönefeld	208.095	152.485	231.940	775.338	-	-	-	-	-
Schulzendorf	129.924	94.566	141.486	577.327	630.859	680.992	693.124	658.944	626.642
Wildau	173.480	125.571	186.435	682.270	757.036	576.195	590.510	458.548	169.937
Zeuthen	173.906	128.967	195.440	780.579	807.205	838.121	866.570	807.722	674.203

Tabelle 75: Zuweisungen (im kommunalen Finanzausgleich) als Ausgleich für die Wahrnehmung übertragener Aufgaben 2002-2010 (in Euro)

Gebiet / Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Blankenfelde-Mahlow	398.643	417.729	404.072	402.108	409.969	414.430	426.711	441.502	453.906
Eichwalde	165.513	169.514	177.487	174.235	176.252	174.994	177.038	180.920	185.008
Gosen-Neu Zittau	62.241	71.046	68.490	67.891	68.476	67.935	68.799	70.783	73.348
Großbeeren	169.943	176.928	186.236	185.036	187.289	188.565	191.200	196.378	201.943
Königs-Wusterhausen	605.212	623.983	528.106	524.539	531.471	531.228	536.689	551.067	563.465
Ludwigsfelde	417.210	428.092	424.235	416.518	418.515	415.258	419.603	426.410	435.570
Mittenwalde	181.322	206.606	214.152	211.291	212.332	210.000	211.594	216.040	220.640
Rangsdorf	168.694	176.209	217.799	215.746	219.447	221.585	225.663	234.197	241.542
Schönefeld	143.149	231.509	260.037	253.634	255.977	257.471	260.258	267.555	278.173
Schulzendorf	182.022	187.137	194.904	193.378	195.239	194.680	196.544	201.138	205.855
Wildau	212.617	218.003	225.337	220.003	222.044	221.545	224.297	231.716	237.673
Zeuthen	212.916	221.383	231.434	228.728	230.816	230.448	234.043	238.835	242.680

Tabelle 76: Schullastenausgleich 2002-2010 (in Euro)

Gebiet / Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Blankenfelde-Mahlow	596.630	636.175	656.443	632.989	666.773	660.251	647.312	620.903	605.025
Eichwalde	73.666	68.063	71.735	88.683	101.685	111.998	124.355	118.460	110.142
Gosen-Neu Zittau	-	-	-	-	-	-	48.006	51.890	54.061
Großbeeren	139.147	149.190	156.468	164.911	147.999	127.305	120.270	125.294	139.194
Königs-Wusterhausen	744.847	746.177	731.548	698.006	678.934	668.159	635.566	593.060	583.805
Ludwigsfelde	482.702	463.382	434.740	435.444	425.369	391.609	399.112	388.792	387.266
Mittenwalde	-	-	96.047	117.580	123.936	109.957	111.588	126.813	129.341
Rangsdorf	145.342	144.606	152.135	170.889	200.006	191.340	191.257	191.612	194.012
Schönefeld	126.980	127.418	207.741	222.953	241.404	257.671	278.587	281.976	296.576
Schulzendorf	124.326	118.939	125.415	112.598	82.021	89.292	94.224	100.489	102.564
Wildau	207.283	204.190	197.150	191.316	183.964	178.839	181.043	184.778	192.749
Zeuthen	290.904	339.172	301.863	287.722	321.096	335.483	330.934	311.084	315.522

Tabelle 77: Weitere sonstige allgemeine Zuweisungen (im kommunalen Finanzausgleich) 2002-2010 (in Euro)

Gebiet / Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Blankenfelde-Mahlow	-	-	179.112	-	-	-	-	-	-
Eichwalde	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gosen-Neu Zittau	-	-	-	-	-	-	16.902	-	-
Großbeeren	121.278	-	-	-	-	-	-	-	-
Königs-Wusterhausen	-	36.599	4.422	-	-	-	-	-	-
Ludwigsfelde	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mittenwalde	117.684	90.064	-	-	-	-	-	-	-
Rangsdorf	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Schönefeld	160.672	75.626	-	-	-	-	-	-	-
Schulzendorf	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wildau	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zeuthen	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabelle 78: Familienleistungsausgleich (Zuweisungen im kommunalen Finanzausgleich) 2002-2010 (in Euro)

Gebiet / Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Blankenfelde-Mahlow	-	-	-	830.665	987.310	1.228.208	1.236.206	1.245.882	1.192.903
Eichwalde	-	-	-	245.990	259.897	323.310	325.416	318.073	304.547
Gosen-Neu Zittau	-	-	-	74.780	81.449	101.323	101.982	97.419	93.276
Großbeeren	-	-	-	259.672	305.901	380.539	383.016	402.910	385.777
Königs-Wusterhausen	-	-	-	1.050.496	1.045.116	1.300.118	1.308.584	1.278.988	1.224.600
Ludwigsfelde	-	-	-	810.445	770.442	958.425	964.666	986.238	944.299
Mittenwalde	-	-	-	251.260	265.510	330.292	332.443	357.265	342.072
Rangsdorf	-	-	-	319.793	365.068	454.142	457.099	487.371	466.646
Schönefeld	-	-	-	463.739	495.463	616.353	620.367	625.687	599.081
Schulzendorf	-	-	-	237.288	252.560	314.183	316.229	327.160	313.248
Wildau	-	-	-	294.268	291.467	362.583	364.944	364.128	348.644
Zeuthen	-	-	-	348.883	392.561	488.344	491.523	494.369	473.346

Tabelle 79: Erstattungen und Zuweisungen (Zahlungen von Gemeinden / Gemeindeverbänden) 2002-2010 (in Euro)

Gebiet / Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Blankenfelde-Mahlow	3.063.303	2.945.415	3.878.752	3.285.803	3.494.376	3.163.047	2.892.242	3.405.157	3.555.843
Eichwalde	778.787	889.542	1.339.965	1.057.512	1.143.989	1.158.413	1.302.850	1.434.038	1.463.193
Gosen-Neu Zittau	308.479	229.311	360.982	352.921	358.758	357.237	346.233	369.553	419.794
Großbeeren	740.049	783.859	1.441.801	1.220.200	1.252.746	1.201.763	1.155.859	1.101.130	1.160.351
Königs-Wusterhausen	6.552.199	6.383.179	7.973.382	4.620.194	4.545.240	4.706.542	5.150.385	5.683.879	6.341.238
Ludwigsfelde	3.230.502	3.054.745	4.429.385	2.741.256	2.710.297	3.157.671	3.300.813	3.504.563	3.649.258
Mittenwalde	1.319.808	1.393.638	1.589.584	1.081.877	1.058.873	1.123.653	1.270.073	1.476.814	1.702.585
Rangsdorf	867.452	910.301	1.129.070	1.161.716	1.210.301	1.435.162	1.536.021	1.565.036	2.118.749
Schönefeld	2.287.134	2.911.588	3.078.271	1.651.120	1.748.023	1.702.437	1.893.500	2.251.332	2.552.161
Schulzendorf	463.146	494.103	1.097.308	1.047.139	991.818	1.011.022	1.109.055	1.168.883	1.303.820
Wildau	1.094.558	1.091.889	1.743.135	1.239.701	1.350.180	1.363.238	1.555.325	1.740.010	1.899.528
Zeuthen	989.055	1.036.909	1.724.962	1.690.264	1.802.027	1.863.118	2.015.190	2.423.350	2.650.407

Tabelle 80: Investitionszuweisungen (Zahlungen von Gemeinden / Gemeindeverbänden) 2002-2010 (in Euro)

Gebiet	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Blankenfelde-Mahlow	560.540	123.647	522.713	729.414	110.403	35.223	-	17.057	51.833
Eichwalde	140.824	38.268	18.541	-	46.868	17.020	8.500	-	143.882
Gosen-Neu Zittau	70.000	326.763	117.779	-	-	28.044	15.969	137.386	-
Großbeeren	693.005	874.359	116.000	490.389	297.196	9.076	17.550	970	12.115
Königs-Wusterhausen	2.575.795	766.468	517.487	773.262	11.633	-	-	649.732	110.872
Ludwigsfelde	486.277	110.512	1.186.003	368.000	197.311	78.657	6.600	-	2.950
Mittenwalde	431.096	997.503	113.188	-	7.638	1.359	6.500	77.160	169.172
Rangsdorf	25.512	9.637	-	-	17.224	-	-	-	-
Schönefeld	662.909	921.550	735.031	1.378.606	108.404	-	52.000	-	-
Schulzendorf	108.418	40.376	190.758	135.681	31.456	6.500	-	-	-
Wildau	-	-	122.258	7.597	34.903	19.705	61.598	2.422	166.534
Zeuthen	760.851	1.406.396	938.029	-	-	3.200	-	267.003	-

Tabelle 81: Kommunale Kreisumlage 2002-2010 (in Euro)

Gebiet / Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Blankenfelde-Mahlow	8.577.734	5.234.173	5.446.980	6.860.058	7.110.929	7.548.829	9.222.816	11.098.756	10.535.157
Eichwalde	1.237.836	1.196.165	1.295.787	1.450.538	1.554.576	1.649.893	1.803.749	1.949.398	1.974.889
Gosen-Neu Zittau	1.020.322	532.814	584.261	663.398	737.451	745.984	841.575	943.717	955.380
Großbeeren	1.439.808	1.422.658	1.501.961	2.097.112	2.904.335	2.571.921	2.852.650	4.025.727	3.947.136
Königs-Wusterhausen	9.617.974	7.943.321	7.902.589	8.926.983	9.718.857	9.822.677	10.967.759	11.921.161	11.754.792
Ludwigsfelde	33.022.928	26.153.286	15.997.601	12.223.492	19.102.555	11.390.741	10.289.988	10.130.023	11.547.132
Mittenwalde	4.013.800	1.901.036	2.000.051	2.285.503	2.462.872	2.534.826	2.785.534	3.078.893	3.239.736
Rangsdorf	4.037.671	2.253.925	2.021.251	2.530.925	2.821.862	3.118.940	3.524.296	4.130.287	3.663.754
Schönefeld	7.889.268	4.047.160	7.239.666	3.262.888	7.261.386	14.861.812	15.829.530	25.203.738	27.599.797
Schulzendorf	1.369.030	1.423.096	1.461.044	1.668.994	1.816.114	1.858.256	2.073.419	2.257.089	2.239.866
Wildau	2.252.831	2.191.447	2.356.476	2.680.151	2.885.091	2.779.713	3.091.361	3.482.138	3.742.830
Zeuthen	1.909.010	1.910.000	2.088.087	2.345.598	2.590.719	2.711.331	3.041.064	3.292.934	3.290.930

Tabelle 82: Kommunale Hebesätze in Prozent (Grundsteuer A) 2002-2010 (in Euro)

Gebiet / Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
	in %								
Blankenfelde-Mahlow		x	300	300	300	300	300	300	300
Eichwalde	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gosen-Neu Zittau		200	200	450	450	450	450	450	450
Großbeeren		x	x	x	x	300	301	301	301
Königs-Wusterhausen		x	229	x	250	x	x	250	250
Ludwigsfelde		200	200	240	242	262	262	262	265
Mittenwalde		x	250	250	250	250	250	250	250
Rangsdorf		x	260	260	260	260	260	260	260
Schönefeld		x	x	x	x	x	x	215	215
Schulzendorf	250	250	250	250	250	250	250	250	250
Wildau	300	300	300	300	300	300	300	300	300
Zeuthen	250	250	250	250	250	250	250	250	250

Anmerkung: Z.T. sind aufgrund von Gebietsänderungen oder uneinheitlichen Hebesätzen innerhalb des Gebiets keine Angaben vorhanden oder möglich.

Tabelle 83: Kommunale Hebesätze in Prozent (Grundsteuer B) 2002-2010 (in Euro)

Gebiet / Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
	in %								
Blankenfelde-Mahlow		x	300	300	360	360	360	360	360
Eichwalde	342	342	350	350	350	350	350	350	350
Gosen-Neu Zittau		300	300	370	370	370	370	370	370
Großbeeren		300	300	300	300	300	301	301	301
Königs-Wusterhausen		x	x	x	x	x	x	375	375
Ludwigsfelde		300	300	364	369	375	378	378	380
Mittenwalde		x	340	340	340	340	340	340	340
Rangsdorf		x	340	340	340	340	340	340	340
Schönefeld		x	x	x	x	x	x	330	330
Schulzendorf	340	340	340	340	340	340	340	340	340
Wildau	342	342	375	375	375	375	375	375	375
Zeuthen	330	342	342	342	342	342	342	342	365

Tabelle 84: Kommunale Hebesätze in Prozent (Gewerbsteuer) 2002-2010 (in Euro)

Gebiet / Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
	in %								
Blankenfelde-Mahlow		350	350	350	350	350	350	350	350
Eichwalde	350	350	350	350	350	350	350	350	350
Gosen-Neu Zittau		300	300	300	300	300	300	300	300
Großbeeren		350	315	315	315	315	295	295	295
Königs-Wusterhausen		x	336	x	x	x	x	350	350
Ludwigsfelde		x	200	200	380	380	380	380	380
Mittenwalde		x	330	330	330	330	330	330	330
Rangsdorf		380	380	380	380	380	380	380	380
Schönefeld		x	x	x	x	x	x	200	200
Schulzendorf	300	300	300	300	300	340	340	340	340
Wildau	310	310	310	310	310	310	310	310	310
Zeuthen	350	350	350	350	350	350	350	350	350



Gesellschaft für Innovationsforschung
und Beratung mbH

Tabelle 85: Schuldenstand (Kernhaushalt) am 31.12. des jeweiligen Jahres 2002-2010 (in Euro)

Gebiet / Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
	in 1000 EUR								
Blankenfelde-Mahlow	4.874	5.192	4.989	4.784	4.469	4.772	4.485	4.230	3.974
Eichwalde	604	522	448	367	311	254	2.789	2.514	2.253
Gosen-Neu Zittau	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Großbeeren	2.994	4.468	4.302	5.797	6.551	6.328	6.102	5.873	5.640
Königs-Wusterhausen	34.652	34.191	46.641	44.179	41.323	39.555	37.317	32.138	30.951
Ludwigsfelde	4.209	3.953	8.107	15.313	14.772	14.055	13.320	12.549	11.740
Mittenwalde	5.934	3.148	2.783	2.430	2.313	2.187	2.056	1.965	1.865
Rangsdorf	3.225	3.092	2.620	1.790	1.710	1.640	1.566	1.482	1.387
Schönefeld	2.929	3.047	3.322	2.939	2.652	538	-	708	708
Schulzendorf	1.309	1.238	1.163	4.084	3.784	3.600	3.410	3.214	6.757
Wildau	2.705	2.352	1.704	1.394	3.609	4.133	3.891	4.041	3.547
Zeuthen	3.020	4.533	5.147	4.830	4.516	4.200	3.823	3.465	3.072

Tabelle 86: Finanzen / Steuern des Landes Berlin 2002-2010 (einschließlich 3. Quartal 2011) (in Euro)

Indikator / Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Q3 / 2011
	in Mill EUR									
Bundeszueisungen										
Allgemeine Zueisungen von Bund	2.543,9	2.552,2	2.568,6	2.798,5	2.885,4	2.938,1	2.997,2	2.862,0	2.805,2	x
Schuldendiensthilfen von Bund	24,0	23,0	11,0	6,6	5,4	0,0	x	x	x	x
Sonstige Zueisungen vom Bund	787,4	830,0	948,2	1.133,1	1.156,2	1.162,4	1.168,5	1.146,4	1.136,2	x
Zueisungen Investitionen vom Bund	437,1	405,1	346,7	318,8	286,9	326,1	311,3	382,9	561,4	x
Landeszueisungen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Kommunales Steueraufkommen differenziert										
Gemeindeanteil Lohnsteuer und	816,9	777,9	722,0	690,5	737,8	789,1	857,8	819,3	868,9	x
Grundsteuer A und B	547,4	592,8	581,9	587,6	579,8	720,6	718,2	735,8	747,3	x
Gewerbesteuer	700,0	707,9	778,8	897,4	1.265,1	1.172,8	1.168,6	961,7	1.223,6	x
Gemeindeanteil Umsatzsteuer	124,6	123,7	125,1	128,6	132,4	147,4	153,2	148,4	152,9	x
Gewerbesteuerumlage (Bundesanteil)	-50,2	-64,6	-33,4	-43,1	-47,6	-47,3	-36,9	-29,6	-40,8	x
Gemeindeanteil Zinsabschlag	41,7	33,9	31,3	28,3	31,9	48,4	58,6	52,8	39,5	x
Sonstige Vergnügungssteuer	12,0	11,0	10,2	9,9	9,1	8,2	9,1	12,4	17,2	x
Hundesteuer	11,6	11,5	11,3	11,2	10,9	10,7	10,5	10,5	10,6	x
Sonstige Gemeindesteuern	4,8	3,1	3,1	3,3	2,1	2,6	2,3	2,4	2,3	x
Zueisungen im kommunalen Finanzausgleich	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Abgaben im kommunalen Finanzausgleich	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Kommunale Kreisumlage	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Kommunale Hebesätze (Gewerbesteuer,										
Grundsteuer A	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150
Grundsteuer B	660	660	660	660	660	810	810	810	810	810
Gewerbesteuer	410	410	410	410	410	410	410	410	410	410
Verschuldung des Landes Berlin	46.015,9	50.038,9	55.128,4	58.580,2	60.142,8	57.745,1	57.002,9	59.821,5	61.339,6	62.227,2

Tabelle 87: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte der Betriebe nach Wirtschaftszweigen in den Gemeinden, Bezirken und ausgewählten Vergleichsräumen des Flughafenumfelds für ausgewählte Jahre

Gemeinde Blankenfelde-Mahlow							
WZ 2003	WZ 2008		2003	2005	2007	2008	2009
C		Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden	.	.	.	.	.
	B	Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden			.	.	.
D		Verarbeitendes Gewerbe	1.898	2.176	2.809		
	C	Verarbeitendes Gewerbe			2.734	2.916	2.975
E		Energie- und Wasserversorgung					
	D	Energieversorgung					
	E	Wasserversorgung; Abwasser- und Abfallentsorgung und Beseitigung von Umweltverschmutzungen			28	30	
F		Baugewerbe	239	314	430		
	F	Baugewerbe			433	435	460
G		Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen und Gebrauchsgütern	1.149	1.370	1.175		
	G	Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen			1.173	1.121	1.118
H		Gastgewerbe	200	233	239		
	I	Gastgewerbe			239	254	239
I		Verkehr und Nachrichtenübermittlung	366	495	533		
	H	Verkehr und Lagerei			525	512	537
	J	Information und Kommunikation			96	96	99
J		Kredit- und Versicherungsgewerbe					
	K	Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen			6		8
K		Grundstücks- und Wohnungswesen, Vermietung beweglicher Sachen, Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistungen, anderweitig nicht genannt	408	504	620		
	L	Grundstücks- und Wohnungswesen				35	37
	M	Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen			202	237	252
	N	Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen			386	461	515
		Summe(L, M, N) (WZ 08)			588	733	804
M		Erziehung und Unterricht	204	75	76		
	P	Erziehung und Unterricht			76	59	59
N		Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen	201	282	352		
	Q	Gesundheits- und Sozialwesen			347	351	356
O		Erbringung von sonstigen öffentlichen und persönlichen Dienstleistungen	226	222	232		
	S	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen			182	172	177
	R	Kunst, Unterhaltung und Erholung			38	44	46
C-K; M-O			4.920	5.695	6.488		
	B-N,P-S				6.516	6.741	6.922

Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Unternehmensregister

Anmerkung: siehe nächste Seite.

Gemeinde Eichwalde							
WZ 2003	WZ 2008	Bezeichnung	2003	2005	2007	2008	2009
C		Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden	.	.	.		
	B	Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden			.	.	.
D		Verarbeitendes Gewerbe	14	19	21		
	C	Verarbeitendes Gewerbe			12	21	17
E		Energie- und Wasserversorgung	.	.	.		
	D	Energieversorgung			.	.	.
	E	Wasserversorgung; Abwasser- und Abfallentsorgung und Beseitigung von Umweltverschmutzungen			..	..	..
F		Baugewerbe	68	62	79		
	F	Baugewerbe			88	93	81
G		Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen und Gebrauchsgütern	119	142	140		
	G	Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen			140	139	118
H		Gastgewerbe	12	14	12		
	I	Gastgewerbe			12	14	23
I		Verkehr und Nachrichtenübermittlung	6	..	20		
	H	Verkehr und Lagerei			15	..	15
	J	Information und Kommunikation			10	5	6
J		Kredit- und Versicherungsgewerbe	7	..	7		
	K	Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen			..	..	..
K		Grundstücks- und Wohnungswesen, Vermietung beweglicher Sachen, Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistungen, anderweitig nicht genannt	136	157	230		
	L	Grundstücks- und Wohnungswesen			7	6	5
	M	Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen			46	48	40
	N	Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen			178	139	23
		Summe(L, M, N)			231	193	68
M		Erziehung und Unterricht	71	78	42		
	P	Erziehung und Unterricht			42	..	..
N		Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen	48	32	41		
	Q	Gesundheits- und Sozialwesen			38	40	48
O		Erbringung von sonstigen öffentlichen und persönlichen Dienstleistungen	16	13	13		
	S	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen			4	9	15
	R	Kunst, Unterhaltung und Erholung			5	5	5
C-K; M-O			497	548	605		
	B-N,P-S				608	567	430

Anmerkung: Aufgrund der Umstellung der Wirtschaftszweigsystematik der amtlichen Statistik müssen die Werte für die Jahre 2003-2007 nach der Wirtschaftszweigsystematik 2003 und für die Jahre 2007-2009 nach der Wirtschaftszweigsystematik 2008 dargestellt werden. s%oWerte müssen aufgrund datenschutzrechtlicher Bestimmungen geheim gehalten werden. s%oKeine Beschäftigten.

Gemeinde Gosen-Neu Zittau							
WZ 2003	WZ 2008		2003	2005	2007	2008	2009
C		Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden	.	.	.		
	B	Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden			.	.	.
D		Verarbeitendes Gewerbe	21	27	32		
	C	Verarbeitendes Gewerbe			51	50	59
E		Energie- und Wasserversorgung	.	.	.		
	D	Energieversorgung			.	.	.
	E	Wasserversorgung; Abwasser- und Abfallentsorgung und Beseitigung von Umweltverschmutzungen			..	..	..
F		Baugewerbe	42	48	60		
	F	Baugewerbe			41	46	32
G		Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen und Gebrauchsgütern	248	337	315		
	G	Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen			315	302	287
H		Gastgewerbe	12	12	15		
	I	Gastgewerbe			15	16	19
I		Verkehr und Nachrichtenübermittlung	6	11	19		
	H	Verkehr und Lagerei			13	13	..
	J	Information und Kommunikation			..	..	15
J		Kredit- und Versicherungsgewerbe	..	..	..
	K	Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen			..	..	..
K		Grundstücks- und Wohnungswesen, Vermietung beweglicher Sachen, Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistungen, anderweitig nicht genannt	65	60	27		
	L	Grundstücks- und Wohnungswesen			..	..	..
	M	Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen			17	16	19
	N	Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen			8	6	7
		Summe(L, M, N) (WZ 08)			25	22	26
M		Erziehung und Unterricht	..	..	..
	P	Erziehung und Unterricht			..	..	..
N		Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen	20	21	15		
	Q	Gesundheits- und Sozialwesen			11	12	16
O		Erbringung von sonstigen öffentlichen und persönlichen Dienstleistungen	18	15	16		
	S	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen			11	13	18
	R	Kunst, Unterhaltung und Erholung			..	..	..
C-K; M-O			434	533	503		
	B-N,P-S				509	501	492

Gemeinde Großbeeren							
WZ 2003	WZ 2008		2003	2005	2007	2008	2009
C		Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden	.	.	.		
	B	Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden			.	.	.
D		Verarbeitendes Gewerbe	287	293	322		
	C	Verarbeitendes Gewerbe			315	290	255
E		Energie- und Wasserversorgung		.	.		
	D	Energieversorgung			.	.	.
	E	Wasserversorgung; Abwasser- und Abfallentsorgung und Beseitigung von Umweltverschmutzungen					
F		Baugewerbe	434	395	575		
	F	Baugewerbe			575	607	612
G		Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen und Gebrauchsgütern	1.645	1.254	1.392		
	G	Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen			1.371	1.416	1.388
H		Gastgewerbe	90	97	95		
	I	Gastgewerbe			95	105	92
I		Verkehr und Nachrichtenübermittlung	1.144	1.309	1.325		
	H	Verkehr und Lagerei			1.325	1.347	1.325
	J	Information und Kommunikation			57	76	109
J		Kredit- und Versicherungsgewerbe		9			
	K	Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen			18	18	20
K		Grundstücks- und Wohnungswesen, Vermietung beweglicher Sachen, Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistungen, anderweitig nicht genannt	233	299	425		
	L	Grundstücks- und Wohnungswesen			10	11	15
	M	Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen			177	188	189
	N	Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen			232	221	463
		Summe (L,M,N) (WZ 08)			419	420	667
M		Erziehung und Unterricht		26			
	P	Erziehung und Unterricht			24	27	27
N		Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen	19	25	30		
	Q	Gesundheits- und Sozialwesen			24	26	30
O		Erbringung von sonstigen öffentlichen und persönlichen Dienstleistungen	29	70	95		
	S	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen			72	128	85
	R	Kunst, Unterhaltung und Erholung					
C-K; M-O			3.905	3.777	4.297		
	B-N,P-S				4.337	4.507	4.659

Gemeinde Königs-Wusterhausen							
WZ 2003	WZ 2008		2003	2005	2007	2008	2009
C		Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden	..	..	..
	B	Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden			..	..	..
D		Verarbeitendes Gewerbe	965	979	1.024		
	C	Verarbeitendes Gewerbe			1.021	1.124	1.125
E		Energie- und Wasserversorgung	..	..	..
	D	Energieversorgung			..	..	..
	E	Wasserversorgung; Abwasser- und Abfallentsorgung und Beseitigung von Umweltverschmutzungen			340	332	103
F		Baugewerbe	452	471	525		
	F	Baugewerbe			540	553	559
G		Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen und Gebrauchsgütern	1.221	1.330	1.440		
	G	Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen			1.420	1.433	1.310
H		Gastgewerbe	108	110	138		
	I	Gastgewerbe			138	131	132
I		Verkehr und Nachrichtenübermittlung	451	498	429		
	H	Verkehr und Lagerei			375	390	394
	J	Information und Kommunikation			100	88	80
J		Kredit- und Versicherungsgewerbe	272	316	407		
	K	Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen			412	334	317
K		Grundstücks- und Wohnungswesen, Vermietung beweglicher Sachen, Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistungen, anderweitig nicht genannt	861	941	1.004		
	L	Grundstücks- und Wohnungswesen			66	59	59
	M	Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen			293	320	303
	N	Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen			649	566	597
		Summe(L+M+N) (WZ 08)			1.008	945	959
M		Erziehung und Unterricht	282	244	323		
	P	Erziehung und Unterricht			324	282	247
N		Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen	1.755	1.796	1.994		
	Q	Gesundheits- und Sozialwesen			1.974	1.886	2.002
O		Erbringung von sonstigen öffentlichen und persönlichen Dienstleistungen	392	403	485		
	S	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen			300	286	342
	R	Kunst, Unterhaltung und Erholung			61	66	68
C-K; M-O			7.079	7.399	8.071		
	B-N,P-S				8.097	7.932	7.981

Gemeinde Ludwigsfelde							
WZ 2003	WZ 2008		2003	2005	2007	2008	2009
C		Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden	.	.	.		
	B	Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden			.	.	.
D		Verarbeitendes Gewerbe	3.356	3.409	4.602		
	C	Verarbeitendes Gewerbe			4.511	4.514	4.354
E		Energie- und Wasserversorgung	63	65	66		
	D	Energieversorgung			"	"	58
	E	Wasserversorgung; Abwasser- und Abfallentsorgung und Beseitigung von Umweltverschmutzungen			185	225	260
F		Baugewerbe	435	406	403		
	F	Baugewerbe			414	471	472
G		Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen und Gebrauchsgütern	1.349	1.389	2.042		
	G	Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen			2.048	2.130	2.199
H		Gastgewerbe	137	163	229		
	I	Gastgewerbe			229	229	234
I		Verkehr und Nachrichtenübermittlung	916	1.362	1.265		
	H	Verkehr und Lagerei			1.260	1.272	1.291
J		Kredit- und Versicherungsgewerbe	63	63	69		
	K	Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen			72	74	64
K		Grundstücks- und Wohnungswesen, Vermietung beweglicher Sachen, Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistungen, anderweitig nicht genannt	838	956	1.225		
	L	Grundstücks- und Wohnungswesen			"	"	99
	M	Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen			144	128	112
	N	Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen			1.000	897	766
		Summe(L,M,N) (WZ 08)			1.144	1.025	977
M		Erziehung und Unterricht	628	661	644		
	P	Erziehung und Unterricht			645	595	399
N		Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen	725	708	729		
	Q	Gesundheits- und Sozialwesen			728	734	762
O		Erbringung von sonstigen öffentlichen und persönlichen Dienstleistungen	219	231	252		
	S	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen			60	64	57
	R	Kunst, Unterhaltung und Erholung			92	102	94
C-K; M-O			8.729	9.413	11.526		
	B-N,P-S				11.552	11.597	11.242

Gemeinde Mittenwalde							
WZ 2003	WZ 2008		2003	2005	2007	2008	2009
C		Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden	.	.	.		
	B	Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden			.	.	.
D		Verarbeitendes Gewerbe	881	672	839		
	C	Verarbeitendes Gewerbe			781	791	721
E		Energie- und Wasserversorgung	.	.	.		
	D	Energieversorgung			.	.	.
	E	Wasserversorgung; Abwasser- und Abfallentsorgung und Beseitigung von Umweltverschmutzungen			..	15	..
F		Baugewerbe	264	221	185		
	F	Baugewerbe			215	219	234
G		Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen und Gebrauchsgütern	375	460	559		
	G	Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen			573	568	577
H		Gastgewerbe	87	88	88		
	I	Gastgewerbe			88	84	78
I		Verkehr und Nachrichtenübermittlung	500	602	581		
	H	Verkehr und Lagerei			581	602	589
	J	Information und Kommunikation			15	29	33
J		Kredit- und Versicherungsgewerbe	..	..	.
	K	Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen			.	..	..
K		Grundstücks- und Wohnungswesen, Vermietung beweglicher Sachen, Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistungen, anderweitig nicht genannt	846	1.016	430		
	L	Grundstücks- und Wohnungswesen			13	18	13
	M	Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen			321	139	320
	N	Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen			89	128	146
		Summe(L, M, N) (WZ 08)			423	285	479
M		Erziehung und Unterricht	..	..	22		
	P	Erziehung und Unterricht			22	22	..
N		Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen	198	234	242		
	Q	Gesundheits- und Sozialwesen			242	247	247
O		Erbringung von sonstigen öffentlichen und persönlichen Dienstleistungen	78	70	22		
	S	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen			20	19	21
	R	Kunst, Unterhaltung und Erholung			..	..	..
C-K; M-O			3.241	3.384	2.998		
	B-N,P-S				3.002	2.907	3.046

Gemeinde Rangsdorf							
WZ 2003	WZ 2008		2003	2005	2007	2008	2009
C		Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden	..	..	.
	B	Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden			..	..	..
D		Verarbeitendes Gewerbe	70	78	201		
	C	Verarbeitendes Gewerbe			201	226	249
E		Energie- und Wasserversorgung	.	.	.		
	D	Energieversorgung			.	..	.
	E	Wasserversorgung; Abwasser- und Abfallentsorgung und Beseitigung von Umweltverschmutzungen			..	..	..
F		Baugewerbe	89	74	89		
	F	Baugewerbe			89	92	99
G		Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen und Gebrauchsgütern	938	997	998		
	G	Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen			998	1.019	998
H		Gastgewerbe	92	100	107		
	I	Gastgewerbe			107	97	95
I		Verkehr und Nachrichtenübermittlung	379	398	444		
	H	Verkehr und Lagerei			441	478	442
	J	Information und Kommunikation			4	4	3
J		Kredit- und Versicherungsgewerbe	..	..	..
	K	Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen			..	..	5
K		Grundstücks- und Wohnungswesen, Vermietung beweglicher Sachen, Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistungen, anderweitig nicht genannt	124	195	198		
	L	Grundstücks- und Wohnungswesen			23	11	14
	M	Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen			87	105	194
	N	Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen			90	126	133
		Summe(L,M,N) (WZ 08)			200	242	341
M		Erziehung und Unterricht	114	75	..		
	P	Erziehung und Unterricht			85	84	91
N		Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen	45	50	54		
	Q	Gesundheits- und Sozialwesen			51	55	59
O		Erbringung von sonstigen öffentlichen und persönlichen Dienstleistungen	36	42	50		
	S	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen			46	47	43
	R	Kunst, Unterhaltung und Erholung			2	..	..
C-K; M-O			1.889	2.011	2.243		
	B-N,P-S				2.243	2.355	2.427

Gemeinde Schönefeld							
WZ 2003	WZ 2008		2003	2005	2007	2008	2009
C		Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden	.	.	.		
	B	Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden			.	.	.
D		Verarbeitendes Gewerbe	504	536	543		
	C	Verarbeitendes Gewerbe			539	681	687
E		Energie- und Wasserversorgung			163		
	D	Energieversorgung			.		
	E	Wasserversorgung; Abwasser- und Abfallentsorgung und Beseitigung von Umweltverschmutzungen			192	221	215
F		Baugewerbe	144	153	169		
	F	Baugewerbe			216	260	391
G		Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen und Gebrauchsgütern	1.644	1.727	1.849		
	G	Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen			1.848	1.753	1.690
H		Gastgewerbe	263	342	406		
	I	Gastgewerbe			408	419	414
I		Verkehr und Nachrichtenübermittlung	3.307	4.778	4.963		
	H	Verkehr und Lagerei			4.891	4.099	5.689
	J	Information und Kommunikation			466	155	162
J		Kredit- und Versicherungsgewerbe	4	12	16		
	K	Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen			16	16	22
K		Grundstücks- und Wohnungswesen, Vermietung beweglicher Sachen, Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistungen, anderweitig nicht genannt	892	1.342	2.511		
	L	Grundstücks- und Wohnungswesen			62	163	147
	M	Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen			428	454	471
	N	Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen			1.606	1.730	1.860
		Summe (L, M, N) (WZ 08)			2.096	2.347	2.478
M		Erziehung und Unterricht			37		
	P	Erziehung und Unterricht			37		
N		Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen	87	119	128		
	Q	Gesundheits- und Sozialwesen			112	126	134
O		Erbringung von sonstigen öffentlichen und persönlichen Dienstleistungen	45	66	77		
	S	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen			30	38	36
	R	Kunst, Unterhaltung und Erholung			22	13	14
C-K; M-O			7.112	9.303	10.862		
	B-N,P-S				10.873	10.164	11.968

Gemeinde Schulzendorf							
WZ 2003	WZ 2008		2003	2005	2007	2008	2009
C		Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden	.	.	.		
	B	Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden			.	.	.
D		Verarbeitendes Gewerbe	..	10	8		
	C	Verarbeitendes Gewerbe			8	11	6
E		Energie- und Wasserversorgung	.	.	.		
	D	Energieversorgung			.	.	.
	E	Wasserversorgung; Abwasser- und Abfallentsorgung und Beseitigung von Umweltverschmutzungen			1	..	.
F		Baugewerbe	154	177	208		
	F	Baugewerbe			208	180	188
G		Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen und Gebrauchsgütern	45	46	38		
	G	Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen			36	65	83
H		Gastgewerbe	..	5	3		
	I	Gastgewerbe			..	..	5
I		Verkehr und Nachrichtenübermittlung	..	..	..
	H	Verkehr und Lagerei			20	25	28
	J	Information und Kommunikation			..	..	..
J		Kredit- und Versicherungsgewerbe	..	..	..
	K	Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen			..	4	4
K		Grundstücks- und Wohnungswesen, Vermietung beweglicher Sachen, Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistungen, anderweitig nicht genannt	23	47	40		
	L	Grundstücks- und Wohnungswesen			11	..	..
	M	Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen			9	13	58
	N	Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen			19	20	13
		Summe(L, M, N) (WZ 08)			39	33	71
M		Erziehung und Unterricht	..	..	13		
	P	Erziehung und Unterricht			13	..	..
N		Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen	35	37	42		
	Q	Gesundheits- und Sozialwesen			42	48	44
O		Erbringung von sonstigen öffentlichen und sonstigen Dienstleistungen	8	10	13		
	S	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen			13	13	16
	R	Kunst, Unterhaltung und Erholung			..	..	..
C-K; M-O			291	354	387		
	B-N,P-S				387	409	466

Gemeinde Wildau							
WZ 2003	WZ 2008		2003	2005	2007	2008	2009
C		Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden	.	.	.		
	B	Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden			.	.	.
D		Verarbeitendes Gewerbe	454	487	544		
	C	Verarbeitendes Gewerbe			521	550	477
E		Energie- und Wasserversorgung					
	D	Energieversorgung					
	E	Wasserversorgung; Abwasser- und Abfallentsorgung und Beseitigung von Umweltverschmutzungen					
F		Baugewerbe	222	279	295		
	F	Baugewerbe			299	284	276
G		Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen und Gebrauchsgütern	1.287	1.357	1.483		
	G	Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen			1.502	1.564	1.460
H		Gastgewerbe	173	162	185		
	I	Gastgewerbe			185	183	200
I		Verkehr und Nachrichtenübermittlung	156	215	312		
	H	Verkehr und Lagerei			233	243	184
	J	Information und Kommunikation			119	124	144
J		Kredit- und Versicherungsgewerbe					
	K	Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen			11	12	13
K		Grundstücks- und Wohnungswesen, Vermietung beweglicher Sachen, Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistungen, anderweitig nicht genannt	383	399	459		
	L	Grundstücks- und Wohnungswesen			68	86	121
	M	Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen			288	289	307
	N	Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen			94	92	43
		Summe(L, M, N) (WZ 08)			450	467	471
M		Erziehung und Unterricht	294	243	335		
	P	Erziehung und Unterricht			335	326	363
N		Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen	280	314	351		
	Q	Gesundheits- und Sozialwesen			347	560	622
O		Erbringung von sonstigen öffentlichen und persönlichen Dienstleistungen	68	110	158		
	S	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen			87	154	166
	R	Kunst, Unterhaltung und Erholung			41	25	
C-K; M-O			3.325	3.574	4.138		
	B-N,P-S				4.143	4.504	4.425

Gemeinde Zeuthen							
WZ 2003	WZ 2008		2003	2005	2007	2008	2009
C		Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden	.	.	.		
	B	Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden			.	.	.
D		Verarbeitendes Gewerbe	197	179	189		
	C	Verarbeitendes Gewerbe			189	188	196
E		Energie- und Wasserversorgung	.	.	..
	D	Energieversorgung			..	..	..
	E	Wasserversorgung; Abwasser- und Abfallentsorgung und Beseitigung von Umweltverschmutzungen			..	..	6
F		Baugewerbe	119	118	109		
	F	Baugewerbe			109	107	106
G		Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen und Gebrauchsgütern	125	126	136		
	G	Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen			136	141	142
H		Gastgewerbe	100	98	121		
	I	Gastgewerbe			121	113	116
I		Verkehr und Nachrichtenübermittlung	24	45	45		
	H	Verkehr und Lagerei			30	29	29
	J	Information und Kommunikation			16	14	15
J		Kredit- und Versicherungsgewerbe	22	..	21		
	K	Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen			21	21	21
K		Grundstücks- und Wohnungswesen, Vermietung beweglicher Sachen, Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistungen, anderweitig nicht genannt	297	303	306		
	L	Grundstücks- und Wohnungswesen			4	4	..
	M	Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen			278	265	271
	N	Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen			38	25	38
		Summe(L, M, N) (WZ 08)			320	294	309
M		Erziehung und Unterricht	35	..	..
	P	Erziehung und Unterricht			28	21	20
N		Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen	163	185	209		
	Q	Gesundheits- und Sozialwesen			203	211	196
O		Erbringung von sonstigen öffentlichen und persönlichen Dienstleistungen	50	40	39		
	S	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen			35	31	33
	R	Kunst, Unterhaltung und Erholung			..	..	..
C-K; M-O			1.132	1.146	1.203		
	B-N,P-S				1.217	1.178	1.194

Bezirk Neukölln									
WZ 2003	WZ 2008		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
C		Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden	.	.	.	.	.	.	.
	B	Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden							
D		Verarbeitendes Gewerbe	11.184	11.007	10.532	10.603	11.118		
	C	Verarbeitendes Gewerbe					10.966	11.046	10.982
E		Energie- und Wasserversorgung	43	39	~	~	41		
	D	Energieversorgung					~	46	~
	E	Wasserversorgung; Abwasser- und Abfallentsorgung und Beseitigung von Umweltverschmutzungen					~	319	~
F		Baugewerbe	2.798	2.902	2.847	3.030	3.614		
	F	Baugewerbe					3.704	3.735	3.702
G		Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen und Gebrauchsgütern	8.440	7.902	7.930	7.822	7.713		
	G	Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen					7.659	7.639	7.737
H		Gastgewerbe	1.943	2.077	2.108	2.102	2.252		
	I	Gastgewerbe					2.262	2.366	2.165
I		Verkehr und Nachrichtenübermittlung	3.295	3.215	3.931	3.744	2.234		
	H	Verkehr und Lagerei					1.746	1.787	1.829
	J	Information und Kommunikation					873	781	733
J		Kredit- und Versicherungsgewerbe	142	150	~	~	110		
	K	Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen					198	177	178
K		Grundstücks- und Wohnungswesen, Vermietung beweglicher Sachen, Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistungen, anderweitig nicht genannt	4.428	4.783	4.712	5.342	5.876		
	L	Grundstücks- und Wohnungswesen					932	908	935
	M	Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen					1.128	1.279	1.407
	N	Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen					3.819	3.835	3.624
		Summe(L,M,N) (WZ 08)					5.879	6.022	5.966
M		Erziehung und Unterricht	1.435	1.216	1.307	1.366	1.862		
	P	Erziehung und Unterricht					2.165	2.320	1.532
N		Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen	7.389	7.680	7.500	8.001	8.469		
	Q	Gesundheits- und Sozialwesen					8.116	8.473	9.095
O		Erbringung von sonstigen öffentlichen und persönlichen Dienstleistungen	3.231	3.979	2.521	2.547	2.599		
	S	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen					1.868	2.168	2.574
	R	Kunst, Unterhaltung und Erholung					320	349	445
C-K; M-O			44.285	44.911	43.512	48.149	45.847		
	B- N,P- S						46.190	47.228	47.271

Bezirk Tempelhof-Schöneberg									
WZ 2003	WZ 2008		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
C		Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden	..	..	..	..	..	..	..
	B	Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden							
D		Verarbeitendes Gewerbe	18.167	17.886	17.581	17.749	18.092		
	C	Verarbeitendes Gewerbe					17.384	17.456	16.818
E		Energie- und Wasserversorgung	..	56	45	41	..	..	..
	D	Energieversorgung					..	..	..
	E	Wasserversorgung; Abwasser- und Abfallentsorgung und Beseitigung von Umweltverschmutzungen					..	..	..
F		Baugewerbe	5.234	4.810	4.971	5.185	5.687		
	F	Baugewerbe					6.153	6.299	6.174
G		Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen und Gebrauchsgütern	21.290	16.419	16.039	15.911	16.777		
	G	Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen					16.526	17.303	17.773
H		Gastgewerbe	2.551	2.982	2.890	2.944	3.165		
	I	Gastgewerbe					3.182	3.291	3.256
I		Verkehr und Nachrichtenübermittlung	15.483	15.498	15.372	8.332	9.197		
	H	Verkehr und Lagerei					7.660	7.587	7.859
	J	Information und Kommunikation					3.968	4.290	4.126
J		Kredit- und Versicherungsgewerbe	3.043	3.165	2.810	2.789	..		
	K	Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen					2.798	2.523	2.537
K		Grundstücks- und Wohnungswesen, Vermietung beweglicher Sachen, Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistungen, anderweitig nicht genannt	12.919	12.678	12.925	13.668	15.409		
	L	Grundstücks- und Wohnungswesen					1.532	1.643	1.699
	M	Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen					6.314	6.259	6.380
	N	Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen					6.273	6.380	6.168
		Summe(L,M,N) (WZ 08)					14.119	14.282	14.247
M		Erziehung und Unterricht	3.143	2.805	2.347	2.842	3.399		
	P	Erziehung und Unterricht					3.525	4.690	5.298
N		Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen	10.604	11.166	10.464	11.567	12.239		
	Q	Gesundheits- und Sozialwesen					12.183	12.844	13.644
O		Erbringung von sonstigen öffentlichen und persönlichen Dienstleistungen	12.530	10.703	12.301	12.102	11.608		
	S	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen					3.508	3.573	3.524
	R	Kunst, Unterhaltung und Erholung					1.513	1.685	1.726
C-K; M-O			105.024	98.168	98.292	98.267	94.170		
	B- N,P- S						98.597	101.916	103.202

Bezirk Treptow-Köpenick									
WZ 2003	WZ 2008		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
C		Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden							
	B	Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden							
D		Verarbeitendes Gewerbe	7.564	7.489	6.604	6.830	7.438		
	C	Verarbeitendes Gewerbe					7.185	7.182	8.832
E		Energie- und Wasserversorgung	5.057	2.155	2.088	2.432	4.861		
	D	Energieversorgung					4.861	4.303	3.066
	E	Wasserversorgung; Abwasser- und Abfallentsorgung und Beseitigung von Umweltverschmutzungen					76	92	94
F		Baugewerbe	3.788	3.685	3.608	3.617	3.968		
	F	Baugewerbe					4.057	4.133	4.113
G		Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen und Gebrauchsgütern	5.057	6.948	8.309	7.215	7.776		
	G	Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen					7.656	8.727	8.531
H		Gastgewerbe	1.641	1.666	1.789	1.938	2.052		
	I	Gastgewerbe					2.052	1.825	1.773
	J	Information und Kommunikation					1.972	1.857	1.832
J		Kredit- und Versicherungsgewerbe	3.023	2.896	2.720	2.697	2.705		
	K	Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen					2.780	3.229	3.200
K		Grundstücks- und Wohnungswesen, Vermietung beweglicher Sachen, Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistungen, anderweitig nicht genannt	10.436	9.760	10.468	11.273	12.171		
	L	Grundstücks- und Wohnungswesen					856	824	945
	M	Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen					5.045	5.383	5.560
	N	Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen					5.036	5.345	5.384
		Summe(L,M,N) (WZ 08)					10.937	11.552	11.889
M		Erziehung und Unterricht	3.115	3.383	3.123	3.786	3.138		
	P	Erziehung und Unterricht					3.142	2.975	2.886
N		Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen	4.664	4.715	4.604	4.534	4.505		
	Q	Gesundheits- und Sozialwesen					4.570	4.898	5.192
O		Erbringung von sonstigen öffentlichen und persönlichen Dienstleistungen	3.351	3.287	2.781	3.563	3.551		
	S	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen					2.753	2.774	2.822
	R	Kunst, Unterhaltung und Erholung					426	475	469
C-K; M-O			45.637	47.465	47.748	52.500	53.455		
	B- N,P- S						53.658	55.325	56.060

Berlin									
WZ 2003	WZ 2008		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
C		Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden	168	153	156	161	168		
	B	Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden					168	161	~
D		Verarbeitendes Gewerbe	117.023	113.939	110.394	111.237	114.726		
	C	Verarbeitendes Gewerbe					104.688	105.436	103.151
E		Energie- und Wasserversorgung	12.376	9.274	9.020	9.258	11.507		
	D	Energieversorgung					6.747	7.174	~
	E	Wasserversorgung; Abwasser- und Abfallentsorgung und Beseitigung von Umweltverschmutzungen					13.326	13.201	13.335
F		Baugewerbe	40.617	39.225	38.387	40.662	44.897		
	F	Baugewerbe					46.982	47.807	47.888
G		Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen und Gebrauchsgütern	121.166	118.710	122.172	123.695	133.041		
	G	Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen					131.442	136.478	135.687
H		Gastgewerbe	40.231	43.308	43.452	44.589	47.339		
	I	Gastgewerbe					47.655	49.207	49.223
I		Verkehr und Nachrichtenübermittlung	62.146	66.353	66.293	66.861	70.035		
	H	Verkehr und Lagerei					57.239	57.378	57.297
	J	Information und Kommunikation					53.948	55.628	55.117
J		Kredit- und Versicherungsgewerbe	35.895	35.011	33.639	32.935	33.732		
	K	Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen					35.073	35.832	35.097
K		Grundstücks- und Wohnungswesen, Vermietung beweglicher Sachen, Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistungen, anderweitig nicht genannt	182.867	186.463	189.047	206.207	231.565		
	L	Grundstücks- und Wohnungswesen					23.924	24.310	24.174
	M	Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen					89.299	91.963	118.957
	N	Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen					95.847	98.772	99.268
		Summe(L,M,N) (WZ 08)					209.070	215.045	242.399
M		Erziehung und Unterricht	58.735	57.676	54.720	59.821	61.820		
	P	Erziehung und Unterricht					62.898	67.539	70.723
N		Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen	140.278	138.828	137.140	141.811	146.977		
	Q	Gesundheits- und Sozialwesen					146.448	154.479	233.052
O		Erbringung von sonstigen öffentlichen und persönlichen Dienstleistungen	88.736	84.532	83.351	86.699	87.289		
	S	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen					18.002	17.684	17.830
	R	Kunst, Unterhaltung und Erholung					53.038	57.351	58.525
C-K; M-O			900.238	893.472	887.771	923.936	983.096		
	B- N,P- S						986.724	1.020.400	1.032.266

Brandenburg							
WZ 2003	WZ 2008		2003	2005	2007	2008	2009
C		Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden	6.318	5.855	5.533		
	B	Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden			5.518	3.022	5.311
D		Verarbeitendes Gewerbe	98.643	103.877	113.549		
	C	Verarbeitendes Gewerbe			108.118	110.944	109.736
E		Energie- und Wasserversorgung	10.369	10.312	10.206		
	D	Energieversorgung			7.160	6.731	6.927
	E	Wasserversorgung; Abwasser- und Abfallentsorgung und Beseitigung von Umweltverschmutzungen			12.006	12.298	11.933
F		Baugewerbe	54.564	51.459	55.257		
	F	Baugewerbe			56.040	54.820	55.185
G		Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen und Gebrauchsgütern	99.008	102.424	104.317		
	G	Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen			103.149	104.148	102.274
H		Gastgewerbe	18.984	20.283	21.518		
	I	Gastgewerbe			21.509	22.774	23.408
I		Verkehr und Nachrichtenübermittlung	47.864	50.870	51.413		
	H	Verkehr und Lagerei			48.213	47.637	49.254
	J	Information und Kommunikation			15.899	15.283	15.076
J		Kredit- und Versicherungsgewerbe	12.533	12.461	11.983		
	K	Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen			12.161	12.070	12.014
K		Grundstücks- und Wohnungswesen, Vermietung beweglicher Sachen, Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistungen, anderweitig nicht genannt	69.132	77.032	89.193		
	L	Grundstücks- und Wohnungswesen			7.497	7.753	7.684
	M	Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen			29.811	30.447	32.029
	N	Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen			48.763	50.244	49.574
		Summe(L,M,N) (WZ 08)			86.071	88.444	89.287
M		Erziehung und Unterricht	44.955	37.528	35.242		
	P	Erziehung und Unterricht			35.397	33.830	32.782
N		Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen	85.561	87.096	90.748		
	Q	Gesundheits- und Sozialwesen			90.654	93.406	98.500
O		Erbringung von sonstigen öffentlichen und persönlichen Dienstleistungen	42.665	40.965	41.528		
	S	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen			25.236	25.879	27.149
	R	Kunst, Unterhaltung und Erholung			7.005	7.277	7.775
C-K; M-O			590.596	600.162	630.503		
	B-N,P-S				634.136	638.563	646.611

ANHANG (TEIL C)

1. Modellannahmen für Szenarien und Basiseffekte

Im Folgenden sollen die Annahmen für die drei Szenarien (oberes, mittleres, unteres) genauer begründet und erläutert werden. Ziel des oberen und des unteren Szenarios ist es, einen Korridor aufzuspannen, der sich zwischen sehr optimistischen und sehr pessimistischen Erwartungen bewegt. Realistisch sind Szenarien innerhalb dieses Korridors, weniger entlang der Grenzen. Das mittlere Szenario beschreibt die wahrscheinlichste Entwicklung.

Allen Szenarien ist die Annahme gemein, dass sich die direkten Effekte vollständig in der Untersuchungsregion abbilden, da sie schon per definitionem auf dem Flughafengelände wirken. Zudem wird in allen Szenarien angenommen, dass die Relation zwischen Beschäftigung, Einkommen, Wertschöpfung und Steuern in der Untersuchungsregion denen in der Region Berlin/Brandenburg entspricht.

Im oberen Szenario wurde des Weiteren angenommen, dass sich alle von Baum (2007) für Berlin/Brandenburg berechneten Effekte innerhalb der Untersuchungsregion abbilden. Diese Obergrenze ist als theoretischer Maximalwert für den Szenarienkorrident zu verstehen. immer ausgehend davon, dass die Ergebnisse der Baum-Studien als zutreffend angenommen werden. Ergebnis dieser Annahmen sind Multiplikatoren von 0,47 (klassischer Beschäftigungsmultiplikator) und 1,11 (erweiterter Beschäftigungsmultiplikator), welche bereits durch die Fortschreibung und Aktualisierung der Ergebnisse von Baum (2007) quantifiziert wurden.

Die spezifischen Annahmen im mittleren Szenario basieren u.a. auf Expertengesprächen, die darauf hinwiesen, dass sich der Großteil der indirekten, induzierten und der Kaufkrafteffekte in einer Region ähnlich der Größe der Untersuchungsregion abspielt. Der Anteil wurde im mittleren Szenario mit 80% quantifiziert. Hierdurch ergeben sich Multiplikatoren von 0,38 (klassischer Beschäftigungsmultiplikator) und 0,89 (erweiterter Beschäftigungsmultiplikator).

Um Annahmen im unteren Szenario zu treffen, wurden statistische Daten des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg zur Beschäftigung in flughafenaffinen Branchen zu Rate gezogen.⁹¹ Die aktuelle Verteilung dieser Beschäftigung in der Untersuchungsregion im Vergleich zur Region Berlin/Brandenburg liefert Hinweise für das Ausmaß der Beschäftigungseffekte in der Untersuchungsregion. Da der durchschnittliche Anteil der Beschäftig-

⁹¹ Zur Herleitung der flughafenaffinen Branchen siehe Kapitel C.4.1.

ten der Untersuchungsregion in flughafenaffinen Branchen 19% beträgt (gegenüber 16% in allen Branchen), wurden die indirekten, induzierten und die Standorteffekte im unteren Szenario zu 19% in der Untersuchungsregion beziffert. Dies wurde auch für die Kaufkrafteffekte unternommen, da der Anteil der Beschäftigten im Einzelhandel (der ausschlaggebend für die Kaufkrafteffekte ist) ebenfalls 19% beträgt. Durch diese Annahmen lassen sich im unteren Szenario Multiplikatoren von 0,09 (klassischer Beschäftigungsmultiplikator) und 0,21 (erweiterter Beschäftigungsmultiplikator) berechnen.

Für die Standorteffekte im mittleren Szenario wurden 33% veranschlagt, um diese plusibel innerhalb des Korridors von oberen und unteren Szenario abzubilden.

Um in einem nächsten Schritt die Zuwächse zu berechnen, die sich durch den BER ergeben, muss ein geeigneter Referenzpunkt gewählt werden. Es bieten sich die Ergebnisse von Baum (2005) für das Jahr 2004 an, da die hier identifizierten Effekte noch keine Auswirkungen des geplanten Großflughafens beinhalten. Da Baum aber die Effekte für die Berliner Flughäfen insgesamt bestimmt hat, ist eine weitere Annahme zum Anteil von SXF an diesen Effekten in 2004 notwendig. Dabei kann auf die Arbeitsstättenstatistik zurückgegriffen werden, die jeweils die Beschäftigten an den einzelnen Flughäfen ausweist. Um die Effekte der Stationierung von easyJet in SXF zu berücksichtigen, die nicht durch den Ausbau zum Großflughafen bedingt war, wurden die Anteile von SXF an den von Baum für 2004 berechneten Effekte mit 52% beziffert.⁹² In einem nächsten Schritt wurden diese Effekte auf die Untersuchungsregion herunter gerechnet, wobei wieder drei Szenarien gebildet wurden, welche jeweils den oben dargestellten Annahmen entsprechen. Um die jeweiligen Zuwächse aufgrund des Flughafenausbaus zu berechnen, wurde dann jeweils die Differenzen der einzelnen Szenarien zwischen 2022 und 2004 berechnet.

Für die Standorteffekte kann kein Zuwachs bestimmt werden, weil sie ursprünglich schon als Vorteil des ausgebauten Flughafens berechnet wurden und somit schon an und für sich einen Zuwachs darstellen.

⁹² Im Jahr 2006 (frühere Daten sind nicht erhältlich) lag der Anteil der Beschäftigten in SXF im Vergleich zur Beschäftigung in SXF und TXL bei 44%. Um für den easyJet-Effekt zu korrigieren, wurden aber für SXF die Beschäftigtenzahlen von 2009 veranschlagt, wodurch der Anteil in 2004 auf 52% steigt.

2. Liste der Expertengespräche zur Beurteilung der Entwicklungsperspektiven des Flughafenumfelds

Tabelle 88: Expertengespräche

Name des Experten	Rolle und spezifische Erfahrungen	Institution	Termin	Telefon/ E-Mail
Peter Effenberger	Logistik, Luftfahrt und Verkehrstechnik, Teamleiter	Zukunftsagentur Brandenburg / Airport Region	09.03.2012, Gespräch durch GIB	0331/ 6 60- 38 50 peter.effenberger@zab-brandenburg.de
Christian Popp	Ansprechpartner des Landes für Flugverkehr in Niederösterreich, im Dialogforum Flughafen Wien eingebunden	Amt der NÖ Landesregierung Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten	26.03.2012 (Mo) um 10 Uhr	0043/(0)2742/9005-14083 christian.popp@noel.gv.at
Birgit Kastrup	Gutachter FS München 2002	Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München	27.03.2012 (Di) um 10Uhr	089/53 98 02 -76 b.kastrup@pv-muenchen.de
Prof. Dr. Martin Junkernheinrich	Kommunaler Finanzausgleich	Technische Universität Kaiserslautern, Lehrstuhl Stadt-, Regional- und Umweltökonomie	03.04.2012 (Di) um 14 Uhr	0631/ 205 4513 martin.junkernheinrich@ru.uni-kl.de
Joachim Wempe	Flughafenentwicklung Frankfurt	Regionalverband FrankfurtRheinMain	19.04.2012 (Do) um 10 Uhr	069/25771435 joachim.wempe@planungsverband.de
Willem Trommels	Ehemaliger Direktor der Schiphol Area Development Company sowie der BADC (Berlin-Brandenburg Development Company)	Science Port Holland	20.04.2012 (Fr) um 12 Uhr	NL: 0031(0)6-53664914 w.m.a.trommels@tudelft.nl

3. Modell Standortschlüssel

Tabelle 89: Modell Standortschlüssel

Ab der folgenden Seite eingefügt.

Modell "Standortschlüssel"

Nach Datenlage (ab Juni 2012) wurde für 2022 prognostiziert

Eigene Erhebung wurden geschätzt

Schönefeld

Unternehmer-Sicht auf die Gemeinden/Bezirke		Quelle	Einheit	Gewichtungs-Wert	Schönefeld	
					IST-Wert	Faktor
Erreichbarkeit- MIV	Erreichbarkeit von Autobahnen (2010)	BBSR-INKAR 2011 (Daten von 2010)	min (Pkw-Fahrzeit)		1	1
	Erreichbarkeit von Flughäfen (2010)	BBSR-INKAR 2011 (Daten von 2010)	min (Pkw-Fahrzeit)		1	1
	Erreichbarkeit von IC/EC/ICE-Bahnhöfen (2010)	BBSR-INKAR 2011 (Daten von 2010)	min (Pkw-Fahrzeit)		1	1
	<i>Teilsumme MIV:</i>					3
	Staufaktor	Eigene Erhebung (Schätzung d. Wahrscheinlichkeit)		Multiplikator: der WERT		0,9
					<i>Teilsumme MIV-Erreichbarkeit:</i>	
						2,7
Erreichbarkeit-ÖPNV	Verfügbarkeit überregionaler öffentl. Verkehrsanschlüsse	Internet- Eigene Erhebung (Stand April	ja- nein		ja	1
					<i>Teilsumme Erreichbarkeit (gesamt):</i>	
						3,7
Fiskale Angaben	Hebesatz Grundsteuer B	von 2010	in %		330	0,8
	Hebesatz Gewerbesteuer	von 2010	in %		200	1
					<i>Summe Erreichbarkeit (gesamt) und fiskale Ang.:</i>	
						5,5
Flächenverfügbarkeit	Gewerbe/Industrieflächenverfügbarkeit	GIB- Expertengespräche, Anfrage, Mat	in 4 Kategorien	Multiplikator der WERT	C	0,75
					<i>Gesamtsumme:</i>	
						4,125
Branchenlokalisationskoeffizienten	Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln	Destatis 2009 (Bezug 2008)	in %		7,79	
	Herstellung von chem. Erzeugnissen	Destatis 2009 (Bezug 2008)	in %		0,00	
	Herstellung v. Datenverarbeitungsgeräten, elektronischen und optischen	Destatis 2009 (Bezug 2008)	in %		5,71	
	Maschinenbau	Destatis 2009 (Bezug 2008)	in %		2,52	
	Sonstiger Fahrzeugbau	Destatis 2009 (Bezug 2008)	in %		4,81	
	Reparatur und Installation von Maschinen und Ausrüstungen	Destatis 2009 (Bezug 2008)	in %		33,48	
	Bauwesen	Destatis 2009 (Bezug 2008)	in %		11,14	
	Großhandel (ohne Handel mit Kfz)	Destatis 2009 (Bezug 2008)	in %		21,59	
	Einzelhandel (ohne Handel mit Kfz)	Destatis 2009 (Bezug 2008)	in %		13,98	
	Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen	Destatis 2009 (Bezug 2008)	in %		20,07	
	Luftfahrt	Destatis 2009 (Bezug 2008)	in %		99,56	
	Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Handel	Destatis 2009 (Bezug 2008)	in %		57,63	
	Gastgewerbe	Destatis 2009 (Bezug 2008)	in %		25,14	
	Telekommunikation	Destatis 2009 (Bezug 2008)	in %		24,85	
	Informationsdienstleistungen	Destatis 2009 (Bezug 2008)	in %		25,78	
	Unternehmen wie "Reisebüros, Reiseveranstalter und Erbringung von sonstigen Dienstleistungen"	Destatis 2009 (Bezug 2008)	in %		60,40	
	Wach- und Sicherheitsdienste sowie Detekteien	Destatis 2009 (Bezug 2008)	in %		69,35	
	Gebäudebetreuung; Garten- und Landschaftsbau	Destatis 2009 (Bezug 2008)	in %		18,34	
Erbringung von wirtschaftl. DL für Unternehmen und Privatpersonen	Destatis 2009 (Bezug 2008)	in %		29,31		
Öffentlicher Dienst	Destatis 2009 (Bezug 2008)	in %		28,23		
Erziehung und Unterricht	Destatis 2009 (Bezug 2008)	in %		8,50		

Modell "Standortschlüssel"

Nach Datenlage (ab Juni 2012) wurde für 2022 prognostiziert

Schulzendorf

Wildau

Zeuthen

Mittenwalde

Königs-Wusterhausen

Unternehmer-Sicht auf die Gemeinden/Bezirke		Schulzendorf		Wildau		Zeuthen		Mittenwalde		Königs-Wusterhausen	
		Ist-Wert	Faktor	IST-Wert	Faktor	Ist-Wert	Faktor	Ist-Wert	Faktor	Ist-Wert	Faktor
Erreichbarkeit- MIV	Erreichbarkeit von Autobahnen (2010)	4	0,7	8	0,3	8	0,3	5	0,6	3	0,8
	Erreichbarkeit von Flughäfen (2010)	10	0,8	19	0,6	16	0,7	18	0,6	16	0,7
	Erreichbarkeit von IC/EC/ICE-Bahnhöfen (2010)	10	0,5	19	0,6	16	0,7	18	0,6	16	0,7
	Staufaktor		2		1,5		1,7		1,8		2,2
			1,1		1		1,1		1		1
			2,2		1,5		1,87		1,8		2,2
Erreichbarkeit-ÖPNV	Verfügbarkeit überregionaler öffentl. Verkehrsanschlüsse	Nähe	0,5 ja	1 ja	1 nein	0 ja					1
			2,7		2,5		2,87		1,8		3,2
Fiskale Angaben	Hebesatz Grundsteuer B	340	0,7	375	0,3	365	0,4	340	0,7	375	0,3
	Hebesatz Gewerbesteuer	340	0,5	310	0,6	350	0,4	330	0,5	350	0,4
			3,9		3,4		3,67		3		3,9
Flächenverfügbarkeit	Gewerbe/Industrieflächenverfügbarkeit	A	0,25	C	0,75	B	0,5	C	0,75	D	1
			0,975		2,55		1,835		2,25		3,9
Branchenlokalisationskoeffizienten	Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln	0,15		2,98		5,64		8,95		52,06	
	Herstellung von chem. Erzeugnissen	0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
	Herstellung v. Datenverarbeitungsgeräten, elektronischen und optischen	0,00		3,30		0,11		22,97		36,34	
	Maschinenbau	0,00		29,45		0,00		23,05		2,52	
	Sonstiger Fahrzeugbau	0,00		0,91		0,00		2,42		4,81	
	Reparatur und Installation von Maschinen und Ausrüstungen	0,00		0,18		1,15		1,78		5,27	
	Bauwesen	5,36		7,86		3,02		6,67		15,93	
	Großhandel (ohne Handel mit Kfz)	0,04		4,06		0,77		9,81		5,18	
	Einzelhandel (ohne Handel mit Kfz)	1,44		18,16		1,94		3,24		11,38	
	Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen	0,11		3,87		1,21		11,94		15,82	
	Luftfahrt	0,00		0,00		0,00		0,00		0,00	
	Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den	0,00		1,30		1,19		1,07		1,95	
	Gastgewerbe	0,30		12,14		7,04		4,74		8,01	
	Telekommunikation	0,20		13,80		8,28		8,28		24,85	
	Informationsdienstleistungen	0,09		9,60		10,61		4,55		5,56	
	Unternehmen wie "Reisebüros, Reiseveranstalter und Erbringung	0,00		13,16		3,87		0,00		3,10	
	Wach- und Sicherheitsdienste sowie Detekteien	0,00		0,00		3,02		1,46		1,74	
	Gebäudebetreuung; Garten- und Landschaftsbau	0,91		2,10		2,01		3,47		21,72	
	Erbringung von wirtschaftl. DL für Unternehmen und Privatpers	0,29		5,17		14,22		1,58		2,30	
	Öffentlicher Dienst	2,81		7,71		2,27		5,76		9,58	
	Erziehung und Unterricht	0,14		20,04		1,10		23,57		13,64	

Modell "Standortschlüssel"

Nach Datenlage (ab Juni 2012) wurde für 2022 prognostiziert

Eichwalde

Gosen-Neu-Zittau (OT Spreenhagen)

Blankenfelde-Mahlow

Großbeeren

Ludwigsfelde

Unternehmer-Sicht auf die Gemeinden/Bezirke		Eichwalde		n-Neu-Zittau (OT Spreenhagen)		Blankenfelde-Mahlow		Großbeeren		Ludwigsfelde	
		IST-Wert	Faktor	IST-Wert	Faktor	Ist-Wert	Faktor	Ist-Wert	Faktor Prog	Ist-Wert	Faktor
Erreichbarkeit- MIV	Erreichbarkeit von Autobahnen (2010)	10	0,1	6	0,5	7	0,4	6	0,5	4	0,7
	Erreichbarkeit von Flughäfen (2010)	13	0,7	37	0,1	16	0,7	23	0,5	29	0,3
	Erreichbarkeit von IC/EC/ICE-Bahnhöfen (2010)	13	0,7	37	0,1	16	0,7	23	0,5	29	0,3
			1,5		0,7		1,8		1,5		1,3
	Staufaktor		1,1		1,1		0,9		1		0,9
		1,65		0,77		1,62		1,5		1,17	
Erreichbarkeit-ÖPNV	Verfügbarkeit überregionaler öffentl. Verkehrsanschlüsse	ja	1	nein	0	ja	1	ja	1	ja	1
			2,65		0,77		2,62		2,5		2,17
Fiskale Angaben	Hebesatz Grundsteuer B	350	0,6	370	0,4	360	0,5	301	1	380	0,3
	Hebesatz Gewerbesteuer	350	0,4	300	0,6	350	0,4	295	0,7	380	0,2
			3,65		1,77		3,52		4,2		2,67
Flächenverfügbarkeit	Gewerbe/Industrieflächenverfügbarkeit	A	0,25	A	0,25	C	0,75	C	0,75	D	1
			0,9125		0,4425		2,64		3,15		2,67
Branchenlokalisationskoeffizienten	Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln	0,00		1,53		8,95		2,98		2,98	
	Herstellung von chem. Erzeugnissen	0,00		0,00		100,00		0,00		0,00	
	Herstellung v. Datenverarbeitungsgeräten, elektronischen und optischen	0,00		0,00		15,62		5,71		0,00	
	Maschinenbau	0,00		0,65		7,43		5,04		42,45	
	Sonstiger Fahrzeugbau	0,00		0,00		4,81		0,00		80,73	
	Reparatur und Installation von Maschinen und Ausrüstungen	0,00		0,46		0,77		5,39		45,68	
	Bauwesen	2,31		0,91		13,11		17,44		13,45	
	Großhandel (ohne Handel mit Kfz)	0,00		0,12		12,27		19,02		14,04	
	Einzelhandel (ohne Handel mit Kfz)	1,77		4,02		10,54		9,95		14,35	
	Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen	0,31		0,62		12,96		12,51		15,37	
	Luftfahrt	0,00		0,00		0,00		0,44		0,00	
	Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Handel	0,00		0,00		4,06		15,70		14,72	
	Gastgewerbe	1,40		1,15		14,51		5,59		14,21	
	Telekommunikation	1,05		2,13		16,56		0,00		0,00	
	Informationsdienstleistungen	0,45		0,91		21,23		5,05		9,10	
	Unternehmen wie "Reisebüros, Reiseveranstalter und Erbringung von Reiseleistungen"	0,49		0,40		7,74		0,00		9,29	
	Wach- und Sicherheitsdienste sowie Detekteien	0,00		0,00		9,06		1,46		13,91	
	Gebäudebetreuung; Garten- und Landschaftsbau	1,73		0,55		14,51		12,23		16,24	
	Erbringung von wirtschaftl. DL für Unternehmen und Privatpersonen	0,65		1,66		16,38		5,17		11,64	
	Öffentlicher Dienst	1,22		1,55		9,36		10,51		15,74	
	Erziehung und Unterricht	0,72		0,48		3,26		1,49		22,03	

Modell "Standortschlüssel"

Nach Datenlage (ab Juni 2012) wurde für 2022 prognostiziert

		Rangsdorf		Treprow-Köpenick		Neukölln		Tempelhof-Schöneberg	
		Berliner Bezirke (ganz Bezirke)							
Unternehmer-Sicht auf die Gemeinden/Bezirke		Rangsdorf		Treprow-Köpenick		Neukölln		Tempelhof-Schöneberg	
		Ist-Wert	Faktor	IST-Wert	Faktor	IST-Wert	Faktor	Ist-Wert	Faktor
Erreichbarkeit- MIV	Erreichbarkeit von Autobahnen (2010)	1	1	Keine Werte	0,9	Keine Werte	0,9	Keine Werte	0,8
	Erreichbarkeit von Flughäfen (2010)	16	0,7	Keine Werte	0,7	Keine Werte	0,7	Keine Werte	0,7
	Erreichbarkeit von IC/EC/ICE-Bahnhöfen (2010)	16	0,7	Keine Werte	0,9	Keine Werte	0,9	Keine Werte	1
			2,4		2,5		2,5		2,5
	Staufaktor		1		0,9		0,9		0,9
			2,4		2,25		2,25		2,25
Erreichbarkeit-ÖPNV	Verfügbarkeit überregionaler öffentl. Verkehrsanschlüsse	ja	1	ja	1	ja	1	ja	1
			3,4		3,25		3,25		3,25
Fiskale Angaben	Hebesatz Grundsteuer B	340	0,7	810	0,1	810	0,1	810	0,1
	Hebesatz Gewerbesteuer	380	0,2	410	0,1	410	0,1	410	0,1
			4,3						
Flächenverfügbarkeit	Gewerbe/Industrieflächenverfügbarkeit	B	0,5		1		1		1
			2,15						
Branchenlokalisationskoeffizienten	Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln	5,97		5,43		36,72		57,85	
	Herstellung von chem. Erzeugnissen	0,00		43,21		22,14		34,64	
	Herstellung v. Datenverarbeitungsgeräten, elektronischen und optischen	5,71		27,41		53,88		18,71	
	Maschinenbau	2,52		13,13		5,70		81,17	
	Sonstiger Fahrzeugbau	0,00		0,00		0,00		0,00	
	Reparatur und Installation von Maschinen und Ausrüstungen	1,78		62,37		5,14		32,49	
	Bauwesen	2,82		29,40		26,46		44,13	
	Großhandel (ohne Handel mit Kfz)	13,10		22,80		22,32		54,88	
	Einzelhandel (ohne Handel mit Kfz)	9,24		25,77		22,63		51,60	
	Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen	5,21		12,86		20,13		67,01	
	Luftfahrt	0,00		4,35		4,35		91,30	
	Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Handel	2,37		14,65		21,20		64,16	
	Gastgewerbe	5,77		24,65		30,09		45,26	
	Telekommunikation	0,00		5,02		22,34		72,64	
	Informationsdienstleistungen	7,08		43,05		8,08		48,87	
	Unternehmen wie "Reisebüros, Reiseveranstalter und Erbringung von Reiseleistungen"	1,55		13,85		25,47		60,68	
	Wach- und Sicherheitsdienste sowie Detekteien	0,00		73,25		6,82		19,93	
	Gebäudebetreuung; Garten- und Landschaftsbau	6,20		39,04		26,90		34,06	
	Erbringung von wirtschaftl. DL für Unternehmen und Privatpersonen	11,64		31,33		24,98		43,69	
	Öffentlicher Dienst	5,26		26,28		23,86		49,86	
Erziehung und Unterricht	5,02		29,70		15,77		54,53		



Gesellschaft für Innovationsforschung
und Beratung mbH

4. Verteilung der Beschäftigten nach Branchen

Tabelle 90: Beschäftigte nach Branchen

Auf der folgenden Seite eingefügt.



Gesellschaft für Innovationsforschung
und Beratung mbH

Klassifikation WZ 2008	C10	C20	C26	C28	C30	C33	F	G46	G47	H49	H51	H52	I	J61	J63	N79	N80	N81	N82	O	P85
	Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln	Herstellung von chem. Erzeugnissen	Herstellung v. Datenverarbeitungsgeräten, elektronischen und opt. Erzeugnissen	Maschinenbau	Sonstiger Fahrzeugbau	Reparatur und Installation von Maschinen und Ausrüstungen	Bauwesen	Großhandel (ohne Handel mit Kfz)	Einzelhandel (ohne Handel mit Kfz)	Landverkehr und Transport in Rohrleitungen	"Luftfahrt"	"Lagererei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr"	Gastgewerbe	Telekommunikation	Informationsdienstleistungen	Reiseveranstalter und Erbringung sonstiger Reservierungsdienstleistungen"	Wach- und Sicherheitsdienste sowie Detekteien	Gebäudebetreuung; Garten- und Landschaftsbau	Erbringung von wirtschaftl. Dienstleistungen für Unternehmen u. Privatpersonen a.n.g.	Öffentlicher Dienst	Erziehung und Unterricht
Berlin																					
Neukölln	1848	124	2868	279	0	187	3702	2224	4805	1249	5	411	2165	298	43	149	78	1572	802	1979	1532
Treptow-Köpenick	273	242	1459	642		2267	4113	2272	5472	798	5	284	1773	67	229	81	838	2281	1006	2180	2886
Tempelhof-Schöneberg	2911	194	996	3970	0	1181	6174	5469	10955	4157	21	1244	3256	969	260	355	228	1990	1403	4136	5298
Brandenburg																					
Blankenfelde-Mahlow	54	155	104	56	131	13	460	429	608	204	0	269	239	24	42	10	99	159	114	260	59
Eichwalde	0	0	0	0	0	0	81	0	102	5	0	0	23	2	1	1	0	19	5	34	13
Gosen-Neu Zittau (OT Spreenh.)	9	0	0	5	0	8	32	4	232	10	0	0	19	3	2	1	0	6	12	43	9
Großbeeren	18	0	38	38	0	91	612	665	574	197	4	1 040	92	0	10	0	16	134	36	292	27
Königs Wusterhausen	314	0	242	19	131	89	559	181	657	249	0	129	132	36	11	4	19	238	16	266	247
Mittenwalde	54	0	153	56	66	30	234	343	187	188	0	71	78	12	9	0	16	38	11	160	427
Rangsdorf	36	0	38	19	0	30	99	458	533	82	0	157	95	0	14	2	0	68	81	146	91
Schönefeld	47	0	38	19	131	565	391	755	807	316	898	3 817	414	36	51	78	758	201	204	784	154
Schulzendorf	1	0	0	0	0	0	188	1	83	2	0	0	5	0	0	0	0	10	2	78	3
Wildau	18	0	22	222	66	30	276	142	1 048	61	0	86	200	20	19	17	0	23	36	214	363
Zeuthen	34	0	31	0	0	61	106	27	112	19	0	79	116	12	21	5	33	22	99	63	20
Ludwigsfelde	18	0	0	320	2 200	771	472	491	828	242	0	975	234	0	18	12	152	178	81	437	399

■ Geschätzt auf Basis der Zahl der Betriebe und der durchschnittlichen Betriebsgröße in Brandenburg bzw. Berlin

■ Schätzungen wurden nochmal korrigiert, wenn die Zahl der geschätzten Beschäftigung aller flughafenaffinen Wirtschaftszweige die Gesamtzahl der Beschäftigten um 66% (Durchschnitt Untersuchungsregion) bzw. 80% (flughafennahe Gemeinden) überstieg.

Quelle: Eigene Zusammenstellung nach Amt für Statistik Berlin – Brandenburg 2012, ergänzt durch eigene Schätzungen.



Gesellschaft für Innovationsforschung
und Beratung mbH

Tabelle 91: Verteilung der Beschäftigten nach Branchen

Ab der folgenden Seite eingefügt.

Oberes Szenario		C10	C20	C26	C 28	C30	C33	F gesamt	G46	G47	H49	H 51	H52	I gesamt	J61	J63	N79	N80	N81	N82	O gesamt	P85
Effekte relativ		Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln	Herstellung von chem. Erzeugnissen	Herstellung v. Datenverarbeitungsgeräten, elektronischen und optischen Erzeugnissen	Maschinenbau	Sonstiger Fahrzeugbau	Reparatur und Installation von Maschinen und Ausrüstungen	Bauwesen	Großhandel (ohne Handel mit Kfz)	Einzelhandel (ohne Handel mit Kfz)	Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen	Luftfahrt	Lagererei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr	Gastgewerbe	Telekommunikation	Informationsdienstleistungen	Unternehmen wie "Reisebüros, Reiseveranstalter und Erbringung sonstiger Reservierungsdienstleistungen"	Wach- und Sicherheitsdienste sowie Detekteien	Gebäudebetreuung; Garten- und Landschaftsbau	Erbringung von wirtschaftl. DL für Unternehmen und Privatpersonen a.n.g.	Öffentlicher Dienst	Erziehung und Unterricht
Direkte Effekte	A Schätzung	0%	0%	0%	3%	5%	12%	3%	0%	8%	3%	72%	14%	9%	0%	0%	30%	29%	12%	0%	12%	0%
Indirekte und induzierte Effekte	B Schätzung	7%	0%	1%	2%	9%	3%	5%	8%	5%	63%	15%	20%	9%	17%	10%	20%	25%	12%	17%	8%	2%
Kaufkrafteffekte	C Schätzung	1%	0%	0%	5%	0%	1%	3%	4%	20%	3%	0%	4%	10%	50%	0%	19%	1%	1%	0%	0%	0%
Standorteffekte	D Schätzung	1%	1%	3%	3%	7%	4%	2%	6%	0%	0%	7%	17%	4%	3%	5%	5%	4%	0%	13%	0%	3%
In der Untersuchungsregion	E E=SUMME(A:D)	9%	1%	4%	13%	21%	20%	13%	18%	33%	69%	93%	55%	32%	70%	15%	74%	59%	25%	30%	20%	5%
Absolut (2009)	F amt. Statistik	5.345	13.524	27.003	7.906	925	5.345	17.499	13.524	27.003	7.906	925	8.562	8.841	1.510	532	720	2.237	6.939	4.051	11.072	11.743
	G G=F/SUMME(Zeile F)	2,7%	6,7%	13,5%	3,9%	0,5%	2,7%	8,7%	6,7%	13,5%	3,9%	0,5%	4,3%	4,4%	0,8%	0,3%	0,4%	1,1%	3,5%	2,0%	5,5%	5,9%
Verteilung nach Anteil 2009	H H=Gesamteffekt*G	1.637	4.142	8.271	2.422	283	1.637	5.360	4.142	8.271	2.422	283	2.623	2.708	463	163	221	685	2.125	1.241	3.391	3.597
Effekte absolut bezogen auf 2009																						
Direkte Effekte	I I=A*F	-	-	-	213	49	616	529	-	2.213	231	664	1.189	798	5	-	216	640	838	-	1.379	-
Indirekte und induzierte Effekte	J J=B*F	374	54	138	158	82	160	875	1.082	1.350	4.981	137	1.712	796	257	53	144	559	833	689	835	235
Kaufkrafteffekte	K K=C*F	53	-	-	395	-	74	486	586	5.269	231	-	357	927	755	-	140	31	96	-	-	-
Standorteffekte	L L=D*F	53	135	810	250	62	193	389	755	23	-	62	1.439	319	40	27	36	93	-	540	-	326
Effekte relativ - normiert																						
Direkte Effekte	M M=I/SUMME(Zeile I)	0,00%	0,00%	0,00%	2,22%	0,51%	6,43%	5,52%	0,00%	23,09%	2,41%	6,94%	12,41%	8,33%	0,05%	0,00%	2,25%	6,68%	8,75%	0,00%	14,40%	0,00%
Indirekte und induzierte Effekte	N N=J/SUMME(Zeile J)	2,41%	0,35%	0,89%	1,02%	0,53%	1,03%	5,64%	6,98%	8,71%	32,13%	0,89%	11,05%	5,13%	1,66%	0,34%	0,93%	3,61%	5,37%	4,44%	5,39%	1,51%
Kaufkrafteffekte	O O=K/SUMME(Zeile K)	0,57%	0,00%	0,00%	4,20%	0,00%	0,79%	5,17%	6,23%	56,05%	2,45%	0,00%	3,79%	9,86%	8,03%	0,00%	1,49%	0,33%	1,03%	0,00%	0,00%	0,00%
Standorteffekte	P P=L/SUMME(Zeile L)	0,96%	2,44%	14,59%	4,51%	1,11%	3,48%	7,00%	13,60%	0,41%	0,00%	1,11%	25,91%	5,75%	0,73%	0,48%	0,65%	1,68%	0,00%	9,73%	0,00%	5,87%
Effekte absolut Zuwachs																						
Direkte Effekte	Q Q=M*gesamte direkte Effekte	-	-	-	309	72	894	767	-	3.209	334	964	1.725	1.158	7	-	313	928	1.216	-	2.001	-
Indirekte und induzierte Effekte	R R=N*gesamte indirekte und induzierte Effekte	90	13	33	38	20	39	211	261	326	1.201	33	413	192	62	13	35	135	201	166	201	57
Kaufkrafteffekte	S S=O*gesamte Kaufkrafteffekte	51	-	-	376	-	71	462	557	5.006	219	-	339	881	717	-	133	30	92	-	-	-
Standorteffekte	T T=P*gesamte Standorteffekte	336	850	5.089	1.573	387	1.213	2.443	4.744	141	-	387	9.039	2.006	253	167	226	586	-	3.393	-	2.049
	U U=Gesamteffekt nach Branchen	477	863	5.122	2.295	479	2.215	3.882	5.561	8.682	1.755	1.384	11.516	4.236	1.039	180	707	1.678	1.508	3.559	2.202	2.106

Mittleres Szenario		C10	C20	C26	C 28	C30	C33	F gesamt	G46	G47	H49	H 51	H52	I gesamt	J61	J63	N79	N80	N81	N82	O gesamt	P85
		Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln	Herstellung von chem. Erzeugnissen	Herstellung v. Datenverarbeitungsgeräten, elektronischen und optischen Erzeugnissen	Maschinenbau	Sonstiger Fahrzeugbau	Reparatur und Installation von Maschinen und Ausrüstungen	Bauwesen	Großhandel (ohne Handel mit Kfz)	Einzelhandel (ohne Handel mit Kfz)	Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen	Luftfahrt	Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr	Gastgewerbe	Telekommunikation	Informationsdienstleistungen	Unternehmen wie "Reisebüros, Reiseveranstalter und Erbringung sonstiger Reservierungsdienstleistungen"	Wach- und Sicherheitsdienste sowie Detektoren	Gebäudebetreuung; Garten- und Landschaftsbau	Erbringung von wirtschaftl. DL für Unternehmen und Privatpersonen a.n.g.	Öffentlicher Dienst	Erziehung und Unterricht
Effekte relativ																						
Direkte Effekte	A Schätzung	0%	0%	0%	3%	5%	12%	3%	0%	8%	3%	72%	14%	9%	0%	0%	30%	29%	12%	0%	12%	0%
Indirekte und induzierte Effekte	B Schätzung	7%	0%	1%	2%	9%	3%	5%	8%	5%	63%	15%	20%	9%	17%	10%	20%	25%	12%	17%	8%	2%
Kaufkrafteffekte	C Schätzung	1%	0%	0%	5%	0%	1%	3%	4%	20%	3%	0%	4%	10%	50%	0%	19%	1%	1%	0%	0%	0%
Standorteffekte	D Schätzung	1%	1%	3%	3%	7%	4%	2%	6%	0%	0%	7%	17%	4%	3%	5%	5%	4%	0%	13%	0%	3%
In der Untersuchungsregion	E E=SUMME(A:D)	9%	1%	4%	13%	21%	20%	13%	18%	33%	69%	93%	55%	32%	70%	15%	74%	59%	25%	30%	20%	5%
Absolut (2009)	F amtl. Statistik	5.345	13.524	27.003	7.906	925	5.345	17.499	13.524	27.003	7.906	925	8.562	8.841	1.510	532	720	2.237	6.939	4.051	11.072	11.743
	G G=F/SUMME(Zeile F)	2,7%	6,7%	13,5%	3,9%	0,5%	2,7%	8,7%	6,7%	13,5%	3,9%	0,5%	4,3%	4,4%	0,8%	0,3%	0,4%	1,1%	3,5%	2,0%	5,5%	5,9%
Verteilung nach Anteil 2009	H H=Gesamteffekt*G	947	2.396	4.784	1.401	164	947	3.100	2.396	4.784	1.401	164	1.517	1.566	268	94	128	396	1.229	718	1.962	2.081
Effekte absolut bezogen auf 2009																						
Direkte Effekte	I I=A*F	-	-	-	213	49	616	529	-	2.213	231	664	1.189	798	5	-	216	640	838	-	1.379	-
Indirekte und induzierte Effekte	J J=B*F	374	54	138	158	82	160	875	1.082	1.350	4.981	137	1.712	796	257	53	144	559	833	689	835	235
Kaufkrafteffekte	K K=C*F	53	-	-	395	-	74	486	586	5.269	231	-	357	927	755	-	140	31	96	-	-	-
Standorteffekte	L L=D*F	53	135	810	250	62	193	389	755	23	-	62	1.439	319	40	27	36	93	-	540	-	326
Effekte relativ - normiert																						
Direkte Effekte	M M=I/SUMME(Zeile I)	0,00%	0,00%	0,00%	2,22%	0,51%	6,43%	5,52%	0,00%	23,09%	2,41%	6,94%	12,41%	8,33%	0,05%	0,00%	2,25%	6,68%	8,75%	0,00%	14,40%	0,00%
Indirekte und induzierte Effekte	N N=J/SUMME(Zeile J)	2,41%	0,35%	0,89%	1,02%	0,53%	1,03%	5,64%	6,98%	8,71%	32,13%	0,89%	11,05%	5,13%	1,66%	0,34%	0,93%	3,61%	5,37%	4,44%	5,39%	1,51%
Kaufkrafteffekte	O O=K/SUMME(Zeile K)	0,57%	0,00%	0,00%	4,20%	0,00%	0,79%	5,17%	6,23%	56,05%	2,45%	0,00%	3,79%	9,86%	8,03%	0,00%	1,49%	0,33%	1,03%	0,00%	0,00%	0,00%
Standorteffekte	P P=L/SUMME(Zeile L)	0,96%	2,44%	14,59%	4,51%	1,11%	3,48%	7,00%	13,60%	0,41%	0,00%	1,11%	25,91%	5,75%	0,73%	0,48%	0,65%	1,68%	0,00%	9,73%	0,00%	5,87%
Effekte absolut Zuwachs																						
Direkte Effekte	Q Q=M*gesamte direkte Effekte	-	-	-	309	72	894	767	-	3.209	334	964	1.725	1.158	7	-	313	928	1.216	-	2.001	-
Indirekte und induzierte Effekte	R R=N*gesamte indirekte und induzierte Effekte	72	10	27	31	16	31	169	209	260	961	26	330	153	50	10	28	108	161	133	161	45
Kaufkrafteffekte	S S=O*gesamte Kaufkrafteffekte	41	-	-	300	-	56	369	445	4.005	175	-	271	705	574	-	106	24	73	-	-	-
Standorteffekte	T T=P*gesamte Standorteffekte	111	280	1.679	519	128	400	806	1.565	47	-	128	2.983	662	83	55	75	193	-	1.120	-	676
	U U=Gesamteffekt nach Branchen	224	291	1.706	1.159	215	1.381	2.111	2.220	7.521	1.470	1.118	5.309	2.678	714	65	522	1.253	1.450	1.253	2.162	722

Unteres Szenario		C10	C20	C26	C 28	C30	C33	F gesamt	G46	G47	H49	H 51	H52	I gesamt	J61	J63	N79	N80	N81	N82	O gesamt	P85
		Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln	Herstellung von chem. Erzeugnissen	Herstellung v. Datenverarbeitungsgeräten, elektronischen und optischen Erzeugnissen	Maschinenbau	Sonstiger Fahrzeugbau	Reparatur und Installation von Maschinen und Ausrüstungen	Bauwesen	Großhandel (ohne Handel mit Kfz)	Einzelhandel (ohne Handel mit Kfz)	Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen	Luftfahrt	Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr	Gastgewerbe	Telekommunikation	Informationsdienstleistungen	Unternehmen wie "Reisebüros, Reiseveranstalter und Erbringung sonstiger Reservierungsdienstleistungen"	Wach- und Sicherheitsdienste sowie Detektoren	Gebäudebetreuung; Garten- und Landschaftsbau	Erbringung von wirtschaftl. DL für Unternehmen und für Privatpersonen a.n.g.	Öffentlicher Dienst	Erziehung und Unterricht
Effekte relativ																						
Direkte Effekte	A Schätzung	0%	0%	0%	3%	5%	12%	3%	0%	8%	3%	72%	14%	9%	0%	0%	30%	29%	12%	0%	12%	0%
Indirekte und induzierte Effekte	B Schätzung	7%	0%	1%	2%	9%	3%	5%	8%	5%	63%	15%	20%	9%	17%	10%	20%	25%	12%	17%	8%	2%
Kaufkrafteffekte	C Schätzung	1%	0%	0%	5%	0%	1%	3%	4%	20%	3%	0%	4%	10%	50%	0%	19%	1%	1%	0%	0%	0%
Standorteffekte	D Schätzung	1%	1%	3%	3%	7%	4%	2%	6%	0%	0%	7%	17%	4%	3%	5%	5%	4%	0%	13%	0%	3%
In der Untersuchungsregion	E E=SUMME(A:D)	9%	1%	4%	13%	21%	20%	13%	18%	33%	69%	93%	55%	32%	70%	15%	74%	59%	25%	30%	20%	5%
Absolut (2009)	F amtl. Statistik	5.345	13.524	27.003	7.906	925	5.345	17.499	13.524	27.003	7.906	925	8.562	8.841	1.510	532	720	2.237	6.939	4.051	11.072	11.743
	G G=F/SUMME(Zeile F)	2,7%	6,7%	13,5%	3,9%	0,5%	2,7%	8,7%	6,7%	13,5%	3,9%	0,5%	4,3%	4,4%	0,8%	0,3%	0,4%	1,1%	3,5%	2,0%	5,5%	5,9%
Verteilung nach Anteil 2009	H H=Gesamteffekt*G	611	1.546	3.087	904	106	611	2.000	1.546	3.087	904	106	979	1.011	173	61	82	256	793	463	1.266	1.342
Effekte absolut bezogen auf 2009																						
Direkte Effekte	I I=A*F	-	-	-	213	49	616	529	-	2.213	231	664	1.189	798	5	-	216	640	838	-	1.379	-
Indirekte und induzierte Effekte	J J=B*F	374	54	138	158	82	160	875	1.082	1.350	4.981	137	1.712	796	257	53	144	559	833	689	835	235
Kaufkrafteffekte	K K=C*F	53	-	-	395	-	74	486	586	5.269	231	-	357	927	755	-	140	31	96	-	-	-
Standorteffekte	L L=D*F	53	135	810	250	62	193	389	755	23	-	62	1.439	319	40	27	36	93	-	540	-	326
Effekte relativ - normiert																						
Direkte Effekte	M M=I/SUMME(Zeile I)	0,00%	0,00%	0,00%	2,22%	0,51%	6,43%	5,52%	0,00%	23,09%	2,41%	6,94%	12,41%	8,33%	0,05%	0,00%	2,25%	6,68%	8,75%	0,00%	14,40%	0,00%
Indirekte und induzierte Effekte	N N=J/SUMME(Zeile J)	2,41%	0,35%	0,89%	1,02%	0,53%	1,03%	5,64%	6,98%	8,71%	32,13%	0,89%	11,05%	5,13%	1,66%	0,34%	0,93%	3,61%	5,37%	4,44%	5,39%	1,51%
Kaufkrafteffekte	O O=K/SUMME(Zeile K)	0,57%	0,00%	0,00%	4,20%	0,00%	0,79%	5,17%	6,23%	56,05%	2,45%	0,00%	3,79%	9,86%	8,03%	0,00%	1,49%	0,33%	1,03%	0,00%	0,00%	0,00%
Standorteffekte	P P=L/SUMME(Zeile L)	0,96%	2,44%	14,59%	4,51%	1,11%	3,48%	7,00%	13,60%	0,41%	0,00%	1,11%	25,91%	5,75%	0,73%	0,48%	0,65%	1,68%	0,00%	9,73%	0,00%	5,87%
Effekte absolut Zuwachs																						
Direkte Effekte	Q Q=M*gesamte direkte Effekte	-	-	-	309	72	894	767	-	3.209	334	964	1.725	1.158	7	-	313	928	1.216	-	2.001	-
Indirekte und induzierte Effekte	R R=N*gesamte indirekte und induzierte Effekte	17	2	6	7	4	7	40	50	62	228	6	78	36	12	2	7	26	38	32	38	11
Kaufkrafteffekte	S S=O*gesamte Kaufkrafteffekte	10	-	-	71	-	13	88	106	951	42	-	64	167	136	-	25	6	17	-	-	-
Standorteffekte	T T=P*gesamte Standorteffekte	64	161	967	299	74	230	464	901	27	-	74	1.717	381	48	32	43	111	-	645	-	389
	U Gesamteffekt nach Branchen	91	164	973	686	149	1.145	1.359	1.057	4.249	604	1.044	3.585	1.742	203	34	388	1.071	1.272	676	2.039	400

5. Ergebnisse der Regionalisierung der Beschäftigungseffekte

Tabelle 92: Regionalisierung der Beschäftigungseffekte

Ab der folgenden Seite eingefügt.

Gemeinde / Bezirk						Schönefeld					
A	Erreichbarkeit Wert absolut					3,7	Übernommen aus Modell Standortfaktoren				
B	Erreichbarkeit Wert normiert					1	B=A/MAX(Zeile A)				
C	Steuerlast Wert absolut					1,8	Übernommen aus Modell Standortfaktoren				
D	Steuerlast Wert normiert					1	D=C/MAX(Zeile C)				
E	Flächenverfügbarkeit					0,75	Übernommen aus Modell Standortfaktoren				
F	Teilfaktor I					1,5	F=(B+D)*E				
G	Verteilungsschlüssel OHNE Lokalisationsfaktor					0,118748328	G=F/SUMME(Zeile F)				

Oberes Szenario													
Branchenschlüssel	Bezeichnung	Technisch / Dienstleistung	Flughafenbedingter Zuwachs an Beschäftigten nach Branchen insgesamt	davon: Direkte Effekte	Anteil direkte Effekte für Schönefeld	Übrige Effekte zur Verteilung MIT Lokalisationsfaktor (66,7%) (einschl. Rest direkte Effekte)	Übrige Effekte zur Verteilung OHNE Lokalisationsfaktor (33,3%) (einschl. Rest direkte Effekte)	Branchenlokalisierung	Teilfaktor II	Verteilungsschlüssel	Direkte Effekte	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE
C10	Herstellung von Nahrungs-	T	477	0	0,95	318	159	0,08	0,116891208	0,05603015	0	18	19
C20	Herstellung von chemischen	T	863	0	0,95	575	288	0,00	0	0	0	0	34
C26	Herstellung v. Datentechnik	T	5122	0	0,95	3415	1707	0,06	0,085585586	0,04257025	0	145	203
C 28	Maschinenbau	T	2295	309	0,95	1335	667	0,03	0,037804592	0,01860108	294	25	79
C30	Sonstiger Fahrzeugbau	T	479	72	0,95	274	137	0,05	0,072110092	0,07988781	68	22	16
C33	Reparatur und Installation	D	2215	894	0,95	911	455	0,33	0,502162707	0,24347372	849	222	54
F gesamt	Bauwesen	T	3882	767	0,95	2103	1051	0,11	0,167094017	0,08370248	728	176	125
G46	Großhandel (ohne Handel mit Motorfahrzeugen)	D	5561	0	0,95	3708	1854	0,22	0,323884489	0,15718414	0	583	220
G47	Einzelhandel (ohne Handel mit Motorfahrzeugen)	D	8682	3209	0,95	3756	1878	0,14	0,209755675	0,10668481	3049	401	223
H49	Landverkehr und Transport	D	1755	334	0,95	958	479	0,20	0,301100027	0,14507157	318	139	57
H 51	Luftfahrt	D	1384	964	0,95	312	156	1,00	1,493348115	0,60016578	916	188	19
H52	Lagerei sowie Erbringung von Lagerleistungen	D	11516	1725	0,95	6585	3292	0,58	0,864487392	0,37948566	1639	2499	391
I gesamt	Gastgewerbe	D	4236	1158	0,95	2091	1045	0,25	0,37704918	0,18584879	1100	389	124
J61	Telekommunikation	D	1039	7	0,95	688	344	0,25	0,372692255	0,17954676	7	124	41
J63	Informationsdienstleistungen	D	180	0	0,95	120	60	0,26	0,386649778	0,19134878	0	23	7
N79	Unternehmen wie "Research and Development"	D	707	313	0,95	273	137	0,60	0,905956404	0,40485422	298	111	16
N80	Wach- und Sicherheitsdienste	D	1678	928	0,95	531	265	0,69	1,040256176	0,45176149	882	240	32
N81	Gebäudebetreuung; Gebäudereinigung	D	1508	1216	0,95	235	118	0,18	0,275091241	0,13278492	1155	31	14
N82	Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistungen	D	3559	0	0,95	2373	1186	0,29	0,439597615	0,21930099	0	520	141
O gesamt	Öffentlicher Dienst	D	2202	2001	0,95	201	100	0,28	0,423478574	0,20485235	1901	41	12
P85	Erziehung und Unterricht	D	2106	0	0,95	1404	702	0,09	0,127534348	0,06531235	0	92	83
	Gesamt		61448	13896		32165	16082				13201	5986	1910
Verteilung insgesamt nach Gemeinden												21098	

Erläuterungen zur Berechnung:	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k
	Übernommen aus Beschäftigtenverteilung nach Branchen	Übernommen aus Beschäftigtenverteilung nach Branchen	Modellannahme	d= (a-b*c)*2/3	d= (a-b*c)*1/3	Übernommen aus Modell Standortfaktoren	g=f*F	h= g/SUMME(g der einzelnen Gemeinden)	i=b*c	j=d*h	k=e*G

Gemeinde / Bezirk		Schulzendorf	Wildau	Zeuthen
A	Erreichbarkeit Wert ab	2,7	2,5	2,87
B	Erreichbarkeit Wert norm	0,72972973	0,675675676	0,775675676
C	Steuerlast Wert absol	1,2	0,9	0,8
D	Steuerlast Wert norm	0,666666667	0,5	0,444444444
E	Flächenverfügbarkeit	0,25	0,75	0,5
F	Teilfaktor I	0,349099099	0,881756757	0,61006006
G	Verteilungsschlüssel C	0,027636623	0,069804761	0,048295742

Branchenschlüssel	Bezeichnung	Branchenlokalisierung	Teilfaktor II	Verteilungsschlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE	Branchenlokalisierung	Teilfaktor II	Verteilungsschlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE	Branchenlokalisierung	Teilfaktor II	Verteilungsschlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE
C10	Herstellung von Nahrungsmitteln	0,00	0,000512205	0,00024552	0	4	0,03	0,026315646	0,01261403	4	11	0,06	0,034390955	0,01648482	5	8
C20	Herstellung von chemischen Erzeugnissen	0,00	0	0	0	8	0,00	0	0	0	20	0,00	0	0	0	14
C26	Herstellung v. Datenerzeugnissen	0,00	0	0	0	47	0,03	0,0291271	0,01448781	49	119	0,00	0,000700362	0,00034836	1	82
C 28	Maschinenbau	0,00	0	0	0	18	0,29	0,259657857	0,12776005	171	47	0,00	0	0	0	32
C30	Sonstiger Fahrzeugbau	0,00	0	0	0	4	0,01	0,007999443	0,00886225	2	10	0,00	0	0	0	7
C33	Reparatur und Installation	0,00	0	0	0	13	0,00	0,001554578	0,00075374	1	32	0,01	0,006991501	0,00338983	3	22
F gesamt	Bauwesen	0,05	0,018698185	0,00936649	20	29	0,08	0,069334719	0,03473187	73	73	0,03	0,018423466	0,00922887	19	51
G46	Großhandel (ohne Handel mit Motorfahrzeugen)	0,00	0,000125161	0,00006074	0	51	0,04	0,035808743	0,01737831	64	129	0,01	0,004710731	0,00228616	8	90
G47	Einzelhandel (ohne Handel mit Motorfahrzeugen)	0,01	0,005020833	0,00255367	10	52	0,18	0,160124949	0,0814419	306	131	0,02	0,011839668	0,00602183	23	91
H49	Landverkehr und Transport	0,00	0,000370672	0,00017859	0	13	0,04	0,034167333	0,016462	16	33	0,01	0,007363065	0,00354756	3	23
H 51	Luftfahrt	0,00	0	0	0	4	0,00	0	0	0	11	0,00	0	0	0	8
H52	Lagerei sowie Erbringung von Lagerleistungen	0,00	0	0	0	91	0,01	0,011449657	0,00502608	33	230	0,01	0,007276875	0,00319434	21	159
I gesamt	Gastgewerbe	0,00	0,001059803	0,00052238	1	29	0,12	0,107074287	0,05277727	110	73	0,07	0,042967193	0,02117867	44	50
J61	Telekommunikation	0,00	0,0007107	0,00034238	0	10	0,14	0,121712561	0,05863577	40	24	0,08	0,05052548	0,02434096	17	17
J63	Informationsdienstleistungen	0,00	0,000303601	0,00015025	0	2	0,10	0,084675687	0,04190508	5	4	0,11	0,064751259	0,0320447	4	3
N79	Unternehmen wie "Reiseveranstalter"	0,00	0	0	0	4	0,13	0,116069778	0,05186932	14	10	0,04	0,023619138	0,01055493	3	7
N80	Wach- und Sicherheitsdienste	0,00	0	0	0	7	0,00	0	0	0	19	0,03	0,018419014	0,00799899	4	13
N81	Gebäudebetreuung; Gebäudereinigung	0,01	0,003185211	0,00153748	0	3	0,02	0,01850402	0,00893178	2	8	0,02	0,012245731	0,00591094	1	6
N82	Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistungen	0,00	0,000998544	0,00049814	1	33	0,05	0,045602137	0,02274943	54	83	0,14	0,086764424	0,04328396	103	57
O gesamt	Öffentlicher Dienst	0,03	0,009805448	0,00474326	1	3	0,08	0,067949566	0,03286973	7	7	0,02	0,013840037	0,00669494	1	5
P85	Erziehung und Unterricht	0,00	0,000487979	0,0002499	0	19	0,20	0,176713857	0,09049795	127	49	0,01	0,006736243	0,00344974	5	34
	Gesamt				34	444				1079	1123				267	777
Verteilung insgesamt					478					2202						1043

Erläuterungen zur Berechnung: $m = I * F$ (Übernommen aus Modell Standortfaktoren), $n = \text{SUMME}(m \text{ der einzelnen Gemeinden})$, $o = d * n$, $p = e * G$

Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)

Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)

Gemeinde / Bezirk	Mittenwalde	Königs-Wusterhausen	Eichwalde
A Erreichbarkeit Wert ab	1,8	3,2	2,65
B Erreichbarkeit Wert norm	0,486486486	0,864864865	0,716216216
C Steuerlast Wert absol	1,2	0,7	1
D Steuerlast Wert norm	0,666666667	0,388888889	0,555555556
E Flächenverfügbarkeit	0,75	1	0,25
F Teilfaktor I	0,864864865	1,253753754	0,317942943
G Verteilungsschlüssel C	0,068467505	0,099254108	0,025170129

Branchenschlüssel	Bezeichnung	Branchenlokalisierung	Teilfaktor II	Verteilungsschlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE	Branchenlokalisierung	Teilfaktor II	Verteilungsschlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE	Branchenlokalisierung	Teilfaktor II	Verteilungsschlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE
C10	Herstellung von Nahrungs-	0,09	0,077434544	0,03711716	12	11	0,52	0,652731579	0,31287768	99	16	0,00	0	0	0	4
C20	Herstellung von chemischen	0,00	0	0	0	20	0,00	0	0	0	29	0,00	0	0	0	7
C26	Herstellung v. Datenv	0,23	0,198685172	0,09882597	337	117	0,36	0,455568181	0,22659952	774	169	0,00	0	0	0	43
C 28	Maschinenbau	0,23	0,199310422	0,09806716	131	46	0,03	0,031598433	0,01554745	21	66	0,00	0	0	0	17
C30	Sonstiger Fahrzeugbau	0,02	0,020947186	0,02320653	6	9	0,05	0,060272199	0,0667731	18	14	0,00	0	0	0	3
C33	Reparatur und Installa	0,02	0,015373553	0,00745387	7	31	0,05	0,066116066	0,03205639	29	45	0,00	0	0	0	11
F gesamt	Bauwesen	0,07	0,057657658	0,02888248	61	72	0,16	0,199671894	0,10002173	210	104	0,02	0,007337145	0,0036754	8	26
G46	Großhandel (ohne Ha	0,10	0,08483876	0,04117304	153	127	0,05	0,064899711	0,03149643	117	184	0,00	0	0	0	47
G47	Einzelhandel (ohne Ha	0,03	0,028024559	0,0142537	54	129	0,11	0,142733706	0,07259646	273	186	0,02	0,005619508	0,00285816	11	47
H49	Landverkehr und Tran	0,12	0,10328531	0,0497634	48	33	0,16	0,19830974	0,09554667	92	48	0,00	0,00097002	0,00046736	0	12
H 51	Luftfahrt	0,00	0	0	0	11	0,00	0	0	0	16	0,00	0	0	0	4
H52	Lagerei sowie Erbring	0,01	0,009271539	0,00406995	27	225	0,02	0,024420087	0,01071973	71	327	0,00	0	0	0	83
I gesamt	Gastgewerbe	0,05	0,040958992	0,02018882	42	72	0,08	0,100482997	0,0495284	104	104	0,01	0,004440005	0,00218849	5	26
J61	Telekommunikation	0,08	0,071628541	0,03450749	24	24	0,25	0,311509542	0,15007162	103	34	0,01	0,003328146	0,00160335	1	9
J63	Informationsdienstlei	0,05	0,039341154	0,01946951	2	4	0,06	0,069704572	0,03449604	4	6	0,00	0,001421736	0,0007036	0	2
N79	Unternehmen wie "Re	0,00	0	0	0	9	0,03	0,03883235	0,01735342	5	14	0,00	0,001555808	0,00069526	0	3
N80	Wach- und Sicherheit	0,01	0,012660419	0,00549816	3	18	0,02	0,021794439	0,00946487	5	26	0,00	0	0	0	7
N81	Gebäudebetreuung; G	0,03	0,029986191	0,01447416	3	8	0,22	0,272256746	0,13141673	31	12	0,02	0,005511785	0,00266051	1	3
N82	Erbringung von wirtsch	0,02	0,013667052	0,00681805	16	81	0,02	0,028818152	0,01437644	34	118	0,01	0,002078265	0,00103678	2	30
O gesamt	Öffentlicher Dienst	0,06	0,049830169	0,02410471	5	7	0,10	0,120093086	0,0580935	12	10	0,01	0,003892712	0,00188305	0	3
P85	Erziehung und Unterr	0,24	0,203887835	0,10441418	147	48	0,14	0,170971761	0,08755734	123	70	0,01	0,002285162	0,00117027	2	18
	Gesamt				1077	1101				2124	1596				30	405
Verteilung insgesamt					2178					3720						435

Erläuterungen zur Berechnung:

Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)

Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)

Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)

Gemeinde / Bezirk	Gosen-Neu-Zittau (OT Spreenhagen)	Blankenfelde-Mahlow	Großbeeren
A	Erreichbarkeit Wert ab 0,77	2,62	2,5
B	Erreichbarkeit Wert norm 0,208108108	0,708108108	0,675675676
C	Steuerlast Wert absol 1 Erläuterungen der Zeilen siehe Berechnung für Schönefeld	0,9 Erläuterungen der Zeilen siehe Berechnung für Schönefeld	1,7 Erläuterungen der Zeilen siehe Berechnung für Schönefeld
D	Steuerlast Wert norm 0,555555556	0,5	0,944444444
E	Flächenverfügbarkeit 0,25	0,75	0,75
F	Teilfaktor I 0,190915916	0,906081081	1,21509009
G	Verteilungsschlüssel C 0,015113964	0,071730409	0,096193278

Branchenschlüssel	Bezeichnung	Branchenlokalisierung	Teilfaktor II	Verteilungsschlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE	Branchenlokalisierung	Teilfaktor II	Verteilungsschlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE	Branchenlokalisierung	Teilfaktor II	Verteilungsschlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE
C10	Herstellung von Nahrungsmitteln	0,02	0,002924872	0,001402	0	2	0,09	0,081124784	0,03888602	12	11	0,03	0,036263834	0,01738256	6	15
C20	Herstellung von chemischen Erzeugnissen	0,00	0	0	0	4	1,00	0,906081081	0,47799913	275	21	0,00	0	0	0	28
C26	Herstellung v. Datenträgern	0,00	0	0	0	26	0,16	0,141490139	0,07037717	240	122	0,06	0,069329465	0,03448446	118	164
C 28	Maschinenbau	0,01	0,001234994	0,00060766	1	10	0,07	0,067306156	0,0331168	44	48	0,05	0,061247981	0,03013598	40	64
C30	Sonstiger Fahrzeugbau	0,00	0	0	0	2	0,05	0,043558393	0,04825656	13	10	0,00	0	0	0	13
C33	Reparatur und Installation	0,00	0,000871039	0,00042232	0	7	0,01	0,006979353	0,00338394	3	33	0,05	0,065517093	0,03176598	29	44
F gesamt	Bauwesen	0,01	0,001740544	0,00087189	2	16	0,13	0,118745669	0,05948332	125	75	0,17	0,211861862	0,10612805	223	101
G46	Großhandel (ohne Handel mit Nahrungsmitteln)	0,00	0,000238239	0,00011562	0	28	0,12	0,111167105	0,05395042	200	133	0,19	0,231090485	0,11215035	416	178
G47	Einzelhandel (ohne Handel mit Nahrungsmitteln)	0,04	0,007675012	0,00390362	15	28	0,11	0,095459591	0,04855215	182	135	0,10	0,120856301	0,06146929	231	181
H49	Landverkehr und Transport	0,01	0,001182845	0,0005699	1	7	0,13	0,117416649	0,05657196	54	34	0,13	0,152057259	0,07326198	70	46
H 51	Luftfahrt	0,00	0	0	0	2	0,00	0	0	0	11	0,00	0,005388426	0,00216557	1	15
H52	Lagerei sowie Erbringung von Lagerleistungen	0,00	0	0	0	50	0,04	0,036801421	0,01615479	106	236	0,16	0,190803819	0,08375751	552	317
I gesamt	Gastgewerbe	0,01	0,00220243	0,00108559	2	16	0,15	0,131483533	0,06480867	136	75	0,06	0,067873885	0,03345526	70	101
J61	Telekommunikation	0,02	0,00405835	0,00195513	1	5	0,17	0,150084178	0,07230397	50	25	0,00	0	0	0	33
J63	Informationsdienstleistungen	0,01	0,001733668	0,00085797	0	1	0,21	0,19234136	0,09518765	11	4	0,05	0,061413636	0,03039294	4	6
N79	Unternehmen wie "Reiseveranstalter"	0,00	0,000758862	0,00033912	0	2	0,08	0,070159825	0,03135306	9	10	0,00	0	0	0	13
N80	Wach- und Sicherheitsdienste	0,00	0	0	0	4	0,09	0,082069558	0,03564109	19	19	0,01	0,017787229	0,00772462	4	26
N81	Gebäudebetreuung; Gebäudereinigung	0,01	0,00104516	0,00050449	0	2	0,15	0,131447894	0,06344912	15	8	0,12	0,148560285	0,07170917	17	11
N82	Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistungen	0,02	0,003167802	0,00158031	4	18	0,16	0,148390403	0,07402716	176	85	0,05	0,062841259	0,03134947	74	114
O gesamt	Öffentlicher Dienst	0,02	0,002956206	0,00143003	0	2	0,09	0,084832942	0,04103685	8	7	0,11	0,127766045	0,06180519	12	10
P85	Erziehung und Unterricht	0,00	0,000919826	0,00047106	1	11	0,03	0,02951442	0,0151148	21	50	0,01	0,018112877	0,00927589	13	68
	Gesamt				28	243				1700	1154				1879	1547
Verteilung insgesamt					271					2854					3426	

Erläuterungen zur Berechnung:

Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)

Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)

Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)

Gemeinde / Bezirk		Ludwigsfelde	Rangsdorf	Treptow-Köpenick
A	Erreichbarkeit Wert ab	2,17	3,4	3,25
B	Erreichbarkeit Wert n	0,586486486	0,918918919	0,878378378
C	Steuerlast Wert absol	0,5	0,9	0,2
D	Steuerlast Wert norm	0,277777778	0,5	0,111111111
E	Flächenverfügbarkeit	1	0,5	1
F	Teilfaktor I	0,864264264	0,709459459	0,989489489
G	Verteilungsschlüssel C	0,068419958	0,05616475	0,078333482

Branchenschlüssel	Bezeichnung	Branchenlokalisierung	Teilfaktor II	Verteilungsschlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE	Branchenlokalisierung	Teilfaktor II	Verteilungsschlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE	Branchenlokalisierung	Teilfaktor II	Verteilungsschlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE
C10	Herstellung von Nahrungsmitteln	0,03	0,02579359	0,01236379	4	11	0,06	0,042347016	0,02029844	6	9	0,05	0,053682558	0,02573198	8	12
C20	Herstellung von chemischen Erzeugnissen	0,00	0	0	0	20	0,00	0	0	0	16	0,43	0,427600815	0,22557895	130	23
C26	Herstellung v. Datenerzeugnissen	0,00	0	0	0	117	0,06	0,040479669	0,02013458	69	96	0,27	0,271212693	0,13490114	461	134
C 28	Maschinenbau	0,42	0,366856512	0,18050525	241	46	0,03	0,01788055	0,00879781	12	37	0,13	0,129881875	0,06390608	85	52
C30	Sonstiger Fahrzeugbau	0,81	0,697754635	0,77301375	212	9	0,00	0	0	0	8	0,00	0	0	0	11
C33	Reparatur und Installation	0,46	0,394825945	0,19143146	174	31	0,02	0,012611118	0,0061145	6	26	0,62	0,617103899	0,29920299	273	36
F gesamt	Bauwesen	0,13	0,116220152	0,05821821	122	72	0,03	0,020010395	0,01002382	21	59	0,29	0,290926462	0,14573392	306	82
G46	Großhandel (ohne Handel mit Motorfahrzeugen)	0,14	0,121361235	0,05889773	218	127	0,13	0,09292766	0,04509865	167	104	0,23	0,225601618	0,10948655	406	145
G47	Einzelhandel (ohne Handel mit Motorfahrzeugen)	0,14	0,12400118	0,06306882	237	128	0,09	0,0655245	0,03332672	125	105	0,26	0,255015377	0,12970456	487	147
H49	Landverkehr und Transport	0,15	0,132860039	0,06401266	61	33	0,05	0,036955058	0,01780514	17	27	0,13	0,12727476	0,06132164	59	38
H 51	Luftfahrt	0,00	0	0	0	11	0,00	0	0	0	9	0,04	0,043021282	0,01728994	5	12
H52	Lagerei sowie Erbringung von Lagerleistungen	0,15	0,127232018	0,05585128	368	225	0,02	0,016817928	0,0073826	49	185	0,15	0,144927806	0,06361923	419	258
I gesamt	Gastgewerbe	0,14	0,122791644	0,06052441	127	72	0,06	0,04092207	0,02017062	42	59	0,25	0,243865008	0,12020187	251	82
J61	Telekommunikation	0,00	0	0	0	24	0,00	0	0	0	19	0,05	0,049696998	0,02394183	16	27
J63	Informationsdienstleistungen	0,09	0,078627667	0,03891198	5	4	0,07	0,050200952	0,02484391	3	3	0,43	0,425926867	0,21078658	25	5
N79	Unternehmen wie "Research and Development"	0,09	0,08030623	0,03588729	10	9	0,02	0,010986997	0,00490987	1	8	0,14	0,137006237	0,06122541	17	11
N80	Wach- und Sicherheitsdienstleistungen	0,14	0,120190456	0,0521962	28	18	0,00	0	0	0	15	0,73	0,72481835	0,31477344	167	21
N81	Gebäudebetreuung; Gebäudereinigung	0,16	0,140364087	0,06775292	16	8	0,06	0,044017558	0,02124702	5	7	0,39	0,386278543	0,18645438	44	9
N82	Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistungen	0,12	0,100569311	0,05017077	119	81	0,12	0,082555593	0,04118431	98	67	0,31	0,310005116	0,1546515	367	93
O gesamt	Öffentlicher Dienst	0,16	0,136004135	0,06579026	13	7	0,05	0,037299633	0,01804322	4	6	0,26	0,260046665	0,12579425	25	8
P85	Erziehung und Unterricht	0,22	0,190385837	0,09749959	137	48	0,05	0,035643813	0,01825376	26	39	0,30	0,293913819	0,1505179	211	55
	Gesamt				2091	1100				650	903				3763	1260
Verteilung insgesamt					3192					1553					5023	

Erläuterungen zur Berechnung:

Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)

Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)

Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)

Gemeinde / Bezirk		Neukölln					Tempelhof-Schöneberg				
A	Erreichbarkeit Wert ab	3,25					3,25				
B	Erreichbarkeit Wert norm	0,878378378					0,878378378				
C	Steuerlast Wert absol	0,2					0,2				
D	Steuerlast Wert norm	0,111111111					0,111111111				
E	Flächenverfügbarkeit	1					1				
F	Teilfaktor I	0,989489489					0,989489489				
G	Verteilungsschlüssel C	0,078333482					0,078333482				
Branchenschlüssel	Bezeichnung	Branchenlokalisierung	Teilfaktor II	Verteilungsschlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE	Branchenlokalisierung	Teilfaktor II	Verteilungsschlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE
C10	Herstellung von Nahrungsmitteln	0,37	0,363389622	0,17418569	55	12	0,58	0,57241731	0,27438016	87	12
C20	Herstellung von chemischen Erzeugnissen	0,22	0,219101244	0,11558591	66	23	0,35	0,34278743	0,18083602	104	23
C26	Herstellung v. Datenerzeugnissen	0,54	0,533130914	0,26517921	906	134	0,19	0,185145882	0,09209153	314	134
C 28	Maschinenbau	0,06	0,056443993	0,02777227	37	52	0,81	0,803163622	0,39518243	527	52
C30	Sonstiger Fahrzeugbau	0,00	0	0	0	11	0,00	0	0	0	11
C33	Reparatur und Installation	0,05	0,050903586	0,02468062	22	36	0,32	0,321482005	0,15587063	142	36
F gesamt	Bauwesen	0,26	0,261855035	0,13117116	276	82	0,44	0,436707993	0,21876032	460	82
G46	Großhandel (ohne Handel mit Motorfahrzeugen)	0,22	0,220835386	0,10717346	397	145	0,55	0,543052486	0,26354839	977	145
G47	Einzelhandel (ohne Handel mit Motorfahrzeugen)	0,23	0,223930718	0,11389445	428	147	0,52	0,510543395	0,25966986	975	147
H49	Landverkehr und Transport	0,20	0,199205734	0,09597836	92	38	0,67	0,663008995	0,3194412	306	38
H 51	Luftfahrt	0,04	0,043021282	0,01728994	5	12	0,91	0,903446925	0,36308877	113	12
H52	Lagerei sowie Erbringung von Lagerleistungen	0,21	0,209737071	0,09206868	606	258	0,64	0,634824613	0,27867016	1835	258
I gesamt	Gastgewerbe	0,30	0,297782144	0,1467778	307	82	0,45	0,447842338	0,22074297	462	82
J61	Telekommunikation	0,22	0,221040381	0,10648755	73	27	0,73	0,71875211	0,3462632	238	27
J63	Informationsdienstleistungen	0,08	0,079977534	0,03958001	5	5	0,49	0,483585089	0,23932101	29	5
N79	Unternehmen wie "Reiseveranstalter"	0,25	0,252023819	0,11262452	31	11	0,61	0,600459434	0,26833359	73	11
N80	Wach- und Sicherheitsdienste	0,07	0,067465192	0,02929872	16	21	0,20	0,197205947	0,08564242	45	21
N81	Gebäudebetreuung; Gebäudereinigung	0,27	0,26621213	0,12849903	30	9	0,34	0,336998816	0,16266734	38	9
N82	Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistungen	0,25	0,247141255	0,12329075	293	93	0,44	0,432343119	0,21568196	512	93
O gesamt	Öffentlicher Dienst	0,24	0,236069885	0,11419579	23	8	0,50	0,493372939	0,23866286	48	8
P85	Erziehung und Unterricht	0,16	0,15602078	0,0799007	112	55	0,55	0,53955489	0,27631457	388	55
	Gesamt				3781	1260				7675	1260
Verteilung insgesamt						5040					8935
Erläuterungen zur Berechnung:											
Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)						Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)					

Gemeinde / Bezirk		Mittleres Szenario						Schönefeld						
A	Erreichbarkeit Wert absolut							3,7	Übernommen aus Modell Standortfaktoren					
B	Erreichbarkeit Wert normiert							1	B=A/MAX(Zeile A)					
C	Steuerlast Wert absolut							1,8	Übernommen aus Modell Standortfaktoren					
D	Steuerlast Wert normiert							1	D=C/MAX(Zeile C)					
E	Flächenverfügbarkeit							0,75	Übernommen aus Modell Standortfaktoren					
F	Teilfaktor I							1,5	F=(B+D)*E					
G	Verteilungsschlüssel OHNE Lokalisationsfaktor							0,118748328	G=F/SUMME(Zeile F)					
		Technisch / Dienstleistung	Summe Effekte	Direkte Effekte	Anteil direkte Effekte für Schönefeld	Übrige Effekte zur Verteilung MIT Lokalisationsfaktor (66,6%) (einschl. Rest direkte Effekte)	Übrige Effekte zur Verteilung OHNE Lokalisationsfaktor (33,3%) (einschl. Rest direkte Effekte)	Branchenlokalisierung	Teilfaktor II	Verteilungsschlüssel	Direkte Effekte	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE	
C10	Herstellung von Nahrungs-	T	224	0	0,95	149	75	0,08	0,116891208	0,05603015	0	8	9	
C20	Herstellung von chemischen	T	291	0	0,95	194	97	0,00	0	0	0	0	12	
C26	Herstellung v. Datentechnik	T	1706	0	0,95	1137	569	0,06	0,085585586	0,04257025	0	48	68	
C 28	Maschinenbau	T	1159	309	0,95	577	288	0,03	0,037804592	0,01860108	294	11	34	
C30	Sonstiger Fahrzeugbau	T	215	72	0,95	98	49	0,05	0,072110092	0,07988781	68	8	6	
C33	Reparatur und Installation	D	1381	894	0,95	355	177	0,33	0,502162707	0,24347372	849	86	21	
F gesamt	Bauwesen	T	2111	767	0,95	922	461	0,11	0,167094017	0,08370248	728	77	55	
G46	Großhandel (ohne Handel mit Nahrungsmitteln)	D	2220	0	0,95	1480	740	0,22	0,323884489	0,15718414	0	233	88	
G47	Einzelhandel (ohne Handel mit Nahrungsmitteln)	D	7521	3209	0,95	2982	1491	0,14	0,209755675	0,10668481	3049	318	177	
H49	Landverkehr und Transport	D	1470	334	0,95	769	384	0,20	0,301100027	0,14507157	318	111	46	
H 51	Luftfahrt	D	1118	964	0,95	135	67	1,00	1,493348115	0,60016578	916	81	8	
H52	Lagerei sowie Erbringung von Lagerleistungen	D	5309	1725	0,95	2447	1224	0,58	0,864487392	0,37948566	1639	929	145	
I gesamt	Gastgewerbe	D	2678	1158	0,95	1052	526	0,25	0,37704918	0,18584879	1100	195	62	
J61	Telekommunikation	D	714	7	0,95	471	236	0,25	0,372692255	0,17954676	7	85	28	
J63	Informationsdienstleistungen	D	65	0	0,95	44	22	0,26	0,386649778	0,19134878	0	8	3	
N79	Unternehmen wie "Research and Development"	D	522	313	0,95	150	75	0,60	0,905956404	0,40485422	298	61	9	
N80	Wach- und Sicherheitsdienste	D	1253	928	0,95	247	124	0,69	1,040256176	0,45176149	882	112	15	
N81	Gebäudebetreuung; Gebäudereinigung	D	1450	1216	0,95	196	98	0,18	0,275091241	0,13278492	1155	26	12	
N82	Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistungen	D	1253	0	0,95	835	418	0,29	0,439597615	0,21930099	0	183	50	
O gesamt	Öffentlicher Dienst	D	2162	2001	0,95	174	87	0,28	0,423478574	0,20485235	1901	36	10	
P85	Erziehung und Unterricht	D	722	0	0,95	481	241	0,09	0,127534348	0,06531235	0	31	29	
Summen			35543	13896		14895	7447				13201	2648	884	
Erläuterungen zur Berechnung:														
	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k			
	Übernommen aus Beschäftigtenverteilung nach Branchen	Übernommen aus Beschäftigtenverteilung nach Branchen	Modellannahme	d= (a-b*c)*2/3	d= (a-b*c)*1/3	Übernommen aus Modell Standortfaktoren	g=f*F	h= g/SUMME(g der einzelnen Gemeinden)	i=b*c	j=d*h	k=e*G			

Gemeinde / Bezirk	Schulzendorf	Wildau	Zeuthen
A Erreichbarkeit Wert ab	2,7	2,5	2,87
B Erreichbarkeit Wert norm	0,72972973	0,675675676	0,775675676
C Steuerlast Wert absol	1,2	0,9	0,8
D Steuerlast Wert norm	0,666666667	0,5	0,444444444
E Flächenverfügbarkeit	0,25	0,75	0,5
F Teilfaktor I	0,349099099	0,881756757	0,61006006
G Verteilungsschlüssel C	0,027636623	0,069804761	0,048295742

		Branchenloka lisierung	Teilfaktor II	Verteilungssc hlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE	Branchenloka lisierung	Teilfaktor II	Verteilungssc hlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE	Branchenloka lisierung	Teilfaktor II	Verteilungssc hlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE
C10	Herstellung von Nahr	0,00	0,000512205	0,00024552	0	2	0,03	0,026315646	0,01261403	2	5	0,06	0,034390955	0,01648482	2	4
C20	Herstellung von chem	0,00	0	0	0	3	0,00	0	0	0	7	0,00	0	0	0	5
C26	Herstellung v. Datenv	0,00	0	0	0	16	0,03	0,0291271	0,01448781	16	40	0,00	0,000700362	0,00034836	0	27
C 28	Maschinenbau	0,00	0	0	0	8	0,29	0,259657857	0,12776005	74	20	0,00	0	0	0	14
C30	Sonstiger Fahrzeugba	0,00	0	0	0	1	0,01	0,007999443	0,00886225	1	3	0,00	0	0	0	2
C33	Reparatur und Installa	0,00	0	0	0	5	0,00	0,001554578	0,00075374	0	12	0,01	0,006991501	0,00338983	1	9
F gesamt	Bauwesen	0,05	0,018698185	0,00936649	9	13	0,08	0,069334719	0,03473187	32	32	0,03	0,018423466	0,00922887	9	22
G46	Großhandel (ohne Ha	0,00	0,000125161	0,00006074	0	20	0,04	0,035808743	0,01737831	26	52	0,01	0,004710731	0,00228616	3	36
G47	Einzelhandel (ohne Ha	0,01	0,005020833	0,00255367	8	41	0,18	0,160124949	0,0814419	243	104	0,02	0,011839668	0,00602183	18	72
H49	Landverkehr und Tran	0,00	0,000370672	0,00017859	0	11	0,04	0,034167333	0,016462	13	27	0,01	0,007363065	0,00354756	3	19
H 51	Luftfahrt	0,00	0	0	0	2	0,00	0	0	0	5	0,00	0	0	0	3
H52	Lagerei sowie Erbring	0,00	0	0	0	34	0,01	0,011449657	0,00502608	12	85	0,01	0,007276875	0,00319434	8	59
I gesamt	Gastgewerbe	0,00	0,001059803	0,00052238	1	15	0,12	0,107074287	0,05277727	56	37	0,07	0,042967193	0,02117867	22	25
J61	Telekommunikation	0,00	0,0007107	0,00034238	0	7	0,14	0,121712561	0,05863577	28	16	0,08	0,05052548	0,02434096	11	11
J63	Informationsdienstlei	0,00	0,000303601	0,00015025	0	1	0,10	0,084675687	0,04190508	2	2	0,11	0,064751259	0,0320447	1	1
N79	Unternehmen wie "Re	0,00	0	0	0	2	0,13	0,116069778	0,05186932	8	5	0,04	0,023619138	0,01055493	2	4
N80	Wach- und Sicherheit	0,00	0	0	0	3	0,00	0	0	0	9	0,03	0,018419014	0,00799899	2	6
N81	Gebäudebetreuung; G	0,01	0,003185211	0,00153748	0	3	0,02	0,01850402	0,00893178	2	7	0,02	0,012245731	0,00591094	1	5
N82	Erbringung von wirtsch	0,00	0,000998544	0,00049814	0	12	0,05	0,045602137	0,02274943	19	29	0,14	0,086764424	0,04328396	36	20
O gesamt	Öffentlicher Dienst	0,03	0,009805448	0,00474326	1	2	0,08	0,067949566	0,03286973	6	6	0,02	0,013840037	0,00669494	1	4
P85	Erziehung und Unterr	0,00	0,000487979	0,0002499	0	7	0,20	0,176713857	0,09049795	44	17	0,01	0,006736243	0,00344974	2	12
					19	206				581	520				123	360
Summen						225					1101					483

Erläuterungen zur Berechnung: l m n o p

Übernommen aus Modell Standortfaktoren $m = l * F$ $n = m / \text{SUMME}(m \text{ der einzelnen Gemeinden})$ $o = d * n$ $p = e * G$

Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)

Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)

	Gemeinde / Bezirk	Mittenwalde		Königs-Wusterhausen		Eichwalde	
A	Erreichbarkeit Wert ab	1,8		3,2		2,65	
B	Erreichbarkeit Wert norm	0,486486486		0,864864865		0,716216216	
C	Steuerlast Wert absol	1,2	Erläuterungen der Zeilen siehe Berechnung für Schönefeld	0,7	Erläuterungen der Zeilen siehe Berechnung für Schönefeld	1	Erläuterungen der Zeilen siehe Berechnung für Schönefeld
D	Steuerlast Wert norm	0,666666667		0,388888889		0,555555556	
E	Flächenverfügbarkeit	0,75		1		0,25	
F	Teilfaktor I	0,864864865		1,253753754		0,317942943	
G	Verteilungsschlüssel C	0,068467505		0,099254108		0,025170129	

		Branchenloka lisierung	Teilfaktor II	Verteilungssc hlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE	Branchenloka lisierung	Teilfaktor II	Verteilungssc hlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE	Branchenloka lisierung	Teilfaktor II	Verteilungssc hlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE
C10	Herstellung von Nahr	0,09	0,077434544	0,03711716	6	5	0,52	0,652731579	0,31287768	47	7	0,00	0	0	0	2
C20	Herstellung von chem	0,00	0	0	0	7	0,00	0	0	0	10	0,00	0	0	0	2
C26	Herstellung v. Datenv	0,23	0,198685172	0,09882597	112	39	0,36	0,455568181	0,22659952	258	56	0,00	0	0	0	14
C 28	Maschinenbau	0,23	0,199310422	0,09806716	57	20	0,03	0,031598433	0,01554745	9	29	0,00	0	0	0	7
C30	Sonstiger Fahrzeugba	0,02	0,020947186	0,02320653	2	3	0,05	0,060272199	0,0667731	7	5	0,00	0	0	0	1
C33	Reparatur und Installa	0,02	0,015373553	0,00745387	3	12	0,05	0,066116066	0,03205639	11	18	0,00	0	0	0	4
F gesamt	Bauwesen	0,07	0,057657658	0,02888248	27	32	0,16	0,199671894	0,10002173	92	46	0,02	0,007337145	0,0036754	3	12
G46	Großhandel (ohne Ha	0,10	0,08483876	0,04117304	61	51	0,05	0,064899711	0,03149643	47	73	0,00	0	0	0	19
G47	Einzelhandel (ohne Ha	0,03	0,028024559	0,0142537	43	102	0,11	0,142733706	0,07259646	216	148	0,02	0,005619508	0,00285816	9	38
H49	Landverkehr und Tran	0,12	0,10328531	0,0497634	38	26	0,16	0,19830974	0,09554667	73	38	0,00	0,00097002	0,00046736	0	10
H 51	Luftfahrt	0,00	0	0	0	5	0,00	0	0	0	7	0,00	0	0	0	2
H52	Lagerei sowie Erbring	0,01	0,009271539	0,00406995	10	84	0,02	0,024420087	0,01071973	26	121	0,00	0	0	0	31
I gesamt	Gastgewerbe	0,05	0,040958992	0,02018882	21	36	0,08	0,100482997	0,0495284	52	52	0,01	0,004440005	0,00218849	2	13
J61	Telekommunikation	0,08	0,071628541	0,03450749	16	16	0,25	0,311509542	0,15007162	71	23	0,01	0,003328146	0,00160335	1	6
J63	Informationsdienstlei	0,05	0,039341154	0,01946951	1	1	0,06	0,069704572	0,03449604	2	2	0,00	0,001421736	0,0007036	0	1
N79	Unternehmen wie "Re	0,00	0	0	0	5	0,03	0,03883235	0,01735342	3	7	0,00	0,001555808	0,00069526	0	2
N80	Wach- und Sicherheit	0,01	0,012660419	0,00549816	1	8	0,02	0,021794439	0,00946487	2	12	0,00	0	0	0	3
N81	Gebäudebetreuung; G	0,03	0,029986191	0,01447416	3	7	0,22	0,272256746	0,13141673	26	10	0,02	0,005511785	0,00266051	1	2
N82	Erbringung von wirtsch	0,02	0,013667052	0,00681805	6	29	0,02	0,028818152	0,01437644	12	41	0,01	0,002078265	0,00103678	1	11
O gesamt	Öffentlicher Dienst	0,06	0,049830169	0,02410471	4	6	0,10	0,120093086	0,0580935	10	9	0,01	0,003892712	0,00188305	0	2
P85	Erziehung und Unterr	0,24	0,203887835	0,10441418	50	16	0,14	0,170971761	0,08755734	42	24	0,01	0,002285162	0,00117027	1	6
					460	510				1006	739				18	187
	Summen							970						1745		205

Erläuterungen zur Berechnung:

Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)

Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)

Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)

	Gemeinde / Bezirk	Gosen-Neu-Zittau (OT Spreehagen)	Blankenfelde-Mahlow	Großbeeren
A	Erreichbarkeit Wert ab	0,77	2,62	2,5
B	Erreichbarkeit Wert norm	0,208108108	0,708108108	0,675675676
C	Steuerlast Wert absol	1	0,9	1,7
D	Steuerlast Wert norm	0,555555556	0,5	0,944444444
E	Flächenverfügbarkeit	0,25	0,75	0,75
F	Teilfaktor I	0,190915916	0,906081081	1,21509009
G	Verteilungsschlüssel C	0,015113964	0,071730409	0,096193278

		Branchenloka lisierung	Teilfaktor II	Verteilungssc hlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE	Branchenloka lisierung	Teilfaktor II	Verteilungssc hlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE	Branchenloka lisierung	Teilfaktor II	Verteilungssc hlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE
C10	Herstellung von Nahr	0,02	0,002924872	0,001402	0	1	0,09	0,081124784	0,03888602	6	5	0,03	0,036263834	0,01738256	3	7
C20	Herstellung von chem	0,00	0	0	0	1	1,00	0,906081081	0,47799913	93	7	0,00	0	0	0	9
C26	Herstellung v. Datenv	0,00	0	0	0	9	0,16	0,141490139	0,07037717	80	41	0,06	0,069329465	0,03448446	39	55
C 28	Maschinenbau	0,01	0,001234994	0,00060766	0	4	0,07	0,067306156	0,0331168	19	21	0,05	0,061247981	0,03013598	17	28
C30	Sonstiger Fahrzeugba	0,00	0	0	0	1	0,05	0,043558393	0,04825656	5	4	0,00	0	0	0	5
C33	Reparatur und Installa	0,00	0,000871039	0,00042232	0	3	0,01	0,006979353	0,00338394	1	13	0,05	0,065517093	0,03176598	11	17
F gesamt	Bauwesen	0,01	0,001740544	0,00087189	1	7	0,13	0,118745669	0,05948332	55	33	0,17	0,211861862	0,10612805	98	44
G46	Großhandel (ohne Ha	0,00	0,000238239	0,00011562	0	11	0,12	0,111167105	0,05395042	80	53	0,19	0,231090485	0,11215035	166	71
G47	Einzelhandel (ohne Ha	0,04	0,007675012	0,00390362	12	23	0,11	0,095459591	0,04855215	145	107	0,10	0,120856301	0,06146929	183	143
H49	Landverkehr und Tran	0,01	0,001182845	0,0005699	0	6	0,13	0,117416649	0,05657196	43	28	0,13	0,152057259	0,07326198	56	37
H 51	Luftfahrt	0,00	0	0	0	1	0,00	0	0	0	5	0,00	0,005388426	0,00216557	0	6
H52	Lagerei sowie Erbring	0,00	0	0	0	18	0,04	0,036801421	0,01615479	40	88	0,16	0,190803819	0,08375751	205	118
I gesamt	Gastgewerbe	0,01	0,00220243	0,00108559	1	8	0,15	0,131483533	0,06480867	68	38	0,06	0,067873885	0,03345526	35	51
J61	Telekommunikation	0,02	0,00405835	0,00195513	1	4	0,17	0,150084178	0,07230397	34	17	0,00	0	0	0	23
J63	Informationsdienstlei	0,01	0,001733668	0,00085797	0	0	0,21	0,19234136	0,09518765	4	2	0,05	0,061413636	0,03039294	1	2
N79	Unternehmen wie "Re	0,00	0,000758862	0,00033912	0	1	0,08	0,070159825	0,03135306	5	5	0,00	0	0	0	7
N80	Wach- und Sicherheit	0,00	0	0	0	2	0,09	0,082069558	0,03564109	9	9	0,01	0,017787229	0,00772462	2	12
N81	Gebäudebetreuung; G	0,01	0,00104516	0,00050449	0	1	0,15	0,131447894	0,06344912	12	7	0,12	0,148560285	0,07170917	14	9
N82	Erbringung von wirtsch	0,02	0,003167802	0,00158031	1	6	0,16	0,148390403	0,07402716	62	30	0,05	0,062841259	0,03134947	26	40
O gesamt	Öffentlicher Dienst	0,02	0,002956206	0,00143003	0	1	0,09	0,084832942	0,04103685	7	6	0,11	0,127766045	0,06180519	11	8
P85	Erziehung und Unterr	0,00	0,000919826	0,00047106	0	4	0,03	0,02951442	0,0151148	7	17	0,01	0,018112877	0,00927589	4	23
					18	113				775	534				873	716
	Summen					130					1309					1589

Erläuterungen zur Berechnung:

Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)

Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)

Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)

Gemeinde / Bezirk	Ludwigsfelde	Rangsdorf	Treptow-Köpenick
A Erreichbarkeit Wert ab	2,17	3,4	3,25
B Erreichbarkeit Wert norm	0,586486486	0,918918919	0,878378378
C Steuerlast Wert absol	0,5	0,9	0,2
D Steuerlast Wert norm	0,277777778	0,5	0,111111111
E Flächenverfügbarkeit	1	0,5	1
F Teilfaktor I	0,864264264	0,709459459	0,989489489
G Verteilungsschlüssel C	0,068419958	0,05616475	0,078333482

		Branchenloka lisierung	Teilfaktor II	Verteilungssc hlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE	Branchenloka lisierung	Teilfaktor II	Verteilungssc hlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE	Branchenloka lisierung	Teilfaktor II	Verteilungssc hlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE
C10	Herstellung von Nahr	0,03	0,02579359	0,01236379	2	5	0,06	0,042347016	0,02029844	3	4	0,05	0,053682558	0,02573198	4	6
C20	Herstellung von chem	0,00	0	0	0	7	0,00	0	0	0	5	0,43	0,427600815	0,22557895	44	8
C26	Herstellung v. Datenv	0,00	0	0	0	39	0,06	0,040479669	0,02013458	23	32	0,27	0,271212693	0,13490114	153	45
C 28	Maschinenbau	0,42	0,366856512	0,18050525	104	20	0,03	0,01788055	0,00879781	5	16	0,13	0,129881875	0,06390608	37	23
C30	Sonstiger Fahrzeugba	0,81	0,697754635	0,77301375	76	3	0,00	0	0	0	3	0,00	0	0	0	4
C33	Reparatur und Installa	0,46	0,394825945	0,19143146	68	12	0,02	0,012611118	0,0061145	2	10	0,62	0,617103899	0,29920299	106	14
F gesamt	Bauwesen	0,13	0,116220152	0,05821821	54	32	0,03	0,020010395	0,01002382	9	26	0,29	0,290926462	0,14573392	134	36
G46	Großhandel (ohne Ha	0,14	0,121361235	0,05889773	87	51	0,13	0,09292766	0,04509865	67	42	0,23	0,225601618	0,10948655	162	58
G47	Einzelhandel (ohne Ha	0,14	0,12400118	0,06306882	188	102	0,09	0,0655245	0,03332672	99	84	0,26	0,255015377	0,12970456	387	117
H49	Landverkehr und Tran	0,15	0,132860039	0,06401266	49	26	0,05	0,036955058	0,01780514	14	22	0,13	0,12727476	0,06132164	47	30
H 51	Luftfahrt	0,00	0	0	0	5	0,00	0	0	0	4	0,04	0,043021282	0,01728994	2	5
H52	Lagerei sowie Erbring	0,15	0,127232018	0,05585128	137	84	0,02	0,016817928	0,0073826	18	69	0,15	0,144927806	0,06361923	156	96
I gesamt	Gastgewerbe	0,14	0,122791644	0,06052441	64	36	0,06	0,04092207	0,02017062	21	30	0,25	0,243865008	0,12020187	126	41
J61	Telekommunikation	0,00	0	0	0	16	0,00	0	0	0	13	0,05	0,049696998	0,02394183	11	18
J63	Informationsdienstlei	0,09	0,078627667	0,03891198	2	1	0,07	0,050200952	0,02484391	1	1	0,43	0,425926867	0,21078658	9	2
N79	Unternehmen wie "Re	0,09	0,08030623	0,03588729	5	5	0,02	0,010986997	0,00490987	1	4	0,14	0,137006237	0,06122541	9	6
N80	Wach- und Sicherheit	0,14	0,120190456	0,0521962	13	8	0,00	0	0	0	7	0,73	0,72481835	0,31477344	78	10
N81	Gebäudebetreuung; G	0,16	0,140364087	0,06775292	13	7	0,06	0,044017558	0,02124702	4	6	0,39	0,386278543	0,18645438	37	8
N82	Erbringung von wirtsch	0,12	0,100569311	0,05017077	42	29	0,12	0,082555593	0,04118431	34	23	0,31	0,310005116	0,1546515	129	33
O gesamt	Öffentlicher Dienst	0,16	0,136004135	0,06579026	11	6	0,05	0,037299633	0,01804322	3	5	0,26	0,260046665	0,12579425	22	7
P85	Erziehung und Unterr	0,22	0,190385837	0,09749959	47	16	0,05	0,035643813	0,01825376	9	14	0,30	0,293913819	0,1505179	72	19
					962	510				314	418				1726	583
Summen						1471					732					2310

Erläuterungen zur Berechnung:

Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)

Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)

Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)

Gemeinde / Bezirk		Neukölln					Tempelhof-Schöneberg				
A	Erreichbarkeit Wert ab	3,25					3,25				
B	Erreichbarkeit Wert n	0,878378378					0,878378378				
C	Steuerlast Wert absol	0,2					0,2				
D	Steuerlast Wert norm	0,111111111					0,111111111				
E	Flächenverfügbarkeit	1					1				
F	Teilfaktor I	0,989489489					0,989489489				
G	Verteilungsschlüssel C	0,078333482					0,078333482				
		Branchenloka lisierung	Teilfaktor II	Verteilungssc hlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE	Branchenloka lisierung	Teilfaktor II	Verteilungssc hlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE
C10	Herstellung von Nahr	0,37	0,363389622	0,17418569	26	6	0,58	0,57241731	0,27438016	41	6
C20	Herstellung von chem	0,22	0,219101244	0,11558591	22	8	0,35	0,34278743	0,18083602	35	8
C26	Herstellung v. Datenv	0,54	0,533130914	0,26517921	302	45	0,19	0,185145882	0,09209153	105	45
C 28	Maschinenbau	0,06	0,056443993	0,02777227	16	23	0,81	0,803163622	0,39518243	228	23
C30	Sonstiger Fahrzeugba	0,00	0	0	0	4	0,00	0	0	0	4
C33	Reparatur und Installa	0,05	0,050903586	0,02468062	9	14	0,32	0,321482005	0,15587063	55	14
F gesamt	Bauwesen	0,26	0,261855035	0,13117116	121	36	0,44	0,436707993	0,21876032	202	36
G46	Großhandel (ohne Ha	0,22	0,220835386	0,10717346	159	58	0,55	0,543052486	0,26354839	390	58
G47	Einzelhandel (ohne Ha	0,23	0,223930718	0,11389445	340	117	0,52	0,510543395	0,25966986	774	117
H49	Landverkehr und Tran	0,20	0,199205734	0,09597836	74	30	0,67	0,663008995	0,3194412	245	30
H 51	Luftfahrt	0,04	0,043021282	0,01728994	2	5	0,91	0,903446925	0,36308877	49	5
H52	Lagerei sowie Erbring	0,21	0,209737071	0,09206868	225	96	0,64	0,634824613	0,27867016	682	96
I gesamt	Gastgewerbe	0,30	0,297782144	0,1467778	154	41	0,45	0,447842338	0,22074297	232	41
J61	Telekommunikation	0,22	0,221040381	0,10648755	50	18	0,73	0,71875211	0,3462632	163	18
J63	Informationsdienstlei	0,08	0,079977534	0,03958001	2	2	0,49	0,483585089	0,23932101	10	2
N79	Unternehmen wie "Re	0,25	0,252023819	0,11262452	17	6	0,61	0,600459434	0,26833359	40	6
N80	Wach- und Sicherheit	0,07	0,067465192	0,02929872	7	10	0,20	0,197205947	0,08564242	21	10
N81	Gebäudebetreuung; C	0,27	0,26621213	0,12849903	25	8	0,34	0,336998816	0,16266734	32	8
N82	Erbringung von wirtsch	0,25	0,247141255	0,12329075	103	33	0,44	0,432343119	0,21568196	180	33
O gesamt	Öffentlicher Dienst	0,24	0,236069885	0,11419579	20	7	0,50	0,493372939	0,23866286	42	7
P85	Erziehung und Unterr	0,16	0,15602078	0,0799007	38	19	0,55	0,53955489	0,27631457	133	19
					1712	583				3660	583
Summen						2296	4243				
Erläuterungen zur Berechnung:											
Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)						Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)					

Gemeinde / Bezirk		Unteres Szenario										Schönefeld	
A	Erreichbarkeit Wert absolut											3,7	Übernommen aus Modell Standortfaktoren
B	Erreichbarkeit Wert normiert											1	B=A/MAX(Zeile A)
C	Steuerlast Wert absolut											1,8	Übernommen aus Modell Standortfaktoren
D	Steuerlast Wert normiert											1	D=C/MAX(Zeile C)
E	Flächenverfügbarkeit											0,75	Übernommen aus Modell Standortfaktoren
F	Teilfaktor I											1,5	F=(B+D)*E
G	Verteilungsschlüssel OHNE Lokalisationsfaktor											0,118748328	G=F/SUMME(Zeile F)
		Technisch / Dienstleistung	Summe Effekte	Direkte Effekte	Anteil direkte Effekte für Schönefeld	Übrige Effekte zur Verteilung MIT Lokalisationsfaktor (66,6%) (einschl. Rest direkte Effekte)	Übrige Effekte zur Verteilung OHNE Lokalisationsfaktor (33,3%) (einschl. Rest direkte Effekte)	Branchenlokalisierung	Teilfaktor II	Verteilungsschlüssel	Direkte Effekte	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE
C10	Herstellung von Nahrungs-	T	91	0	0,95	60	30	0,08	0,116891208	0,05603015	0	3	4
C20	Herstellung von chemischen	T	164	0	0,95	109	55	0,00	0	0	0	0	6
C26	Herstellung v. Datentechnik	T	973	0	0,95	649	324	0,06	0,085585586	0,04257025	0	28	39
C 28	Maschinenbau	T	686	309	0,95	262	131	0,03	0,037804592	0,01860108	294	5	16
C30	Sonstiger Fahrzeugbau	T	149	72	0,95	54	27	0,05	0,072110092	0,07988781	68	4	3
C33	Reparatur und Installation	D	1145	894	0,95	197	99	0,33	0,502162707	0,24347372	849	48	12
F gesamt	Bauwesen	T	1359	767	0,95	420	210	0,11	0,167094017	0,08370248	728	35	25
G46	Großhandel (ohne Handel mit	D	1057	0	0,95	704	352	0,22	0,323884489	0,15718414	0	111	42
G47	Einzelhandel (ohne Handel mit	D	4249	3209	0,95	800	400	0,14	0,209755675	0,10668481	3049	85	48
H49	Landverkehr und Transport	D	604	334	0,95	191	96	0,20	0,301100027	0,14507157	318	28	11
H 51	Luftfahrt	D	1044	964	0,95	85	43	1,00	1,493348115	0,60016578	916	51	5
H52	Lagerei sowie Erbringung	D	3585	1725	0,95	1298	649	0,58	0,864487392	0,37948566	1639	492	77
I gesamt	Gastgewerbe	D	1742	1158	0,95	429	214	0,25	0,37704918	0,18584879	1100	80	25
J61	Telekommunikation	D	203	7	0,95	131	65	0,25	0,372692255	0,17954676	7	24	8
J63	Informationsdienstleistungen	D	34	0	0,95	23	11	0,26	0,386649778	0,19134878	0	4	1
N79	Unternehmen wie "Retail"	D	388	313	0,95	60	30	0,60	0,905956404	0,40485422	298	24	4
N80	Wach- und Sicherheitsdienste	D	1071	928	0,95	126	63	0,69	1,040256176	0,45176149	882	57	7
N81	Gebäudebetreuung; Gebäuderei	D	1272	1216	0,95	78	39	0,18	0,275091241	0,13278492	1155	10	5
N82	Erbringung von wirtschaftlichen	D	676	0	0,95	451	225	0,29	0,439597615	0,21930099	0	99	27
O gesamt	Öffentlicher Dienst	D	2039	2001	0,95	92	46	0,28	0,423478574	0,20485235	1901	19	5
P85	Erziehung und Unterricht	D	400	0	0,95	267	133	0,09	0,127534348	0,06531235	0	17	16
Summen			22931	13896		6486	3243				13201	1225	385
Erläuterungen zur Berechnung:													
	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k		
	Übernommen aus Beschäftigtenverteilung nach Branchen	Übernommen aus Beschäftigtenverteilung nach Branchen	Modellannahme	d= (a-b*c)*2/3	d= (a-b*c)*1/3	Übernommen aus Modell Standortfaktoren	g=f*F	h= g/SUMME(g der einzelnen Gemeinden)	i=b*c	j=d*h	k=e*G		

	Gemeinde / Bezirk	Schulzendorf	Wildau	Zeuthen
A	Erreichbarkeit Wert ab	2,7	2,5	2,87
B	Erreichbarkeit Wert norm	0,72972973	0,675675676	0,775675676
C	Steuerlast Wert absol	1,2	0,9	0,8
D	Steuerlast Wert norm	0,666666667	0,5	0,444444444
E	Flächenverfügbarkeit	0,25	0,75	0,5
F	Teilfaktor I	0,349099099	0,881756757	0,61006006
G	Verteilungsschlüssel C	0,027636623	0,069804761	0,048295742

		Branchenloka lisierung	Teilfaktor II	Verteilungssc hlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE	Branchenloka lisierung	Teilfaktor II	Verteilungssc hlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE	Branchenloka lisierung	Teilfaktor II	Verteilungssc hlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE
C10	Herstellung von Nahr	0,00	0,000512205	0,00024552	0	1	0,03	0,026315646	0,01261403	1	2	0,06	0,034390955	0,01648482	1	1
C20	Herstellung von chem	0,00	0	0	0	2	0,00	0	0	0	4	0,00	0	0	0	3
C26	Herstellung v. Datenv	0,00	0	0	0	9	0,03	0,0291271	0,01448781	9	23	0,00	0,000700362	0,00034836	0	16
C 28	Maschinenbau	0,00	0	0	0	4	0,29	0,259657857	0,12776005	33	9	0,00	0	0	0	6
C30	Sonstiger Fahrzeugba	0,00	0	0	0	1	0,01	0,007999443	0,00886225	0	2	0,00	0	0	0	1
C33	Reparatur und Installa	0,00	0	0	0	3	0,00	0,001554578	0,00075374	0	7	0,01	0,006991501	0,00338983	1	5
F gesamt	Bauwesen	0,05	0,018698185	0,00936649	4	6	0,08	0,069334719	0,03473187	15	15	0,03	0,018423466	0,00922887	4	10
G46	Großhandel (ohne Ha	0,00	0,000125161	0,00006074	0	10	0,04	0,035808743	0,01737831	12	25	0,01	0,004710731	0,00228616	2	17
G47	Einzelhandel (ohne Ha	0,01	0,005020833	0,00255367	2	11	0,18	0,160124949	0,0814419	65	28	0,02	0,011839668	0,00602183	5	19
H49	Landverkehr und Tran	0,00	0,000370672	0,00017859	0	3	0,04	0,034167333	0,016462	3	7	0,01	0,007363065	0,00354756	1	5
H 51	Luftfahrt	0,00	0	0	0	1	0,00	0	0	0	3	0,00	0	0	0	2
H52	Lagerei sowie Erbring	0,00	0	0	0	18	0,01	0,011449657	0,00502608	7	45	0,01	0,007276875	0,00319434	4	31
I gesamt	Gastgewerbe	0,00	0,001059803	0,00052238	0	6	0,12	0,107074287	0,05277727	23	15	0,07	0,042967193	0,02117867	9	10
J61	Telekommunikation	0,00	0,0007107	0,00034238	0	2	0,14	0,121712561	0,05863577	8	5	0,08	0,05052548	0,02434096	3	3
J63	Informationsdienstlei	0,00	0,000303601	0,00015025	0	0	0,10	0,084675687	0,04190508	1	1	0,11	0,064751259	0,0320447	1	1
N79	Unternehmen wie "Re	0,00	0	0	0	1	0,13	0,116069778	0,05186932	3	2	0,04	0,023619138	0,01055493	1	1
N80	Wach- und Sicherheit	0,00	0	0	0	2	0,00	0	0	0	4	0,03	0,018419014	0,00799899	1	3
N81	Gebäudebetreuung; G	0,01	0,003185211	0,00153748	0	1	0,02	0,01850402	0,00893178	1	3	0,02	0,012245731	0,00591094	0	2
N82	Erbringung von wirtsch	0,00	0,000998544	0,00049814	0	6	0,05	0,045602137	0,02274943	10	16	0,14	0,086764424	0,04328396	20	11
O gesamt	Öffentlicher Dienst	0,03	0,009805448	0,00474326	0	1	0,08	0,067949566	0,03286973	3	3	0,02	0,013840037	0,00669494	1	2
P85	Erziehung und Unterr	0,00	0,000487979	0,0002499	0	4	0,20	0,176713857	0,09049795	24	9	0,01	0,006736243	0,00344974	1	6
					7	90				218	226				53	157
	Summen					97					445					210

Erläuterungen zur Berechnung: l m n o p

Übernommen aus Modell Standortfaktoren $m = l * F$ $n = m / \text{SUMME}(m \text{ der einzelnen Gemeinden})$ $o = d * n$ $p = e * G$

Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)

Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)

Gemeinde / Bezirk	Mittenwalde	Königs-Wusterhausen	Eichwalde
A Erreichbarkeit Wert ab	1,8	3,2	2,65
B Erreichbarkeit Wert norm	0,486486486	0,864864865	0,716216216
C Steuerlast Wert absol	1,2	0,7	1
D Steuerlast Wert norm	0,666666667	0,388888889	0,555555556
E Flächenverfügbarkeit	0,75	1	0,25
F Teilkfaktor I	0,864864865	1,253753754	0,317942943
G Verteilungsschlüssel C	0,068467505	0,099254108	0,025170129

		Branchenloka lisierung	Teilkfaktor II	Verteilungssc hlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE	Branchenloka lisierung	Teilkfaktor II	Verteilungssc hlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE	Branchenloka lisierung	Teilkfaktor II	Verteilungssc hlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE
C10	Herstellung von Nahr	0,09	0,077434544	0,03711716	2	2	0,52	0,652731579	0,31287768	19	3	0,00	0	0	0	1
C20	Herstellung von chem	0,00	0	0	0	4	0,00	0	0	0	5	0,00	0	0	0	1
C26	Herstellung v. Datenv	0,23	0,198685172	0,09882597	64	22	0,36	0,455568181	0,22659952	147	32	0,00	0	0	0	8
C 28	Maschinenbau	0,23	0,199310422	0,09806716	26	9	0,03	0,031598433	0,01554745	4	13	0,00	0	0	0	3
C30	Sonstiger Fahrzeugba	0,02	0,020947186	0,02320653	1	2	0,05	0,060272199	0,0667731	4	3	0,00	0	0	0	1
C33	Reparatur und Installa	0,02	0,015373553	0,00745387	1	7	0,05	0,066116066	0,03205639	6	10	0,00	0	0	0	2
F gesamt	Bauwesen	0,07	0,057657658	0,02888248	12	14	0,16	0,199671894	0,10002173	42	21	0,02	0,007337145	0,0036754	2	5
G46	Großhandel (ohne Ha	0,10	0,08483876	0,04117304	29	24	0,05	0,064899711	0,03149643	22	35	0,00	0	0	0	9
G47	Einzelhandel (ohne Ha	0,03	0,028024559	0,0142537	11	27	0,11	0,142733706	0,07259646	58	40	0,02	0,005619508	0,00285816	2	10
H49	Landverkehr und Tran	0,12	0,10328531	0,0497634	10	7	0,16	0,19830974	0,09554667	18	9	0,00	0,00097002	0,00046736	0	2
H 51	Luftfahrt	0,00	0	0	0	3	0,00	0	0	0	4	0,00	0	0	0	1
H52	Lagerei sowie Erbring	0,01	0,009271539	0,00406995	5	44	0,02	0,024420087	0,01071973	14	64	0,00	0	0	0	16
I gesamt	Gastgewerbe	0,05	0,040958992	0,02018882	9	15	0,08	0,100482997	0,0495284	21	21	0,01	0,004440005	0,00218849	1	5
J61	Telekommunikation	0,08	0,071628541	0,03450749	5	4	0,25	0,311509542	0,15007162	20	7	0,01	0,003328146	0,00160335	0	2
J63	Informationsdienstlei	0,05	0,039341154	0,01946951	0	1	0,06	0,069704572	0,03449604	1	1	0,00	0,001421736	0,0007036	0	0
N79	Unternehmen wie "Re	0,00	0	0	0	2	0,03	0,03883235	0,01735342	1	3	0,00	0,001555808	0,00069526	0	1
N80	Wach- und Sicherheit	0,01	0,012660419	0,00549816	1	4	0,02	0,021794439	0,00946487	1	6	0,00	0	0	0	2
N81	Gebäudebetreuung; G	0,03	0,029986191	0,01447416	1	3	0,22	0,272256746	0,13141673	10	4	0,02	0,005511785	0,00266051	0	1
N82	Erbringung von wirtsch	0,02	0,013667052	0,00681805	3	15	0,02	0,028818152	0,01437644	6	22	0,01	0,002078265	0,00103678	0	6
O gesamt	Öffentlicher Dienst	0,06	0,049830169	0,02410471	2	3	0,10	0,120093086	0,0580935	5	5	0,01	0,003892712	0,00188305	0	1
P85	Erziehung und Unterr	0,24	0,203887835	0,10441418	28	9	0,14	0,170971761	0,08755734	23	13	0,01	0,002285162	0,00117027	0	3
					211	222				424	322				6	82
Summen						433					746					88

Erläuterungen zur Berechnung:

Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)

Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)

Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)

	Gemeinde / Bezirk	Gosen-Neu-Zittau (OT Spreehagen)	Blankenfelde-Mahlow	Großbeeren
A	Erreichbarkeit Wert ab	0,77	2,62	2,5
B	Erreichbarkeit Wert norm	0,208108108	0,708108108	0,675675676
C	Steuerlast Wert absol	1	0,9	1,7
D	Steuerlast Wert norm	0,555555556	0,5	0,944444444
E	Flächenverfügbarkeit	0,25	0,75	0,75
F	Teilfaktor I	0,190915916	0,906081081	1,21509009
G	Verteilungsschlüssel C	0,015113964	0,071730409	0,096193278

		Branchenloka lisierung	Teilfaktor II	Verteilungssc hlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE	Branchenloka lisierung	Teilfaktor II	Verteilungssc hlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE	Branchenloka lisierung	Teilfaktor II	Verteilungssc hlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE
C10	Herstellung von Nahr	0,02	0,002924872	0,001402	0	0	0,09	0,081124784	0,03888602	2	2	0,03	0,036263834	0,01738256	1	3
C20	Herstellung von chem	0,00	0	0	0	1	1,00	0,906081081	0,47799913	52	4	0,00	0	0	0	5
C26	Herstellung v. Datenv	0,00	0	0	0	5	0,16	0,141490139	0,07037717	46	23	0,06	0,069329465	0,03448446	22	31
C 28	Maschinenbau	0,01	0,001234994	0,00060766	0	2	0,07	0,067306156	0,0331168	9	9	0,05	0,061247981	0,03013598	8	13
C30	Sonstiger Fahrzeugba	0,00	0	0	0	0	0,05	0,043558393	0,04825656	3	2	0,00	0	0	0	3
C33	Reparatur und Installa	0,00	0,000871039	0,00042232	0	1	0,01	0,006979353	0,00338394	1	7	0,05	0,065517093	0,03176598	6	9
F gesamt	Bauwesen	0,01	0,001740544	0,00087189	0	3	0,13	0,118745669	0,05948332	25	15	0,17	0,211861862	0,10612805	45	20
G46	Großhandel (ohne Ha	0,00	0,000238239	0,00011562	0	5	0,12	0,111167105	0,05395042	38	25	0,19	0,231090485	0,11215035	79	34
G47	Einzelhandel (ohne Ha	0,04	0,007675012	0,00390362	3	6	0,11	0,095459591	0,04855215	39	29	0,10	0,120856301	0,06146929	49	38
H49	Landverkehr und Tran	0,01	0,001182845	0,0005699	0	1	0,13	0,117416649	0,05657196	11	7	0,13	0,152057259	0,07326198	14	9
H 51	Luftfahrt	0,00	0	0	0	1	0,00	0	0	0	3	0,00	0,005388426	0,00216557	0	4
H52	Lagerei sowie Erbring	0,00	0	0	0	10	0,04	0,036801421	0,01615479	21	47	0,16	0,190803819	0,08375751	109	62
I gesamt	Gastgewerbe	0,01	0,00220243	0,00108559	0	3	0,15	0,131483533	0,06480867	28	15	0,06	0,067873885	0,03345526	14	21
J61	Telekommunikation	0,02	0,00405835	0,00195513	0	1	0,17	0,150084178	0,07230397	9	5	0,00	0	0	0	6
J63	Informationsdienstlei	0,01	0,001733668	0,00085797	0	0	0,21	0,19234136	0,09518765	2	1	0,05	0,061413636	0,03039294	1	1
N79	Unternehmen wie "Re	0,00	0,000758862	0,00033912	0	0	0,08	0,070159825	0,03135306	2	2	0,00	0	0	0	3
N80	Wach- und Sicherheit	0,00	0	0	0	1	0,09	0,082069558	0,03564109	4	5	0,01	0,017787229	0,00772462	1	6
N81	Gebäudebetreuung; G	0,01	0,00104516	0,00050449	0	1	0,15	0,131447894	0,06344912	5	3	0,12	0,148560285	0,07170917	6	4
N82	Erbringung von wirtsch	0,02	0,003167802	0,00158031	1	3	0,16	0,148390403	0,07402716	33	16	0,05	0,062841259	0,03134947	14	22
O gesamt	Öffentlicher Dienst	0,02	0,002956206	0,00143003	0	1	0,09	0,084832942	0,04103685	4	3	0,11	0,127766045	0,06180519	6	4
P85	Erziehung und Unterr	0,00	0,000919826	0,00047106	0	2	0,03	0,02951442	0,0151148	4	10	0,01	0,018112877	0,00927589	2	13
					6	49				338	233				377	312
	Summen					55					570					689

Erläuterungen zur Berechnung:

Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)

Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)

Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)

Gemeinde / Bezirk	Ludwigsfelde	Rangsdorf	Treptow-Köpenick
A Erreichbarkeit Wert ab	2,17	3,4	3,25
B Erreichbarkeit Wert norm	0,586486486	0,918918919	0,878378378
C Steuerlast Wert absol	0,5	0,9	0,2
D Steuerlast Wert norm	0,277777778	0,5	0,111111111
E Flächenverfügbarkeit	1	0,5	1
F Teilfaktor I	0,864264264	0,709459459	0,989489489
G Verteilungsschlüssel C	0,068419958	0,05616475	0,078333482

		Branchenloka lisierung	Teilfaktor II	Verteilungssc hlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE	Branchenloka lisierung	Teilfaktor II	Verteilungssc hlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE	Branchenloka lisierung	Teilfaktor II	Verteilungssc hlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE
C10	Herstellung von Nahr	0,03	0,02579359	0,01236379	1	2	0,06	0,042347016	0,02029844	1	2	0,05	0,053682558	0,02573198	2	2
C20	Herstellung von chem	0,00	0	0	0	4	0,00	0	0	0	3	0,43	0,427600815	0,22557895	25	4
C26	Herstellung v. Datenv	0,00	0	0	0	22	0,06	0,040479669	0,02013458	13	18	0,27	0,271212693	0,13490114	88	25
C 28	Maschinenbau	0,42	0,366856512	0,18050525	47	9	0,03	0,01788055	0,00879781	2	7	0,13	0,129881875	0,06390608	17	10
C30	Sonstiger Fahrzeugba	0,81	0,697754635	0,77301375	42	2	0,00	0	0	0	2	0,00	0	0	0	2
C33	Reparatur und Installa	0,46	0,394825945	0,19143146	38	7	0,02	0,012611118	0,0061145	1	6	0,62	0,617103899	0,29920299	59	8
F gesamt	Bauwesen	0,13	0,116220152	0,05821821	24	14	0,03	0,020010395	0,01002382	4	12	0,29	0,290926462	0,14573392	61	16
G46	Großhandel (ohne Ha	0,14	0,121361235	0,05889773	41	24	0,13	0,09292766	0,04509865	32	20	0,23	0,225601618	0,10948655	77	28
G47	Einzelhandel (ohne Ha	0,14	0,12400118	0,06306882	50	27	0,09	0,0655245	0,03332672	27	22	0,26	0,255015377	0,12970456	104	31
H49	Landverkehr und Tran	0,15	0,132860039	0,06401266	12	7	0,05	0,036955058	0,01780514	3	5	0,13	0,12727476	0,06132164	12	7
H 51	Luftfahrt	0,00	0	0	0	3	0,00	0	0	0	2	0,04	0,043021282	0,01728994	1	3
H52	Lagerei sowie Erbring	0,15	0,127232018	0,05585128	72	44	0,02	0,016817928	0,0073826	10	36	0,15	0,144927806	0,06361923	83	51
I gesamt	Gastgewerbe	0,14	0,122791644	0,06052441	26	15	0,06	0,04092207	0,02017062	9	12	0,25	0,243865008	0,12020187	52	17
J61	Telekommunikation	0,00	0	0	0	4	0,00	0	0	0	4	0,05	0,049696998	0,02394183	3	5
J63	Informationsdienstlei	0,09	0,078627667	0,03891198	1	1	0,07	0,050200952	0,02484391	1	1	0,43	0,425926867	0,21078658	5	1
N79	Unternehmen wie "Re	0,09	0,08030623	0,03588729	2	2	0,02	0,010986997	0,00490987	0	2	0,14	0,137006237	0,06122541	4	2
N80	Wach- und Sicherheit	0,14	0,120190456	0,0521962	7	4	0,00	0	0	0	4	0,73	0,72481835	0,31477344	40	5
N81	Gebäudebetreuung; G	0,16	0,140364087	0,06775292	5	3	0,06	0,044017558	0,02124702	2	2	0,39	0,386278543	0,18645438	14	3
N82	Erbringung von wirtsch	0,12	0,100569311	0,05017077	23	15	0,12	0,082555593	0,04118431	19	13	0,31	0,310005116	0,1546515	70	18
O gesamt	Öffentlicher Dienst	0,16	0,136004135	0,06579026	6	3	0,05	0,037299633	0,01804322	2	3	0,26	0,260046665	0,12579425	12	4
P85	Erziehung und Unterr	0,22	0,190385837	0,09749959	26	9	0,05	0,035643813	0,01825376	5	7	0,30	0,293913819	0,1505179	40	10
					424	222				130	182				766	254
Summen						646					312					1020

Erläuterungen zur Berechnung:

Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)

Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)

Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)

Gemeinde / Bezirk		Neukölln					Tempelhof-Schöneberg				
A	Erreichbarkeit Wert ab	3,25					3,25				
B	Erreichbarkeit Wert n	0,878378378					0,878378378				
C	Steuerlast Wert absol	0,2					0,2				
D	Steuerlast Wert norm	0,111111111					0,111111111				
E	Flächenverfügbarkeit	1					1				
F	Teilfaktor I	0,989489489					0,989489489				
G	Verteilungsschlüssel C	0,078333482					0,078333482				
		Branchenloka lisierung	Teilfaktor II	Verteilungssc hlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE	Branchenloka lisierung	Teilfaktor II	Verteilungssc hlüssel	Übrige Effekte MIT	Übrige Effekte OHNE
C10	Herstellung von Nahr	0,37	0,363389622	0,17418569	11	2	0,58	0,57241731	0,27438016	17	2
C20	Herstellung von chem	0,22	0,219101244	0,11558591	13	4	0,35	0,34278743	0,18083602	20	4
C26	Herstellung v. Datenv	0,54	0,533130914	0,26517921	172	25	0,19	0,185145882	0,09209153	60	25
C 28	Maschinenbau	0,06	0,056443993	0,02777227	7	10	0,81	0,803163622	0,39518243	104	10
C30	Sonstiger Fahrzeugba	0,00	0	0	0	2	0,00	0	0	0	2
C33	Reparatur und Installa	0,05	0,050903586	0,02468062	5	8	0,32	0,321482005	0,15587063	31	8
F gesamt	Bauwesen	0,26	0,261855035	0,13117116	55	16	0,44	0,436707993	0,21876032	92	16
G46	Großhandel (ohne Ha	0,22	0,220835386	0,10717346	75	28	0,55	0,543052486	0,26354839	186	28
G47	Einzelhandel (ohne Ha	0,23	0,223930718	0,11389445	91	31	0,52	0,510543395	0,25966986	208	31
H49	Landverkehr und Tran	0,20	0,199205734	0,09597836	18	7	0,67	0,663008995	0,3194412	61	7
H 51	Luftfahrt	0,04	0,043021282	0,01728994	1	3	0,91	0,903446925	0,36308877	31	3
H52	Lagerei sowie Erbring	0,21	0,209737071	0,09206868	119	51	0,64	0,634824613	0,27867016	362	51
I gesamt	Gastgewerbe	0,30	0,297782144	0,1467778	63	17	0,45	0,447842338	0,22074297	95	17
J61	Telekommunikation	0,22	0,221040381	0,10648755	14	5	0,73	0,71875211	0,3462632	45	5
J63	Informationsdienstlei	0,08	0,079977534	0,03958001	1	1	0,49	0,483585089	0,23932101	5	1
N79	Unternehmen wie "Re	0,25	0,252023819	0,11262452	7	2	0,61	0,600459434	0,26833359	16	2
N80	Wach- und Sicherheit	0,07	0,067465192	0,02929872	4	5	0,20	0,197205947	0,08564242	11	5
N81	Gebäudebetreuung; C	0,27	0,26621213	0,12849903	10	3	0,34	0,336998816	0,16266734	13	3
N82	Erbringung von wirtsch	0,25	0,247141255	0,12329075	56	18	0,44	0,432343119	0,21568196	97	18
O gesamt	Öffentlicher Dienst	0,24	0,236069885	0,11419579	11	4	0,50	0,493372939	0,23866286	22	4
P85	Erziehung und Unterr	0,16	0,15602078	0,0799007	21	10	0,55	0,53955489	0,27631457	74	10
					754	254				1547	254
Summen						1008					1801
Erläuterungen zur Berechnung:											
Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)						Erläuterungen zu den Spalten siehe Berechnungen Schönefeld sowie Schulzendorf (als Beispiel für übrige Gemeinden und Bezirke)					

6. Straßenverkehr

Das Modell von Bosserhoff liefert folgende Kennzahlen, für den Wirtschaftsverkehr in flughafenaffinen Branchen an einem Werktag:

Tabelle 93: Kennzahlen des Wirtschaftsverkehrs nach flughafenaffinen Branchen

Branche		Kennzahl Pkw	Kennzahl Lkw
C 10	Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln	2,5-3 Wege pro Beschäftigten (Pkw)	0,2 bis 0,5 Lkw Fahrten pro Beschäftigten
C 20	Herstellung von chemischen Erzeugnissen	2,5-3 Wege pro Beschäftigten (Pkw)	3,8 Lkw Fahrten pro Beschäftigten
C26	Herstellung von Datenverarbeitungsgeräten, elektronischen und optischen Erzeugnissen	2,5-3 Wege pro Beschäftigten (Pkw)	0,2 bis 0,5 Lkw Fahrten pro Beschäftigten
C28	Maschinenbau	2,5-3 Wege pro Beschäftigten (Pkw)	0,8 Lkw Fahrten pro Beschäftigten
C 30	Sonstiger Fahrzeugbau	2,5-3 Wege pro Beschäftigten (Pkw)	0,8 Lkw Fahrten pro Beschäftigten

C 33	Reparatur und Installation von Maschinen und Ausrüstungen	2,5-3 Wege pro Beschäftigten (Pkw)	0,8 Lkw Fahrten pro Beschäftigten
Fgesamt	Bauwesen	2,5-3 Wege pro Beschäftigten (Pkw)	5,5 Lkw Fahrten pro Beschäftigten
G46	Großhandel	3,3 Wege pro Beschäftigten (Pkw)	2,9 Lkw Fahrten pro Beschäftigten
G47	Einzelhandel	Beschäftigtenverkehr: 2,5 Wege pro Beschäftigten (Pkw) Hoher Kundenverkehr: 40-100Wege pro Beschäftigten (Pkw)	Einzelhandel generell: 0,4-0,8 Lkw Fahrten pro Beschäftigten
H 49	Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen	2,5-3 Wege pro Beschäftigten (Pkw)	2-9 Lkw Fahrten pro Beschäftigten
H 51	Luftfahrt	Beschäftigte: 2,5-3 Wege pro Beschäftigten (Pkw) Passagierverkehr wird separat berechnet	Lkw 0,65 Fahrten pro Beschäftigten
H 52	Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr	2,5-3 Wege pro Beschäftigten (Pkw)	2-4 Lkw Fahrten pro Beschäftigten
I gesamt	Gastgewerbe	Beschäftigtenverkehr: 2,5 Wege pro Beschäftigten (Pkw) Besucher/Kunden mit hohem Kundenverkehr: Hotel: 3-15 Wege pro Beschäftigten (Pkw)	Hotel: 0,4-0,6 Lkw Fahrten pro Beschäftigten
J 61	Telekommunikation	3,3-3,5 Wege pro Beschäftigten (PKW)	0,1 Lkw Fahrten pro Beschäftigten
evtl. J63	Informationsdienstleistungen) (Tätigkeiten von Suchmaschinen-Portalen, Datenverarbeitung und Hosting sowie sonstige Tätigkeiten, die der Bereitstellung von Informationen dienen)	3,3-3,5 Wege pro Beschäftigten (Pkw)	

N79	Unternehmen wie Reisebüros, Reiseveranstalter und Erbringung sonstiger Reservierungsdienstleistungen	3,3-3,5 Wege pro Beschäftigten (Pkw)	0,1 Lkw Fahrten pro Beschäftigten
N80	Wach- und Sicherheitsdienste sowie Detekteien	3,3 Wege pro Beschäftigten (Pkw)	0,1 Lkw Fahrten pro Beschäftigten
N 81	Gebäudereinigung; Garten- und Landschaftsbau	3,3 Wege pro Beschäftigten (Pkw)	0,1 Lkw Fahrten pro Beschäftigten
N82	Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistungen für Unternehmen und Privatpersonen a.n.g	3,3-3,5 Wege pro Beschäftigten (Pkw)	0,1 Lkw Fahrten pro Beschäftigten
O	Öffentlicher Dienst	3,3-3,5 Wege pro Beschäftigten (Pkw)	0,1 Lkw Fahrten pro Beschäftigten
P85	Erziehung und Unterricht	Beschäftigte: 2,5 Wege pro Beschäftigten (Pkw) Viel Besucherverkehr: 15-45 Wege pro Beschäftigten (Pkw)	0,1 Lkw Fahrten pro Beschäftigten

Bei den Kennzahlen, für die ein Intervall angegeben wurde, wurde für unsere Abschätzung der Mittelwert verwendet. Anhand der jeweiligen Kennziffern und der Beschäftigten pro Branche in einer Gemeinde der Untersuchungsregion wird der Verkehr für 2009 und für 2022 (in drei Szenarien) anhand folgender Formeln bestimmt:

$$\text{Pkw-Fahrten} = n (\text{Zahl der Beschäftigten} * \text{spezifische Wegehäufigkeit} * \text{MIVAnteil} / \text{spezifischer PkwBesetzungsgrad})$$

$$\text{Lkw-Fahrten} = n (\text{Zahl der Beschäftigten} * \text{spezifische Lkw-Fahrtenhäufigkeit} * \text{LkwAnteil})$$

Die MIV-Anteile wurden in Anlehnung an die Gesamtverkehrsprognose 2025 für Berlin/Brandenburg gewählt: In Berlin 40%, in Schulzendorf 65%, in Gosen-Neu Zittau und Mittenwalde 80%, in den anderen Gemeinden der Untersuchungsregion 50%. Der Lkw-Anteil wurde mit 100% veranschlagt. Nach Bosserhoff (2005) wurde der PKW-Besetzungsgrad 1,1 (Berufsverkehr) gewählt. Ausnahme bildet der Pkw-Besetzungsgrad

für Passagiere. Aufgrund des hohen Anteils an Urlaubern, aber auch Geschäftsreisenden, wurde im Modell für diese Gruppe ein Pkw-Besetzungsgrad von 2 angenommen. Der MIV-Anteil wurde nach bisherigen Daten der Flughafengesellschaft Berlin/Brandenburg mit 40% veranschlagt.

Erst ab Verdoppelung des Verkehrs wird eine leichte Lärmsteigerung wahrgenommen, bei Vervierfachung eine mittlere Lärmsteigerung, bei Verachtfachung eine starke Lärmsteigerung. Diese Verhältnisse wurden separat für den PKW-Verkehr und den LKW-Verkehr bestimmt. Für jede Gemeinde wurde dann jeweils die höhere Lärmsteigerung veranschlagt.

Tabelle 94: Lärmentwicklung im oberen Szenario

Bezirk/Gemeinde	Keine merkliche Lärmsteigerung	Leichte Lärmsteigerung	Mittlere Lärmsteigerung	Starke Lärmsteigerung
Blankenfelde-Mahlow	x			
Eichwalde	x			
Gosen-Neu-Zittau (OT Spreenhagen)	x			
Großbeeren	x			
Königs-Wusterhausen	x			
Ludwigsfelde	x			
Mittenwalde	x			
Rangsdorf	x			
Schönefeld			x	
Schulzendorf		x		
Wildau	x			
Zeuthen		x		
Neukölln	x			
Tempelhof-Schöneberg	x			
Treptow-Köpenick	x			

Quelle: Eigene Berechnung

Tabelle 95: Lärmentwicklung im unteren Szenario

Bezirk/Gemeinde	Keine merkliche Lärmsteigerung	Leichte Lärmsteigerung	Mittlere Lärmsteigerung	Starke Lärmsteigerung
Blankenfelde-Mahlow	x			
Eichwalde	x			
Gosen-Neu-Zittau (OT Spreenhagen)	x			
Großbeeren	x			
Königs-Wusterhausen	x			
Ludwigsfelde	x			
Mittenwalde	x			
Rangsdorf	x			
Schönefeld			x	
Schulzendorf	x			
Wildau	x			
Zeuthen	x			
Neukölln	x			
Tempelhof-Schöneberg	x			
Treptow-Köpenick	x			

Quelle: Eigene Berechnung



Gesellschaft für Innovationsforschung
und Beratung mbH

7. Ermittlung der Vorteilsindizes

Tabelle 96: Ermittlung der Vorteilsindizes

Ab der folgenden Seite eingefügt.

Oberes Szenario

Basis = 2010
 Wachstum = Werte für 2022
 Prognose und eigene Berechnungen
 Eingabedaten aus verfügbaren Quellen

Berechnungsschritte		Blankenfelde- Mahlow	Eichwalde	Gosen-Neu-Zittau (OT Spreenhagen)	Großbeeren	Rangsdorf	Schulzendorf	Schönefeld	Wildau	Zeuthen	Königs- Wusterhar
Beschäftigte am Arbeitsort											
A	Beschäftigte Basis	7.516	539	516	4.867	2.648	582	12.890	4.691	1.361	8.823
B	Zusätzliche Beschäftigte	2.854	435	271	3.426	1.553	478	21.098	2.202	1.043	3.720
C	Beschäftigte insgesamt 2022 C=A+B	10.370	974	787	8.293	4.201	1.060	33.988	6.893	2.404	12.543
D	Zusätzliche Beschäftigte pro 1000 Beschäftigte Basis D=B/A	380	807	525	704	587	822	1.637	469	767	422
E	Bewertung Beschäftigte am Arbeitsort E=C/MAX(Zeile C)*50	5	0	0	4	2	0	15	3	1	5
F	Bewertung zusätzliche Beschäftigte pro 1000 Beschäftigte Basis F=D/MAX(Zeile D)*50	11	24	15	21	17	24	48	14	23	12
G	Gesamtbewertung G=E+F	16	24	15	25	19	24	63	17	24	17
Arbeitsentgelte											
A	Anzahl zusätzliche Arbeitskräfte technische Berufe (2022) - Gemeinde	998	109	64	772	333	131	1.952	579	219	1.521
B	Durchschnittliches Entgelt technische Berufe (2010) - Gemeinde	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441
C	Anzahl Arbeitskräfte technische Berufe (2010) - Brandenburg	46.102	46.102	46.102	46.102	46.102	46.102	46.102	46.102	46.102	46.102
D	Durchschnittliches Entgelt technische Berufe (2010) - Brandenburg	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441
E	Anzahl zusätzliche Arbeitskräfte Dienstleistungsberufe (2022) - Gemeinde	1.856	326	207	2.654	1.220	348	19.146	1.622	824	2.199
F	Durchschnittliches Entgelt Dienstleistungsberufe (2010) - Gemeinde	2.568	2.784	2.283	2.591	2.583	2.647	2.519	2.348	2.824	2.346
G	Anzahl Arbeitskräfte Dienstleistungsberufe (2010) - Brandenburg	415.186	415.186	415.186	415.186	415.186	415.186	415.186	415.186	415.186	415.186
H	Durchschnittliches Entgelt Dienstleistungsberufe (2010) - Brandenburg	2.283	2.283	2.283	2.283	2.283	2.283	2.283	2.283	2.283	2.283
I	Gewichtetes durchschnittliches Entgelt beider Berufsgruppen - Gemeinde I=(A*B+E*F)/(A+E)	2.873	2.948	2.555	2.783	2.767	2.864	2.604	2.636	2.954	2.794
J	Gewichtetes durchschnittliches Entgelt beider Berufsgruppen - Brandenburg J=(C*D+G*H)/(C+G)	2.399	2.399	2.399	2.399	2.399	2.399	2.399	2.399	2.399	2.399
K	Differenz Gemeinde - Brandenburg K=I-J	474	549	157	384	368	465	206	237	555	395
L	Gesamtbewertung L=K/MAX(Zeile K)*100	85	98	28	69	66	83	37	42	99	71

Berechnungsschritte		Blankenfelde-	Eichwalde	Gosen-Neu-Zittau	Spreenhagen)	Rangsdorf	Schulzendorf	Schönefeld	Wildau	Zeuthen	Königs-	
		Mahlow		(OT)	Großbeeren						Wusterhar-	
Beschäftigte am Arbeitsort												
Beschäftigungsquote												
A	Beschäftigte Basis		7.516	539	516	4.867	2.648	582	12.890	4.691	1.361	8.823
B	Zusätzliche Beschäftigte		2.854	435	271	3.426	1.553	478	21.098	2.202	1.043	3.720
C	Einwohner Basis		25.718	6.205	2.900	7.466	10.515	7.706	13.256	9.898	10.400	33.981
D	Zusätzliche Einwohner		879	110	55	590	280	282	5.869	456	397	1.298
E	Beschäftigte pro 1000 Einwohner - Basis	E=A/C*1000	292	87	178	652	252	76	972	474	131	260
F	Beschäftigte pro 1000 Einwohner - Wachstum	F=(A+B)/(C+D)*1000	390	154	266	1.029	389	133	1.777	666	223	356
G	Differenz Wachstum - Basis	G=F-E	98	67	88	377	137	57	805	192	92	96
H	Gesamtbewertung	H=G/MAX(Zeile G)*100	9	6	8	34	12	5	73	17	8	9
Steuereinnahmen												
A	Grundsteuer A und B (2022)		183.887	30.096	24.331	269.901	108.161	30.412	1.341.632	214.390	72.376	194.376
B	Gewerbsteuer (netto) (2022)		3.135.802	298.754	198.863	2.801.484	1.875.416	320.228	75.483.114	1.325.713	1.019.818	2.195.670
C	Anteil Einkommensteuer (2022)		295.901	45.145	12.723	219.710	93.526	89.073	2.027.475	124.674	149.040	382.596
D	Anteil Umsatzsteuer (2022)		26.383	1.161	1.184	17.885	12.708	2.718	481.838	13.208	7.482	42.890
E	Steuermehreinnahmen gesamt (2022)	E=SUMME(A:D)	3.641.974	375.156	237.101	3.308.979	2.089.811	442.431	79.334.059	1.677.985	1.248.716	2.815.533
F	Abschlag KFA in % (basierend auf 2010)		76%	76%	89%	59%	70%	78%	104%	86%	76%	76%
G	Verbleibende Steuermehreinnahmen (2022)	G=E*(1-F)	874.074	90.038	26.081	1.356.682	626.943	97.335	-3.173.362	234.918	299.692	675.728
H	Einwohner (2022)		26.597	6.315	2.955	8.056	10.795	7.988	19.125	10.354	10.797	35.279
I	Verbleibende Steuermehreinnahmen pro Kopf (2022)	I=G/H	33	14	9	168	58	12	-166	23	28	19
J	Grundsteuer A und B (2010)		2.280.450	564.877	392.750	788.719	1.059.082	569.829	1.180.171	1.271.686	1.019.511	2.993.661
K	Gewerbsteuer (netto) (2010)		8.258.392	370.381	378.919	3.979.738	3.196.998	389.564	46.117.766	2.824.781	1.330.182	5.207.664
L	Anteil Einkommensteuer (2010)		6.851.463	1.749.175	535.736	2.215.718	2.680.195	1.799.148	3.440.835	2.002.445	2.718.675	7.033.521
M	Anteil Umsatzsteuer (2010)		771.510	65.375	62.053	226.199	476.413	74.189	1.088.287	286.440	195.845	1.122.717
N	Steuereinnahmen gesamt (2010)	N=SUMME(J:M)	18.161.815	2.749.808	1.369.458	7.210.374	7.412.688	2.832.730	51.827.059	6.385.352	5.264.213	16.357.563
O	Verbleibende Steuereinnahmen (2010)	O=N	18.161.815	2.749.808	1.369.458	7.210.374	7.412.688	2.832.730	51.827.059	6.385.352	5.264.213	16.357.563
P	Einwohner (2010)		25.718	6.205	2.900	7.466	10.515	7.706	13.256	9.898	10.400	33.981
Q	Verbleibende Steuereinnahmen pro Kopf (2010)	Q=O/P	706	443	472	966	705	368	3.910	645	506	481
R	Pro Kopf Wert 2022 + pro Kopf Wert 2010	R=I+Q	739	457	481	1.134	763	380	3.744	668	534	501
S	Verbleibende Steuereinnahmen pro Kopf (2022) (normiert)	S=-1*MIN(Zeile I)+I	199	180	175	334	224	178	0	189	194	185
T	Bewertung Verbleibende Steuereinnahmen pro Kopf 2022	T=R/MAX(Zeile R)*50	10	6	6	15	10	5	49	9	7	7
U	Bewertung Veränderung der verbleibenden Steuereinnahmen pro Kopf	U=S/MAX(Zeile S)*50	28	25	24	46	31	25	0	26	27	26
V	Gesamtbewertung	V=T+U	38	31	30	61	41	30	49	35	34	33

Oberes Szenario

Berechnungsschritte		..sen	Ludwigfelde	Mittenwalde	Treptow-Köpenick	Neukölln	Tempelhof-Schöneberg	MAX-Wert (OS)
Beschäftigte am Arbeitsplatz								
A	Beschäftigte Basis		11.510	3.207	56.060	47.271	103.202	
B	Zusätzliche Beschäftigte		3.192	2.178	5.023	5.040	8.935	
C	Beschäftigte insgesamt 2022	C=A+B	14.702	5.385	61.083	52.311	112.137	115000
D	Zusätzliche Beschäftigte pro 1000 Beschäftigte Basis	D=B/A	277	679	90	107	87	1700
E	Bewertung Beschäftigte am Arbeitsplatz	E=C/MAX(Zeile C)*50	6	2	27	23	49	
F	Bewertung zusätzliche Beschäftigte pro 1000 Beschäftigte Basis	F=D/MAX(Zeile D)*50	8	20	3	3	3	
G	Gesamtbewertung	G=E+F	14	22	30	26	52	
Arbeitsentgelte								
A	Anzahl zusätzliche Arbeitskräfte technische Berufe (2022) - Gemeinde		853	822	1.304	1.654	1.807	
B	Durchschnittliches Entgelt technische Berufe (2010) - Gemeinde		3.441	3.441	3.719	3.721	4.003	
C	Anzahl Arbeitskräfte technische Berufe (2010) - Brandenburg		46.102	46.102	46.102	46.102	46.102	
D	Durchschnittliches Entgelt technische Berufe (2010) - Brandenburg		3.441	3.441	3.441	3.441	3.441	
E	Anzahl zusätzliche Arbeitskräfte Dienstleistungsberufe (2022) - Gemeinde		2.339	1.356	3.719	3.386	7.128	
F	Durchschnittliches Entgelt Dienstleistungsberufe (2010) - Gemeinde		2.196	2.285	2.521	2.232	2.625	
G	Anzahl Arbeitskräfte Dienstleistungsberufe (2010) - Brandenburg		415.186	415.186	415.186	415.186	415.186	
H	Durchschnittliches Entgelt Dienstleistungsberufe (2010) - Brandenburg		2.283	2.283	2.283	2.283	2.283	
I	Gewichtetes durchschnittliches Entgelt beider Berufsgruppen - Gemeinde	$I=(A*B+E*F)/(A+E)$	2.529	2.721	2.832	2.721	2.904	
J	Gewichtetes durchschnittliches Entgelt beider Berufsgruppen - Brandenburg	$J=(C*D+G*H)/(C+G)$	2.399	2.399	2.399	2.399	2.399	
K	Differenz Gemeinde - Brandenburg	K=I-J	130	322	433	322	505	560
L	Gesamtbewertung	L=K/MAX(Zeile K)*100	23	58	77	57	90	

Berechnungsschritte		Charlottenburg-Nord	Ludwigfelde	Mittenwalde	Treptow-Köpenick	Neukölln	Tempelhof-Schöneberg	MAX-Wert (OS)
Beschäftigte am Arbeitsort								
Beschäftigungsquote								
A	Beschäftigte Basis		11.510	3.207	56.060	47.271	103.202	
B	Zusätzliche Beschäftigte		3.192	2.178	5.023	5.040	8.935	
C	Einwohner Basis		24.044	8.724	241.200	306.500	330.000	
D	Zusätzliche Einwohner		919	240	1.299	1.304	2.311	
E	Beschäftigte pro 1000 Einwohner - Basis	$E=A/C*1000$	479	368	232	154	313	
F	Beschäftigte pro 1000 Einwohner - Wachstum	$F=(A+B)/(C+D)*1000$	589	601	252	170	337	
G	Differenz Wachstum - Basis	$G=F-E$	110	233	20	16	24	1100
H	Gesamtbewertung	$H=G/MAX(Zeile G)*100$	10	21	2	1	2	
Steuereinnahmen								
A	Grundsteuer A und B (2022)		255.173	63.496	1.664.484	2.898.721	5.503.541	
B	Gewerbsteuer (netto) (2022)		2.756.473	2.800.372	7.426.807	11.230.636	9.817.963	
C	Anteil Einkommensteuer (2022)		246.454	68.042	706.017	1.067.238	932.364	
D	Anteil Umsatzsteuer (2022)		72.080	14.031	57.717	57.924	102.669	
E	Steuermehreinnahmen gesamt (2022)	$E=SUMME(A:D)$	3.330.179	2.945.941	9.855.026	15.254.519	16.356.537	
F	Abschlag KFA in % (basierend auf 2010)		70%	81%	75%	75%	75%	
G	Verbleibende Steuermehreinnahmen (2022)	$G=E*(1-F)$	999.054	559.729	2.463.756	3.813.630	4.089.134	
H	Einwohner (2022)		24.963	8.964	242.499	307.804	332.311	
I	Verbleibende Steuermehreinnahmen pro Kopf (2022)	$I=G/H$	40	62	10	12	12	
J	Grundsteuer A und B (2010)		2.843.431	954.893	52.368.066	66.545.656	71.647.851	
K	Gewerbsteuer (netto) (2010)		9.940.264	4.123.357	82.885.972	105.325.665	113.401.205	
L	Anteil Einkommensteuer (2010)		5.423.602	1.964.701	60.891.292	77.376.372	83.308.982	
M	Anteil Umsatzsteuer (2010)		1.886.795	510.898	10.716.565	13.617.857	14.661.966	
N	Steuereinnahmen gesamt (2010)	$N=SUMME(J:M)$	20.094.092	7.553.849	206.861.894	262.865.550	283.020.005	
O	Verbleibende Steuereinnahmen (2010)	$O=N$	20.094.092	7.553.849	206.861.894	262.865.550	283.020.005	
P	Einwohner (2010)		24.044	8.724	241.200	306.500	330.000	
Q	Verbleibende Steuereinnahmen pro Kopf (2010)	$Q=O/P$	836	866	858	858	858	
R	Pro Kopf Wert 2022 + pro Kopf Wert 2010	$R=I+Q$	876	928	868	870	870	3800
S	Verbleibende Steuereinnahmen pro Kopf (2022) (normiert)	$S=-1*MIN(Zeile I)+I$	206	228	176	178	178	360
T	Bewertung Verbleibende Steuereinnahmen pro Kopf 2022	$T=R/MAX(Zeile R)*50$	12	12	11	11	11	
U	Bewertung Veränderung der verbleibenden Steuereinnahmen pro Kopf	$U=S/MAX(Zeile S)*50$	29	32	24	25	25	
V	Gesamtbewertung	$V=T+U$	41	44	35	36	36	

Mittleres Szenario

Basis = 2010
 Wachstum = Werte für 2022
 Prognose und eigene Berechnungen
 Eingabedaten aus verfügbaren Quellen

Berechnungsschritte		Blankenfelde-Mahlow	Eichwalde	Gosen-Neu-Zittau (OT Spreenhagen)	Großbeeren	Rangsdorf	Schulzendorf	Schönefeld	Wildau	Zeuthen	Königs-Wusterhausen
Beschäftigte am Arbeitsplatz											
A	Beschäftigte Basis	7.516	539	516	4.867	2.648	582	12.890	4.691	1.361	8.823
B	Zusätzliche Beschäftigte	1.309	205	130	1.589	732	225	16.734	1.101	483	1.745
C	Beschäftigte insgesamt 2022 C=A+B	8.825	744	646	6.456	3.380	807	29.624	5.792	1.844	10.568
D	Zusätzliche Beschäftigte pro 1000 Beschäftigte Basis D=B/A	174	381	253	327	276	386	1.298	235	355	198
E	Bewertung Beschäftigte am Arbeitsplatz E=C/MAX(Zeile C)*50	4	0	0	3	1	0	13	3	1	5
F	Bewertung zusätzliche Beschäftigte pro 1000 Beschäftigte Basis F=D/MAX(Zeile D)*50	5	11	7	10	8	11	38	7	10	6
G	Gesamtbewertung G=E+F	9	11	7	13	9	11	51	10	11	11

Arbeitsentgelte											
A	Anzahl zusätzliche Arbeitskräfte technische Berufe (2022) - Gemeinde	368	42	25	305	127	51	1.425	232	86	565
B	Durchschnittliches Entgelt technische Berufe (2010) - Gemeinde	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441
C	Anzahl Arbeitskräfte technische Berufe (2010) - Brandenburg	46.102	46.102	46.102	46.102	46.102	46.102	46.102	46.102	46.102	46.102
D	Durchschnittliches Entgelt technische Berufe (2010) - Brandenburg	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441
E	Anzahl zusätzliche Arbeitskräfte Dienstleistungsberufe (2022) - Gemeinde	941	163	106	1.284	605	174	15.309	869	397	1.180
F	Durchschnittliches Entgelt Dienstleistungsberufe (2010) - Gemeinde	2.568	2.784	2.283	2.591	2.583	2.647	2.519	2.348	2.824	2.346
G	Anzahl Arbeitskräfte Dienstleistungsberufe (2010) - Brandenburg	415.186	415.186	415.186	415.186	415.186	415.186	415.186	415.186	415.186	415.186
H	Durchschnittliches Entgelt Dienstleistungsberufe (2010) - Brandenburg	2.283	2.283	2.283	2.283	2.283	2.283	2.283	2.283	2.283	2.283
I	Gewichtetes durchschnittliches Entgelt beider Berufsgruppen - Gemeinde I=(A*B+E*F)/(A+E)	2.813	2.919	2.502	2.754	2.731	2.828	2.598	2.579	2.933	2.700
J	Gewichtetes durchschnittliches Entgelt beider Berufsgruppen - Brandenburg J=(C*D+G*H)/(C+G)	2.399	2.399	2.399	2.399	2.399	2.399	2.399	2.399	2.399	2.399
K	Differenz Gemeinde - Brandenburg K=I-J	414	520	103	355	333	429	199	180	535	302
L	Gesamtbewertung L=K/MAX(Zeile K)*100	74	93	18	63	59	77	35	32	95	54

Berechnungsschritte		Blankenfelde- Mahlow	Eichwalde	Gosen-Neu-Zittau (OT Spreenhagen)	Großbeeren	Rangsdorf	Schulzendorf	Schönefeld	Wildau	Zeuthen	Königs- Wusterhar
		Beschäftigte am Arbeitsort									
Beschäftigungsquote											
A	Beschäftigte Basis	7.516	539	516	4.867	2.648	582	12.890	4.691	1.361	8.823
B	Zusätzliche Beschäftigte	1.309	205	130	1.589	732	225	16.734	1.101	483	1.745
C	Einwohner Basis	25.718	6.205	2.900	7.466	10.515	7.706	13.256	9.898	10.400	33.981
D	Zusätzliche Einwohner	705	84	32	381	232	253	3.456	322	230	751
E	Beschäftigte pro 1000 Einwohner - Basis E=A/C*1000	292	87	178	652	252	76	972	474	131	260
F	Beschäftigte pro 1000 Einwohner - Wachstum F=(A+B)/(C+D)*1000	334	118	220	823	315	101	1.773	567	173	304
G	Differenz Wachstum - Basis G=F-E	42	31	42	171	63	25	801	93	42	44
H	Gesamtbewertung H=G/MAX(Zeile G)*100	4	3	4	16	6	2	73	8	4	4
Steuereinnahmen											
A	Grundsteuer A und B (2022)	103.414	16.824	12.642	134.109	60.275	21.541	978.927	118.527	37.768	102.311
B	Gewerbsteuer (netto) (2022)	1.438.083	141.000	95.733	1.299.637	883.835	150.412	59.869.706	663.191	472.023	1.029.789
C	Anteil Einkommensteuer (2022)	237.394	34.475	7.270	142.253	77.493	80.229	1.193.689	88.038	86.129	221.069
D	Anteil Umsatzsteuer (2022)	21.158	881	685	11.551	10.527	2.437	283.713	9.322	4.328	24.809
E	Steuermehreinnahmen gesamt (2022) E=SUMME(A:D)	1.800.048	193.180	116.330	1.587.549	1.032.131	254.618	62.326.035	879.078	600.248	1.377.978
F	Abschlag KFA in % (basierend auf 2010)	76%	76%	89%	59%	70%	78%	104%	86%	76%	76%
G	Verbleibende Steuermehreinnahmen (2022) G=E*(1-F)	432.012	46.363	12.796	650.895	309.639	56.016	-2.493.041	123.071	144.059	330.715
H	Einwohner (2022)	26.423	6.289	2.932	7.847	10.747	7.959	16.712	10.220	10.630	34.732
I	Verbleibende Steuermehreinnahmen pro Kopf (2022) I=G/H	16	7	4	83	29	7	-149	12	14	10
J	Grundsteuer A und B (2010)	2.280.450	564.877	392.750	788.719	1.059.082	569.829	1.180.171	1.271.686	1.019.511	2.993.661
K	Gewerbsteuer (netto) (2010)	8.258.392	370.381	378.919	3.979.738	3.196.998	389.564	46.117.766	2.824.781	1.330.182	5.207.664
L	Anteil Einkommensteuer (2010)	6.851.463	1.749.175	535.736	2.215.718	2.680.195	1.799.148	3.440.835	2.002.445	2.718.675	7.033.521
M	Anteil Umsatzsteuer (2010)	771.510	65.375	62.053	226.199	476.413	74.189	1.088.287	286.440	195.845	1.122.717
N	Steuereinnahmen gesamt (2010) N=SUMME(J:M)	18.161.815	2.749.808	1.369.458	7.210.374	7.412.688	2.832.730	51.827.059	6.385.352	5.264.213	16.357.563
O	Verbleibende Steuereinnahmen (2010) O=N	18.161.815	2.749.808	1.369.458	7.210.374	7.412.688	2.832.730	51.827.059	6.385.352	5.264.213	16.357.563
P	Einwohner (2010)	25.718	6.205	2.900	7.466	10.515	7.706	13.256	9.898	10.400	33.981
Q	Verbleibende Steuereinnahmen pro Kopf (2010) Q=O/P	706	443	472	966	705	368	3.910	645	506	481
R	Pro Kopf Wert 2022 + pro Kopf Wert 2010 R=I+Q	723	451	477	1.049	734	375	3.761	657	520	491
S	Verbleibende Steuereinnahmen pro Kopf (2022) (normiert) S=-1*MIN(Zeile I)+I	166	157	154	232	178	156	0	161	163	159
T	Bewertung Verbleibende Steuereinnahmen pro Kopf 2022 T=R/MAX(Zeile R)*50	10	6	6	14	10	5	49	9	7	6
U	Bewertung Veränderung der verbleibenden Steuereinnahmen pro Kopf U=S/MAX(Zeile S)*50	23	22	21	32	25	22	0	22	23	22
V	Gesamtbewertung V=T+U	33	28	27	46	35	27	49	31	30	28

Mittleres Szenario

Berechnungsschritte		..sen	Ludwigfelde	Mittenwalde	Treptow-Köpenick	Neukölln	Tempelhof-Schöneberg	MAX-Wert (OS)
Beschäftigte am Arbeitsplatz								
A	Beschäftigte Basis		11.510	3.207	56.060	47.271	103.202	
B	Zusätzliche Beschäftigte		1.471	970	2.310	2.296	4.243	
C	Beschäftigte insgesamt 2022	C=A+B	12.981	4.177	58.370	49.567	107.445	115000
D	Zusätzliche Beschäftigte pro 1000 Beschäftigte Basis	D=B/A	128	303	41	49	41	1700
E	Bewertung Beschäftigte am Arbeitsplatz	E=C/MAX(Zeile C)*50	6	2	25	22	47	
F	Bewertung zusätzliche Beschäftigte pro 1000 Beschäftigte Basis	F=D/MAX(Zeile D)*50	4	9	1	1	1	
G	Gesamtbewertung	G=E+F	10	11	26	23	48	
Arbeitsentgelte								
A	Anzahl zusätzliche Arbeitskräfte technische Berufe (2022) - Gemeinde		341	309	493	607	731	
B	Durchschnittliches Entgelt technische Berufe (2010) - Gemeinde		3.441	3.441	3.719	3.721	4.003	
C	Anzahl Arbeitskräfte technische Berufe (2010) - Brandenburg		46.102	46.102	46.102	46.102	46.102	
D	Durchschnittliches Entgelt technische Berufe (2010) - Brandenburg		3.441	3.441	3.441	3.441	3.441	
E	Anzahl zusätzliche Arbeitskräfte Dienstleistungsberufe (2022) - Gemeinde		1.130	662	1.817	1.688	3.513	
F	Durchschnittliches Entgelt Dienstleistungsberufe (2010) - Gemeinde		2.196	2.285	2.521	2.232	2.625	
G	Anzahl Arbeitskräfte Dienstleistungsberufe (2010) - Brandenburg		415.186	415.186	415.186	415.186	415.186	
H	Durchschnittliches Entgelt Dienstleistungsberufe (2010) - Brandenburg		2.283	2.283	2.283	2.283	2.283	
I	Gewichtetes durchschnittliches Entgelt beider Berufsgruppen - Gemeinde	$I=(A*B+E*F)/(A+E)$	2.484	2.653	2.777	2.626	2.862	
J	Gewichtetes durchschnittliches Entgelt beider Berufsgruppen - Brandenburg	$J=(C*D+G*H)/(C+G)$	2.399	2.399	2.399	2.399	2.399	
K	Differenz Gemeinde - Brandenburg	K=I-J	86	254	378	227	464	560
L	Gesamtbewertung	L=K/MAX(Zeile K)*100	15	45	67	41	83	

Berechnungsschritte		sen	Ludwigfelde	Mittenwalde	Treptow-Köpenick	Neukölln	Tempelhof-Schöneberg	MAX-Wert (OS)
Beschäftigte am Arbeitsort								
Beschäftigungsquote								
A	Beschäftigte Basis		11.510	3.207	56.060	47.271	103.202	
B	Zusätzliche Beschäftigte		1.471	970	2.310	2.296	4.243	
C	Einwohner Basis		24.044	8.724	241.200	306.500	330.000	
D	Zusätzliche Einwohner		266	107	847	842	1.556	
E	Beschäftigte pro 1000 Einwohner - Basis	$E=A/C*1000$	479	368	232	154	313	
F	Beschäftigte pro 1000 Einwohner - Wachstum	$F=(A+B)/(C+D)*1000$	534	473	241	161	324	
G	Differenz Wachstum - Basis	$G=F-E$	55	105	9	7	11	1100
H	Gesamtbewertung	$H=G/MAX(Zeile G)*100$	5	10	1	1	1	
Steuereinnahmen								
A	Grundsteuer A und B (2022)		115.660	29.243	830.478	1.414.876	2.730.954	
B	Gewerbsteuer (netto) (2022)		1.270.592	1.247.492	3.414.884	5.114.793	4.662.833	
C	Anteil Einkommensteuer (2022)		71.413	30.052	459.454	689.121	628.034	
D	Anteil Umsatzsteuer (2022)		20.846	6.246	37.626	37.398	69.127	
E	Steuermehreinnahmen gesamt (2022)	$E=SUMME(A:D)$	1.478.511	1.313.032	4.742.442	7.256.187	8.090.949	
F	Abschlag KFA in % (basierend auf 2010)		70%	81%	75%	75%	75%	
G	Verbleibende Steuermehreinnahmen (2022)	$G=E*(1-F)$	443.553	249.476	1.185.611	1.814.047	2.022.737	
H	Einwohner (2022)		24.310	8.831	242.047	307.342	331.556	
I	Verbleibende Steuermehreinnahmen pro Kopf (2022)	$I=G/H$	18	28	5	6	6	
J	Grundsteuer A und B (2010)		2.843.431	954.893	52.368.066	66.545.656	71.647.851	
K	Gewerbsteuer (netto) (2010)		9.940.264	4.123.357	82.885.972	105.325.665	113.401.205	
L	Anteil Einkommensteuer (2010)		5.423.602	1.964.701	60.891.292	77.376.372	83.308.982	
M	Anteil Umsatzsteuer (2010)		1.886.795	510.898	10.716.565	13.617.857	14.661.966	
N	Steuereinnahmen gesamt (2010)	$N=SUMME(J:M)$	20.094.092	7.553.849	206.861.894	262.865.550	283.020.005	
O	Verbleibende Steuereinnahmen (2010)	$O=N$	20.094.092	7.553.849	206.861.894	262.865.550	283.020.005	
P	Einwohner (2010)		24.044	8.724	241.200	306.500	330.000	
Q	Verbleibende Steuereinnahmen pro Kopf (2010)	$Q=O/P$	836	866	858	858	858	
R	Pro Kopf Wert 2022 + pro Kopf Wert 2010	$R=I+Q$	854	894	863	864	864	3800
S	Verbleibende Steuereinnahmen pro Kopf (2022) (normiert)	$S=-1*MIN(Zeile I)+I$	167	177	154	155	155	360
T	Bewertung Verbleibende Steuereinnahmen pro Kopf 2022	$T=R/MAX(Zeile R)*50$	11	12	11	11	11	
U	Bewertung Veränderung der verbleibenden Steuereinnahmen pro Kopf	$U=S/MAX(Zeile S)*50$	23	25	21	22	22	
V	Gesamtbewertung	$V=T+U$	34	37	32	33	33	

Unteres Szenario

Basis = 2010
 Wachstum = Werte für 2022
 Prognose und eigene Berechnungen
 Eingabedaten aus verfügbaren Quellen

Berechnungsschritte		Blankenfelde-Mahlow	Eichwalde	Gosen-Neu-Zittau (OT Spreenhagen)	Großbeeren	Rangsdorf	Schulzendorf	Schönefeld	Wildau	Zeuthen	Königs-Wusterhausen
Beschäftigte am Arbeitsort											
A	Beschäftigte Basis	7.516	539	516	4.867	2.648	582	12.890	4.691	1.361	8.823
B	Zusätzliche Beschäftigte	570	88	55	689	312	97	14.812	445	210	746
C	Beschäftigte insgesamt 2022 C=A+B	8.086	627	571	5.556	2.960	679	27.702	5.136	1.571	9.569
D	Zusätzliche Beschäftigte pro 1000 Beschäftigte Basis D=B/A	76	163	106	142	118	166	1.149	95	154	85
E	Bewertung Beschäftigte am Arbeitsort E=C/MAX(Zeile C)*50	4	0	0	2	1	0	12	2	1	4
F	Bewertung zusätzliche Beschäftigte pro 1000 Beschäftigte Basis F=D/MAX(Zeile D)*50	2	5	3	4	3	5	34	3	5	2
G	Gesamtbewertung G=E+F	6	5	3	6	4	5	46	5	6	6
Arbeitsentgelte											
A	Anzahl zusätzliche Arbeitskräfte technische Berufe (2022) - Gemeinde	192	21	12	151	64	25	1.258	113	43	293
B	Durchschnittliches Entgelt technische Berufe (2010) - Gemeinde	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441
C	Anzahl Arbeitskräfte technische Berufe (2010) - Brandenburg	46.102	46.102	46.102	46.102	46.102	46.102	46.102	46.102	46.102	46.102
D	Durchschnittliches Entgelt technische Berufe (2010) - Brandenburg	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441	3.441
E	Anzahl zusätzliche Arbeitskräfte Dienstleistungsberufe (2022) - Gemeinde	378	67	42	538	247	71	13.554	332	167	453
F	Durchschnittliches Entgelt Dienstleistungsberufe (2010) - Gemeinde	2.568	2.784	2.283	2.591	2.583	2.647	2.519	2.348	2.824	2.346
G	Anzahl Arbeitskräfte Dienstleistungsberufe (2010) - Brandenburg	415.186	415.186	415.186	415.186	415.186	415.186	415.186	415.186	415.186	415.186
H	Durchschnittliches Entgelt Dienstleistungsberufe (2010) - Brandenburg	2.283	2.283	2.283	2.283	2.283	2.283	2.283	2.283	2.283	2.283
I	Gewichtetes durchschnittliches Entgelt beider Berufsgruppen - Gemeinde I=(A*B+E*F)/(A+E)	2.862	2.942	2.544	2.777	2.760	2.856	2.597	2.626	2.949	2.776
J	Gewichtetes durchschnittliches Entgelt beider Berufsgruppen - Brandenburg J=(C*D+G*H)/(C+G)	2.399	2.399	2.399	2.399	2.399	2.399	2.399	2.399	2.399	2.399
K	Differenz Gemeinde - Brandenburg K=I-J	464	543	145	378	362	457	199	227	551	377
L	Gesamtbewertung L=K/MAX(Zeile K)*100	83	97	26	68	65	82	35	41	98	67

Berechnungsschritte		Blankenfelde-	Eichwalde	Gosen-Neu-Zittau	Spreenhagen)	Rangsdorf	Schulzendorf	Schönefeld	Wildau	Zeuthen	Königs-	
		Mahlow		(OT	Großbeeren						Wusterhar	
Beschäftigte am Arbeitsort												
Beschäftigungsquote												
A	Beschäftigte Basis		7.516	539	516	4.867	2.648	582	12.890	4.691	1.361	8.823
B	Zusätzliche Beschäftigte		570	88	55	689	312	97	14.812	445	210	746
C	Einwohner Basis		25.718	6.205	2.900	7.466	10.515	7.706	13.256	9.898	10.400	33.981
D	Zusätzliche Einwohner		668	78	21	336	165	247	1.623	293	148	484
E	Beschäftigte pro 1000 Einwohner - Basis	E=A/C*1000	292	87	178	652	252	76	972	474	131	260
F	Beschäftigte pro 1000 Einwohner - Wachstum	F=(A+B)/(C+D)*1000	306	100	195	712	277	85	1.862	504	149	278
G	Differenz Wachstum - Basis	G=F-E	14	13	17	60	25	9	890	30	18	18
H	Gesamtbewertung	H=G/MAX(Zeile G)*100	1	1	2	5	2	1	81	3	2	2
Steuereinnahmen												
A	Grundsteuer A und B (2022)		66.430	9.988	5.830	64.732	29.232	17.175	778.427	58.051	19.621	50.667
B	Gewerbesteuer (netto) (2022)		626.687	60.415	40.239	563.467	376.493	64.809	52.993.565	267.857	205.052	440.073
C	Anteil Einkommensteuer (2022)		224.616	32.012	4.544	125.123	55.448	77.702	560.232	79.835	55.422	142.663
D	Anteil Umsatzsteuer (2022)		20.029	820	442	10.173	7.483	2.375	133.215	8.472	2.792	16.006
E	Steuermehreinnahmen gesamt (2022)	E=SUMME(A:D)	937.762	103.235	51.054	763.495	468.656	162.062	54.465.439	414.216	282.887	649.408
F	Abschlag KFA in % (basierend auf 2010)		76%	76%	89%	59%	70%	78%	104%	86%	76%	76%
G	Verbleibende Steuermehreinnahmen (2022)	G=E*(1-F)	225.063	24.776	5.616	313.033	140.597	35.654	-2.178.618	57.990	67.893	155.858
H	Einwohner (2022)		26.386	6.283	2.921	7.802	10.680	7.953	14.879	10.191	10.548	34.465
I	Verbleibende Steuermehreinnahmen pro Kopf (2022)	I=G/H	9	4	2	40	13	4	-146	6	6	5
J	Grundsteuer A und B (2010)		2.280.450	564.877	392.750	788.719	1.059.082	569.829	1.180.171	1.271.686	1.019.511	2.993.661
K	Gewerbesteuer (netto) (2010)		8.258.392	370.381	378.919	3.979.738	3.196.998	389.564	46.117.766	2.824.781	1.330.182	5.207.664
L	Anteil Einkommensteuer (2010)		6.851.463	1.749.175	535.736	2.215.718	2.680.195	1.799.148	3.440.835	2.002.445	2.718.675	7.033.521
M	Anteil Umsatzsteuer (2010)		771.510	65.375	62.053	226.199	476.413	74.189	1.088.287	286.440	195.845	1.122.717
N	Steuereinnahmen gesamt (2010)	N=SUMME(J:M)	18.161.815	2.749.808	1.369.458	7.210.374	7.412.688	2.832.730	51.827.059	6.385.352	5.264.213	16.357.563
O	Verbleibende Steuereinnahmen (2010)	O=N	18.161.815	2.749.808	1.369.458	7.210.374	7.412.688	2.832.730	51.827.059	6.385.352	5.264.213	16.357.563
P	Einwohner (2010)		25.718	6.205	2.900	7.466	10.515	7.706	13.256	9.898	10.400	33.981
Q	Verbleibende Steuereinnahmen pro Kopf (2010)	Q=O/P	706	443	472	966	705	368	3.910	645	506	481
R	Pro Kopf Wert 2022 + pro Kopf Wert 2010	R=I+Q	715	447	474	1.006	718	372	3.763	651	513	486
S	Verbleibende Steuereinnahmen pro Kopf (2022) (normiert)	S=-1*MIN(Zeile I)+I	155	150	148	187	160	151	0	152	153	151
T	Bewertung Verbleibende Steuereinnahmen pro Kopf 2022	T=R/MAX(Zeile R)*50	9	6	6	13	9	5	50	9	7	6
U	Bewertung Veränderung der verbleibenden Steuereinnahmen pro Kopf	U=S/MAX(Zeile S)*50	22	21	21	26	22	21	0	21	21	21
V	Gesamtbewertung	V=T+U	31	27	27	39	31	26	50	30	28	27

Unteres Szenario

Berechnungsschritte		..sen	Ludwigsfelde	Mittenwalde	Treptow-Köpenick	Neukölln	Tempelhof-Schöneberg	MAX-Wert (OS)
		Beschäftigte am Arbeitsplatz						
A	Beschäftigte Basis		11.510	3.207	56.060	47.271	103.202	
B	Zusätzliche Beschäftigte		646	433	1.020	1.008	1.801	
C	Beschäftigte insgesamt 2022 C=A+B		12.156	3.640	57.080	48.279	105.003	115000
D	Zusätzliche Beschäftigte pro 1000 Beschäftigte Basis D=B/A		56	135	18	21	17	1700
E	Bewertung Beschäftigte am Arbeitsplatz E=C/MAX(Zeile C)*50		5	2	25	21	46	
F	Bewertung zusätzliche Beschäftigte pro 1000 Beschäftigte Basis F=D/MAX(Zeile D)*50		2	4	1	1	1	
G	Gesamtbewertung G=E+F		7	6	26	22	47	
Arbeitsentgelte								
A	Anzahl zusätzliche Arbeitskräfte technische Berufe (2022) - Gemeinde		167	159	253	318	352	
B	Durchschnittliches Entgelt technische Berufe (2010) - Gemeinde		3.441	3.441	3.719	3.721	4.003	
C	Anzahl Arbeitskräfte technische Berufe (2010) - Brandenburg		46.102	46.102	46.102	46.102	46.102	
D	Durchschnittliches Entgelt technische Berufe (2010) - Brandenburg		3.441	3.441	3.441	3.441	3.441	
E	Anzahl zusätzliche Arbeitskräfte Dienstleistungsberufe (2022) - Gemeinde		479	274	768	690	1.449	
F	Durchschnittliches Entgelt Dienstleistungsberufe (2010) - Gemeinde		2.196	2.285	2.521	2.232	2.625	
G	Anzahl Arbeitskräfte Dienstleistungsberufe (2010) - Brandenburg		415.186	415.186	415.186	415.186	415.186	
H	Durchschnittliches Entgelt Dienstleistungsberufe (2010) - Brandenburg		2.283	2.283	2.283	2.283	2.283	
I	Gewichtetes durchschnittliches Entgelt beider Berufsgruppen - Gemeinde I=(A*B+E*F)/(A+E)		2.519	2.709	2.818	2.702	2.895	
J	Gewichtetes durchschnittliches Entgelt beider Berufsgruppen - Brandenburg J=(C*D+G*H)/(C+G)		2.399	2.399	2.399	2.399	2.399	
K	Differenz Gemeinde - Brandenburg K=I-J		120	310	419	304	496	560
L	Gesamtbewertung L=K/MAX(Zeile K)*100		21	55	75	54	89	

Berechnungsschritte		sen	Ludwigfelde	Mittenwalde	Treptow-Köpenick	Neukölln	Tempelhof-Schöneberg	MAX-Wert (OS)
Beschäftigte am Arbeitsort								
Beschäftigungsquote								
A	Beschäftigte Basis		11.510	3.207	56.060	47.271	103.202	
B	Zusätzliche Beschäftigte		646	433	1.020	1.008	1.801	
C	Einwohner Basis		24.044	8.724	241.200	306.500	330.000	
D	Zusätzliche Einwohner		171	78	642	635	1.134	
E	Beschäftigte pro 1000 Einwohner - Basis	$E=A/C*1000$	479	368	232	154	313	
F	Beschäftigte pro 1000 Einwohner - Wachstum	$F=(A+B)/(C+D)*1000$	502	414	236	157	317	
G	Differenz Wachstum - Basis	$G=F-E$	23	46	4	3	4	1100
H	Gesamtbewertung	$H=G/MAX(\text{Zeile G})*100$	2	4	0	0	0	
Steuereinnahmen								
A	Grundsteuer A und B (2022)		50.675	14.073	390.714	634.760	1.191.303	
B	Gewerbsteuer (netto) (2022)		557.916	556.387	1.508.315	2.246.106	1.979.371	
C	Anteil Einkommensteuer (2022)		46.177	22.114	348.664	518.887	457.706	
D	Anteil Umsatzsteuer (2022)		13.449	4.572	28.545	28.209	50.401	
E	Steuermehreinnahmen gesamt (2022)	$E=SUMME(A:D)$	668.217	597.146	2.276.237	3.427.961	3.678.780	
F	Abschlag KFA in % (basierend auf 2010)		70%	81%	75%	75%	75%	
G	Verbleibende Steuermehreinnahmen (2022)	$G=E*(1-F)$	200.465	113.458	569.059	856.990	919.695	
H	Einwohner (2022)		24.215	8.802	241.842	307.135	331.134	
I	Verbleibende Steuermehreinnahmen pro Kopf (2022)	$I=G/H$	8	13	2	3	3	
J	Grundsteuer A und B (2010)		2.843.431	954.893	52.368.066	66.545.656	71.647.851	
K	Gewerbsteuer (netto) (2010)		9.940.264	4.123.357	82.885.972	105.325.665	113.401.205	
L	Anteil Einkommensteuer (2010)		5.423.602	1.964.701	60.891.292	77.376.372	83.308.982	
M	Anteil Umsatzsteuer (2010)		1.886.795	510.898	10.716.565	13.617.857	14.661.966	
N	Steuereinnahmen gesamt (2010)	$N=SUMME(J:M)$	20.094.092	7.553.849	206.861.894	262.865.550	283.020.005	
O	Verbleibende Steuereinnahmen (2010)	$O=N$	20.094.092	7.553.849	206.861.894	262.865.550	283.020.005	
P	Einwohner (2010)		24.044	8.724	241.200	306.500	330.000	
Q	Verbleibende Steuereinnahmen pro Kopf (2010)	$Q=O/P$	836	866	858	858	858	
R	Pro Kopf Wert 2022 + pro Kopf Wert 2010	$R=I+Q$	844	879	860	860	860	3800
S	Verbleibende Steuereinnahmen pro Kopf (2022) (normiert)	$S=-1*MIN(\text{Zeile I})+I$	155	159	149	149	149	360
T	Bewertung Verbleibende Steuereinnahmen pro Kopf 2022	$T=R/MAX(\text{Zeile R})*50$	11	12	11	11	11	
U	Bewertung Veränderung der verbleibenden Steuereinnahmen pro Kopf	$U=S/MAX(\text{Zeile S})*50$	21	22	21	21	21	
V	Gesamtbewertung	$V=T+U$	32	34	32	32	32	

8. Ermittlung der Nachteilsindizes

Tabelle 97: Ermittlung der Nachteilsindizes

Ab der folgenden Seite eingefügt.

Oberes Szenario

Basis = 2010 Wachstum = Werte für 2022
 Prognose und eigene Berechnungen
 Eingabedaten aus verfügbaren Quellen

Berechnungsschritte		Blankenfelde- Mahlow	Eichwalde	Gosen-Neu- Zittau (OT Spreenhagen)	Großbeeren	Rangsdorf	Schulzendorf	Schönefeld	Wildau	Zeuthen	Königs- Wusterhausen	Ludwigfelde	
		Flächeninanspruchnahme Gewerbe											
A	Beschäftigte Basis	7.516	539	516	4.867	2.648	582	12.890	4.691	1.361	8.823	11.510	
B	Zusätzliche Beschäftigte	2.854	435	271	3.426	1.553	478	21.098	2.202	1.043	3.720	3.192	
C	Gewerbeflächen Basis in ha	126	5	9	83	42	5	112	75	18	345	457	
D	Zusätzliche Gewerbefläche in ha	51	7	5	62	26	8	335	38	16	58	56	
E	Einwohner Basis	25.718	6.205	2.900	7.466	10.515	7.706	13.256	9.898	10.400	33.981	24.044	
F	zusätzliche Einwohner	879	110	55	590	280	282	5.869	456	397	1.298	919	
Flächenverbrauch in ha pro 1000 Einwohner - Basis													
G	Einwohner - Basis	$G=C/E*1000$	5	1	3	11	4	1	8	8	2	10	19
Flächenverbrauch in ha pro 1000 Einwohner - Wachstum													
H	Einwohner - Wachstum	$H=(C+D)/(E+F)*1000$	7	2	5	18	6	2	23	11	3	11	21
I	Differenz Wachstum - Basis	$I=H-G$	2	1	2	7	2	1	15	3	1	1	2
J	Bewertung Flächenverbrauch pro Kopf	$J=H/\text{MAX}(\text{Zeile H})*50$	8	2	6	22	8	2	29	14	4	14	26
Bewertung Veränderung der Flächenverbrauchs pro Kopf													
K	Flächenverbrauchs pro Kopf	$K=I/\text{MAX}(\text{Zeile I})*50$	4	3	4	17	6	2	37	8	4	3	4
L	Gesamtbewertung	$L=J+K$	12	5	10	39	14	4	66	22	8	17	30

Flächeninanspruchnahme Wohnen

A	Einwohner Basis	25.718	6.205	2.900	7.466	10.515	7.706	13.256	9.898	10.400	33.981	24.044	
B	zusätzliche Einwohner	879	110	55	590	280	282	5.869	456	397	1.298	919	
C	Wohnflächen Basis in ha	765	182	88	120	273	324	266	194	364	1.027	253	
D	Zusätzliche Wohnfläche in ha	21	3	1	8	6	9	94	7	11	31	8	
Flächenverbrauch pro 1000 Einwohner - Basis													
E	Basis	$E=C/A*1000$	30	29	30	16	26	42	20	20	35	30	11
Flächenverbrauch pro 1000 Einwohner - Wachstum													
F	Wachstum	$F=(C+D)/(A+B)*1000$	30	29	30	16	26	42	19	19	35	30	10
G	Differenz Wachstum - Basis	$G=F-E$	-0,20	-0,10	-0,11	-0,24	-0,13	-0,30	-1,23	-0,17	-0,26	-0,22	-0,08
H	Bewertung Flächenverbrauch pro Kopf	$H=F/\text{MAX}(\text{Zeile F})*50$	33	32	34	18	29	46	21	22	39	33	12
Bewertung Veränderung der Flächenverbrauchs pro Kopf													
I	Flächenverbrauchs pro Kopf	$I=\text{MAX}(\text{Zeile G})/G*50$	1	2	2	1	2	1	0	1	1	1	3
J	Gesamtbewertung	$J=H+I$	34	34	36	19	31	47	21	23	40	34	15

Verkehrs- / Fluglärm

A	Belastung Quell- und Zielverkehr	1	2	1	1	1	1	3	1	2	1	1
B	Bewertung Quell- und Zielverkehr	$B=A/\text{MAX}(\text{Zeile A})*50$	17	33	17	17	17	50	17	33	17	17
C	Belastung Fluglärm	3	1	0	1	1	1	1	1	1	0	2
D	Bewertung Fluglärm	$D=C/\text{MAX}(\text{Zeile C})*50$	50	17	0	17	17	17	17	17	0	33
E	Gesamtbewertung	$E=B+D$	67	50	17	34	34	67	34	50	17	50

Berechnungsschritte		Flächeninanspruchnahme Gewerbe											
		Blankenfelde-Mahlow	Eichwalde	Gosen-Neu-Zittau (OT Spreenhagen)	Großbeeren	Rangsdorf	Schulzendorf	Schönefeld	Wildau	Zeuthen	Königs-Wusterhausen	Ludwigsfelde	
Soziale Leistungen													
A	zusätzliche Einwohner	879	110	55	590	280	282	5.869	456	397	1.298	919	
B	Zusätzliche Beschäftigte am Wohnort zusätzliche Einwohner ohne Beschäftigung	440	55	28	295	140	141	2935	228	199	649	459	
C	Beschäftigung	C=A-B	439	55	27	295	140	141	2.934	228	198	649	460
D	Gesamtbewertung	D=C/MAX(Zeile C)	15	2	1	10	5	5	100	8	7	22	16

Oberes Szenario

Berechnungsschritte		Mittenwalde	Treptow-Köpenick	Neukölln	Tempelhof-Schöneberg	MAX-Wert (OS)
Flächeninanspruchnahme Gewerbe						
A	Beschäftigte Basis	3.207	56.060	47.271	103.202	
B	Zusätzliche Beschäftigte	2.178	5.023	5.040	8.935	
C	Gewerbeflächen Basis in ha	290	394	224	538	
D	Zusätzliche Gewerbefläche in ha	36	81	81	164	
E	Einwohner Basis	8.724	241.200	306.500	330.000	
F	zusätzliche Einwohner	240	1.299	1.304	2.311	
Flächenverbrauch in ha pro 1000						
G	Einwohner - Basis	$G=C/E*1000$	33	2	1	2
Flächenverbrauch in ha pro 1000						
H	Einwohner - Wachstum	$H=(C+D)/(E+F)*1000$	36	2	1	2
I	Differenz Wachstum - Basis	$I=H-G$	3	0	0	0
J	Bewertung Flächenverbrauch pro Kopf	$J=H/\text{MAX}(\text{Zeile H})*50$	45	2	1	3
Bewertung Veränderung der						
K	Flächenverbrauchs pro Kopf	$K=I/\text{MAX}(\text{Zeile I})*50$	8	1	1	1
L	Gesamtbewertung	$L=J+K$	53	3	2	4

Flächeninanspruchnahme Wohnen

A	Einwohner Basis	8.724	241.200	306.500	330.000	
B	zusätzliche Einwohner	240	1.299	1.304	2.311	
C	Wohnflächen Basis in ha	378	2.477	1.765	1.719	
D	Zusätzliche Wohnfläche in ha	8	11	6	10	
Flächenverbrauch pro 1000 Einwohner -						
E	Basis	$E=C/A*1000$	43	10	6	5
Flächenverbrauch pro 1000 Einwohner -						
F	Wachstum	$F=(C+D)/(A+B)*1000$	43	10	6	5
G	Differenz Wachstum - Basis	$G=F-E$	-0,23	-0,01	0,00	-0,01
H	Bewertung Flächenverbrauch pro Kopf	$H=F/\text{MAX}(\text{Zeile F})*50$	48	11	6	6
Bewertung Veränderung der						
I	Flächenverbrauchs pro Kopf	$I=\text{MAX}(\text{Zeile G})/G*50$	1	22	50	34
J	Gesamtbewertung	$J=H+I$	49	33	56	40

Verkehrs- / Fluglärm

A	Belastung Quell- und Zielverkehr	1	1	1	1	3
B	Bewertung Quell- und Zielverkehr	$B=A/\text{MAX}(\text{Zeile A})*50$	17	17	17	17
C	Belastung Fluglärm	0	1	1	1	3
D	Bewertung Fluglärm	$D=C/\text{MAX}(\text{Zeile C})*50$	0	17	17	17
E	Gesamtbewertung	$E=B+D$	17	34	34	34

Berechnungsschritte		Mittelpunkte				MAX-Wert (OS)
		Mittenwalde	Treptow-Köpenick	Neukölln	Tempelhof-Schöneberg	
Flächeninanspruchnahme Gewerbe						
Soziale Leistungen						
A	zusätzliche Einwohner	240	1.299	1.304	2.311	
B	Zusätzliche Beschäftigte am Wohnort zusätzliche Einwohner ohne	120	650	652	1155	
C	Beschäftigung	C=A-B	120	649	652	1.156
D	Gesamtbewertung	D=C/MAX(Zeile C)	4	22	22	39

Mittleres Szenario

Basis = 2010
 Wachstum = Werte für 2022
 Prognose und eigene Berechnungen
 Eingabedaten aus verfügbaren Quellen

Berechnungsschritte		Blankenfelde-Mahlow	Eichwalde	Gosen-Neu-Zittau (OT Spreenhagen)	Großbeeren	Rangsdorf	Schulzendorf	Schönefeld	Wildau	Zeuthen	Königs-Wusterhausen	Ludwigfelde	
Flächeninanspruchnahme Gewerbe													
A	Beschäftigte Basis	7.516	539	516	4.867	2.648	582	12.890	4.691	1.361	8.823	11.510	
B	Zusätzliche Beschäftigte	1.309	205	130	1.589	732	225	16.734	1.101	483	1.745	1.471	
C	Gewerbeflächen Basis in ha	126	5	9	83	42	5	112	75	18	345	457	
D	Zusätzliche Gewerbefläche in ha	24	4	2	30	13	4	258	20	8	29	27	
E	Einwohner Basis	25.718	6.205	2.900	7.466	10.515	7.706	13.256	9.898	10.400	33.981	24.044	
F	zusätzliche Einwohner	705	84	32	381	232	253	3.456	322	230	751	266	
G	Flächenverbrauch in ha pro 1000 Einwohner - Basis	$G=C/E*1000$	5	1	3	11	4	1	8	8	2	10	19
H	Flächenverbrauch in ha pro 1000 Einwohner - Wachstum	$H=(C+D)/(E+F)*1000$	6	1	4	14	5	1	22	9	2	11	20
I	Differenz Wachstum - Basis	$I=H-G$	1	1	1	3	1	0	14	2	1	1	1
J	Bewertung Flächenverbrauch pro Kopf	$J=H/\text{MAX}(\text{Zeile H})*50$	7	2	5	18	6	1	28	12	3	13	25
K	Bewertung Veränderung der Flächenverbrauchs pro Kopf	$K=I/\text{MAX}(\text{Zeile I})*50$	2	1	2	8	3	1	34	4	2	2	2
L	Gesamtbewertung	$L=J+K$	9	3	7	26	9	2	62	16	5	15	27

Flächeninanspruchnahme Wohnen													
A	Einwohner Basis	25.718	6.205	2.900	7.466	10.515	7.706	13.256	9.898	10.400	33.981	24.044	
B	zusätzliche Einwohner	705	84	32	381	232	253	3.456	322	230	751	266	
C	Wohnflächen Basis in ha	765	182	88	120	273	324	266	194	364	1.027	253	
D	Zusätzliche Wohnfläche in ha	17	2	1	5	5	9	55	5	6	18	2	
E	Flächenverbrauch pro 1000 Einwohner - Basis	$E=C/A*1000$	30	29	30	16	26	42	20	20	35	30	11
F	Flächenverbrauch pro 1000 Einwohner - Wachstum	$F=(C+D)/(A+B)*1000$	30	29	30	16	26	42	19	19	35	30	10
G	Differenz Wachstum - Basis	$G=F-E$	-0,16	-0,08	-0,07	-0,16	-0,11	-0,27	-0,83	-0,12	-0,15	-0,13	-0,02
H	Bewertung Flächenverbrauch pro Kopf	$H=F/\text{MAX}(\text{Zeile F})*50$	33	33	34	18	29	46	21	22	39	33	12
I	Bewertung Veränderung der Flächenverbrauchs pro Kopf	$I=\text{MAX}(\text{Zeile G})/G*50$	1	2	2	1	1	1	0	1	1	1	7
J	Gesamtbewertung	$J=H+I$	34	35	36	19	30	47	21	23	40	34	19

Verkehrs- / Fluglärm												
A	Belastung Quell- und Zielverkehr	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1
B	Bewertung Quell- und Zielverkehr	$B=A/\text{MAX}(\text{Zeile A})*50$	17	17	17	17	17	50	17	17	17	17
C	Belastung Fluglärm	3	1	0	1	1	1	1	1	1	0	2
D	Bewertung Fluglärm	$D=C/\text{MAX}(\text{Zeile C})*50$	50	17	0	17	17	17	17	17	0	33
E	Gesamtbewertung	$E=B+D$	67	34	17	34	34	67	34	34	17	50

Berechnungsschritte		Flächeninanspruchnahme Gewerbe											
		Blankenfelde-Mahlow	Eichwalde	Gosen-Neu-Zittau (OT Spreenhagen)	Großbeeren	Rangsdorf	Schulzendorf	Schönefeld	Wildau	Zeuthen	Königs-Wusterhausen	Ludwigsfelde	
Soziale Leistungen													
A	zusätzliche Einwohner	705	84	32	381	232	253	3.456	322	230	751	266	
B	Zusätzliche Beschäftigte am Wohnort zusätzliche Einwohner ohne	353	42	16	191	116	127	1.728	161	115	375	133	
C	Beschäftigung	C=A-B	352	42	16	190	116	126	1.728	161	115	376	133
D	Gesamtbewertung	D=C/MAX(Zeile C)	20	2	1	11	7	7	100	9	7	22	8

Mittleres Szenario

Berechnungsschritte		Mittenwalde	Treptow-Köpenick	Neukölln	Tempelhof-Schöneberg	MAX-Wert (OS)
Flächeninanspruchnahme Gewerbe						
A	Beschäftigte Basis	3.207	56.060	47.271	103.202	
B	Zusätzliche Beschäftigte	970	2.310	2.296	4.243	
C	Gewerbeflächen Basis in ha	290	394	224	538	
D	Zusätzliche Gewerbefläche in ha	17	39	38	80	
E	Einwohner Basis	8.724	241.200	306.500	330.000	
F	zusätzliche Einwohner	107	847	842	1.556	
Flächenverbrauch in ha pro 1000						
G	Einwohner - Basis G=C/E*1000	33	2	1	2	
Flächenverbrauch in ha pro 1000						
H	Einwohner - Wachstum H=(C+D)/(E+F)*1000	35	2	1	2	40
I	Differenz Wachstum - Basis I=H-G	1	0	0	0	20
J	Bewertung Flächenverbrauch pro Kopf J=H/MAX(Zeile H)*50	43	2	1	2	
Bewertung Veränderung der						
K	Flächenverbrauchs pro Kopf K=I/MAX(Zeile I)*50	4	0	0	1	
L	Gesamtbewertung L=J+K	47	2	1	3	

Flächeninanspruchnahme Wohnen

A	Einwohner Basis	8.724	241.200	306.500	330.000	
B	zusätzliche Einwohner	107	847	842	1.556	
C	Wohnflächen Basis in ha	378	2.477	1.765	1.719	
D	Zusätzliche Wohnfläche in ha	4	7	4	6	
Flächenverbrauch pro 1000 Einwohner -						
E	Basis E=C/A*1000	43	10	6	5	
Flächenverbrauch pro 1000 Einwohner -						
F	Wachstum F=(C+D)/(A+B)*1000	43	10	6	5	45
G	Differenz Wachstum - Basis G=F-E	-0,10	-0,01	0,00	0,00	
H	Bewertung Flächenverbrauch pro Kopf H=F/MAX(Zeile F)*50	48	11	6	6	
Bewertung Veränderung der						
I	Flächenverbrauchs pro Kopf I=MAX(Zeile G)/G*50	2	22	50	32	
J	Gesamtbewertung J=H+I	50	33	56	38	

Verkehrs- / Fluglärm

A	Belastung Quell- und Zielverkehr	1	1	1	1	3
B	Bewertung Quell- und Zielverkehr B=A/MAX(Zeile A)*50	17	17	17	17	
C	Belastung Fluglärm	0	1	1	1	3
D	Bewertung Fluglärm D=C/MAX(Zeile C)*50	0	17	17	17	
E	Gesamtbewertung E=B+D	17	34	34	34	

Berechnungsschritte		Mittelschritte				MAX-Wert (OS)		
		Mittenwalde	Treptow-Köpenick	Neukölln	Tempelhof-Schöneberg			
Flächeninanspruchnahme Gewerbe								
Soziale Leistungen								
A	zusätzliche Einwohner	107	847	842	1.556			
B	Zusätzliche Beschäftigte am Wohnort zusätzliche Einwohner ohne	53	423	421	778			
C	Beschäftigung	C=A-B		54	424	421	778	1730
D	Gesamtbewertung	D=C/MAX(Zeile C)		3	25	24	45	

Unteres Szenario

Basis = 2010 Wachstum = Werte für 2022
 Prognose und eigene Berechnungen
 Eingabedaten aus verfügbaren Quellen

Berechnungsschritte		Blankenfelde-Mahlow	Eichwalde	Gosen-Neu-Zittau (OT Spreenhagen)	Großbeeren	Rangsdorf	Schulzendorf	Schönefeld	Wildau	Zeuthen	Königs-Wusterhausen	Ludwigfelde	
Flächeninanspruchnahme Gewerbe													
A	Beschäftigte Basis	7.516	539	516	4.867	2.648	582	12.890	4.691	1.361	8.823	11.510	
B	Zusätzliche Beschäftigte	570	88	55	689	312	97	14.812	445	210	746	646	
C	Gewerbeflächen Basis in ha	126	5	9	83	42	5	112	75	18	345	457	
D	Zusätzliche Gewerbefläche in ha	10	1	1	12	5	2	223	8	3	12	11	
E	Einwohner Basis	25.718	6.205	2.900	7.466	10.515	7.706	13.256	9.898	10.400	33.981	24.044	
F	zusätzliche Einwohner	668	78	21	336	165	247	1.623	293	148	484	171	
Flächenverbrauch in ha pro 1000													
G	Einwohner - Basis	$G=C/E*1000$	5	1	3	11	4	1	8	8	2	10	19
Flächenverbrauch in ha pro 1000													
H	Einwohner - Wachstum	$H=(C+D)/(E+F)*1000$	5	1	3	12	4	1	23	8	2	10	19
I	Differenz Wachstum - Basis	$I=H-G$	0	0	0	1	0	0	14	1	0	0	0
J	Bewertung Flächenverbrauch pro Kopf	$J=H/\text{MAX}(\text{Zeile H})*50$	6	1	4	15	6	1	28	10	3	13	24
Bewertung Veränderung der													
K	Flächenverbrauchs pro Kopf	$K=I/\text{MAX}(\text{Zeile I})*50$	1	1	1	3	1	0	35	1	1	0	1
L	Gesamtbewertung	$L=J+K$	7	2	5	18	7	1	63	11	4	13	25

Flächeninanspruchnahme Wohnen													
A	Einwohner Basis	25.718	6.205	2.900	7.466	10.515	7.706	13.256	9.898	10.400	33.981	24.044	
B	zusätzliche Einwohner	668	78	21	336	165	247	1.623	293	148	484	171	
C	Wohnflächen Basis in ha	765	182	88	120	273	324	266	194	364	1.027	253	
D	Zusätzliche Wohnfläche in ha	16	2	1	4	3	8	26	5	4	12	1	
Flächenverbrauch pro 1000 Einwohner -													
E	Basis	$E=C/A*1000$	30	29	30	16	26	42	20	20	35	30	11
Flächenverbrauch pro 1000 Einwohner -													
F	Wachstum	$F=(C+D)/(A+B)*1000$	30	29	30	16	26	42	20	19	35	30	11
G	Differenz Wachstum - Basis	$G=F-E$	-0,15	-0,07	-0,04	-0,14	-0,08	-0,26	-0,44	-0,11	-0,10	-0,08	-0,01
H	Bewertung Flächenverbrauch pro Kopf	$H=F/\text{MAX}(\text{Zeile F})*50$	33	33	34	18	29	46	22	22	39	33	12
Bewertung Veränderung der													
I	Flächenverbrauchs pro Kopf	$I=\text{MAX}(\text{Zeile G})/G*50$	1	2	3	1	1	0	0	1	1	1	8
J	Gesamtbewertung	$J=H+I$	34	35	37	19	30	46	22	23	40	34	20

Verkehrs- / Fluglärm												
A	Belastung Quell- und Zielverkehr	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1
B	Bewertung Quell- und Zielverkehr	$B=A/\text{MAX}(\text{Zeile A})*50$	17	17	17	17	17	50	17	17	17	17
C	Belastung Fluglärm	3	1	0	1	1	1	1	1	1	0	2
D	Bewertung Fluglärm	$D=C/\text{MAX}(\text{Zeile C})*50$	50	17	0	17	17	17	17	17	0	33
E	Gesamtbewertung	$E=B+D$	67	34	17	34	34	67	34	34	17	50

Berechnungsschritte		Flächeninanspruchnahme Gewerbe											
		Blankenfelde-Mahlow	Eichwalde	Gosen-Neu-Zittau (OT Spreenhagen)	Großbeeren	Rangsdorf	Schulzendorf	Schönefeld	Wildau	Zeuthen	Königs-Wusterhausen	Ludwigsfelde	
Soziale Leistungen													
A	zusätzliche Einwohner	668	78	21	336	165	247	1.623	293	148	484	171	
B	Zusätzliche Beschäftigte am Wohnort zusätzliche Einwohner ohne	334	39	10	168	83	123	811	146	74	242	86	
C	Beschäftigung	C=A-B	334	39	11	168	82	124	812	147	74	242	85
D	Gesamtbewertung	D=C/MAX(Zeile C)	19	2	1	10	5	7	47	8	4	14	5

Unteres Szenario

Berechnungsschritte		Mittenwalde	Treptow-Köpenick	Neukölln	Tempelhof-Schöneberg	MAX-Wert (OS)
Flächeninanspruchnahme Gewerbe						
A	Beschäftigte Basis	3.207	56.060	47.271	103.202	
B	Zusätzliche Beschäftigte	433	1.020	1.008	1.801	
C	Gewerbeflächen Basis in ha	290	394	224	538	
D	Zusätzliche Gewerbefläche in ha	7	16	16	33	
E	Einwohner Basis	8.724	241.200	306.500	330.000	
F	zusätzliche Einwohner	78	642	635	1.134	
Flächenverbrauch in ha pro 1000						
G	Einwohner - Basis	$G=C/E*1000$	33	2	1	2
Flächenverbrauch in ha pro 1000						
H	Einwohner - Wachstum	$H=(C+D)/(E+F)*1000$	34	2	1	2
I	Differenz Wachstum - Basis	$I=H-G$	1	0	0	0
J	Bewertung Flächenverbrauch pro Kopf	$J=H/\text{MAX}(\text{Zeile H})*50$	42	2	1	2
Bewertung Veränderung der						
K	Flächenverbrauchs pro Kopf	$K=I/\text{MAX}(\text{Zeile I})*50$	1	0	0	0
L	Gesamtbewertung	$L=J+K$	43	2	1	2

Flächeninanspruchnahme Wohnen

A	Einwohner Basis	8.724	241.200	306.500	330.000	
B	zusätzliche Einwohner	78	642	635	1.134	
C	Wohnflächen Basis in ha	378	2.477	1.765	1.719	
D	Zusätzliche Wohnfläche in ha	3	5	3	5	
Flächenverbrauch pro 1000 Einwohner -						
E	Basis	$E=C/A*1000$	43	10	6	5
Flächenverbrauch pro 1000 Einwohner -						
F	Wachstum	$F=(C+D)/(A+B)*1000$	43	10	6	5
G	Differenz Wachstum - Basis	$G=F-E$	-0,08	-0,01	0,00	0,00
H	Bewertung Flächenverbrauch pro Kopf	$H=F/\text{MAX}(\text{Zeile F})*50$	48	11	6	6
Bewertung Veränderung der						
I	Flächenverbrauchs pro Kopf	$I=\text{MAX}(\text{Zeile G})/G*50$	2	22	50	33
J	Gesamtbewertung	$J=H+I$	50	33	56	39

Verkehrs- / Fluglärm

A	Belastung Quell- und Zielverkehr	1	1	1	1	3
B	Bewertung Quell- und Zielverkehr	$B=A/\text{MAX}(\text{Zeile A})*50$	17	17	17	17
C	Belastung Fluglärm	0	1	1	1	3
D	Bewertung Fluglärm	$D=C/\text{MAX}(\text{Zeile C})*50$	0	17	17	17
E	Gesamtbewertung	$E=B+D$	17	34	34	34

Berechnungsschritte		Mittenwalde	Treptow-Köpenick	Neukölln	Tempelhof-Schöneberg	MAX-Wert (OS)
Flächeninanspruchnahme Gewerbe						
Soziale Leistungen						
A	zusätzliche Einwohner	78	642	635	1.134	
B	Zusätzliche Beschäftigte am Wohnort zusätzliche Einwohner ohne Beschäftigung	39	321	317	567	
C	Beschäftigung	C=A-B	39	321	318	567
D	Gesamtbewertung	D=C/MAX(Zeile C)	2	19	18	33

9. Verwendete Indikatoren und Anforderungen durch die Nutzung des Modells für den Interessenausgleich⁹³

Tabelle 98: Indikatoren und Verwendung

Indikator	Analyse Vergangenheit und Status Quo	Verwendung im Modell	Bei Nutzung für Interessenausgleich
Demografie der kommunalen Ebene			
Einwohner	X	Gem. amtlicher Statistik	Gem. amtlicher Statistik bzw. Meldewesen
Zuzüge	X		
Fortzüge	X		
Lebendgeborene	X		
Gestorbene	X		
Altersstruktur	X		
Zukünftige Bevölkerungsentwicklung		Bevölkerungsprognose und eigene Schätzungen	Bevölkerungsprognose und eigene Schätzungen
Beschäftigung / Arbeitsmarkt der kommunalen Ebene			
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftszweigsystematik	X	Gem. amtlicher Statistik	Gem. amtlicher Statistik bzw. Finanzverwaltung
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Bildungsgrad	X		
Bruttoarbeitsentgelte der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten	X	Gem. amtlicher Statistik	Gem. amtlicher Statistik bzw. Finanzverwaltung
Beschäftigte am Wohnort	X	Gem. amtlicher Statistik	Gem. amtlicher Statistik bzw. Finanzverwaltung
Beschäftigte am Arbeitsort	X	Gem. amtlicher Statistik	Gem. amtlicher Statistik bzw. Finanzverwaltung
Einpendler (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte)	X		
Auspendler (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte)	X		
Arbeitslose (SGB III) insgesamt / nach Berufskategorien	X		
Erwerbsfähige Leistungsberechtigte (SGB II)	X		
Wirtschaftsstruktur / Unternehmen der kommunalen Ebene			
Betriebe nach Wirtschaftszweigsystematik	X	Gem. amtlicher Statistik	Gem. amtlicher Statistik
Bruttowertschöpfung nach Wirtschaftszweigsystematik	X		
Umsätze nach Wirtschaftszweigsystematik	X		
Entwicklung des Arbeitsvolumens nach Wirtschaftszweigsystematik	x		

⁹³ vgl. Teil E, Zusammenfassende Empfehlungen, Schaffung einer Datengrundlage, S. 165

Arbeitsproduktivität nach Wirtschaftszweigsystematik	X		
Beherbergungszahlen	X		
Finanzen / Steuern der kommunalen Ebene			
Bundeszusweisungen	X		
Landeszusweisungen	X		
Kommunales Steueraufkommen differenziert nach Steuerarten	X	Gem. amtlicher Statistik	Gem. amtlicher Statistik bzw. Daten der Kämmergeien
Zusweisungen im kommunalen Finanzausgleich	X	Gem. amtlicher Statistik	Gem. amtlicher Statistik bzw. Daten der Kämmergeien
Abgaben im kommunalen Finanzausgleich	X	Gem. amtlicher Statistik	Gem. amtlicher Statistik bzw. Daten der Kämmergeien
Kommunale Kreisumlage	X	Gem. amtlicher Statistik	Gem. amtlicher Statistik bzw. Daten der Kämmergeien
Kommunale Hebesätze (Gewerbesteuer, Grundsteuer A+B)	X	Gem. amtlicher Statistik	Gem. amtlicher Statistik bzw. Daten der Kämmergeien
Kommunale Verschuldung	X		
Flächennutzung und Infrastrukturinvestitionen auf der kommunalen Ebene			
Flächen nach Art der tatsächlichen Nutzung (Gewerbe- und Industrieflächen / Wohnflächen)	X	Gem. amtlicher Statistik und eigene Schätzungen	Gem. amtlicher Statistik ergänzt um Erhebungen bei Eigentümern der Flächen
Bodenrichtwerte Gewerbe	X		
Bodenrichtwerte Wohnen	X		
Belegung und Flächenpotenziale der gewerblichen Bauflächen	X	Eigene Schätzungen	Gem. amtlicher Statistik ergänzt um Erhebungen bei Eigentümern der Flächen
Belegung und Flächenpotenziale der Wohn- und Mischbauflächen	X	Eigene Schätzungen	Gem. amtlicher Statistik ergänzt um Erhebungen bei Eigentümern der Flächen
Entwicklung des Verkehrsaufkommens	X	Verkehrsprognosen und eigene Schätzungen	Verkehrszählungen
Infrastrukturinvestitionen	X		
Weitere Indikatoren			
Fluglärm		Eigene Schätzungen	Messungen