

IfV Köln

Institut für Verkehrswissenschaft
an der Universität zu Köln
Prof. Dr. Herbert Baum
Universitätsstr. 22 50923 Köln
Tel.: 0221 4702312
Fax: 0221 470 5183
h.baum@uni-koeln.de
<http://www.ifv-koeln.de>

ARBEITSGEMEINSCHAFT

KE-CONSULT

Kurte & Esser GbR
Wirtschafts- und Verkehrsberatung
Dr. Judith Kurte Dr. Klaus Esser
Oskar-Jäger-Str. 175 50825 Köln
Tel.: +49 (0) 221 550 3075
Fax: +49 (0) 221 550 3095
kontakt@ke-consult.de
<http://www.ke-consult.de>

Wirtschaftliche Effekte des Airports Berlin Brandenburg International – Update 2009 –

- 1. Anlass der Aktualisierung und Vorgehensweise**
- 2. Aktuelle Arbeitsstättenzählung und Auftragsvergabe beim Bau des BBI**
 - 2.1 Investitionstätigkeit für den Ausbau des BBI**
 - 2.2 Arbeitsstättenzählung Berliner Flughäfen 2009**
- 3. Aktuelle Verkehrsentwicklung**
- 4. Wirtschaftliche Effekte der Berliner Flughäfen**
 - 4.1 Effekte aus dem Ausbau des BBI**
 - 4.2 Effekte aus dem Flughafenbetrieb (2008)**
 - 4.3 Kaufkrafteffekte (2008)**
- 5. Zusammenfassung der Ergebnisse und Ausblick**
- 6. Ausblick für die Zeit nach Inbetriebnahme des BBI**

Köln, Mai 2009

1. Anlass der Aktualisierung und Vorgehensweise

Im Jahr 2005 wurde durch die Arbeitsgemeinschaft IfV Köln / KE-CONSULT im Auftrag der Berlin-Schönefeld GmbH ein Gutachten erstellt, das die wirtschaftlichen Effekte der Berliner Flughäfen sowie des Baus und des Betriebs des BBI für die Region Berlin/ Brandenburg quantifiziert.

In dieser Studie wurden die wirtschaftlichen Effekte (Beschäftigung, Einkommen, Wertschöpfung, Steuereinnahmen) des Berliner Flughafensystems für das Jahr 2004 berechnet und eine Prognose über die wirtschaftlichen Effekte des Singleflughafens BBI für das Jahr 2012 erstellt. Es wurden die folgenden Ergebnisse ermittelt:

- Im Jahr 2004 sind auf den Berliner Flughäfen (Tegel, Schönefeld und Tempelhof) 14.500 Personen direkt beschäftigt, die indirekte und induzierte Beschäftigung liegt bei 16.200 Personen. Darüber hinaus entstehen etwa 8.600 Arbeitsplätze durch Kaufkrafteffekte, die von den Reisenden ausgelöst werden.
- Durch den Bau des BBI werden in den Jahren des Baus Beschäftigungseffekte von 56.000 Personenjahren ausgelöst.
- Für den BBI (2012) wurden 18.400 direkte Beschäftigte, 15.700 indirekte und induzierte Beschäftigte sowie 12.200 Beschäftigte durch Kaufkrafteffekte prognostiziert. Darüber hinaus wurden etwa 32.000 katalytische Arbeitsplätze prognostiziert, die auf die verbesserten Standortbedingungen durch den BBI zurückzuführen sind.

Inzwischen wurde mit dem Bau des BBI begonnen. Es liegen also tatsächliche Daten zur Auftragsvergabe und nicht nur Plandaten vor. Darüber hinaus sind zwei weitere Arbeitsstättenzählungen auf den Berliner Flughäfen durchgeführt worden. Damit liegen weitere Daten vor, die es ermöglichen, die Berechnungen aus dem Jahr 2005 zu überprüfen und zu ergänzen.

Schließlich ist zu überprüfen, ob und wie sich die weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise auf den Berliner Luftverkehr und dessen wirtschaftliche Effekte auswirkt. Es liegen erste Verkehrsdaten vor, die die Reaktion des Luftverkehrs auf die Krise verdeutlichen.

Aufgrund der zur Verfügung stehenden aktuellen Daten (Auftragsvergabe beim Bau des BBI, Arbeitsstättenzählungen auf den Berliner Flughäfen) und aufgrund der Verschlechterung der weltweiten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ist eine Aktualisierung der 2005er Studie notwendig. Diese wird in den folgenden Arbeitsschritten durchgeführt:

- Die Ergebnisse der Arbeitsstättenzählung 2009 werden vorgestellt. Darüber hinaus wird aufgezeigt, wie sich die Vergabe der Aufträge beim Bau des BBI entwickelt hat.
- Die aktuelle Verkehrsentwicklung wird dargestellt. Dabei wird die Verkehrsentwicklung der Berliner Flughäfen derjenigen auf allen deutschen Verkehrsflughäfen gegenüber gestellt.
- Auf Basis der zuvor dargestellten Daten werden die wirtschaftlichen Effekte des Berliner Flughafensystems im Status Quo und die Effekte des BBI für das Jahr 2012 abgeschätzt. Diese werden den in der Ausgangsstudie ermittelten Werten gegenüber gestellt.

2. Aktuelle Arbeitsstättenzählung und Auftragsvergabe beim Bau des BBI

2.1 Investitionstätigkeit für den Ausbau des BBI

Seit 2006 wird Schönefeld zum neuen Hauptstadt-Airport BBI ausgebaut. 2007 war das erste Jahr der großen Bauarbeiten. Bis zum Stichtag 05.05.2009 sind nach Auskunft der Berliner Flughäfen für Planung und Bau des BBI Aufträge in Höhe von knapp 1,5 Mrd. € vergeben worden. Etwa zwei Drittel dieses Auftragsvolumens ist an Unternehmen in der Region Berlin/Brandenburg vergeben worden. Zu den Planungs- und Bauausgaben hinzu kommen die Ausgaben für die Umsiedlung, die Schienen- und die Straßenanbindung sowie die Investitionsausgaben Dritter. Die folgende Tabelle zeigt die bis dato verausgabten Mittel.

Tabelle 1: Getätigte Ausgaben für den Ausbau des BBI (bis zum 05.05.2009)

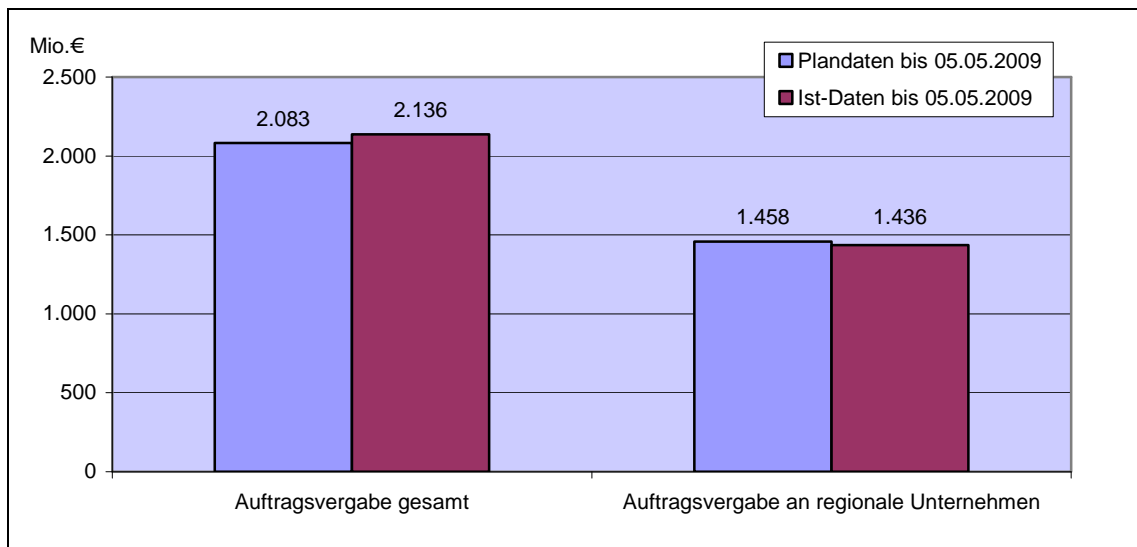
	vergebene Aufträge gesamt (Mio. €)	an regionale Unternehmen vergebene Aufträge (Mio. €)
(1) Umsiedlung	82,0	73,8
(2) Planung/Bau bis 05.05.2009	1.467,5	939,6
(3) Schienen-/Straßenanbindung, Drittinvestitionen bis 05.05.2009 *	586,7	422,7
(4) Investitionen gesamt bis 05.05.2009 (1)+(2)+(3)	2.136,1	1.436,1

* Zur Abschätzung der bis vorgenommenen Schienen-, Straßenanbindungsinvestitionen sowie der Drittmittel liegen keine Informationen vor. Es wird von dem in der 2005er Studie angenommenen Zeitplan ausgegangen. Die geplante Investitionssumme für das Jahr 2009 wird zu etwa einem Drittel berücksichtigt.

Quelle: Berliner Flughäfen, Flughafen Berlin Brandenburg International BBI - Zusammenfassende Darstellung der Ergebnisse der Ausschreibungen BBI und der davon an regionale Unternehmen vergebenen Aufträge; Berliner Flughäfen, Das BBI-Mittelstandskonzept, Informationen vom 28.04.2008, Berliner Flughäfen, Information "Planung und Bau des BBI" Stand 25.07.2008, IfV Köln/KE-CONSULT, Wirtschaftliche Effekte des Airports Berlin Brandenburg International BBI, Köln 2005; eigene Berechnungen.

Nach den in der 2005er Studie verwendeten Plandaten liegt die Ausgabensumme bis zur Jahresmitte 2009 bei 2.086 Mio. €, sodass die Auftragsvergabe und die Ausbauaktivitäten in etwa den Planzahlen des Jahres 2005 entsprechen. Die folgende Abbildung stellt die Planzahlen und die Ist-Zahlen gegenüber. Dabei zeigt die linke Säule jeweils die in der 2005er Studie verwendeten Prognosedaten. Die rechte Säule zeigt die tatsächlich vergebenen Aufträge.

Abbildung 1: Investitionen für den Ausbau des BBI – Gegenüberstellung von Plandaten und Ist-Daten (Stand 05.05.2009)



Quelle: Berliner Flughäfen, Flughafen Berlin Brandenburg International BBI - Zusammenfassende Darstellung der Ergebnisse der Ausschreibungen BBI und der davon an regionale Unternehmen vergebenen Aufträge, Berlin 2009; Berliner Flughäfen, Das BBI-Mittelstandskonzept, Informationen vom 28.04.2008, Berliner Flughäfen, Information "Planung und Bau des BBI" Stand 25.07.2008, IfV Köln/KE-CONSULT, Wirtschaftliche Effekte des Airports Berlin Brandenburg International BBI, Köln 2005; eigene Berechnungen.

Leicht überschätzt wurde in der 2005er Studie der regionale Anteil des Auftragsvolumens. Dieser wurde für die Planungs- und Bauinvestitionen mit 70% angesetzt. Tatsächlich liegt er zum heutigen Stand bei etwas unter 70%.

2.2 Arbeitsstättenzählung Berliner Flughäfen 2009

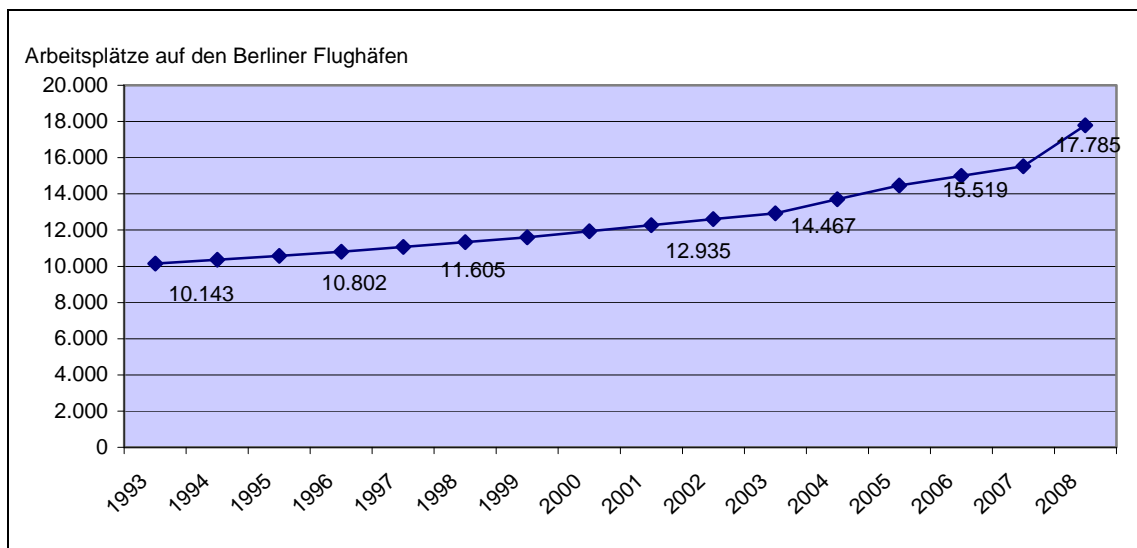
Auf den Berliner Flughäfen werden regelmäßige Arbeitsstättenzählungen durchgeführt. In der nunmehr vorliegenden Arbeitsstättenzählung 2009 der Berliner Flughäfen¹ sind sämtliche Arbeitsplätze auf den Berliner Flughäfen erfasst. Stichtag ist der 01.01.2009.

Die Zählung ergibt, dass zum 01.01.2009 insgesamt 17.785 Personen in 307 Arbeitsstätten auf den Berliner Flughäfen beschäftigt sind. Davon sind mehr als drei Viertel (13.486 Personen) vollzeitbeschäftigt. 318 Personen machen eine Ausbildung. Die größten Arbeitgeber sind der Lufthansa-Konzern (3.660 Arbeitsplätze), GlobeGround Berlin (1.759 Arbeitsplätze) und die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (1.550 Arbeitsplätze).

In den letzten 10 Jahren hat damit die Zahl der Arbeitsplätze um die Hälfte zugenommen. Damit haben sich die Unternehmen an den Berliner Flughäfen als stabile und wachsende Arbeitgeber etabliert.

Die folgende Abbildung zeigt die Entwicklung der Flughafen-Arbeitsplätze von 1993 bis 2009.

¹ Berliner Flughäfen, Jobmaschine Flughafen, Arbeitsstättenzählung 2009, Berlin 2009.

Abbildung 2: Arbeitsplätze auf den Berliner Flughäfen 1993 – 2008

Quelle: Berliner Flughäfen, Jobmaschine Flughafen – die Arbeitsstättenerhebung 2008, Berlin 2008; Berliner Flughäfen, Jobmaschine Flughafen – die Arbeitsstättenerhebung 2009, Berlin 2009.

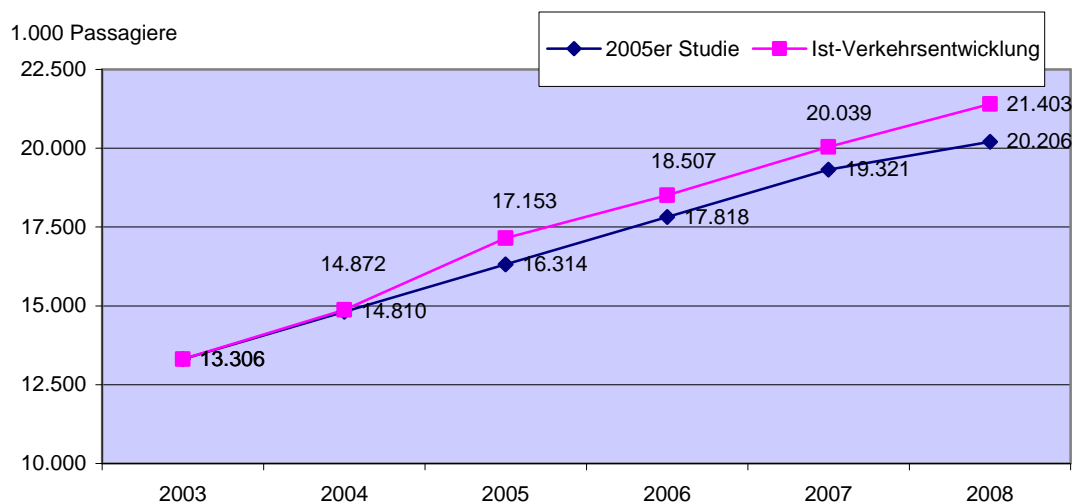
Seit 1993 wächst die Zahl der Arbeitsplätze auf dem Flughafen kontinuierlich an. In der 2005er Studie wurde für das Jahr 2008 angenommen, dass auf den Berliner Flughäfen etwa 16.300 Beschäftigte sein würden. Diese Zahl wird von der tatsächlichen Entwicklung um fast 1.500 Beschäftigte übertroffen.

Eine Ursache für die Unterschätzung in der 2005er Studie liegt in der Entwicklung des Luftverkehrs. Dieser ist, wie im folgenden Abschnitt gezeigt wird, stärker gewachsen als bei Erstellung der Studie angenommen wurde.

3. Aktuelle Verkehrsentwicklung

Die wirtschaftlichen Effekte des BBI wurden in der 2005er Studie auf der Basis der bis dahin realisierten Verkehrsentwicklung (Stand 2004) und der Prognose von avioplan für die Berliner Flughäfen abgeschätzt. In dieser Studie wurden für das Jahr 2007 19,3 Mio. Passagiere und für das Jahr 2008 20,2 Mio. Passagiere im Berliner Flughafensystem prognostiziert. Die heute vorliegenden Daten zeigen, dass die Entwicklung des Berliner Luftverkehrs in den vergangenen Jahren noch dynamischer war als in der 2005er Studie angenommen.

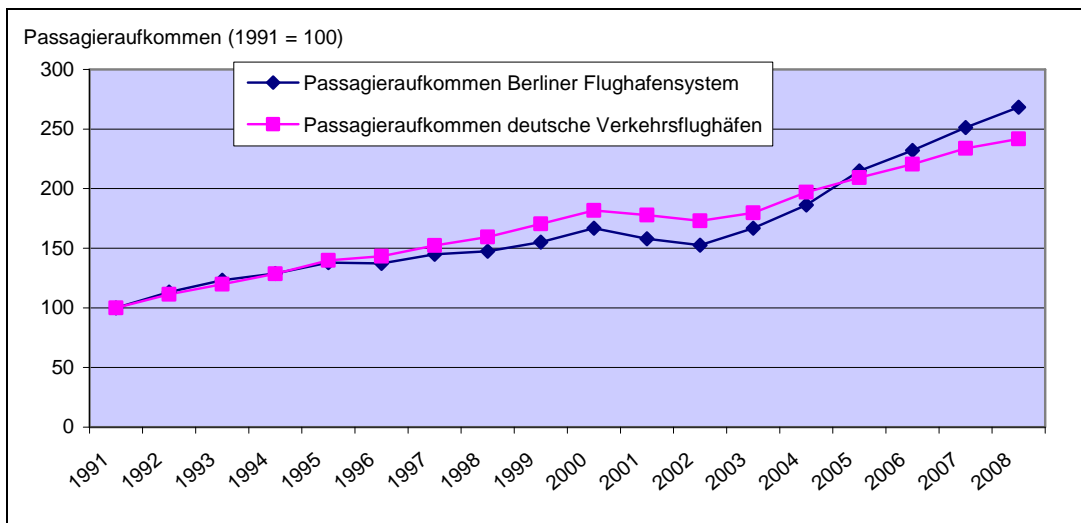
Abbildung 3: Passagiere auf den Berliner Flughäfen 2003 - 2008 – Vergleich mit der 2005er Studie



Quelle: IfV Köln/KE-CONSULT, Wirtschaftliche Effekte des Airports Berlin Brandenburg International BBI, Köln 2005; Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen, Verkehrsstatistik versch. Jahrgänge.

Während die 2005er Studie von einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum der Passagierzahlen um knapp 8,7% ausgegangen ist, sind es in der Realität sogar 10% pro Jahr gewesen, so dass die Zahl der Passagiere im Jahr 2008 um 1,2 Mio. höher lag als in der 2005er Studie prognostiziert. Damit liegt das Wachstum in den letzten Jahren über dem durchschnittlichen Wachstum auf den deutschen Verkehrsflughäfen.

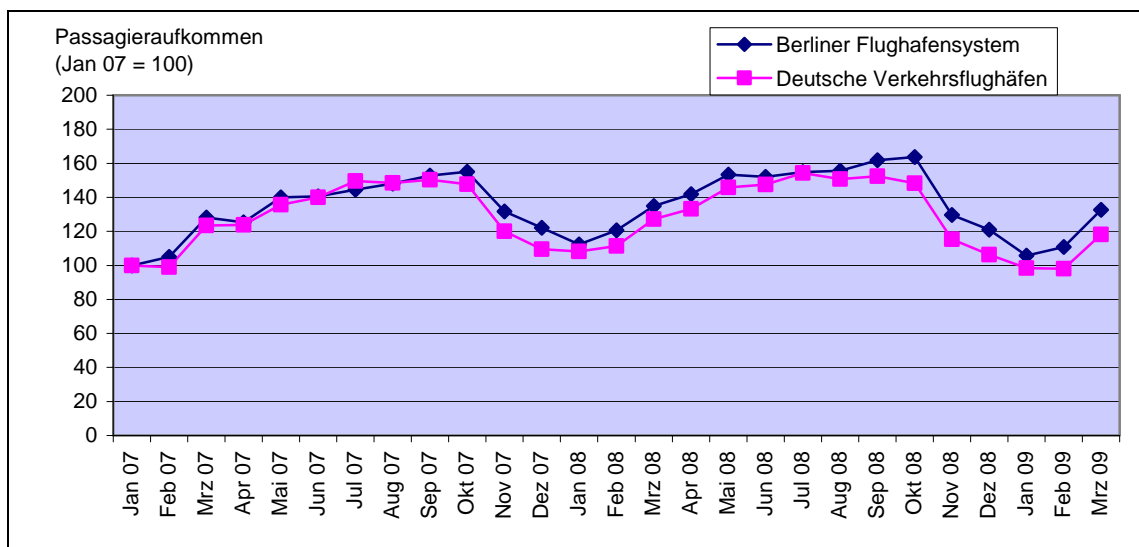
Abbildung 4: Entwicklung der Passagierzahlen 1991 bis 2008



Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen, Verkehrsstatistik versch. Jahrgänge.

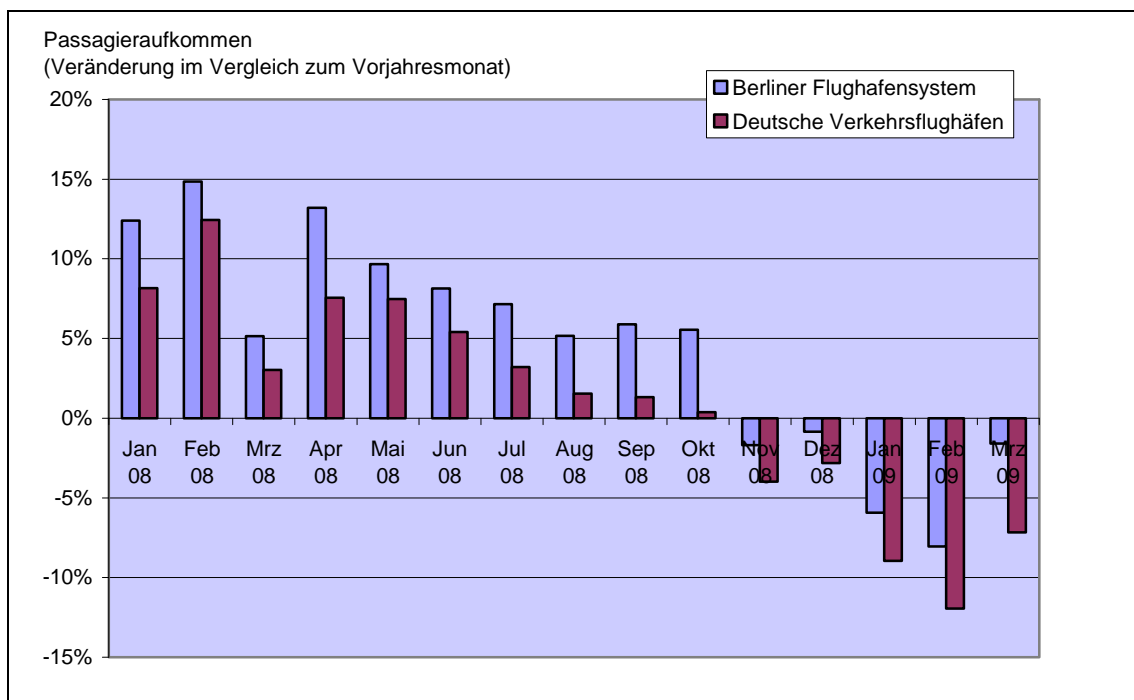
Es ist allerdings nicht davon auszugehen, dass sich dieses Wachstum gegenwärtig fortsetzen wird. Ein Vergleich der monatlichen Verkehrsdaten zeigt, dass die in 2008 einsetzende Finanz- und Wirtschaftskrise sich relativ schnell auch im Luftverkehrsmarkt niedergeschlagen hat.

Abbildung 5: Monatliche Entwicklung der Passagierzahlen Januar 2007 bis März 2009



Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen, Verkehrsstatistik versch. Jahrgänge.

Das Schaubild zeigt, dass sowohl Berlin als auch die anderen Verkehrsflughäfen von der Krise betroffen sind. Allerdings scheint die Krise sich auf die Berliner Flughäfen etwas weniger stark auszuwirken. Deutlicher wird dies, wenn man die Veränderungen der Passagierzahlen im Vergleich zum Vorjahresmonat betrachtet.

Abbildung 6: Entwicklung der Passagierzahlen Januar 2007 bis März 2009

Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen, Verkehrsstatistik versch. Jahrgänge.

Seit November 2008 werden – entgegen dem bisherigen Trend – Rückgänge im Passagierverkehr verzeichnet. Dabei sind die Passagiereinbußen in Berlin weit geringer als die im Bundesdurchschnitt. Die Auswirkungen der Konjunktur- und Wirtschaftskrise auf den Luftverkehr schlagen sich am Standort Berlin weniger stark nieder als an anderen deutschen Standorten. So verliert Berlin im 1. Quartal 2009 gegenüber dem 1. Quartal 2008 5,0% während der Verlust auf allen deutschen Verkehrsflughäfen bei 9,3% liegt.

Vor dem Hintergrund der zwei dargestellten auf die Verkehrsentwicklung der Berliner Flughäfen gegenläufig wirkenden Einflüsse stellt sich die Frage, welche Entwicklung für die Zukunft angenommen werden kann, ob und inwieweit die für 2012 unterstellten Passagierzahlen weiterhin Bestand haben.

Die 2005er Studie ging – in Anlehnung an die Prognose M1 – von etwa 23 Mio. Passagieren im Jahr 2012 aus. Um dieses Ergebnis zu erreichen, müsste der Passagierverkehr an den Berliner Flughäfen bis 2012 jährlich um etwas mehr als 2% steigen.

Die Arbeitsgemeinschaft der Deutschen Verkehrsflughäfen geht von einem Rückgang der Passagierzahlen in 2009 und 2010 und einem überproportionalen Wachstum (Nachholbedarf) ab 2011 aus.² Gestützt wird diese Annahme durch Entwicklungen in der Vergangenheit: Bisherige Krisen (Ölkrise, 11. September, Sars) haben gezeigt, dass der Luftverkehr nur mit vorübergehenden Rückgängen reagiert und sich nach einer Phase der Erholung auf dem alten Wachstumspfad wieder findet.

² Berliner Morgenpost, Tegel, Schönefeld, Tempelhof 2008, Krise erreicht Luftverkehr - Berlins Flughäfen boomen, Montag, 12. Januar 2009.

Vor diesem Hintergrund ist der geplante Eröffnungskorridor der Berliner Flughäfen mit 22 bis 25 Millionen Passagieren für 2011 realistisch. Es ist somit zu erwarten, dass die Werte der Prognose M1 in etwa eintreten werden. Ob mit einer leichten zeitlichen Verzögerung aufgrund der Wirtschafts- und Finanzkrise zu rechnen ist, lässt sich derzeit in Anbetracht der unsicheren wirtschaftlichen Lage noch nicht sagen.

4. Wirtschaftliche Effekte der Berliner Flughäfen

Auf der Basis der zuvor erläuterten Daten aus der Arbeitsstättenerhebung, der Informationen zur Auftragsvergabe im Rahmen des BBI-Ausbaus und der aktuellen Entwicklungen im Luftverkehr wird eine Fortschreibung/Aktualisierung der in 2005 ermittelten wirtschaftlichen Effekte des Berliner Flughafensystems bzw. des BBI vorgenommen.

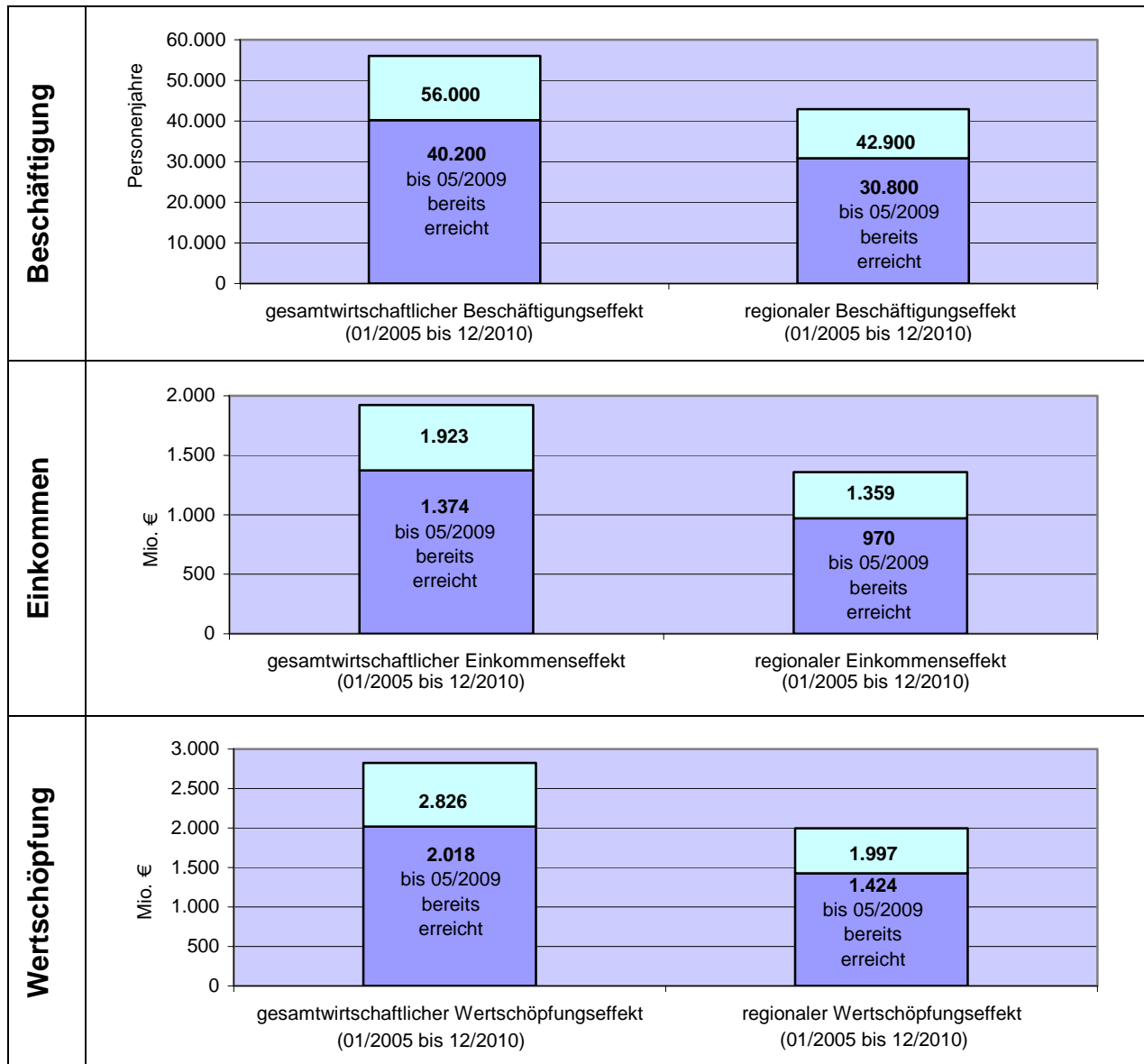
4.1 Effekte aus dem Ausbau des BBI

Für den Ausbau des BBI wurden im Jahr 2005 insgesamt knapp 2 Mrd. € veranschlagt. Dazu kommen die Investitionen im Rahmen der landseitigen Anbindung und die Drittinvestitionen. Diese wurden mit 570 Mio. € (Straßen- und Schienenanbindung) bzw. 600 Mio. € (Ver- und Entsorgung, Parkhäuser, Airportcenter, ...) angesetzt. Aus den geplanten Investitionssummen wurde in der 2005er Studie ein Beschäftigungseffekt von 56.000 Personenjahren in der Gesamtwirtschaft bzw. 42.900 Personenjahren in der Region Berlin/Brandenburg ermittelt.

Bis heute (Stichtag 05.05.2009) ist schon ein großer Teil der Investitionen getätigt worden, so dass auch schon ein großer Teil der in der 2005er Studie ex ante abgeschätzten Beschäftigungs- und Einkommenseffekte eingetreten ist.

- Der gesamtwirtschaftliche Beschäftigungseffekt liegt bei 40.200 Personenjahren; davon entfallen 30.800 Personenjahre auf die Region Berlin/Brandenburg.
- Der gesamtwirtschaftliche Einkommenseffekt beträgt 1.374 Mio. €; davon entfallen 970 Mio. € auf die Region Berlin/Brandenburg.
- Der gesamtwirtschaftliche Wertschöpfungseffekt liegt bei 2.018 Mio. €. Davon entfallen 1.424 Mio. € auf die Region Berlin/Brandenburg.

Abbildung 8: Wirtschaftliche Effekte des Baus des BBI: Gegenüberstellung der Planergebnisse (2005er Studie) und der bisher eingetretenen Wirkungen



Quelle: IfV Köln/KE-CONSULT, Wirtschaftliche Effekte des Airports Berlin Brandenburg International BBI, Köln 2005, eigene Berechnungen.

Es zeigt sich, dass etwa drei Jahre nach Baubeginn des BBI die in der 2005er Studie abgeschätzten Beschäftigungs-, Einkommens- und Wertschöpfungseffekte bestätigt werden können. Die bisher vergebenen Aufträge entfalten bereits umfangreiche wirtschaftliche Effekte. Diese erreichen bereits jetzt fast drei Viertel der in der 2005er Studie prognostizierten Effekte aus dem Bau des BBI.

Es bestätigt sich darüber hinaus, dass der Einschaltgrad der regionalen Unternehmen als Auftragnehmer sehr hoch ist. So sind mehr als 70% der durch die bereits getätigten Investitionsausgaben ausgelösten Beschäftigungseffekte in der Region Berlin/Brandenburg eingetreten.

Für die Zukunft ist davon auszugehen, dass die in der 2005er Studie prognostizierten Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte für den gesamten Zeitraum noch überschritten werden. Die in 2005 angenommenen Daten zu Ausbau- und den Drittinvestitionen- sowie den Investitionen zur Schienen- und Straßenanbindung werden in der Realität übertroffen werden. Die Kosten des Ausbaus werden bei 2,2 Mrd. € (statt bei 1,98 Mrd. €) liegen; die Kosten für die Schienenanbindung betragen nicht wie in 2005 angenommen 496 Mio. €, sondern werden inzwischen mit 636 Mio. € veranschlagt.³ Insbesondere die in der 2005er Studie mit 600 Mio. € angesetzten Drittinvestitionen werden weit übertroffen werden. So erwartet allein die Gemeinde Schönefeld ein Ansiedlungsvolumen von weit über 2 Mrd. €. Bisher realisiert sind in Schönefeld nach Auskunft des Bürgermeisters bereits Investitionen von mehr als 120 Mio. €.

4.2 Effekte aus dem Flughafenbetrieb (2008)

Auf Basis der aktuellen Arbeitsstättenzählung lassen sich für das Jahr 2008 die Beschäftigungs- und Einkommenseffekte aus dem Flughafenbetrieb ermitteln. Die Ergebnisse zeigt die folgende Tabelle.

Tabelle 2: Beschäftigungs- und Einkommenseffekte des Flughafenbetriebs (2008)

		Beschäftigung	Einkommen (Mio. €)	Wertschöpfung (Mio. €)
Deutschland	direkt	17.800	492	723
	indirekt	9.600	331	486
	induziert	7.700	264	388
	gesamt	35.100	1.086	1.596
Region Berlin Brandenburg	direkt	16.500	457	671
	indirekt	8.600	271	398
	induziert	3.800	121	178
	gesamt	28.900	849	1.247

Quelle: Berliner Flughäfen, Jobmaschine Flughafen – die Arbeitsstättenenerhebung 2009, Berlin 2009, eigene Berechnungen.

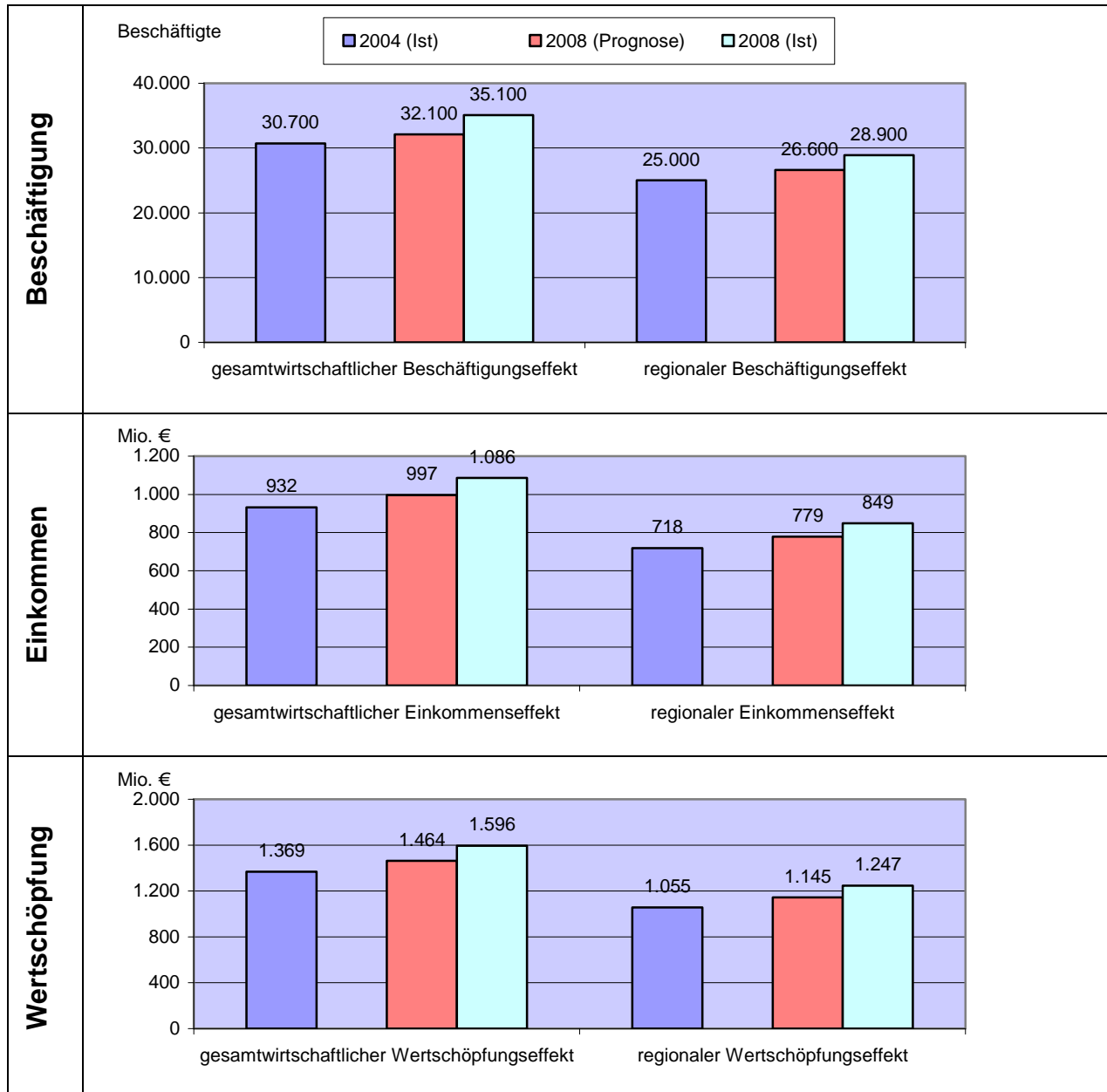
In der 2005er Studie wurde ex ante für das Jahr 2008 ein gesamtwirtschaftlicher Beschäftigungseffekt von 32.100 Arbeitsplätzen abgeschätzt, davon entfielen 26.600 Arbeitsplätze auf die Region Berlin/Brandenburg.

Die Neuberechnung zeigt, dass die Beschäftigungseffekte der Berliner Flughäfen unterschätzt wurden. Unter Verwendung der aktuellen Daten ergibt sich für das Jahr 2008 ein Beschäftigungseffekt von 35.100 Arbeitsplätzen (gesamtwirtschaftlich) bzw. 28.900 (Region Berlin/Brandenburg). In ähnlicher Weise unterschätzt wurden die Einkommens- und Wertschöpfungseffekte im Jahr 2008.

³ Berliner Flughäfen, Information "Wirtschaftsmotor Berliner Flughäfen: Zwei neue Jobs pro Tag" vom 18.08.2006, S. 14.

Die folgende Abbildung stellt die wirtschaftlichen Effekte für das Jahr 2004, die ex ante abgeschätzten Effekte für das Jahr 2008 und die nunmehr aktualisierten Effekte für das Jahr 2008 dar.

Abbildung 9: Wirtschaftliche Effekte des Flughafenbetriebs: Gegenüberstellung der Ist-Ergebnisse 2004, der Prognoseergebnisse 2008 und der Ist-Ergebnisse 2008



Quelle: IfV Köln/KE-CONSULT, Wirtschaftliche Effekte des Airports Berlin Brandenburg International BBI, Köln 2005, eigene Berechnungen.

Aus den Ergebnissen der Berechnung lässt sich der klassische Beschäftigungsmultiplikator für das Jahr 2008 ermitteln. Dieser gibt an, wie viele zusätzliche Arbeitsplätze in Deutschland bzw. in der Region Berlin/Brandenburg je Arbeitsplatz auf dem Flughafen entstehen.

Der klassische Beschäftigungsmultiplikator liegt für Deutschland bei 0,97 und für die Region Berlin/Brandenburg bei 0,75. Das bedeutet, dass je 100 Arbeitsplätze auf den Berliner Flughäfen 97 Arbeitsplätze in Deutschland bzw. 75 Arbeitsplätze in der Region Berlin/Brandenburg ausgelöst werden.

4.3 Kaufkrafteffekte (2008)

Die Höhe der Kaufkrafteffekte ergibt sich aus der Anzahl der Passagiere und aus der Passagierstruktur. Für die Aktualisierung werden die neuesten Passagierzahlen aus der Verkehrsstatistik herangezogen. Die Passagierstruktur wird nicht eigens neu erhoben. Es wird eine seit 2005 konstante Passagierstruktur unterstellt. Für das Jahr 2008 ergeben sich die in der Tabelle angegebenen Kaufkrafteffekte.

Tabelle 3: Kaufkrafteffekte (2008)

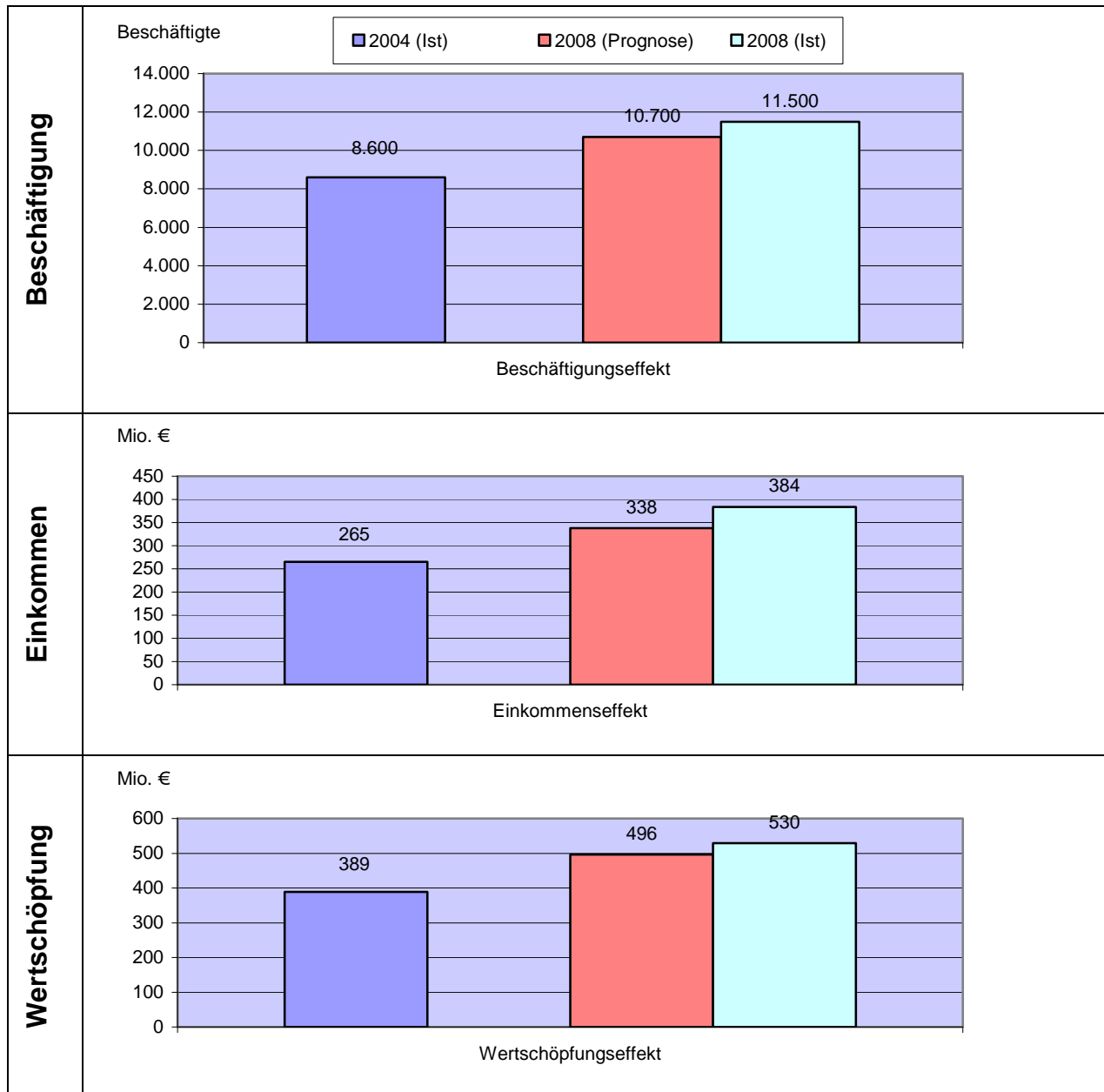
	Erwerbstätige	Einkommen (Mio. €)	Wertschöpfung (Mio. €)
Expansiver Effekt (durch Reisende mit Ziel Berlin/ Brandenburg)	21.000	697	962
Kontraktiver Effekt (durch Reisende mit Wohnort/ Arbeitsort Berlin/ Brandenburg)	9.500	313	433
Nettoeffekt	11.500	384	530

Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen, Verkehrsstatistik versch. Jahrgänge, IfV Köln/KE-CONSULT, Wirtschaftliche Effekte des Airports Berlin Brandenburg International BBI, Köln 2005, eigene Berechnungen.

Im Vergleich zu den in der 2005er Studie ex ante abgeschätzten Beschäftigungseffekten im Jahr 2008 (Netto: 10.700 Beschäftigte), liegt der auf den aktuellen Daten basierende Beschäftigungseffekt um 800 Beschäftigte höher.

Die folgende Abbildung stellt die Kaufkrafteffekte für das Jahr 2004, die ex ante abgeschätzten Effekte für das Jahr 2008 und die nunmehr aktualisierten Wirkungen für das Jahr 2008 dar.

Abbildung 10: Kaufkrafteffekte der Berliner Flughäfen: Gegenüberstellung der Ist-Ergebnisse 2004, der Prognoseergebnisse 2008 und der Ist-Ergebnisse 2008



Quelle: IfV Köln/KE-CONSULT, Wirtschaftliche Effekte des Airports Berlin Brandenburg International BBI, Köln 2005, eigene Berechnungen.

Im Vergleich zu 2004 fallen die Kaufkrafteffekte um knapp 3.000 Beschäftigte höher aus. Außerdem zeigt sich, dass die ex ante-Schätzung für das Jahr 2008 von der tatsächlichen Entwicklung überholt worden ist.

Unter Kenntnis der Kaufkrafteffekte lässt sich der erweiterte Beschäftigungsmultiplikator 2008 für die Region Berlin/Brandenburg ermitteln. Dieser liegt bei 1,44, d.h. je 100 Arbeitsplätze auf den Berliner Flughäfen werden 144 weitere Arbeitsplätze in der Region Berlin/Brandenburg durch indirekte, induzierte und Kaufkraftwirkungen ausgelöst.

5. Zusammenfassung der Ergebnisse und Ausblick

Die vorliegende Untersuchung ermittelt die wirtschaftlichen Wirkungen, die das Berliner Flughafensystem für die Region Berlin/Brandenburg im Jahr 2008 hat. Mit der Untersuchung werden die Ergebnisse der Vorgängerstudie aus dem Jahr 2005 überprüft und aktualisiert. Anlass zur Aktualisierung ist das Vorliegen neuer Daten zu den Arbeitsstätten auf den Flughäfen, zum Luftverkehr auf den Flughäfen und zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Untersucht werden die direkten, indirekten und induzierten Wirkungen, die durch den Flughafenbetrieb ausgelöst werden, sowie die Kaufkrafteffekte, die sich durch die Ausgaben der Reisenden ergeben.

Darüber hinaus werden die wirtschaftlichen Wirkungen ermittelt, die aus den Bauaktivitäten zur Errichtung des BBI resultieren. Auch hierfür liegen aktuelle Daten vor, die es ermöglichen, die in der Vorgängerstudie aufgrund von Plandaten vorgenommenen Berechnungen zu überprüfen und zu aktualisieren.

Die Untersuchung kommt zu folgenden Ergebnissen:

o **Betrieb der Berliner Flughäfen**

Auf den Berliner Flughäfen sind in 2008 17.800 Personen beschäftigt (direkte Beschäftigung). Durch Vorleistungsbezüge der Flughafenunternehmen und Verausgabung werden weitere 9.600 Arbeitsplätze in Deutschland gesichert (indirekte Beschäftigung). Infolge der Einkommensverausgabung der Flughafenbeschäftigten und der Beschäftigten bei den Vorleistungsunternehmen werden vor allem in der Konsumgüterbranche weitere 7.700 Arbeitsplätze gesichert (induzierte Beschäftigung). In der Summe sind so in Deutschland etwa 35.100 Arbeitsplätze vom Betrieb der Berliner Flughäfen abhängig. Auf die Region Berlin/Brandenburg entfallen davon etwas mehr als vier Fünftel (28.900 Arbeitsplätze). Davon sind 16.500 direkte, 8.600 indirekte und 3.800 induzierte Arbeitsplätze. Die Effekte aus dem Betrieb der Berliner Flughäfen werden auch in Zukunft für die Region bedeutend sein.

o **Kaufkrafteffekte der Berliner Flughäfen**

Die Ausgaben der Besucher der Region Berlin/Brandenburg sichern weitere Arbeitsplätze in der Region. Demgegenüber stehen so genannte Entzugseffekte, die dadurch entstehen, dass Bewohner der Region verreisen und Ausgaben in anderen Regionen tätigen. Im Saldo überwiegt jedoch der positive Kaufkrafteffekt für die Region. Für die Region Berlin/Brandenburg entsteht ein Nettoeffekt von 11.500 Beschäftigten. Die Kaufkrafteffekte der Berliner Flughäfen werden in Zukunft mit steigendem Verkehrsaufkommen noch zunehmen.

o **Einmaleffekte durch den Bau des BBI**

Unter Kenntnis der bisher vergebenen Aufträge lässt sich ermitteln, dass bis jetzt (Stand 05.05.2009) bereits erhebliche Beschäftigungswirkungen durch Planungs- und Bauarbeiten eingetreten sind. Diese liegen für Deutschland in einer Größenordnung von etwa 40.200 Personenjahren. Auf die Region Berlin/Brandenburg entfallen davon mit 30.800 Personenjahren etwa sieben Zehntel. Die Effekte aus dem Bau des BBI sind vorübergehender Natur. Nach Beendigung des Baus fallen sie nicht länger an.

Es zeigt sich, dass die Berliner Flughäfen und die Großbaustelle BBI einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor für die Region Berlin/Brandenburg darstellen. Tabelle 4 fasst zunächst die

Effekte aus dem Betrieb der Berliner Flughäfen und aus den Kaufkratteffekten zusammen. Tabelle 5 gibt einen Überblick über die Einmaleffekte aus dem Baus des BBI.

Tabelle 4: Wirtschaftliche Effekte der Berliner Flughäfen 2008 – Effekte aus Betrieb und Kaufkratteffekte

	Deutschland			Region Berlin/Brandenburg		
	Beschäftigung (Erwerbstätige)	Ein- kommen (Mio. €)	Bruttowert- schöpfung (Mio. €)	Beschäftigung (Erwerbstätige)	Ein- kommen (Mio. €)	Brutto- wert- schöpfung (Mio. €)
Effekte aus dem Betrieb der Berliner Flughäfen	35.100	1.086	1.596	28.900	849	1.247
direkt	17.800	492	723	16.500	457	671
indirekt und induziert	17.300	595	874	12.400	392	576
klassischer Multiplikator	0,97	1,21	1,21	0,75	0,86	0,86
Kaufkratteffekte der Berliner Flughäfen				11.500	384	530
erweiterter Multiplikator				1,44	1,70	1,65
Summe der Effekte aus dem Betrieb und den Kaufkratteffekten der Berliner Flughäfen				40.400	1.233	1.777

Quelle: Eigene Berechnungen.

Tabelle 5: Effekte aus dem Bau des BBI (Zeitraum 2005 bis 05/2009)

	Beschäftigung (Personenjahre,)	Einkommen (Mio. €)	Bruttowertschöpfung (Mio. €)
Deutschland	40.200	1.374	2.018
Region Berlin/Brandenburg	30.800	970	1.424

Quelle: Eigene Berechnungen.

Stellt man die mit den aktuellen Daten gewonnenen Ergebnisse den in der 2005er Studie prognostizierten Ergebnissen gegenüber, so ergibt sich das in den Tabellen 6 und 7 dargestellte Bild.

Tabelle 6: Gegenüberstellung der Beschäftigungswirkungen aus Betrieb und Kaufkrafteffekten der Berliner Flughäfen im Jahr 2008 - 2005er Studie vs. Aktualisierung

		2005er Studie	2009er Studie	Abweichung
Deutschland	Betrieb (Beschäftigte 2008)	32.100	35.100	+ 3.000
Region Berlin/ Brandenburg	Betrieb (Beschäftigte 2008)	26.600	28.900	+ 2.300
	Kaufkraft (Beschäftigte 2008)	10.700	11.500	+ 800
	Betrieb und Kaufkraft (Beschäftigte 2008)	37.300	40.400	+ 3.100

Quelle: Eigene Berechnungen.

Tabelle 7: Gegenüberstellung der Beschäftigungswirkungen aus dem Bau des BBI- 2005er Studie vs. Aktualisierung (Stand 05/2009)

	2005er Studie	2009er Studie	Abweichung
Bau (Personenjahre bis 05.05.2009, Deutschland)	36.600	40.200	+ 3.600
Bau (Personenjahre bis 05.05.2009, Region Berlin- Brandenburg)	28.000	30.800	+ 2.800

Quelle: Eigene Berechnungen.

Als Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die Entwicklung auf den Berliner Flughäfen und die bereits in Angriff genommenen Bautätigkeiten für den BBI die in 2005 prognostizierten positiven wirtschaftlichen Effekte bestätigen und sogar noch übertreffen. In den folgenden Jahren ist weiterhin zu erwarten, dass der Luftverkehr in Berlin und die Großbaustelle BBI eine tragende Rolle für die Wirtschaft und die Bevölkerung in der Region Berlin/Brandenburg spielen werden.

Zu den in dieser Studie aktualisierten Effekten, die der Flughafenbetrieb und die Ausgaben der Besucher der Region hervorrufen, kommen nach Inbetriebnahme des BBI vor allem noch die Wirkungen, die sich aufgrund der steigenden Standortattraktivität der Region durch den BBI ergeben. Die Steigerung der Standortqualität durch den BBI führt zu erheblichen Produktions- und Absatzvorteilen für die regionalen Unternehmen. Damit kommt es zu Produktionsausweitungen in bereits bestehenden Unternehmen. Zum anderen siedeln sich neue Unternehmen an. In der 2005er Studie wurde zu den Standorteffekten des BBI eine breite empirische Erhebung durchgeführt, deren Ergebnis war, dass durch Neuansiedlungen und/oder Produktionsausweitungen weitere Beschäftigungswirkungen von 32.400 Arbeitsplätzen mit einem Einkommen von 1,1 Mrd. € entstehen werden. Dass diese positive Entwicklung durch den BBI tatsächlich hervorgerufen wird, zeigt sich schon jetzt an den bis dato im Vorfeld der Flughafeneröffnung vollzogenen und geplanten Ansiedlungen und Investitionen.

Der wirtschaftliche Stellenwert des BBI wird unter anderem auch von der Entwicklung des Luftverkehrs abhängig sein. Geht man davon aus, dass die gegenwärtige Krise wie auch die

vergangenen Krisen zwar eine Wachstumsdelle, nicht jedoch eine Kehrtwende im Luftverkehr verursacht, so wird der in der 2005er Studie beschriebene Wachstumspfad nicht unter-, sondern möglicherweise sogar noch überschritten. Eventuell wird je nach Stärke des durch die Wirtschafts- und Finanzkrise ausgelösten Wachstumseinbruchs eine leichte zeitliche Verschiebung Jahre eintreten. Die wirtschaftliche Bedeutung des BBI wird jedoch eine ähnliche Größenordnung annehmen wie in der 2005er Studie ermittelt.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Wirkungen, die nach Inbetriebnahme des BBI erwartet werden können.

Tabelle 8: Beschäftigungs- und Einkommenswirkungen des BBI (nach Inbetriebnahme des BBI)

	Beschäftigung (Erwerbstätige)	Einkommen (Mio. €)
Effekte aus dem Betrieb des BBI	28.400	851
direkt	17.100	485
indirekt und induziert	11.300	366
klassischer Multiplikator	0,66	0,75
Kaufkrafteffekte des BBI	12.200	397
erweiterter Multiplikator	1,37	1,57
Summe der Effekte aus dem BBI-Betrieb und der Kaufkrafteffekte	40.600	1.248
Standorteffekte des BBI	32.400	1.086
Summe der wirtschaftlichen Wirkungen des BBI	73.000	2.334

Quelle: IfV Köln/KE-CONSULT, Wirtschaftliche Effekte des Airports Berlin Brandenburg International BBI, Köln 2005.