



RAUMWIRKSAMKEIT VON FLUGHÄFEN

Zum möglichen Strukturwandel im Südosten Berlins
durch den Ausbau des Flughafens Berlin Brandenburg

Bachelorthesis zur Erlangung des akademischen Grades
Bachelor of Science Stadtplanung
an der HafenCity Universität Hamburg

Vorgelegt von: Anna Katharina Voit

xxx

xxx

xxx

1. Prüfer: Prof. Dr.-Ing. Thomas Krüger

2. Prüfer: Dipl.-Ing. Anke Ruckes

Abgabedatum: Hamburg, den 21. August 2013

INHALTSVERZEICHNIS

ABBILDUNGSVERZEICHNIS	III
TABELLENVERZEICHNIS	IV
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	IV
1. EINLEITUNG	2
1.1 Problemstellung	3
1.2 Zielsetzung und forschungsleitende Fragestellungen	4
1.3 Methodik und Vorgehensweise	4
TEIL I - ENTWICKLUNG UND RAUMWIRKSAMKEIT VON FLUGHÄFEN	
2. RAUMWIRKSAMKEIT VON FLUGHÄFEN	8
2.1 Zur Entwicklung und Bedeutung von Flughäfen	8
2.1.1 Flughäfen als Verkehrsknotenpunkt	9
2.1.2 Flughäfen als Wirtschafts- und Standortfaktor	9
2.1.3 Entstehung und Bedeutung von Airport Cities	10
2.2 Zu räumlichen Auswirkungen von Flughäfen in Deutschland	12
2.2.1 Wirtschaftliche Entwicklung im Flughafenumland	13
2.2.2 Bevölkerungs- und soziokulturelle Entwicklung im Flughafenumland	21
2.2.3 Siedlungswesen und Flächenentwicklung im Flughafenumland	25
TEIL II - FLUGHAFEN BERLIN BRANDENBURG: NEUER ENTWICKLUNGSSCHWERPUNKT IN BERLIN	
3. TRANSFORMATION ZUM FLUGHAFEN BERLIN BRANDENBURG	30
3.1 Entwicklung und Konzept des Flughafens Berlin Brandenburg	30
3.1.1 Flughafen Berlin Brandenburg als Verkehrsknotenpunkt	30
3.1.2 Flughafen Berlin Brandenburg als Wirtschafts- und Standortfaktor	31
3.1.3 Airport City-Entwicklung am Flughafen Berlin Brandenburg	31
3.2 Grundlagen und Planungen zum Flughafenumfeld	32
4. ENTWICKLUNGSKORRIDOR INNENSTADT – FLUGHAFEN	40
4.1 Abgrenzung und Struktur des Untersuchungsraumes	40
4.2 Herausforderungen und Prognosen für den Untersuchungsraum	42

4.2.1 Wirtschaftliche Entwicklung im Flughafenumland	43
4.2.2 Bevölkerungs- und soziokulturelle Entwicklung im Flughafenumland	46
4.2.3 Siedlungswesen und Flächenentwicklung im Flughafenumland	48
4.3 Gateway to Berlin	51
4.3.1 Vorteile – Chancen – Nachteile – Risiken	51
4.3.2 Impulse des Hauptstadtflughafens nutzen	53
4.4 Entwicklungsdynamik im Umfeld des Flughafens	54
5. FAZIT UND AUSBLICK	60
ANHANG	61
Interview 1 – Dipl.-Ing. Johanna Schlaack, Stadtforscherin; Center for Metropolitan Studies, Technische Universität Berlin	61
Interview 2 – Bezirksamt Treptow-Köpenick, Abteilung Bauen, Stadtentwicklung und Umwelt, Stadtentwicklungsamt, Fachbereich Stadtplanung, Fr. Berfelde	64
Interview 3 – Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin, Abteilung 1 Stadt- und Freiraumplanung, Referat I B Flächennutzungsplanung und Stadtplanerische Konzepte	67
Interview 4 – Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg, GL 5 Umsetzung der Raumordnungspläne Teilraum Nord, Fr. Sperling	69
LITERATUR- UND QUELLENVERZEICHNIS	72

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Mögliche Funktionen einer Airport City	10
Abbildung 2: Der Weg nach Aerotropolis in vier Schritten	12
Abbildung 3: Wirkungskomponenten von Flughäfen	16
Abbildung 4: Zentrale Einflussfaktoren auf die wirtschaftliche Entwicklung	21
Abbildung 5: Zentrale Einflussfaktoren auf die Bevölkerungs- und soziokulturelle Entwicklung	24
Abbildung 6: Zentrale Einflussfaktoren auf Siedlungswesen und Flächenentwicklung	27
Abbildung 7: Quartiere am Flughafen Berlin Brandenburg	32
Abbildung 8: Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung	33
Abbildung 9: Leitbild des Gemeinsamen Strukturkonzepts Flughafenumfeld GSK FU-BBI	34
Abbildung 10: Gemeinsames Strukturkonzept Flughafenumfeld BBI	35
Abbildung 11: Planwerk Südostraum Berlin Leitbild	35
Abbildung 12: Strategieraum Entwicklungsachse Innenstadt – Flughafen	36
Abbildung 13: Masterplan Gateway BER	37
Abbildung 14: Lage und Ortsteile des Untersuchungsraumes	40
Abbildung 15: Entwicklungsschwerpunkte Wirtschaft	44
Abbildung 16: Regattatribüne Grünau	45
Abbildung 17: Bevölkerungsstruktur und soziale Infrastruktur	47
Abbildung 18: GSK FU-BBI Gewerbeflächenbestand und -reserven im Untersuchungsraum	48
Abbildung 19: GSK FU-BBI Wohnbauflächenbestand und -reserven im Untersuchungsraum	49
Abbildung 20: Wohnen, Verkehr und öffentlicher Raum	50
Abbildung 21: Bahnhofsvorplatz in Grünau	50
Abbildung 22: Eingangssituation in Grünau	51
Abbildung 23: Entwicklungssinseln im Untersuchungsgebiet	56
Abbildung 24: Ehemalige Gesellschafts- und Gästehäuser in Grünau	56
Abbildung 25: Bisher ungenutzte Wohnbaupotenziale und Zugänge zum Wasser in Grünau	57
Abbildung 26: Haupteinkaufsstraße in Grünau	57

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Bedeutung Standortfaktoren im Umland der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn	17
Tabelle 2: Methodische Ansätze zur Erfassung der regionalökonomischen Wirkungen	19
Tabelle 3: Flughafeninduzierte Einwohner im Untersuchungsgebiet	22
Tabelle 4: Durch BER induzierte Zuwächse im Flughafenumfeld in 2022 im Vergleich zu 2004	43
Tabelle 5: Vorteile – Chancen – Nachteile – Risiken im Untersuchungsraum	52

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

BER	Flughafen Berlin Brandenburg
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
BBI	Flughafen Berlin Brandenburg International (Arbeitstitel bis 2009)
GSK	Gemeinsames Strukturkonzept
FU-BBI	Flughafenumfeld Berlin Brandenburg International
LEP FS	Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung

1 EINLEITUNG

1.1 PROBLEMSTELLUNG

1.2 ZIELSETZUNG UND FORSCHUNGSLEITENDE FRAGESTELLUNGEN

1.3 METHODIK UND VORGEHENSWEISE

1. EINLEITUNG

Mit dem Beschluss der Länder Berlin und Brandenburg zum Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld zum alleinigen Berliner Flughafen Berlin Brandenburg BER ergibt sich im Südosten Berlins ein neuer Entwicklungsschwerpunkt. Durch den Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen und die Ansiedlung zahlreicher Unternehmen bieten sich in dem Korridor zwischen dem neuem Luftfahrt-Drehkreuz und der Berliner Innenstadt Entwicklungschancen, die es frühzeitig zu erkennen und strategisch zu steuern gilt. Auf diesem Raum leben circa 800.000 Menschen, mehr als ein Viertel der Berliner Bevölkerung, 250.000 Arbeitsplätze sind hier angesiedelt (SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT 2009, S. 6).

Die Auswirkungen von Flughäfen, insbesondere von Großflughäfen, auf die Umgebung sind vielfältig. Zum einen stellen Flughäfen einen immer bedeutenderen Verkehrsknotenpunkt sowohl für den Personen- als auch den Luftfrachttransport dar. Unternehmen siedeln sich im Flughafenumfeld an, ziehen Arbeitsplätze mit sich und benötigen eine intakte Infrastruktur. Gleichzeitig übernehmen Flughäfen aber auch zunehmend andere Funktionen. Sie werden mehr und mehr zu einem Verweilort, bieten Einkaufs- und Erlebnismöglichkeiten und stellen Immobilien zur Verfügung. Die Einnahmen einiger Flughäfen werden heute fast zur Hälfte in diesem sogenannten „Non-Aviation-Bereich“ erwirtschaftet. Es stellt sich die Frage, welche Chancen und Risiken sich aus dieser Transformation von Flughäfen zu neuen, beinahe städtischen Zentren für das Umland ergeben. Drohen Kaufkraftabflüsse durch die neuen „Airport City-Konzepte“ die bestehende Zentrenstruktur zu destabilisieren oder ermöglicht die Entstehung neuer Arbeitsplätze und Infrastrukturen durch die Ansiedlung von Unternehmen eine positive Weiterentwicklung und Stärkung des Standortes (BOLTE 2009, S. 1ff.)?

Während im 19. Jahrhundert Bahnhöfe das Gesicht von Städten prägten und im 20. Jahrhundert der zunehmende Automobilverkehr die Stadt strukturierte, scheinen nunmehr Flughäfen neuartige Verstärkungsmuster hervorzubringen (GÜLLER 2007, S. 15). Folglich werden sich zukünftige Stadtentwicklungen verstärkt auch in der Nähe von Flughäfen konzentrieren. Hierfür gilt es eine passende Antwort seitens der Stadtplaner und -planerinnen zu finden, um die Veränderungsdynamik gleichzeitig zu nutzen und gezielt mit zu lenken. Im Bezug auf den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld zum einzigen internationalen Verkehrsflughafen der Region stellt sich die Frage, welche Gebiete besonders von diesem Projekt betroffen sein werden und inwieweit Auswirkungen zu erwarten sind.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Berlin, hat im Jahr 2009 einen Katalog von Leitlinien für gesamtstädtische Zielsetzungen aufgestellt (SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT 2009). Dieser bezieht sich auf den gesamten Korridor zwischen dem Flughafen Berlin Brandenburg und der Berliner Innenstadt und formuliert Ziele, die im Zuge der Flughafenentwicklung verfolgt werden sollen. Ebenso machen sich die Abteilungen Stadtplanung und Wirtschaftsförderung des hauptsächlich betroffenen Berliner Bezirks Treptow-Köpenick Gedanken über die zukünftigen Entwicklungen. Wie wirken sich die allgemein festgestellten regionalökonomischen Effekte auf die umgebenden Stadtteile aus und welche Folgen hat der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sowohl zwischen dem Airport Berlin-Brandenburg und der Berliner Innenstadt als auch in überregionale Gebiete? Darüber hinaus stellt sich die Frage, welche Veränderungen in der Flächen- und Zentrenentwicklung

1. Einleitung

sowie in der Bevölkerungsstruktur zu erwarten sind und mit welchen Mitteln hier rechtzeitig im Sinne einer geordneten und nachhaltigen Stadtentwicklung agiert werden kann.

1.1 PROBLEMSTELLUNG

Zur ökonomischen Bedeutung und zu den volkswirtschaftlichen Auswirkungen von Flughäfen auf ihr Umland gibt es zahlreiche Studien und Publikationen. Sie analysieren die Einrichtungen hinsichtlich des Wertes als Verkehrsstation und der Funktion als Wirtschafts- und Standortfaktor. So strebt HUIER (2008) zunächst einen Bewertungsansatz an, mithilfe dessen die ökonomischen Effekte von Flughäfen umfassend gemessen werden können. Entscheidend hierbei sind direkte, indirekte, induzierte und katalytische Nutzeneffekte (HUIER 2008, S. 15). Die tatsächlich erfolgten Veränderungen in der regionalen Beschäftigtenstruktur sowie in der Gewerbeentwicklung am Beispiel des Umlands des Flughafens München werden von SCHLEDERER (1997) dargestellt. Anhand von Unternehmensbefragungen und statistischen Auswertungen werden Zusammenhänge zwischen Flughafenneubau und Neuansiedlungen beziehungsweise Umsiedlungen sowohl in das nähere Flughafenumfeld als auch entlang der Verkehrsachsen zwischen München, Freising und Erding dargelegt. Es stellt sich die Frage inwieweit der Flughafen selbst als Standortfaktor diene (SCHLEDERER 1997, S. 99f.).

Über die regionalwirtschaftlichen Wirkungen hinaus behandelt GROBE (2010) insbesondere die Frage, inwieweit „internationale Verkehrsflughäfen Umlandgemeinden in soziokultureller Hinsicht beeinflussen und prägen“ (GROBE 2010, S. 1). Es ist zu erwarten, dass in Folge des Bevölkerungswachstums aufgrund von neuen Arbeitsplätzen am Flughafen und Unternehmensansiedlungen im Umfeld auch eine Veränderung der Bevölkerungsstruktur hinsichtlich Struktur und Zusammensetzung einhergeht. Beides kann zu neuen soziokulturellen Einflüssen führen, die sich wiederum vielfältig auf die Gemeinden auswirken (Ebda.).

Einen speziellen Wirkungsbereich von Flughäfen betrachtet BOLTE (2009) in ihrer Arbeit: Die Studie untersucht speziell die Auswirkungen einer Airport City. Entscheidend sind in diesem Punkt die zunehmende Verweilfunktion und das breite Angebot an Einkaufs-, Freizeit- und weiteren Möglichkeiten. Hinzu kommt neuerdings immer stärker die Entwicklung von Immobilien durch Flughafenbetreiber. BOLTE arbeitet die momentanen und voraussichtlich zukünftig entstehenden Effekte von Airport Cities heraus und erörtert Chancen und Risiken, die sich für das Umland bezüglich neuer Arbeitsplätze und Infrastrukturen ergeben (BOLTE 2009, S. 1ff.).

Auch zu ökologischen Auswirkungen von Flughäfen auf ihr Umfeld gibt es Studien. Im Rahmen dieser Arbeit soll dieser Aspekt jedoch eine untergeordnete Rolle spielen.

Bisher gibt es in der Literatur wenige Darstellungen, die einen Gesamtüberblick über die Raumwirksamkeit von Flughäfen bieten. Wie sich anhand von vermehrt erarbeiteten Planwerken und Strukturkonzepten zeigt, sehen sich Städte und Gemeinden jedoch im Zuge von Flughafenausbau oder gar

-neubau wie in Berlin mit einer Vielzahl struktureller Veränderungen konfrontiert, auf die es frühzeitig zu reagieren gilt, um einer ungeordneten Entwicklung entgegenzuwirken.

1.2 ZIELSETZUNG UND FORSCHUNGSLEITENDE FRAGESTELLUNGEN

Die vorliegende Arbeit soll die Funktionen von Flughäfen sowie deren Bedeutung im Raum skizzieren. Hintergründe und die Relevanz des sich aktuell vollziehenden Wandels von Flughafenstrukturen sollen herausgearbeitet werden. Ein Überblick über regionalwirtschaftliche Effekte sowie die möglichen räumlichen und sozialen Auswirkungen von Großflughäfen soll erstellt und vor dem Hintergrund des Bedeutungswandels innerhalb der Stadtstruktur und der steigenden Aufmerksamkeit durch Öffentlichkeit und Stadtplanung analysiert werden. Hierzu werden Studien zu unterschiedlichen Aspekten der Wirkung und Bedeutung von Flughäfen ausgewertet.

Mittels einer Analyse von Planwerken der Stadt Berlin und ihren Kooperationspartnern soll ein zusammenfassender Überblick von Prognosen, Erwartungen und gegebenenfalls Maßnahmen dazu dienen, die bislang erwarteten Auswirkungen des Flughafens Berlin Brandenburg BER auf sein Umland darzulegen. Mithilfe von Experteninterviews soll zusätzlich erforscht werden, welche Veränderungen die Akteure und Betroffenen vor Ort erwarten könnten und in welcher Form dieser Umwandlungsprozess im Südosten Berlins bereits heute vorbereitet wird.

Anhand eines ausgewählten engeren Untersuchungsgebietes, im näheren Umfeld des neuen Flughafens und auf der Achse zwischen BER und Innenstadt gelegen, sollen die direkten Auswirkungen und Entwicklungsmöglichkeiten der mehrheitlich regional bzw. teilregional beschriebenen ökonomischen, Bevölkerungs- und soziokulturellen sowie räumlichen Effekte untersucht und kleinräumlich dargestellt werden.

1.3 METHODIK UND VORGEHENSWEISE

Der erste Teil der Arbeit „Teil I – Raumwirksamkeit von Großflughäfen“ stellt zunächst die Entwicklung und Bedeutung von Flughäfen dar. Es werden die unterschiedlichen Funktionen und Aufgaben von Flughäfen vorgestellt sowie die Hintergründe der Entstehung und von Veränderungsprozessen von Airport Cities erläutert. Daraufhin erfolgt die Analyse der Raumwirksamkeit von Flughäfen auf ihr Umland unter Berücksichtigung der Entwicklung und des Bedeutungswandels dieser. Grundlage hierfür sind neben amtlichen Statistiken und Fortschreibungen von Verwaltungen vor allem bisherige Studien zu Auswirkungen an Flughäfen in Deutschland. Diese beruhen auf der quantitativen Erfassung, Analyse und Darstellung des Ist-Zustandes (AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG 1998, S. 67f.). Teilweise liegen mit den verwendeten Studien auch Modelle zur wahrscheinlichen, zukünftigen Entwicklung sowie Ergebnisse aus qualitativen Verfahren vor.

1. Einleitung

In „Teil II – Flughafen Berlin Brandenburg: Neuer Entwicklungsschwerpunkt in Berlin“ wird ein kurzer Abriss über die Entwicklung des bestehenden Flughafens Berlin-Schönefeld zum neuen Hauptstadtflughafen Berlin Brandenburg gegeben. Hierzu werden auch bestehende Planungen und Strategien für die Entwicklung des Flughafenumlands dargestellt.

Im Folgenden werden die in Teil I erarbeiteten Auswirkungen von Flughäfen auf einen ausgewählten Untersuchungsraum im Umfeld des BER übertragen und überprüft, inwieweit sich auch Effekte des Flughafenausbaus auf diesen Raum feststellen lassen. Ausgangspunkt sind zum einen Gutachten und Prognosen. Da sich bisher nur Tendenzen abzeichnen und Annahmen machen lassen wird die Arbeit zum anderen durch Experteninterviews ergänzt. Als Experten werden hierfür Personen herangezogen, die über Spezialwissen im Bereich der Flughafenumfeldentwicklung in Berlin und Brandenburg verfügen. Es werden sowohl Betriebswissen zur Erschließung des Handlungsfeldes als auch Kontextwissen zur Beantwortung der Forschungsfrage mit Hilfe eines Leitfadens abgefragt (AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG 1998, S. 104f.).

2

RAUMWIRKSAMKEIT VON FLUGHÄFEN

2.1 ZUR ENTWICKLUNG UND BEDEUTUNG VON FLUGHÄFEN

2.1.1 FLUGHÄFEN ALS VERKEHRSKNOTENPUNKT

2.1.2 FLUGHÄFEN ALS WIRTSCHAFTS- UND STANDORTFAKTOR

2.1.3 ENTSTEHUNG UND BEDEUTUNG VON AIRPORT CITIES

2.2 ZU RÄUMLICHEN AUSWIRKUNGEN VON FLUGHÄFEN IN DEUTSCHLAND

2.2.1 WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG IM FLUGHAFENUMLAND

2.2.2 BEVÖLKERUNGS- UND SOZIOKULTURELLE ENTWICKLUNG IM FLUGHAFENUMLAND

2.2.3 SIEDLUNGSWESEN UND FLÄCHENENTWICKLUNG IM FLUGHAFENUMLAND

2. RAUMWIRKSAMKEIT VON FLUGHÄFEN

Im Rahmen dieser Arbeit soll der mögliche Strukturwandel durch den Ausbau des Flughafens Berlin Brandenburg untersucht werden, also der Prozess, der zu einer neuen Anordnung der vorhandenen Struktur führt. Während der Betrachtung der Raumstruktur stößt man auf Akteure und deren Aktivitäten. Dazu gehören Institutionen und Unternehmen privater und öffentlicher Haushalte, die in vielfältiger Weise miteinander verflochten sind. Durch ihre Aktivitäten, ihre Verteilung und ihren Raum- und Infrastrukturbedarf bestimmen diese Akteure die regionale Struktur mit. Durch eine Untersuchung des Strukturwandels lassen sich Aussagen machen, inwieweit sich Akteure und Aktivitäten über einen bestimmten Zeitraum verändern und welche Auswirkungen dies auf den jeweiligen Raum hat (THIERSTEIN et al. 2011, S. 8f.).

Da sich die vorliegende Arbeit auf den Strukturwandel im Zuge von Flughafenansiedlung und -ausbau fokussiert, werden die hierfür wesentlichen Effekte untersucht. Für die Darstellung dieser Auswirkungen in der vorliegenden Arbeit soll zuvor in Kapitel 2.1 eine Übersicht über die Funktionen und Eigenschaften erstellt werden und dargelegt werden, aus welchen Gründen es zu einem Strukturwandel von Flughäfen kam und wie sich Airports heutzutage darstellen. In Kapitel 2.2 folgt dann die durch vorhandene Studien gestützte Darstellung der Einflüsse von Flughäfen auf ihr Umfeld.

2.1 ZUR ENTWICKLUNG UND BEDEUTUNG VON FLUGHÄFEN

In Zeiten zunehmend global agierender Wirtschaftsunternehmen und der Internationalisierung des Tourismus sind weltweit wachsende Raten im Luftverkehr zu verzeichnen. So stieg die Zahl der beförderten Passagiere zwischen 2002 und 2011 im internationalen Verkehr von 558 Millionen auf 1,08 Milliarden. Dies entspricht einem mittleren jährlichen Wachstum von rund 7,6 Prozent. Der Anteil der im internationalen Verkehr beförderten Passagiere am Gesamtverkehrsaufkommen stieg zwischen 2002 und 2011 von 31 Prozent auf 39 Prozent, wohingegen der Anteil der im Inlandsverkehr beförderten Passagiere von 69 auf 61 Prozent sank (DEUTSCHES ZENTRUM FÜR LUFT- UND RAUMFAHRT E. V. 2012, S. 90f.). Es zeigt sich, dass der Luftverkehr zunehmend international wächst.

Im weltweiten Luftfrachtverkehr lässt sich zwischen 2002 und 2011 ein Anstieg des Frachtaufkommens um 56,7 Prozent verzeichnen. Mit einem Anteil von rund zwei Dritteln ist der internationale Verkehr in der Luftfracht bedeutender als der inländische Verkehr (Ebda., S. 95f.).

Damit einher geht neben der zunehmenden wirtschaftlichen Bedeutung von Flughäfen ein struktureller Wandel von einfachen Verkehrsinfrastruktureinrichtungen hin zu multifunktionalen Dienstleistungsstandorten. Begriffe wie „Airport City“ oder „Airport Region“ werden von den Flughafenbetreibern zu Vermarktungszwecken gebraucht, während sich die Funktionen von Flughäfen stetig ausweiten und die räumlichen und volkswirtschaftlichen Auswirkungen auf die umliegenden Regionen umfangreicher werden. Somit stellt sich auch die Frage, welche Aufgabe und Bedeutung Flughäfen heute haben und wie sich die Transformation zu neuen, beinahe städtischen Zentren ausdrückt.

2. Raumwirksamkeit von Flughäfen

2.1.1 Flughäfen als Verkehrsknotenpunkt

Als Verkehrsknotenpunkt verbinden Flughäfen unterschiedliche Raum- und Siedlungseinheiten miteinander. Sie fungieren als Schnittstelle von Straßen-, Schienen- und Nahverkehrsnetzen und ermöglichen den Übergang innerhalb verschiedener Verkehrsträger, Linien und Richtungen (HARTWIG 2000, S. 15f.).

Grundlegend für den Betrieb eines Flughafens ist seine Funktion als Verkehrsstation für den Luftverkehr. Er stellt die Infrastruktureinrichtung dar, die den kommerziellen und privaten Transport von Gütern und Personen in Zusammenarbeit mit den Luftverkehrsgesellschaften ermöglicht. Dabei werden die Aufgaben der Wegsicherungs- und Abfertigungsfunktion als „Aviation“-Bereich bezeichnet, während die Bedürfnisbefriedigung der Flughafenbenutzer dem „Non-Aviation“-Bereich zugerechnet wird. Hierzu zählen unter anderem das Bereitstellen von Einzelhandels- und Gastronomieeinrichtungen oder Parkplätzen (BEER et al. 1997, S. 32). Durch die bereits oben gezeigte Zunahme des weltweiten Flugverkehrs sind fortwährend Neu- beziehungsweise Ausbauten bestehender Flughafenanlagen notwendig. So nahm beispielsweise der Flughafen Frankfurt im Jahr 2011 eine vierte Start- und Landebahn in Betrieb und plant derzeit den Bau eines weiteren Terminals, um das bisherige Kapazitätsangebot um 25 Millionen Passagiere jährlich aufstocken zu können (FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE 2013).

2.1.2 Flughäfen als Wirtschafts- und Standortfaktor

Neben der Bedeutung als Luftverkehrsknotenpunkt stellen Flughäfen auch einen lokalen Wirtschafts- und Standortfaktor dar. Als eigenständiges Wirtschaftsunternehmen geführt, sind sie von wirtschaftlicher Bedeutung sowohl für die jeweilige Kommune als auch die Region. Durch den Bau und Ausbau, aber auch durch den Betrieb und auf dem Flughafen angesiedelte Unternehmen entstehen direkte Beschäftigungs- und Einkommenseffekte auf das Flughafeneinzugsgebiet.

Zugleich stellen Verkehrsflughäfen einen wichtigen Standortfaktor da. Für Unternehmen sind sie ein wichtiges Entscheidungskriterium bei der Standortwahl. So lässt sich feststellen, dass sich vorzugsweise technologieintensive und hochwertige Dienstleistungsunternehmen im Flughafenumfeld ansiedeln. Durch die räumliche Nähe ergeben sich erheblich reduzierte Transportzeiten und damit Kostenersparnisse (GROBE 2010, S. 7).

Aus der Nutzung der Flughafeninfrastruktur ergeben sich vor allem für zeitsensible und international agierende Unternehmen Erreichbarkeitsvorteile durch Reisezeiteinsparungen. Hinzu kommt an Standorten am oder im Flughafenumfeld die Chance neue Märkte zu erschließen (DROß et al. 2011, S. 28f.).

2.1.3 Entstehung und Bedeutung von Airport Cities

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Einflussnahme von Flughäfen auf ihr Umfeld spielt neben der Bedeutung als Verkehrsstation, Wirtschaftsunternehmen und Standortfaktor die Ergänzung durch eine Vielzahl zusätzlicher Aufgaben, Funktionen und Angebote eine zu beachtende Rolle. Der Wandel zu einer Art multifunktionalem Zentrum soll nachfolgend erläutert werden, um die Vorbedingungen und einen der Haupteinflussfaktoren für die steigende Raumwirksamkeit von Flughäfen zu verdeutlichen.

Das System Luftverkehr kann als ein Zusammenspiel von Technik, Industrie, Institutionen und Normen gesehen werden, das der Ermöglichung des Transports von Personen und Gütern dient. Den Mittelpunkt stellen hierbei die Flughäfen, Luftverkehrsgesellschaften und die Flugsicherung dar (KNIPPENBERGER 2011, S. 57, zit. nach MENSEN 2007). Gleichzeitig herrschen komplexe Abhängigkeiten zwischen Akteuren, welche die Luftverkehrsindustrie darstellen. Hierzu zählen neben den Passagier- und Frachtlinien und Flughafenbetreibern auch die Bodenverkehrsdienste und das Catering sowie Reisebüros, Mietwagenfirmen, Unternehmen zur Erstellung und Wartung der Flughafeninfrastruktur.

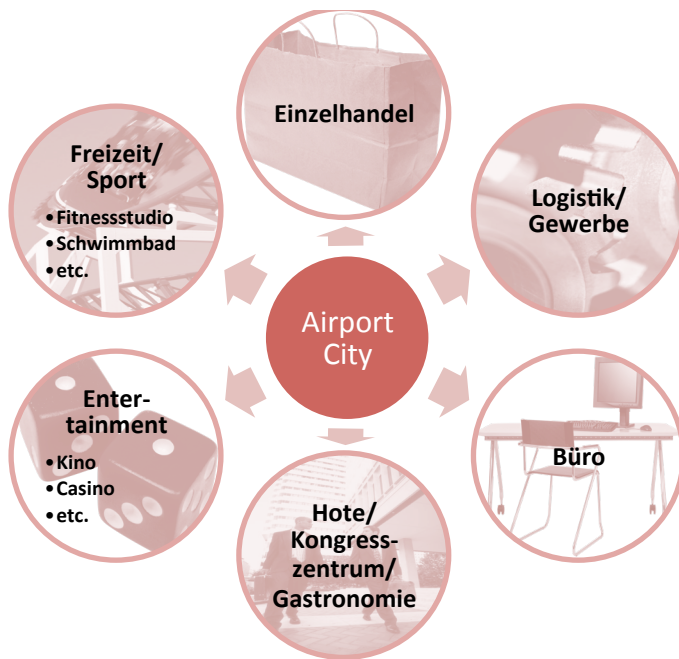
Im Zuge der anhaltend steigenden Wachstumsraten im Luftverkehr erfolgte eine weitreichende ordnungspolitische Deregulierung, die zu einer Liberalisierung des Marktes führen sollte. In Europa entstand so im Rahmen der Luftverkehrsharmonisierung beispielsweise eine Richtlinie, nach der die Abfertigungsleistungen an Flughäfen dem Wettbewerb ausgesetzt sind (HAAS 1997, S. 3). Diese Deregulierung des Luftverkehrs und die zunehmende Privatisierung der Fluglinien führten zu einem veränderten Wettbewerbsumfeld der Flughäfen. Durch die nun mögliche Bildung von strategischen Allianzen zwischen Flugverkehrsgesellschaften und die Ungebundenheit an bestimmte Flughäfen entsteht größere Marktmacht und ein Preisdruck auf die flughafenseitigen Leistungen. Das Kerngeschäft aus luft- und landseitiger Abfertigung, Bodenverkehrsdiensten, Lotsen und Sicherheitskontrollen wird mit geringer werdenden Margen betrieben. Daraus ergibt sich eine Neuorientierung und notwendige Diversifikation der Einnahmen der Betreibergesellschaften. Viele Airports wurden in Folge der Deregulierung privatisiert (KNIPPENBERGER 2011, S. 61). Nachdem Flughäfen vormals wenig gewinnorientiert waren, zeichnet sich die Transformation zu kommerziellen Unternehmen ab. Nur wenn das Management weiter professionalisiert wird, scheint die internationale Wettbewerbsfähigkeit erhalten (HAAS 1997, S. 3).

Einen wichtigen Einnahmefaktor für Flughafenbetreiber stellt der Einzelhandel dar. Mit der Öffnung der Zollschranken in der Europäischen Union durch das Schengener Abkommen entfiel die Möglichkeit des steuer- und zollfreien Einkaufens von Einzelhandelsprodukten hinter den Sicherheitskontrollen. Massive Ertragsrückgänge erforderten neue Strategien und Konzepte. Es lässt sich feststellen, dass die Kaufbereitschaft der Fluggäste sowohl bei Privat- als auch bei Geschäftsleuten während der Wartezeiten an Flughäfen besonders hoch ist. Gleichzeitig nutzt auch eine große Zahl von Besuchern und Angestellten des Flughafens das Einzelhandelsangebot. Es gilt also, vor dem Hintergrund der neuen Wettbewerbsbedingungen diese direkte Form der Nachfrage zu steigern, um zum einen politisch, aber auch ökonomisch unabhängiger von den Fluggesellschaften zu sein (KNIPPENBERGER 2011, S. 68f.). Die oben gezeigte Zunahme von nationalen und internationalen Flugreisen hat ebenfalls Einfluss auf die Ent-

wicklung des Non-Aviation-Sektors. Ein Ausbau des Angebotes ist notwendig und auch dadurch erst möglich, dass sich immer mehr Passagiere an Flughäfen aufhalten (BOLTE 2009, S. 14).

Für den Ausbau von kommerziellen Leistungen an Flughäfen spricht auch die günstige Erreichbarkeit über Straße, Schiene und Luft, was die Attraktivität für weltweit agierende Unternehmen steigert. Dies betrifft sowohl die Anbindung an den Luftverkehr als auch an die landseitige Integration, die vor allem an modernen Großflughäfen zu finden ist. Die hohe Personenfrequenz am Standort und eine repräsentative Adressenbildung führen zur Popularität des Flughafens als Unternehmensstandort (Ebda.).

Abbildung 1: Mögliche Funktionen einer Airport City



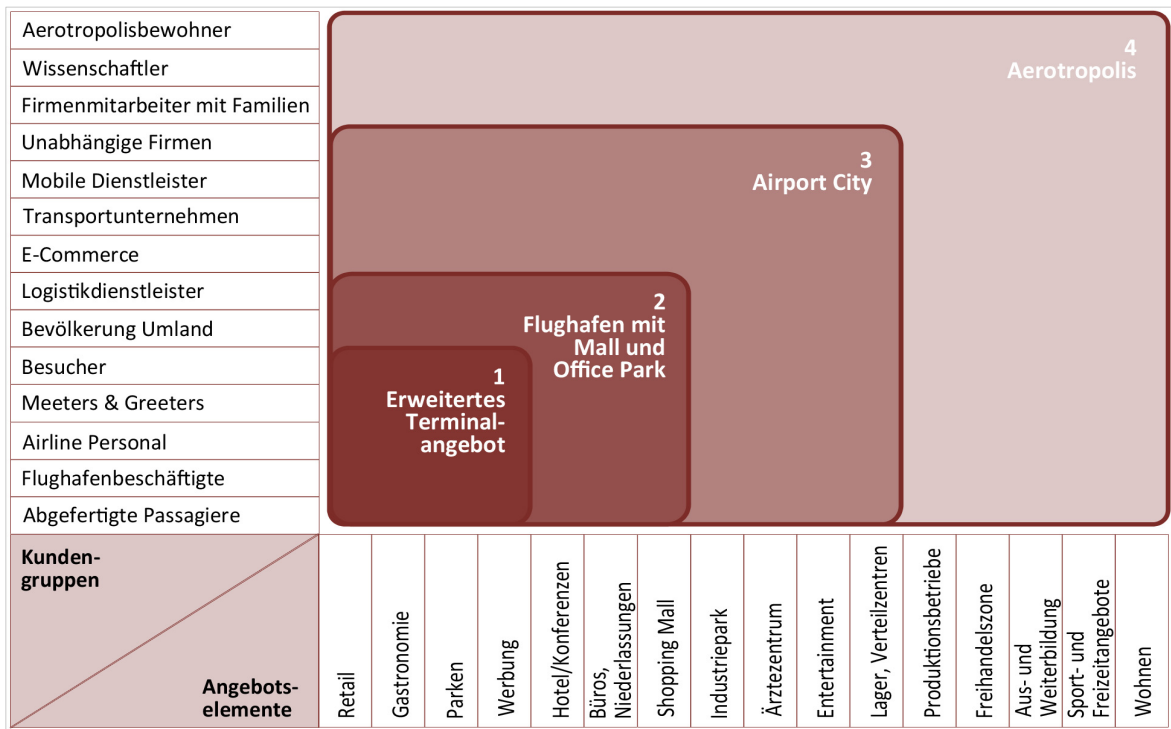
Quelle: Eigene Darstellung.

Mit entscheidend bei der Entwicklung vom Flugplatz zur Airport City ist „die Entdeckung des Flughafens als Immobilie“ (KNIPPENBERGER 2011, S. 84). Auch kleinere, regionale Flughäfen nutzen die Ausweitung des Non-Aviation-Bereiches, wenn auch in der Regel nur durch einen erweiterten Servicebereich. An Großflughäfen hingegen entstehen durch Multiplikatoreffekte auf dem Flughafengelände und in der näheren Umgebung multifunktionale Nutzungsagglomerationen.

Der Begriff „Airport City“ wird vielfach durch die Flughafenbetreiber zur Vermarktung genutzt, ist aber nicht allgemeingültig definiert. Zusätzlich sind Bezeichnungen wie „Aerotropolis“, „Skycity“ oder „Airport Region“ im Umlauf.

Erstmals verwendet wurde Airport City von CONWAY 1978, als er das Phänomen der verstärkten Ansiedlung von Betrieben, die dem Flugverkehr dienen oder ihn nutzen, an Flughäfen beschrieb. Demnach erstreckt sich die Airport City über den Bereich, der in unmittelbarer Nähe zum Flughafengelände liegt und die flughafenaffinen Unternehmen beherbergt (BOLTE 2009, S. 7, zit. nach CONWAY 1987, S. 48). Allgemein gängig ist auch die Beschreibung durch KASARDA, der die Airport City als neue urbane Form definiert, die durch die Niederlassung von Betrieben an Flughäfen und entlang der umgebenden Verkehrsnetze entsteht. KASARDA geht dabei weiter als CONWAY und sieht in diesen Betrieben vor allem Unternehmen mit ursprünglich städtischen Nutzungen. Dies zieht eine Parallele zwischen Funktionen des Flughafens und innerstädtischen Funktionen und definiert den Flughafen ebenso als Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitstätte. Den wesentlichen Standortfaktor sieht KASARDA nicht in der oft als bedeutendstes Kriterium bezeichneten „Lage“, sondern in der intermodalen Verkehrsvernetzung und optimalen Erreichbarkeit (BOLTE 2009, S. 8, zit. nach KASARDA 2006, S. 9). Die Entwicklung von vollumfänglichen Stadträumen mit Wohngebieten, Shopping Centern und Firmensitzen in einem Umkreis von 20 bis 30 Kilometern um die Flugverkehrsscheiben herum ist besonders in den USA zu erkennen. Dies veranlasste KASARDA zu der Bezeichnung „Aerotropolis“ als neuem Stadttyp, in dessen Mitte sich der Flughafen befindet (KASARDA 2009, S. 59ff.).

Abbildung 2: Der Weg nach Aerotropolis in vier Schritten



Quelle: A. T. KEARNEY 2007; eigene Darstellung.

Weniger als raumordnerische Definition wird der Begriff „Airport City“ von Flughafenbetreibern zur Imagebildung in Hinblick auf die Vermarktung des Immobilienangebotes genutzt (GÜLLER, GÜLLER 2003, S. 13). In Deutschland bestehen Airport City-Konzepte derzeit unter anderem für die Flughäfen Frankfurt/Main, München, Düsseldorf, Köln-Bonn, Bremen, Weeze sowie für den zukünftigen Flughafen Berlin Brandenburg BER (CONVENTZ, SCHUBERT 2011, S. 14). Eine genaue Betrachtung der einzelnen Konzepte ergibt, dass auch hier der Begriff unterschiedlich verwendet und interpretiert wird. So zählen beispielsweise am Flughafen Frankfurt neben den Terminals auch die umliegenden Areale zur Airport City während man sich am Flughafen Düsseldorf auf einen abgegrenzten Businesspark bezieht (BOLTE 2009, S. 10).

Aus dieser Entwicklung resultiert eine spürbar zunehmende Bearbeitung der Integration von Flughäfen in ihr Umfeld als öffentliche Aufgabe durch die Stadtplanung. Angesichts der Ausbaupläne zahlreicher Flughafengesellschaften ist eine verstärkte Beschäftigung mit dieser Entwicklung auch notwendig, um frühzeitig mögliche Auswirkungen zu erkennen und steuernd auf sie zu wirken.

2.2 ZU RÄUMLICHEN AUSWIRKUNGEN VON FLUGHÄFEN IN DEUTSCHLAND

Wie bereits oben gezeigt, bestimmen drei Funktionen das Aufgabenfeld von Flughäfen: Sie dienen als Verkehrsstation, stellen einen Wirtschafts- und Standortfaktor dar und agieren als Wirtschaftsunternehmen. Aus diesen drei Funktionen resultieren Auswirkungen auf das Umfeld sowohl aus ökonomischer Sicht als auch hinsichtlich der Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung. Abgesehen davon erge-

2. Raumwirksamkeit von Flughäfen

ben sich auch Auswirkungen auf die Umwelt. Gerade der Ausbau neuer Start- und Landebahnen oder gar die Neubebauung ganzer Areale haben eine erhebliche Wirkung auf das ökologische Umfeld. Hier sind neben Flächenverbrauch und -versiegelung unter anderem Lärm- und Abgasbelastung zum einen durch Flugverkehr, zum anderen auch durch den Zubringerverkehr zu nennen. Da die Untersuchung aller einzelnen Aspekte der Raumwirksamkeit von Flughäfen den Rahmen dieser Bachelorthesis jedoch überstrapazieren würde, soll die Arbeit im Folgenden auf drei Untersuchungsthemen begrenzt werden, die in besonderem Maße von Bedeutung für das Arbeitsfeld der Stadtplanung scheinen.

Die folgenden Kapitel basieren zu einem Großteil auf wissenschaftlichen Publikationen, die sich grundlegend oder vor dem Hintergrund eines Fallbeispiels mit den Auswirkungen von Flughäfen auseinandersetzen. Dies schließt auch die Bearbeitung von Methoden zur möglichen quantitativen und qualitativen Erfassung ein. Des Weiteren erfolgt eine Auswertung und Synopse von Studien, die sich konkret mit bestimmten Untersuchungsräumen befassen. Die verwendeten Studien wurden hinsichtlich ihrer inhaltlichen Relevanz zum Thema dieser Arbeit ausgewählt und sind sowohl in Größe des jeweils betrachteten Flughafens und seiner Nähe zur Stadt als auch in seiner Bedeutung für die Region in etwa gleichwertig. Dies dient auch der Auseinandersetzung mit dem Flughafen Berlin Brandenburg im zweiten Teil dieser Arbeit, da vor allem die Auswirkungen auf das nahe Stadtumfeld im Mittelpunkt stehen. Regionalflughäfen mit niedriger Drehkreuzfunktion und geringer städtischer Einbindung werden daher eher nebensächlich und zur Unterstützung von Thesen einbezogen.

2.2.1 Wirtschaftliche Entwicklung im Flughafenumland

Zunächst soll mit Hilfe allgemeiner Betrachtungen ein Bild von den ökonomischen Auswirkungen gezeichnet werden. Welche Effekte lassen sich identifizieren und wie werden sie differenziert? Gleichzeitig soll auch eine Übersicht über mögliche Methoden der quantitativen und qualitativen Erfassung dieser Effekte erstellt werden.

In einer Studie zum volkswirtschaftlichen Nutzen eines Flughafens gliedert BULWIEN (2003) die ökonomischen Effekte nach dem Nutzen aus Leistungserstellung, Leistungsanspruchnahme und leistungsexternen Effekten. Zur Leistungserstellung zählen diejenigen Aktivitäten, die von Unternehmen zur Herstellung und Unterhaltung der Flughafeninfrastruktur und -funktion unternommen werden. Hierzu zählen in erster Linie der Flughafenbetreiber sowie die Fluggesellschaften und alle am Flughafen tätigen Unternehmen (Gastronomie, Hotels, Verkehrsanbieter u. a.). Die Wertschöpfung erfolgt zum einen während einer Bauphase bei Neu- oder Ausbau und zum anderen in der Betriebsphase. Der Nutzen der Leistungserstellung ergibt sich aus Gewinnen, Einkommen, Steuereinnahmen und Beschäftigung.

Die Effekte der Leistungsanspruchnahme teilen sich in Nutzen für Produzenten und für Konsumenten. Für Produzenten ergeben sich durch Flughäfen neben der Erschließung neuer Märkte auch Inno-

vationsnetzwerke sowie der Nutzen aus der Wertschöpfung zusätzlich angesiedelter flughafenaffiner¹ Unternehmen (HUIER 2008, S. 17).

Von leistungsexternen Effekten spricht man bei der Entstehung von Standortvorteilen, die sich durch die Nähe zum Flughafen ergeben. Zu nennen sind hier zum Beispiel eine verbesserte Infrastruktur oder die Steigerung des Images der Region (ebda.).

Der Großteil der vorhandenen Literatur verwendet zur Beschreibung und Analyse der Nutzen der Leistungserstellung, Leistungsanspruchnahme und der leistungsexternen Effekte die Gliederung in direkte, indirekte, induzierte und katalytische Effekte (ebda.).

Als *direkte Effekte* gelten Investitionen, Produktion, Beschäftigung und Einkommen, die durch ökonomische Aktivitäten der Unternehmen in der Leistungserstellung generiert werden. Sie bilden den Anstoß der ökonomischen Wirkungskette von Flughäfen (EUROPEAN CENTER FÜR AVIATION DEVELOPMENT 2008, S. 10). Dabei ist es nicht von Bedeutung, ob die Aktivitäten innerhalb des Flughafengeländes („on-site“) oder außerhalb des Geländes mit einer ökonomischen oder geografischen Affinität zum Flughafen („off-site“) geschehen (HUIER 2008, S. 18). BULWIEN (2003, S. 58) sieht direkte Effekte zunächst beim Kernbetrieb des Flughafens, also der unmittelbaren Durchführung des Flugverkehrs durch

- > Luftverkehrsgesellschaften, welche die Flüge an einem bestimmten Flughafen organisieren und durchführen,
- > Bodenverkehrsdienste, die die Verantwortlichkeit für den Zubringerverkehr und die Abläufe am Boden innehaben,
- > Flugsicherheitsdienste, mit der Zuständigkeit für die Organisation der Abläufe im Start- und Landungsbereich,
- > Abfertigung von Passagieren und Fracht,
- > hoheitliche Aufgaben zur Überwachung der mit den Landesgesetzen im Einklang stehenden Abläufe im Passagier- und Gütertransfer (Polizei, Zoll, Einwanderungsbehörde, Brandschutz),
- > Wartungsdienste für den direkten Flugbetrieb,
- > Catering,
- > Betankungsservice und
- > Flughafengesellschaften, in deren Verantwortung Gebäude und Infrastruktur zu Verfügung gestellt werden.

Diese Aktivitäten sind stark standortgebunden und werden nur selten ausgelagert.

Daneben zählen solche Tätigkeiten zu den direkten Effekten, welche nicht unmittelbar an der Durchführung des Flugverkehrs beteiligt sind, aber in ihrer Arbeit auf den Flughafen angewiesen sind:

- > Speditionen für den Transport von Waren am Boden,
- > Reisebüros mit direktem Bezug zum Flughafen,

¹ Als flughafen- beziehungsweise luftverkehrsaffin werden diejenigen Unternehmen bezeichnet, die in ihren ökonomischen Aktivitäten auf den Flughafen beziehungsweise auf die Luftverkehrsanbindung als Standortfaktor angewiesen sind (EUROPEAN CENTER FOR AVIATION DEVELOPMENT ECAD GMBH 2008, S. 10).

2. Raumwirksamkeit von Flughäfen

- > Dienstleistungsunternehmen zur Versorgung der Beschäftigten am Flughafen (Supermarkt, Bank, Ärzte etc.)
- > Hotels und Gastronomie für Fluggäste,
- > Parkhäuser und
- > Konferenzeinrichtungen (ebda.).

Zunehmende Beachtung in der planerischen Diskussion erfahren neben den direkten Effekten auch die indirekten und induzierten Effekte. Sie müssen ebenso ermittelt werden, um geplante Maßnahmen wie beispielsweise den weiteren Ausbau umfassend bewerten zu können.

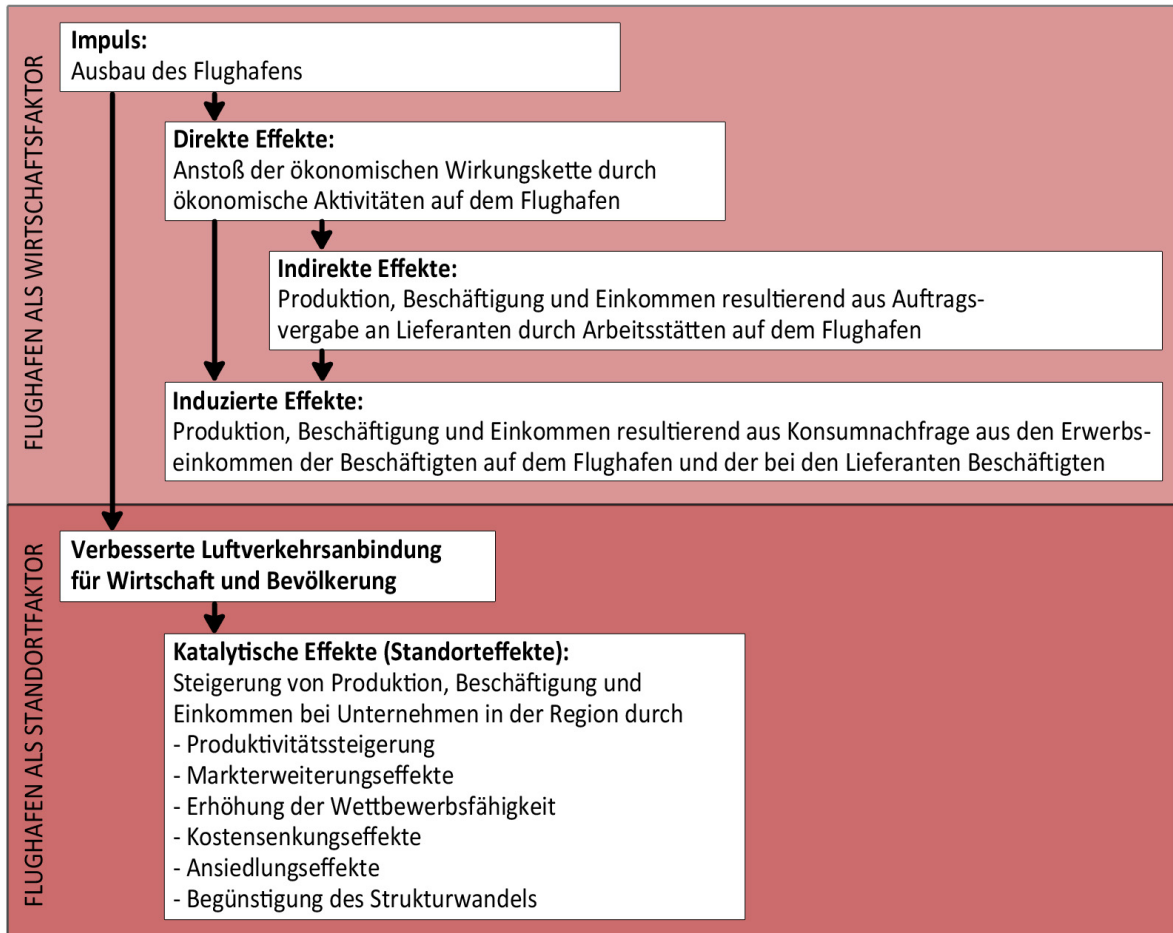
Zu *indirekten Effekten* in der Region und der Gesamtwirtschaft kommt es bei der Auftragsvergabe von am Flughafen ansässigen Unternehmen an Dienstleister und Lieferanten im Flughafenumland beziehungsweise im In- oder Ausland. Diese Unternehmen beziehen wiederum Vorleistungen von weiteren Unternehmen. Indirekte Effekte führen somit in einer Wertschöpfungskette zu Multiplikatoreffekten, woraus zusätzliche Produktion, Einkommen, Arbeitsplätze und fiskalische Wirkungen resultieren (HURJER 2008, S. 20).

Als *induzierte Effekte* gelten Investitionen, Produktion, Beschäftigung und Einkommen, welche aus der Konsumnachfrage aus dem Erwerbseinkommen der Flughafenbeschäftigten sowie der Beschäftigten der Lieferanten (EUROPEAN CENTER FOR AVIATION DEVELOPMENT 2008, S. 10).

Ebenso wie die direkten Effekte entstehen indirekte und induzierte Effekte insbesondere bei der Leistungserstellung. Bei der Leistungsanspruchnahme und leistungsexternen Effekten werden vor allem Standorteffekte beziehungsweise katalytische Effekte generiert.

Als *katalytische Effekte* werden allgemein Investitionen und Produktion sowie Einkommen und Beschäftigung bezeichnet, die durch diejenigen luftverkehrsaffinen ökonomischen Aktivitäten entstehen, für welche die Luftverkehrsanbindung als Standortfaktor von Bedeutung ist. Innerhalb dieser Effekte wird in unternehmens- und haushaltsbezogene Effekte unterschieden. Das Konsumverhalten privater Haushalte als Nachfrager nach Luftverkehr (Urlaubs-, Besuchs- und sonstige Privatreisen sowie Aufenthalt am Flughafen) bestimmt die haushaltsbezogenen katalytischen Effekte, während die unternehmensbezogenen katalytischen Effekte durch die Nutzung des Luftverkehrs als Vorleistung in den Produktionsprozessen von Unternehmen generiert werden. Die unternehmensseitigen Effekte werden zusätzlich nach angebots- und nachfrageseitiger Perspektive differenziert. Angebotsseitig entstehen Markterweiterungseffekte, Produktivitätseffekte, Kosteneinsparungseffekte, Standorteffekte sowie Investitions- und Innovationseffekte. Aus der Kaufkraft von Luftverkehrsreisenden in den Bereichen Gastronomie, Dienstleistungen, Handel und Verkehr ergeben sich die nachfrageseitigen Wertschöpfungs-, Einkommens- und Beschäftigungseffekte (EUROPEAN CENTER FÜR AVIATION DEVELOPMENT 2008, S. 2).

Abbildung 3: Wirkungskomponenten von Flughäfen



Quelle: BAUM et al. 2005, S. 21; eigene Darstellung.

Neben der Vielzahl an Nutzeneffekten sind bei der Beurteilung der Auswirkungen von Flughäfen auch die Kosteneffekte berücksichtigt werden. Sie ergeben sich zum Beispiel durch Gesundheitswirkungen oder Umweltschäden. Im Rahmen dieser Arbeit sollen die Auswirkungen durch Lärm- und sonstige Umweltbelastungen nicht detailliert dargestellt werden. Es wird lediglich im Rahmen der Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung der Einfluss von Fluglärm erörtert.

Herausforderungen bei der Datenerhebung und Erfassung ökonomischer Auswirkungen

Zur Erfassung der direkten Effekte der Leistungserstellung dienen Aussagen der ansässigen Unternehmen bezüglich der Investitionen und laufenden Betriebsausgaben sowie zu Lohn- und Gehaltssummen und der Zahl der Beschäftigten. Die Differenzierung nach Sektoren und Regionen ermöglicht es einerseits industrielle Verflechtungswirkungen nachzuvollziehen und andererseits regionale Beschäftigungs- und Einkommenseffekte zu identifizieren (HUJER 2008, S. 20).

Bei der empirischen Analyse direkter ökonomischer Effekte ausgewählter Flughäfen werden häufig lediglich die „on-site“-Aktivitäten verwendet, also jene Auswirkungen von Aktivitäten, die auf dem Flughafengelände ablaufen, da die Erfassung flughafenaffiner Unternehmen im Umland („off-site“)

schwierig ist. Mögliche Abgrenzungen können durch Unternehmensbefragungen zum Einfluss des Flughafens festgesetzt werden oder beispielsweise in der Definition von Unternehmen, für die sich der Flughafen als unabdingbar zur Erfüllung der Geschäfte darstellt (HUIER 2008, S. 18f). Für die Ermittlung des Anteils flughafenaffiner Unternehmen an den direkten Effekten benötigt es

- > die einheitliche Abgrenzung des Flughafenumlands,
- > eine Definition für flughafenaffine Unternehmen,
- > eine vielschichtige Stichprobe sowie
- > eine möglichst hohe Antwortbereitschaft, um Verzerrungen zu minimieren.

Die Messung katalytischer Effekte gestaltet sich sehr aufwändig, da es sich bei Parametern wie Image, Qualität der Verkehrsinfrastruktur oder Zugang zu Märkten um weiche Standortfaktoren handelt. Obwohl eine quantitative Ermittlung schwierig ist, sind katalytische Effekte von Bedeutung für den Vergleich von Flughäfen beziehungsweise für die Beurteilung von Plänen zur Entwicklung oder Erweiterung eines Flughafens (HUIER 2008, S. 20). Gleichzeitig werden die ökonomischen Aktivitäten flughafenaffiner Unternehmen häufig den katalytischen Effekten zugerechnet. Zur qualitativen Erfassung der Effekte unterscheidet PAGNIA (1992, S. 122) für eine Unternehmensbefragung in dreizehn Standortfaktoren. Anhand der Befragung erhielt PAGNIA (1992, S. 122) Zahlen für die Bedeutung der einzelnen Standortfaktoren. Nachstehende Tabelle verdeutlicht beispielsweise auch den Stellenwert der Nähe zum Flughafen.

Tabelle 1: Bedeutung Standortfaktoren im Umland der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn

Standortfaktor	Rang
Straßen-, Bahnanschluss	1
Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften	2
Telekommunikationsinfrastruktur	3
Arbeitskosten	4
Nähe zum Absatzmarkt	5
Verfügbarkeit von Gewerbeflächen	6
Nähe zum Flughafen	7
Energieversorgung	8
Nähe zum Beschaffungsmarkt	9
Kultur- und Freizeitangebot	10
Nähe zu Betrieben fremder Branchen	11
Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen	12
Nähe zu Betrieben gleicher Branche	13

Quelle: PAGNIA 1992, S. 122; eigene Darstellung.

Vergleicht man die Einschätzungen durch Betriebe des produzierenden und des Dienstleistungsgewerbes, so liegt die Nähe zum Flughafen bei letzteren auf Rang 5, während Unternehmen des produzierenden Gewerbes die Nähe zum Flughafen nur auf Rang 8 sehen (PAGNIA 1992, S. 122ff.). Dieser Trend

wird von BAUM et al. (1998) bestätigt. Zur Abgrenzung des Untersuchungsgebietes beschränkte sich diese Studie auf Firmen der Industrie- und Handelskammer Köln und Bonn, eine weitere Möglichkeit ist die Untersuchung eines Gebietes beispielsweise in einem Radius von 60 Pkw-Minuten und 90 Lkw-Minuten (HUJER 2008, S. 23).

Auch die Befragung von Passagieren kann zur Erfassung katalytischer Effekte herangezogen werden. So kann beispielsweise untersucht werden, inwieweit die Nähe zu einem Flughafen eine erhöhte Konnektivität sowie kürzere Reisezeiten und daraus resultierende monetäre Vorteile generiert. Faktoren hierfür können die Zahlungsbereitschaft oder die Monetarisierung der Reisezeitgewinne sein (EUROPEAN CENTER FÜR AVIATION DEVELOPMENT 2008, S. 23).

Nachfolgend soll ein knapper Einblick in die wichtigsten ökonomischen Methoden zur Quantifizierung der durch Flughafenaktivitäten ausgelösten ökonomischen Effekte gegeben werden.

Mittels der *Input-Output-Analyse* können die indirekten und induzierten Effekte im Hinblick auf Produktion, Wertschöpfung, Einkommen und Beschäftigung sowohl für einzelne Untersuchungsräume als auch für Regionen oder die Gesamtwirtschaft ermittelt werden. Anhand von Informationen über die ökonomische Leistungserstellung der jeweiligen Unternehmen werden Input-Output-Tabellen erstellt. Durch die Verknüpfung mit makro- oder regionalökonomischen Modellen ist es zudem möglich die gesamten volkswirtschaftlichen Multiplikatorwirkungen abzubilden.

Unter Einsatz des *multivariaten statistischen Ansatzes*² wird die Gesamtheit aller Effekte durch Schätzung der Zusammenhänge zwischen der Luftverkehrsanbindung einer Region und der regionalwirtschaftlichen Entwicklung mit Hilfe von Querschnitts- und Zeitreihenregressionen ermittelt.

Die *Kosten-Nutzen-Analyse* ermöglicht ein umfassendes Bewertungskonzept, in welchem alle relevanten Kosten- und Nutzenkategorien erfasst und in monetäre Einheiten umgerechnet werden. Alternativ dazu werden mit der *Kosten-Effizienz-Analyse* die Auswirkungen in nicht-monetären Werten bestimmt (HUJER 2008, S. 39).

Ziel der Quantifizierung der ökonomischen Effekte von Flughäfen ist zum einen die Bestandsaufnahme der direkten, indirekten, induzierten und katalytischen Auswirkungen, zum anderen die Beurteilung der externen Effekte als gesellschaftliche Kosten. HUJER (2008) sieht hierbei die Notwendigkeit des Einsatzes eines Methoden-Mixes wie nachfolgende Tabelle zeigt.

² Bei der multivariaten Statistik werden gemeinsame Beobachtungen mehrerer Merkmale (Vektoren oder Tupel von Merkmalen) zugrunde gelegt. Dies umfasst Strukturen entdeckende Verfahren wie Clusteranalysen, Faktorenanalysen etc. und Strukturen prüfende Verfahren wie Regressionsanalysen etc.

Tabelle 2: Methodische Ansätze zur Erfassung der regionalökonomischen Wirkungen

Regionalökonomische Wirkungen	Methodik
Direkte Effekte	<u>Ist-Analyse</u> : Arbeitsstättenbefragung (Nachfrageeffekte in regionaler und sektoraler Gliederung) <u>Szenario-Analyse</u> : Stärken-Schwächen-Analyse, Regressionsanalyse
Indirekte und induzierte Effekte	<u>Input-Output-Modelle</u> mit Multiplikatorwirkungen (gesamtwirtschaftlich, regional)
Katalytische Effekte	<u>Quantitative Datenanalyse/Befragungen</u> <u>Analyse qualitativer Daten/Befragung</u> <u>Befragung</u> flughafenauffiner Betriebe (Beschäftigung, Investitionen)
Externe Effekte	<u>Kosten-Nutzen-Analyse</u> (quantitativ/monetäre Einheiten) <u>Kosten-Effizienz-Analyse</u> (nicht-monetäre Einheiten)

Quelle: HUIER 2008, S. 56; eigene Darstellung.

Studien zu regional- und gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Im Folgenden wird anhand vorhandener wirtschaftsgeografischer Studien überblicksartig gezeigt, wie sich die oben erläuterten Effekte in Deutschland darstellen.

Zu Auswirkungen des Flughafens München untersuchte SCHLEDERER neben grundlegenden Zahlen und Wachstumstendenzen Gewerbeansiedlungen und -verlagerungen anhand von Unternehmensbefragungen. Durch die Verlegung des Flughafens vom innerstädtischen München-Riem ins Erdinger Moos, rund 28 Kilometer nördlich von München, und die damit verbundenen Vergrößerung und Effizienzsteigerung kam es zu circa 2.200 zusätzlichen Arbeitsplätzen. Zudem stieg die Zahl der am Flughafen tätigen Unternehmen um 80% von 156 auf 283. Zum Untersuchungszeitpunkt der Studie hatten 17 neue Fluggesellschaften den neuen Flughafen in ihr Streckenangebot aufgenommen. Berechnungen im Vorfeld der Flughafeneröffnung prognostizierten eine Beschäftigungszunahme von 20.000 Beschäftigten auf dem Flughafen und 30.000 Beschäftigten im Flughafenumland im Zuge des Flughafens. Hinzu kommen 30.000 Beschäftigte durch Eigenentwicklung. Insgesamt wurde für das Flughafenumland des Münchner Flughafens bis in das Jahr 2000 von einer Beschäftigungszunahme von insgesamt 80.000 Personen ausgegangen (SCHLEDERER 1997, S. 133f.). Ein zweites Gutachten, das sogenannte Strukturgutachten „Der Flughafen München und sein Umland, Grundlagenermittlung für einen Dialog“, aus dem Jahr 2002 bestätigte die erstellten Prognosen. Hierin wurde für den Zeitraum 1987 bis 2000 ein Anstieg der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Untersuchungsgebiet um rund 51 Prozent ermittelt. Das Wachstum der Arbeitsplätze konzentrierte sich hierbei neben dem Flughafen vor allem auf den Korridor zwischen Flughafen und der Landeshauptstadt München (BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR UND TECHNOLOGIE 2002, S. 53). Hervorzuheben ist auch, dass sich die Gemeinden mit dem stärksten relativen Beschäftigungszuwachs in unmittelbarer Nähe des

Flughafens befinden (BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR UND TECHNOLOGIE 2002, S. 59).

Insgesamt ergeben sich aus den von BAUM et al. verwendeten Studien zum Flughafen Frankfurt folgende Schlussfolgerungen: Durch indirekte und induzierte Effekte des Flughafens ergeben sich für das Jahr 2015 27.900 Beschäftigte. Zusammen mit 34.900 Beschäftigten durch katalytische Effekte kann von 62.800 Beschäftigten durch Effekte des Flughafens gesprochen werden (BAUM et al. 2005, S. 40). Dabei wurde auch ermittelt, dass etwa die Hälfte der Arbeitsmarkteffekte im näheren Flughafenumfeld zu erwarten ist, während rund 40 Prozent im weiteren Flughafenumland und nur zehn Prozent der Effekte im übrigen Bundesland vorzuweisen sind (BAUM et al. 2005, S. 21). Die Untersuchung der Auswirkungen des Flughafens Frankfurt zeigt auf, dass die bestehende Wirtschaftsstruktur Veränderungen unterworfen ist. So kommt es sowohl zu inter- als auch intrasektoralen Verschiebungen. Hierbei wird ersichtlich, dass der Sektor der Dienstleistungen bei Beschäftigungen, die durch den Flughafen generiert wurden, höher ist als im Vergleich zum Bundesland. Für das Jahr 2015 wurden für das Bundesland ein Wachstum des Anteils der Dienstleistungen und ein Rückgang des produzierenden Gewerbes prognostiziert. Daraus ergibt sich die Schlussfolgerung der Flughafen würde den tertiären Sektor stärker begünstigen und zu einer Verschiebung der Wirtschaftsstruktur führen (BAUM et al. 2005, S. 119). Ebenso stellen Baum et al. Auswirkungen des Flughafens auf intrasektorale Verschiebungen fest. Der ohnehin derzeit ablaufende Bedeutungsverlust ortsbezogener Dienstleistungen und der Bedeutungsgewinn von Unternehmen der Informationstechnologie, der Werbeindustrie sowie Beratungsunternehmen wird im Flughafenumfeld durch hohe Mobilitäts- und Flexibilitätsmöglichkeiten, welche letztere benötigen, verstärkt (BAUM et al. 2005, S. 122).

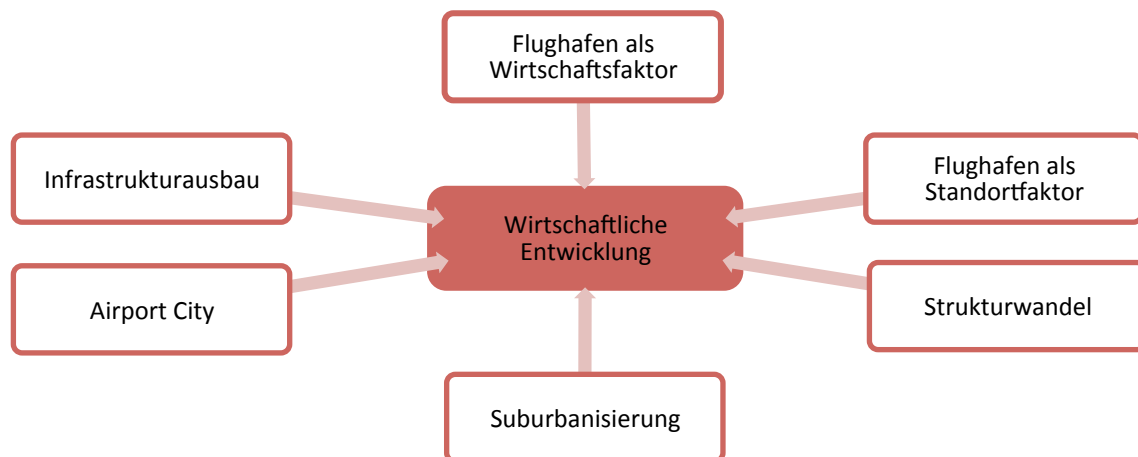
Hinsichtlich der aktuellen Airport City-Entwicklung bietet sich eine explizite Betrachtung der möglichen Auswirkungen auf das Flughafenumland an. Nachfolgend soll hierzu vor allem eine Untersuchung zu den „Teilregionalen Auswirkungen der Airport City Frankfurt“ von BOLTE dienen. Diese Arbeit befasst sich mit den Effekten, welche speziell durch das Angebot der Airport City-Einrichtungen hervorgerufen werden und bezieht sich dabei neben dem Sektor Hotellerie auch auf den Einzelhandel im Flughafenumfeld. Im Rahmen dieser Bachelorthesis soll sich im Folgenden, auch im Hinblick auf die anschließende Analyse eines Gebietes im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg, lediglich auf den Bereich des Einzelhandels beschränkt werden. Mittels Modellrechnungen wurde hier untersucht inwieweit Kaufkraftabflüsse und Umsatzverluste für umliegende Gemeinden entstehen, wenn die am Flughafen Beschäftigten im ersten Fall 25 Prozent („Best-Case-Variante“) und im zweiten Fall 75 Prozent („Worst-Case-Variante“) ihres Bedarfs an Nahrungs- und Genussmitteln sowie jeweils 20 Prozent ihres Bedarfs an Bekleidung durch die Angebote der Airport City decken. Hierzu werden die Kunden der Airport City in drei Gruppen unterteilt:

- > Gruppe A: Durch die Airport City zusätzlich Beschäftigte,
- > Gruppe B: 10 Prozent der bisherigen Flughafenbeschäftigten, die ihren Bedarf zukünftig direkt am Flughafen decken,
- > Gruppe C: 5 Prozent der Einwohner, die ihren Bedarf zukünftig am Flughafen decken.

In drei Schritten ermittelt BOLTE mögliche Auswirkungen mittels Modellrechnungen. Zum einen könnte durch die zusätzlich Beschäftigten (Gruppe A) in den umliegenden Gemeinden ein höherer Umsatz

erwirtschaftet werden. Des Weiteren wird die Kaufkraft für den Einzelhandel der Flughafenbeschäftigten, die in der Airport City einkaufen (Gruppe B) berechnet sowie die Kaufkraft der Bewohner, die ihren Bedarf mit Airport City-Angeboten decken (Gruppe C). Im Fall der Untersuchung der Airport City Frankfurt ergibt sich insgesamt ein leichter Kaufkraftabfluss von durchschnittlich 1,8 Prozent im besten Fall und rund 4,0 Prozent. Die errechneten Umsatzverluste belaufen sich auf rund 0,7 Prozent im ersten und 1,6 Prozent im zweiten Fall. Diese Werte zeigen zwar, dass durchaus Auswirkungen auf das Umland zu erwarten sind, diese sich jedoch hinsichtlich des Gesamtumsatzes im Rahmen halten (BOLTE 2009, S. 73ff.).

Abbildung 4: Zentrale Einflussfaktoren auf die wirtschaftliche Entwicklung



Quelle: Eigene Darstellung.

Es zeigt sich, dass durch den Neu- oder Ausbau eines Flughafens Effekte auf das Umland in verschiedenen Reichweiten ausgehen. Im direkten Flughafenumfeld kommt es vor allem zu vermehrten Ansiedlungen von Unternehmen, im Umland zu Veränderungen durch weitere katalytische Effekte. Hierzu zählen auch steigende Einwohnerzahlen. Neben den direkt mit dem Flughafen in Zusammenhang stehenden Auswirkungen sind jedoch weitere Effekte wie der der allgemeinen Suburbanisierung zu berücksichtigen.

Die Entwicklung sogenannter Airport Cities kann Auswirkungen auf das Umland haben, die zwar zu beachten sind, aber bisher noch keine gravierenden negativen Effekte auslösen.

2.2.2 Bevölkerungs- und soziokulturelle Entwicklung im Flughafenumland

Nachfolgend soll auf die Rolle von Flughäfen in Hinsicht auf die Entwicklung der Bevölkerung um Flughafenumland eingegangen werden. Neben Einwohnerzahlen und Wachstumstendenzen gilt es hierbei vor allem auch Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur zu erfassen und den möglichen Einfluss auf soziokulturelle Entwicklungen darzustellen. Ein Anstieg der Bevölkerungszahlen durch Zuzug ins Flughafenumland wie er infolge von Um- beziehungsweise Neuansiedlungen von Unternehmen zu erwarten ist, bewirkt zugleich eine zunehmende Durchmischung der ansässigen Bewohner. Infolgedessen ist

damit zu rechnen, dass sich Veränderungen in den Anforderungen an Ausstattung und Qualität sowohl der technischen als auch der sozialen Infrastruktur ergeben.

Zunächst soll anhand der zuvor ebenfalls verwendeten Studien die Bevölkerungsentwicklung im jeweiligen Umfeld zusammengestellt und die Zusammenhänge zwischen festgestellter Entwicklung und Flughafen erläutert werden. Anschließend erfolgt ein Einblick in mögliche soziokulturelle Einflüsse und sich daraus ergebenden Folgen.

Wie bereits in Kapitel 2.2.1 erläutert, kommt es im Zuge eines Flughafenneubaus beziehungsweise einer Erweiterung zu steigenden Beschäftigtenzahlen sowohl am Flughafen selbst als auch im Umland durch Dienstleister und Lieferanten sowie Neuansiedlung oder Expansion von Unternehmen. Daraus ergibt sich zwangsweise auch eine steigende Zahl von Zuzügen in das Umfeld oder die weitere Umgebung des jeweiligen Flughafens. Es ist davon auszugehen, dass zusätzlich zu den Beschäftigten auch Familienangehörige zuziehen. Als Beispiel sollen nachfolgend quantitative Entwicklungen der Bevölkerung im Zusammenhang mit dem Flughafen München dargestellt werden.

Studien zu Bevölkerungs- und soziokulturellen Entwicklungen

Das Strukturgutachten „Der Flughafen München und sein Umland, Grundlagenermittlung für einen Dialog“ ermittelte für die Umlandgemeinden des Münchner Flughafens anhand statistischer Daten einen Anstieg der Einwohnerzahlen von 1987 (Baubeginn des Flughafens: 1985) bis 2000 um rund 97.000. Dieser Anstieg ist hauptsächlich auf Zuzüge zurückzuführen. Die Flughafenanrainergemeinde Freising hatte dabei die zweithöchsten Zuwachsraten zu verzeichnen (BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR UND TECHNOLOGIE 2002, S. 19). Auf dieses Gutachten aufbauend wurde eine Einwohnerprognose für das Jahr 2015 erstellt. Es wird davon ausgegangen, dass circa 50 Prozent der Primär- und Sekundärbeschäftigten in das Untersuchungsgebiet beziehungsweise Flughafenumland ziehen. Da in diesem Gebiet Vollbeschäftigung herrscht, wird unterstellt, dass zusammen mit den Erwerbstätigen auch deren Familien im Umland wohnen werden (BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR UND TECHNOLOGIE 2002, S. 137).

Tabelle 3: Flughafeninduzierte Einwohner im Untersuchungsgebiet (Flughafenumlandgemeinden München) 2015

	Erwerbstätige im Untersuchungsgebiet	Einwohner zusätzlich im Vergleich zu 2000
Primärbeschäftigte	22.900	28.500
Sekundärbeschäftigte	15.200	17.400
Insgesamt	38.100	45.900

Quelle: BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR UND TECHNOLOGIE 2002, S. 137; eigene Darstellung.

2. Raumwirksamkeit von Flughäfen

Verglichen mit dem Gesamtanstieg der Einwohnerzahlen durch Eigenentwicklung, Primär- und Sekundärbeschäftigte des Flughafens stellt das Gutachten heraus, dass drei Viertel des zu erwartenden Bevölkerungsanstiegs durch den Flughafen München generiert werden. Im Bereich der Beschäftigten entstehen rund zwei Drittel der Erwerbstätigenzahlen im Zuge des Flughafens (BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR UND TECHNOLOGIE 2002, S. 139).

Um Rückschlüsse auf eine Veränderung der Bevölkerungsstruktur im Zusammenhang mit dem Standort Flughafen führen zu können, soll nachfolgend ein Einblick in mögliche qualitative Ausprägungen von Beschäftigungseffekten gegeben werden. Beispielsweise kann der Aufbau globaler Forschungsnetzwerke im Bereich der Hochtechnologie, wie er im Flughafenumfeld gern angestrebt wird, insbesondere Arbeitsplätze mit einem hohen Qualifikationsniveau in der Region generieren (BAUM et al. 2005, S. 64).

Ein Abgleich der Beschäftigungseffekte durch den Flughafenausbau in Frankfurt mit der Qualitätsstruktur des Arbeitsmarktes im Land Hessen von BAUM et al. (2005) zeigt, dass durch die Baumaßnahmen vor allem diejenigen Sektoren begünstigt werden, in denen ein höherer Anteil an Geringqualifizierten vorzuweisen ist. Des Weiteren haben BAUM et al. in ihrer Studie durch Unternehmensbefragungen Tendenzen bezüglich des zukünftigen Qualitätsniveaus der Beschäftigungseffekte herausgearbeitet. Zeithorizont war hierbei bis 2015. So erwarten Betriebe aller untersuchten Branchen (Produzierendes Gewerbe, Baugewerbe, Handel, Verkehr, Kredit und Versicherung, Allgemeine Dienstleistungen) eine positive Entwicklung des Anteils der höherqualifizierten Erwerbstätigen von rund 3,5 auf einer Skala von 1 (sinkt stark) bis 5 (steigt stark). Den Anteil der geringqualifizierten Beschäftigten schätzen die befragten Unternehmen mit rund 1,9 als sinkend ein (BAUM et al. 2005, S. 69f.).

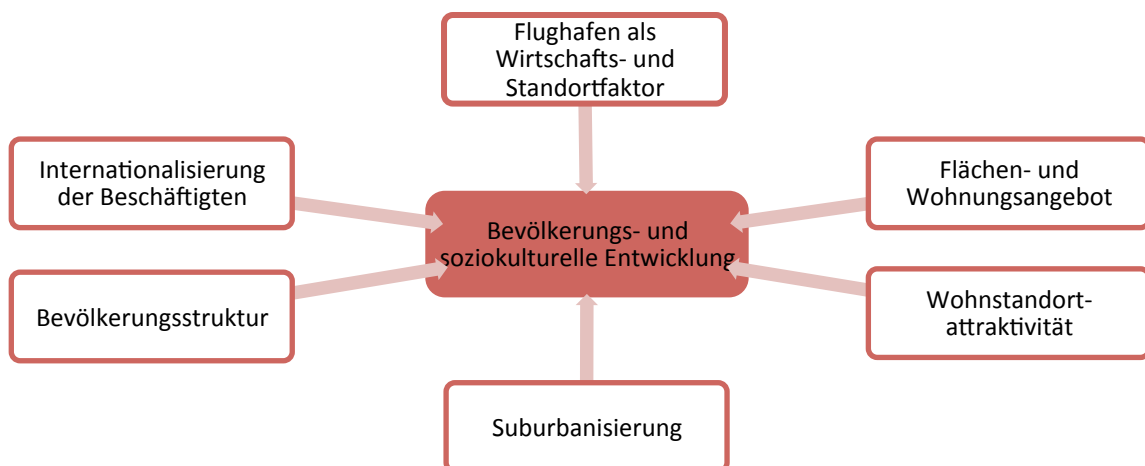
Aus der Zunahme von Arbeitsplätzen und Bevölkerungszahlen resultieren auch Auswirkungen in soziokultureller Hinsicht. So gilt es zum einen ausreichend technische, soziale und kulturelle Infrastrukturen bereit zu stellen. Hinzu kommen sich durch Zuzug neuer Bevölkerungsgruppen verändernde Ansprüche in Ausstattung und Qualität der Infrastruktureinrichtungen. Diese müssen identifiziert und möglichst nachhaltig bedient werden (GROßE 2010, S. 38). Da es hierzu keine Vergleiche zwischen verschiedenen Flughäfen gibt, sollen an dieser Stelle exemplarisch die Kernaussagen einer Arbeit zum soziokulturellen Einfluss des Münchner Flughafens dienen. Grundlage dieser Ausarbeitung waren statistische Daten sowie Gespräche mit den Gemeinden im Umland des Flughafens.

In den von GROßE (2010) befragten Gemeinden kam es seit der Ansiedlung des Flughafens zu stetigen Wanderungsgewinnen, die auch eine Veränderung der Bevölkerungsstruktur bewirkt haben. So setzen sich Gemeinden mit bis zu 2.500 Einwohnern zu rund einem Drittel aus Zugezogenen zusammen während in den größeren Gemeinden des Untersuchungsgebietes circa ein Viertel der Bevölkerung durch zugezogene Bewohner bestimmt wird. Neben anderen Einflüssen führen die Gemeinden dies auch zu einem Teil auf den Standort des Flughafens zurück. Laut der Befragung handelt es sich bei den Zuziehenden hauptsächlich um junge Familien mit Kindern beziehungsweise Kinderwunsch. In geringerem Maße siedelten sich Einpersonenhaushalte, und diese oftmals temporär, an. In diesem Zusammenhang muss jedoch auch beachtet werden, dass der Trend zur Suburbanisierung nach wie vor anhält und ebenfalls eine Rolle bei der Ansiedlung spielt. Das berufliche Aus- beziehungsweise Schulbildungsni-

veau variiert der Befragung zu Folge mit der Nähe zum Flughafen und der Zahl der am Flughafen Beschäftigten. So finden sich in Gemeinden mit anteilig weniger Flughafenbeschäftigten vornehmlich höherqualifizierte Personen. Die direkten Anrainer des Flughafenstandortes berichten zudem von einzelnen hochqualifizierten Bevölkerungsgruppen, die in direktem Zusammenhang mit dem Flughafen in die Gemeinde zogen (bspw. Ingenieure, Techniker). Insgesamt sagt die Mehrheit der befragten Gemeinden aus, dass wegen des Flughafens und der unmittelbar angesiedelten Unternehmen hauptsächlich Arbeitsplätze im Niedriglohnbereich und damit ein höherer Anteil an Arbeitskräften mit niedrigem Ausbildungsniveau ansässig ist. Eine einheitliche Tendenz ist also nicht zu zeichnen (GROßE 2010, S. 51ff.).

Hinsichtlich soziokultureller Auswirkungen stellt GROßE fest, dass durch Zuzüge und veränderte Bevölkerungsstrukturen teilweise erhebliche Investitionen in technische, soziale und verkehrliche Infrastrukturen vollzogen wurden. Herauszustellen sind hierbei speziell auf Familien respektive Kinder ausgerichtete Angebote wie Kindergärten, Schulen, Ganztagsbetreuung, vermehrt auch zweisprachig. Weniger klare Aussagen gibt es hinsichtlich der Integration Zugezogener, es lässt sich jedoch feststellen, dass es hierbei durchaus zu Problemen durch mangelndes Interesse kommen kann. Um dieser Tatsache zu begegnen, wurde im Untersuchungsgebiet verstärkt auf örtliche Kultur- und Sportangebote sowie Investitionen in Kunst und Kultur zurückgegriffen (GROßE 2010, S. 54f.). Insgesamt sind der Bedarf und die Nachfrage nicht nur an sozialen, sondern auch an kulturellen Infrastrukturangeboten (Mehrzweckhalle, Bücherei, Musikschule, Kulturverein etc.) gestiegen (GROßE 2010, S. 61). Ein Teil der Entwicklungen ist sicherlich einem allgemeinen gesellschaftlichen Wandel zuzuschreiben, es ist jedoch ersichtlich, dass sich durch die immensen Bevölkerungszuwächse in Folge der Flughafenansiedlung eine Umstrukturierung vollzieht, die vielfältige Veränderungen nach sich zieht.

Abbildung 5: Zentrale Einflussfaktoren auf die Bevölkerungs- und soziokulturelle Entwicklung



Quelle: Große 2010, S. 49; eigene Darstellung.

Durch den Ausbau beziehungsweise die Neuansiedlung eines Flughafens kommt es zum einen zu steigenden Beschäftigtenzahlen durch den Flughafen selbst, zum anderen durch die Ansiedlung neuer Unternehmen. Gerade das Umfeld von Flughäfen ist attraktiv für international agierende Unternehmen, wodurch sich auch Herkunft und Struktur der Beschäftigten und damit der Einwohner ändern

2. Raumwirksamkeit von Flughäfen

kann. Zudem verändern sich mit der Bevölkerungszusammensetzung auch die Anforderungen an soziale und kulturelle Infrastrukturen.

2.2.3 Siedlungswesen und Flächenentwicklung im Flughafenumland

In diesem Abschnitt sollen mögliche Auswirkungen eines Flughafenstandorts auf das Siedlungswesen und die Flächenentwicklung im Umland aufgezeigt werden. Dabei wird zunächst auf Gewerbeansiedlung, im weiteren Verlauf auf Siedlungsentwicklungen und zu guter Letzt auf Verkehrsinfrastrukturen eingegangen. Dass durch den Flughafen selbst und im Zuge von Erweiterungen Flächen in Anspruch genommen werden, sei an dieser Stelle angemerkt, soll hier aber nicht weiter ausgeführt werden.

Wie bereits in Kapitel 2.2.1 erläutert, siedeln sich im Umfeld von Flughäfen vermehrt Unternehmen an, die aus dem Standort Vorteile ziehen. Dabei ist zu beobachten, dass sich die flughafeninduzierte Betriebsansiedlung vornehmlich in den stadtzugewandten Bereichen vollzieht und eine kontinuierliche Standortverdichtung entlang der Stadt-Flughafen-Achse stattfindet (SCHLEDERER 1997, S. 125).

Studien zu Siedlungswesen und Flächenentwicklung

In einer Studie zum soziokulturellen Einfluss des Flughafens München auf sein Umland hat GROßE (2010) auch die allgemeine Entwicklung und Struktur der Umlandgemeinden untersucht. Als Ergebnis einer Befragung von Gemeindevertretern lässt sich festhalten, dass drei Viertel der Befragten angaben, der Flughafen München habe erheblichen Einfluss auf die kommunale Entwicklung der letzten 30 Jahre. So war das Flughafenumland bis Mitte der 1980er Jahre überwiegend landwirtschaftlich geprägt. Es lässt sich zwar ein genereller Strukturwandel der Landwirtschaft feststellen, zusätzlich wurde dieser Prozess aber, laut der Umfrage, durch den Flughafen München als Arbeitgeber verstärkt beziehungsweise beschleunigt. So sank die Anzahl und Größe der Betriebe sowie der landwirtschaftlich genutzten Flächen (GROßE 2010, S. 45).

Im engeren Flughafenumland ist eine Vielzahl von Gewerbebeständen in direktem Zusammenhang mit der Ansiedlung des Flughafens und den veränderten Standortfaktoren der Gemeinden entstanden. Es wurden auch verstärkt Gewerbegebiete ausgewiesen. Nach GROßE (2010) ist diese Entwicklung vornehmlich dem Flughafen zuzuschreiben. In Gemeinden, die nicht in unmittelbarer Nähe zum Flughafen oder entlang der Achse zwischen Flughafen und der Stadt München gelegen sind lässt sich keine verstärkte Gewerbeansiedlung feststellen.

Durch die Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung kam es in den Umlandgemeinden zu einem Umbau der Siedlungslandschaft. Zuvor ländliche Siedlungen wurden durch den zusätzlichen Bedarf an Wohn- und Gewerbeflächen umstrukturiert. Der zunehmende Siedlungsdruck, der neben allgemeinen Suburbanisierungseffekten auch aus der Ansiedlung des Flughafens resultiert, führte laut GROßE (2010) in den letzten 20 bis 30 Jahren zu einer Verdichtung beziehungsweise Nachverdichtung innerhalb geschlossener Ortschaften oder der Ausweitung der Siedlungskörper. Auch in der kommunalen Planung

und dem Orts- und Landschaftsbild ergaben sich Veränderungen. Laut der Gemeindebefragung im näheren Flughafenumfeld ist festzustellen, dass sich die Größe der ausgewiesenen Grundstücke für Wohnbau und Gewerbe als Folge gestiegener Boden- und Grundstückspreise deutlich verringert hat. In einzelnen Gemeinden wurden auch Bauflächen ausgewiesen, die ohne die Flughafenansiedlung nicht erschlossen worden wären. Dieses Phänomen tritt in weiter entfernten Gebieten nicht mehr auf. Die zunehmende Ausweisung und der Umfang von gewerbe- und Wohnbauflächen haben landwirtschaftliche Flächen zusätzlich zum Strukturwandel verkleinert. Insbesondere in den Flughafenstandortgemeinden kam es jedoch zu einem Ausgleich durch einen Anstieg von Grünflächen. Durch diese Veränderungen im Siedlungsbild kam es in diesem Fall auch vermehrt zur Einrichtung von Städtebauförderungs- oder Dorferneuerungsprogrammen. Mittels dieser Programme konnten betroffene Ortszentren trotz erheblicher Umwälzungen aufgewertet beziehungsweise in ihrem Charakter erhalten werden (GROBE 2010, S. 56ff.).

In einer Studie zu den Auswirkungen von Flughäfen und Fluglärm auf den Immobilienmarkt zeigt WEIGT (2010) für das Beispiel Hannover-Langenhagen auf, dass sich kein nennenswerter Einfluss von Fluglärm auf Immobilienwerte und unbebaute Grundstücke feststellen lässt. Anhand von Kaufpreisanalysen wird jedoch deutlich, dass neben Einflussgrößen wie Verkehrslage und Erreichbarkeit sozialer Einrichtungen Fluglärm einen wesentlichen Einfluss auf die Immobilienwerte des Marktsegments individuelles Wohnen (Einfamilienhäuser) haben kann. Hier besteht jedoch ein Unterschied zwischen Immobilien unterschiedlicher Preissegmente. So stellt WEIGT (2010) bei bebauten Grundstücken in einem niedrigeren Preissegment (unter 300.000 Euro) einen deutlich geringeren negativen Einfluss fest als bei hochpreisigen Immobilien (über 300.000 Euro). Hinsichtlich der absoluten Zahlen muss jedoch zwischen den unterschiedlichen Flughafenumfeldern unterschieden werden (WEIGT 2010, S. 157f.).

In Hinsicht auf die Wohnbevölkerung lässt sich ein Trend zur Pluralisierung von Lebensstilen und Werthaltungen verbunden mit einer zunehmenden Individualisierung ausmachen. Dies drückt sich sowohl im Mobilitäts-, Arbeits- und Wohnverhalten als auch im Konsum- und Freizeitverhalten aus. Hier sind auch die zunehmend heterogenen Ansprüche und Verhaltensmuster der älteren Generation zu nennen. Dies führt zu einer stark ausdifferenzierten Wohnbevölkerung und folglich zu unterschiedlichen Wohnbedürfnissen und Wohnformen. Gleichzeitig steigen die Ansprüche an das Wohnumfeld mit Grünanlagen, Nahversorgungsmöglichkeiten und Freizeitangeboten. Dies stellt für die Gemeinden im Flughafenumland in zweierlei Hinsicht eine besondere Hausforderung dar. Veränderte oder gestiegene Anforderungen erfordern Maßnahmen und Investitionen. Gleichzeitig stehen viele Gemeinden, von THIERSTEIN (2011) beschrieben für den Fall des Münchener Flughafens, vor dem Problem in der Vergangenheit stark gewachsen zu sein und entsprechende Angebote nur in ungenügender Form zur Verfügung haben. Bei einer anhaltenden Bevölkerungszunahme gilt es folglich, Wohnumfeldqualitäten auch bei zunehmender Verdichtung ausreichend attraktiv zu halten und eine ungebremste Zersiedlung zu vermeiden. Gleichzeitig bedarf es einer Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur, unter anderem durch erhöhten Modal Split des öffentlichen Verkehrs (THIERSTEIN et al. 2011, S. 62f.).

Im Fall des Münchener Flughafenumlands kam es im Zuge von zunehmenden Verkehrs- und Versorgungsinfrastrukturen auch zu einer Höherstufung mehrerer Gemeinden im Zentrale-Orte-System (GROBE 2010, S. 48).

2. Raumwirksamkeit von Flughäfen

Verbunden mit dem Bau eines Flughafens ist auch der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zur örtlichen und überörtlichen Erreichbarkeit. Vor allem die Verbindung zwischen Stadt und zugehörigem Flughafen ist hier von besonderer Bedeutung. Insbesondere Gemeinden in unmittelbarer Nähe zu bedeutenden Verkehrswegen ziehen eine positive wirtschaftliche Entwicklung aus dieser Lage (GROBE 2010, S. 46). An allen großen Flughäfen in Deutschland wurden in den letzten 15 Jahren Neueröffnungen, Modernisierungen oder Erweiterungen von Fernbahnhöfen vorgenommen. Ebenso sind alle Flughafenregionen bestrebt, S-Bahnverbindungen aus der Stadt zum Flughafen zu erschließen (LIEB et al. 2001, S. 12ff.). Zu den Hauptverkehrszeiten ballt sich der motorisierte Individualverkehr auf den Zubringerstraßen. Ein Aus- und Neubau folgt also zwangsläufig bei der Ansiedlung beziehungsweise der Erweiterung eines Flughafens (LIEB et al. 2001, S. 22).

Abbildung 6: Zentrale Einflussfaktoren auf Siedlungswesen und Flächenentwicklung



Quelle: Große 2010, S. 49; eigene Darstellung.

Der Flughafen ist folglich einer von mehreren bestimmenden Einflussfaktoren. Wie oben erläutert bewirkt der Flughafen jedoch auch Veränderungen bei den anderen Einflussgrößen und spielt damit bei der Siedlungs- und Flächenentwicklung im Flughafenumfeld eine wichtige Rolle.

3

TRANSFORMATION ZUM FLUGHAFEN BERLIN BRANDENBURG

3.1 ENTWICKLUNG UND KONZEPT DES FLUGHAFENS BERLIN BRANDENBURG

3.1.1 FLUGHAFEN BERLIN BRANDENBURG ALS VERKEHRSKNOTENPUNKT

3.1.2 FLUGHAFEN BERLIN BRANDENBURG ALS WIRTSCHAFTS- UND STANDORTFAKTOR

3.1.3 AIRPORT CITY-ENTWICKLUNG AM FLUGHAFEN BERLIN BRANDENBURG

3.2 GRUNDLAGEN UND PLANUNGEN ZUM FLUGHAFENUMFELD

3. TRANSFORMATION ZUM FLUGHAFEN BERLIN BRANDENBURG

Nach der Beschreibung der Entwicklung und des Bedeutungswandels von Flughäfen soll nachfolgend die Transformation des Flughafens Schönefeld zum alleinigen Hauptstadtflughafen Berlin Brandenburg dargestellt werden. In Rückkopplung zu den in Kapitel 2.1 genannten Funktionen von Flughäfen wird das Konzept des neuen Flughafens vorgestellt. Anschließend erfolgt ein Überblick über Planungen, die im Zusammenhang mit dem Flughafenausbau und der sich daraus ergebenden Umfeldentwicklung sowohl von Berlin und Brandenburg als auch von der Gemeinsamen Landesplanung der beiden Länder entwickelt wurden.

Die Idee eines neuen Hauptstadtflughafens in Berlin begann unmittelbar nach der Wiedervereinigung des geteilten Berlins 1990. Hierzu wurden zunächst mehrere Standorte in und um Berlin in Erwägung gezogen und im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens bewertet. Entgegen der daraus resultierenden Empfehlung des Standortes Sperenberg in Brandenburg, dreißig Kilometer südlich von Berlin, fiel 1996 die Entscheidung für den Bau des Flughafens Berlin Brandenburg International BBI, für den die Gesellschafter Berlin, Brandenburg und Bund den Standort Schönefeld vorsahen, da er sich insbesondere durch seine Nähe zu Berlin auszeichnet (FLUGHAFEN BERLIN BRANDENBURG GMBH 2013a).

Nach einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts und der damit erteilten Genehmigung zum Ausbau des Flughafens Schönefeld zum neuen Flughafen Berlin Brandenburg begannen die Bauarbeiten am 5. September 2006. Hierfür wird der bisherige Flughafen um 970 Hektar auf eine Gesamtfläche von 1.470 Hektar erweitert. Gleichzeitig werden unterirdisch Bahntunnel und ein Bahnhof gebaut sowie neue Straßenanbindungen. Die Verlängerung der Autobahn A 113 als Zubringer des Flughafens ist bereits seit 2008 in Betrieb. Der innerstädtische Flughafen Tempelhof wurde im gleichen Jahr geschlossen (ebda.). Derzeit steht kein Termin zur Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg fest. Im Zuge der Inbetriebnahme soll der Flughafen Tegel im Nordwesten Berlins geschlossen und der Flughafen am Standort Schönefeld zum zentralen Flughafen der Hauptstadtregion werden.

3.1 ENTWICKLUNG UND KONZEPT DES FLUGHAFENS BERLIN BRANDENBURG

3.1.1 Flughafen Berlin Brandenburg als Verkehrsknotenpunkt

Zu Beginn des Betriebs des neuen Flughafens können bis zu 27 Millionen Passagiere abgefertigt werden. Dies entspricht rund 9 Millionen zusätzlichen Passagieren im Vergleich zu den drei Berliner Flughäfen im Jahr 2006. Durch zusätzliche Module kann die Abfertigungskapazität für bis zu 45 Millionen Passagiere erweitert werden.

Über den Schienenverkehr wird der zukünftige Flughafen sowohl an den Fernverkehr als auch an den Regionalverkehr und das S-Bahnsystem des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg angeschlossen sein (FLUGHAFEN BERLIN BRANDENBURG GMBH 2013b).

3. Transformation zum Flughafen Berlin Brandenburg

3.1.2 Flughafen Berlin Brandenburg als Wirtschafts- und Standortfaktor

Im Zuge des Flughafenausbaus profitierten bisher rund 300 Unternehmen der Region Berlin-Brandenburg von der Auftragsvergabe. Insgesamt gingen nach Wert zwei Drittel der Vergaben an regionale Unternehmen, dies entsprach Ende 2009 circa einer Milliarde Euro (BRATFISCH 2010, S. 9).

Eine Arbeitsstättenenerhebung im Jahr 2009 zeigte auf, dass im Bezugsjahr 17.785 Arbeitsplätze direkt vom Luftverkehr in Schönefeld und Tegel abhingen. Von 2003 bis 2009 betrug das Wachstum der Arbeitsplätze an den Berliner Flughäfen 37,4 Prozent und kann damit als sehr dynamisch bewertet werden. Dabei kam ein Großteil des Wachstums am Flughafen Schönefeld zustande (GESELLSCHAFT FÜR INNOVATIONSFORSCHUNG UND BERATUNG MBH, DEUTSCHES INSTITUT FÜR URBANISTIK GMBH 2012, S. 33). Da davon ausgegangen werden kann, dass zur Eröffnung des Flughafens alle Mitarbeiter des Flughafens Tegel zum neuen Standort in Schönefeld verlagert werden, ergeben sich am Flughafen Berlin Brandenburg mindestens die genannten Beschäftigtenzahlen.

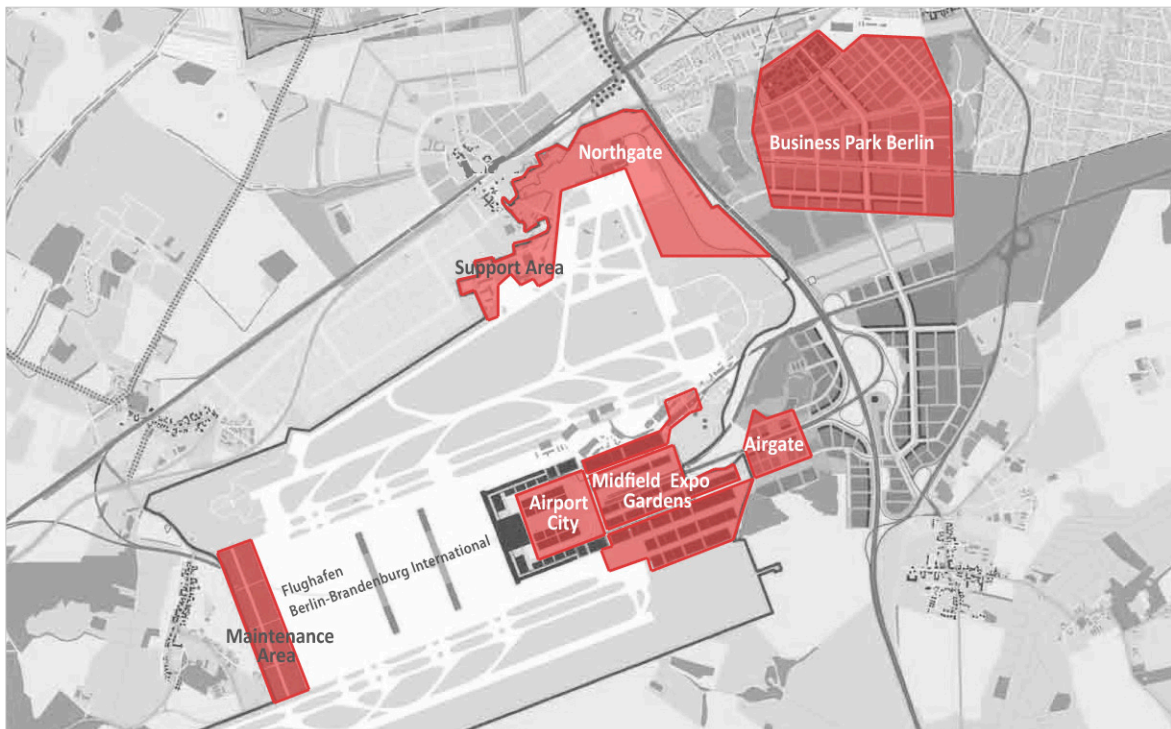
Im direkten Flughafenumfeld werden durch die Flughafengesellschaft qualifizierte Gewerbeflächen angeboten. Derzeit bestehen neun Entwicklungsgebiete sowohl auf dem Flughafengelände als auch in unmittelbarer Nähe. Hiermit sollen die Nutzergruppen Büro, Hotellerie, Freizeit, Kongress und Konferenz, Gewerbe, Logistik sowie flughafenspezifische Dienstleistungen angesprochen werden (FLUGHAFEN BERLIN BRANDENBURG GMBH 2013c). Durch Neuansiedlungen in den geplanten Dienstleistungs- und Gewerbegebieten ist mit weiteren Arbeitsplätzen im Flughafenumfeld zu rechnen.

3.1.3 Airport City-Entwicklung am Flughafen Berlin Brandenburg

Vor dem Hintergrund der bereits beschriebenen Entwicklungen an Flughäfen hin zu sogenannten Airport Cities lässt sich auch am neuen Hauptstadtflughafen eine solche Strategie erkennen. Direkt vor dem Flughafenterminal entsteht derzeit ein Dienstleistungszentrum unter der Bezeichnung *Airport City*. Hier sollen sich zur Eröffnung des BER fast 19.000 Quadratmeter Bürofläche sowie zwei Hotels mit Konferenz- und Tagungszentrum und Parkhäuser befinden.

Wie bereits in Kapitel 2.1.3 erläutert, ist die Definition von Airport Cities nur schwer möglich. Am Flughafen Berlin Brandenburg wird lediglich ein kleines Areal direkt am Terminal so bezeichnet. Es lassen sich jedoch weitere neu geplante Gebiete der Entwicklung von Flughäfen vom einfachen Verkehrsknoten hin zu urbanen Strukturen zuweisen.

Abbildung 7: Quartiere am Flughafen Berlin Brandenburg



Quelle: FLUGHAFEN BERLIN BRANDENBURG GMBH 2013c; eigene Darstellung.

Mit einem direkten S-Bahnanschluss sowie der Anbindung an mehrere Autobahnen und die Nähe zum BER soll der *Business Park Berlin* zukünftig auf 105 Hektar Gewerbeflächen und Dienstleistungsnutzungen zur Verfügung stellen. Er bietet Unternehmen durch eine hervorragende Verkehrsinfrastruktur und Synergieeffekte einen Wettbewerbsvorteil. Im Quartier *Airgate* sind ebenfalls Hotel- und Büronutzungen vorgesehen. Zusätzlich sollen hier durch einen besonderen Landschaftsraum Möglichkeiten der Erholung und Freizeitnutzung angeboten werden. Für die Flächen beiderseits der zentralen Zufahrt zum Flughafen sieht das Konzept der *Midfield Expo Gardens* ein Quartier mit individuell angelegten Gebäuden vor, in denen sich repräsentative Einrichtungen niederlassen können. Handelsvertretungen, Firmen- und Länderrepräsentanzen werden so von der klassischen Lage in der Innenstadt an den Flughafen gelockt.

Auf weiteren Flächen im unmittelbaren Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg werden flughafenbezogene Einrichtungen wie Wartungshangars, Gebäude der Flughafeninfrastruktur, Luftfracht und Logistik sowie Verwaltungseinheiten der Flughafengesellschaft ihren Standort finden (FLUGHAFEN BERLIN BRANDENBURG GMBH 2013c).

3.2 GRUNDLAGEN UND PLANUNGEN ZUM FLUGHAFENUMFELD

Seit der Entscheidung den Flughafen Berlin Brandenburg BER am Standort Schönefeld auszubauen wurden auf mehreren Verwaltungsebenen der Länder Berlin und Brandenburg Konzepte zur Lenkung der zu erwartenden Dynamik des Flughafenumlandes erarbeitet. Nachfolgend soll ein Überblick über

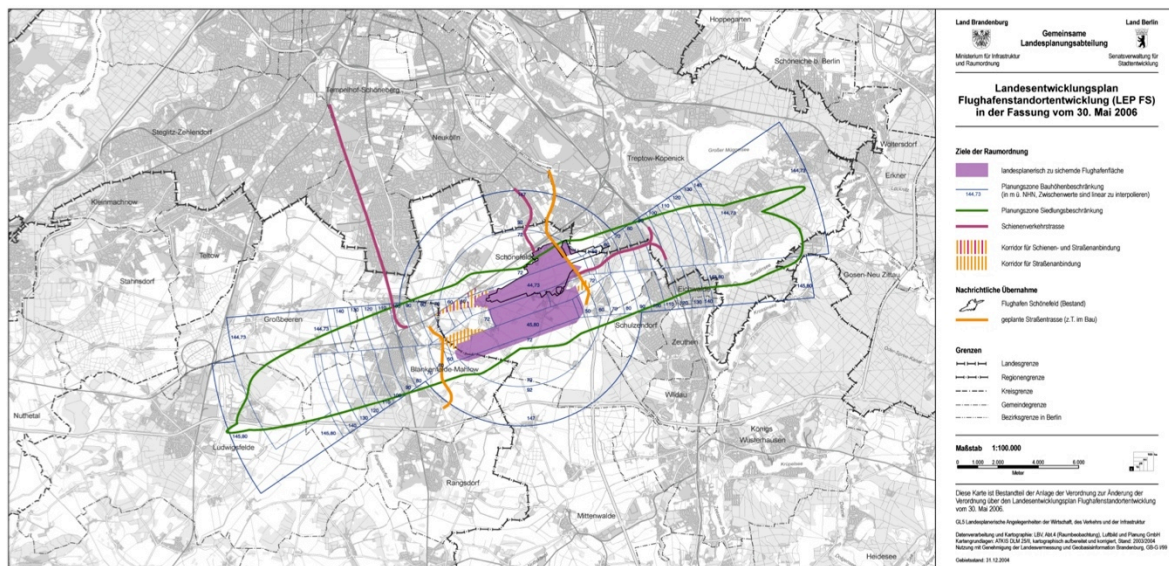
3. Transformation zum Flughafen Berlin Brandenburg

die zentralen Werke sowie deren grundsätzliche Inhalte, Ziele und Leitlinien dazu dienen, die Komplexität dieser stadtplanerischen Herausforderung zu verdeutlichen und die seit 2006 erarbeiteten Planungen der betroffenen Kommunen, Länder und weiteren Akteure im Flughafenumfeld vorzustellen.

Gemeinsamer Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS)

Grundlage für die Flughafenentwicklung in Berlin und Brandenburg ist der von der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung erarbeitete Gemeinsame Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS). Der LEP FS ist seit Juni 2006 in Kraft. Er enthält planerische Festlegungen zur Sicherung der Flughafenfläche, zu Trassen und Korridoren der verkehrlichen Anbindung sowie die Festlegung einer Planungszone zur Siedlungs- und Bauhöhenbeschränkung (GEMEINSAME LANDESPLANUNGSABTEILUNG DER LÄNDER BERLIN UND BRANDENBURG, GL 5 2006, S. 2).

Abbildung 8: Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung



Quelle: GEMEINSAME LANDESPLANUNGSABTEILUNG DER LÄNDER BERLIN UND BRANDENBURG, GL 5 2006.

Der LEP FS bestimmt einen sogenannten engeren Wirkbereich für Gebiete, von denen aus der geplante Flughafen mit dem motorisierten Individualverkehr oder dem Öffentlichen Nahverkehr innerhalb von 15 Minuten zu erreichen ist (GEMEINSAME LANDESPLANUNGSABTEILUNG DER LÄNDER BERLIN UND BRANDENBURG, GL 5 2006, S. 55). Zu ihm gehören in Brandenburg Standort- und benachbarte Gemeinden des Flughafens sowie in Berlin Ortsteile der Bezirke Treptow-Köpenick, Neukölln und Tempelhof-Schöneberg. Für diesen engeren Wirkbereich gilt ein gemeindeübergreifender „Handlungsschwerpunkt Flughafenumfeldentwicklung“ mit Handlungsgründen und Handlungszielen (genannt werden an dieser Stelle die Handlungsgründe und -ziele für Berliner Gebiet):

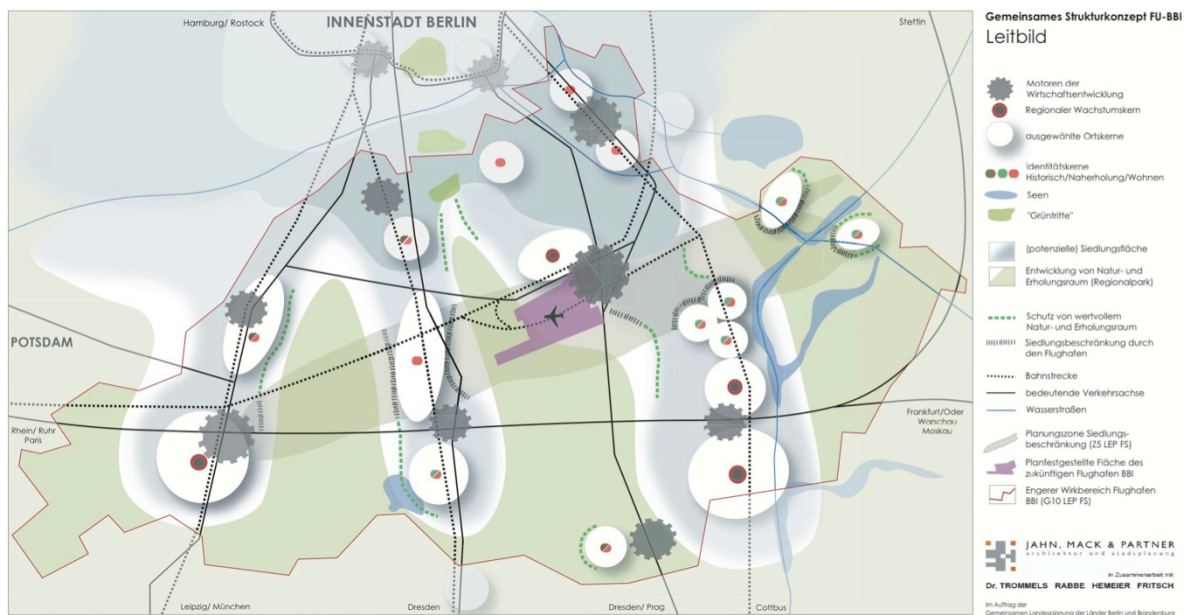
- > Städtebauliche Neuordnung und stadtökologische Aufwertung,
- > Gewerbeflächensicherung und -entwicklung,
- > Entwicklung der verkehrlichen Infrastruktur für die Flughafenerschließung,

- > Ausgleich flughafeninduzierter Belastungen (GEMEINSAME LANDESPLANUNGSABTEILUNG DER LÄNDER BERLIN UND BRANDENBURG, GL 5 2006, S. 9).

Gemeinsames Strukturkonzept Flughafenumfeld Berlin Brandenburg International GSK FU-BBI

Parallel zu den Anfängen des Flughafenausbaus 2006 wurde das Gemeinsame Strukturkonzept Flughafenumfeld BBI (GSK FU-BBI) erarbeitet. Unter Federführung der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung waren die jeweiligen Verwaltungen der betroffenen Gemeinden, Städte und Länder sowie die Landkreise, regionale Planungsgemeinschaften und die Flughafengesellschaft involviert. Der Geltungsbereich des GSK FU-BBI wurde anhand einer Isochrone von dreißig Minuten um den Flughafen festgelegt (Interview 4 SPERLING). Ziel war es, ein gemeinsames Leitbild (Abbildung 9) zu schaffen, welches Ortskerne und deren Qualitäten identifiziert, Verbindungsachsen und schützenswerte Freiräume erkennt und die Grundzüge der zukünftigen Entwicklung des Flughafenumfelds definiert (GEMEINSAME LANDESPLANUNGSABTEILUNG DER LÄNDER BERLIN UND BRANDENBURG, GL 5 2009, S. 3ff.).

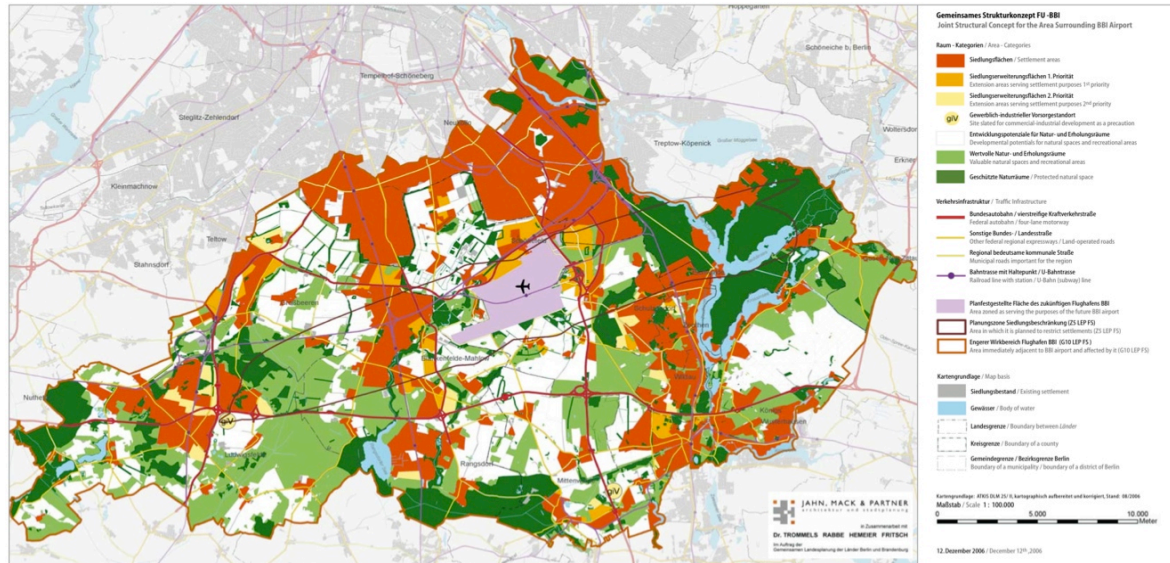
Abbildung 9: Leitbild des Gemeinsamen Strukturkonzepts Flughafenumfeld GSK FU-BBI



Quelle: GEM. LANDESPLANUNGSABTEILUNG DER LÄNDER BERLIN UND BRANDENBURG, GL 5 2009, S. 11.

Das Strukturkonzept bildet die Grundlage für die zwischengemeindliche Abstimmung und ermöglicht somit die schrittweise bedarfsgerechte und ausgewogene Inanspruchnahme von Flächen. Der Kartenteil des GSK FU-BBI (Abbildung 10) weist potenzielle Bauflächen für Wohnsiedlungen und Gewerbegebiete sowie Natur- und Erholungsräume aus (GEMEINSAME LANDESPLANUNGSABTEILUNG DER LÄNDER BERLIN UND BRANDENBURG, GL 5 2009, S. 12).

Abbildung 10: Gemeinsames Strukturkonzept Flughafenumfeld BBI



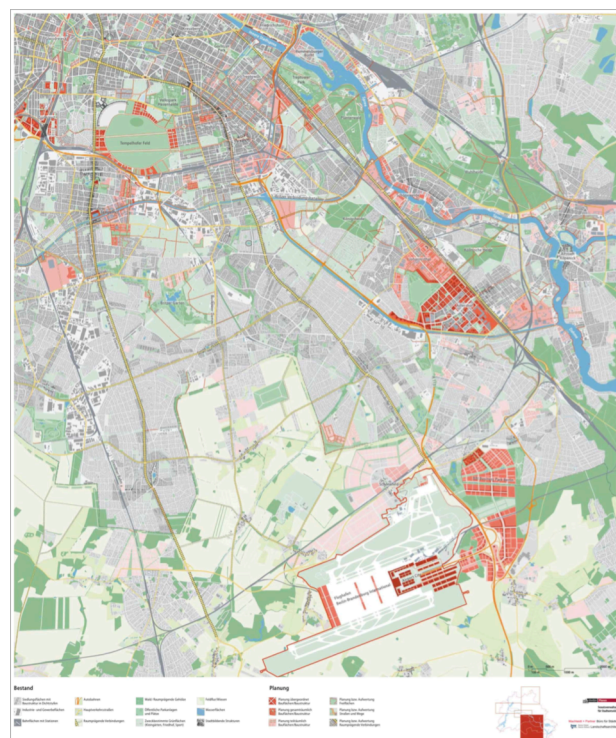
Quelle: GEMEINSAME LANDESPLANUNGSABTEILUNG DER LÄNDER BERLIN UND BRANDENBURG, GL 5 2009, S. 13.

Planwerk Südostraum Berlin

Planwerke werden für Teilräume Berlins erarbeitet, in denen gesamtstädtisch bedeutsame Entwicklungspotenziale beziehungsweise eine besondere Entwicklungsdynamik auszumachen sind. Als nicht gesetzlich vorgeschriebenes Instrument dienen sie der Vermittlung zwischen der gesamtstädtischen und der bezirklichen Planungsebene. Über Bezirks- und Stadtgrenzen hinweg werden in Planwerken räumliche und strukturelle Zusammenhänge abgebildet. Hieraus können übergreifende Rahmenbedingungen für örtliche Entwicklungsprojekte abgeleitet werden.

Das Planwerk Südostraum von 2009 stellt eine Ergänzung des Planwerks Südostraum von 2000 dar. Durch die Entscheidung zum Ausbau des Flughafens Berlin Brandenburg am Standort Schönefeld wurde eine Erweiterung des Betrachtungsraumes (Abbildung 11) für notwendig befunden. Gleichzeitig ergeben sich durch den Ausbau des Flughafens und die Schließung des innerstädtischen Flughafens Tempelhof neue Potenziale und Anforderungen für Bestandsquartiere.

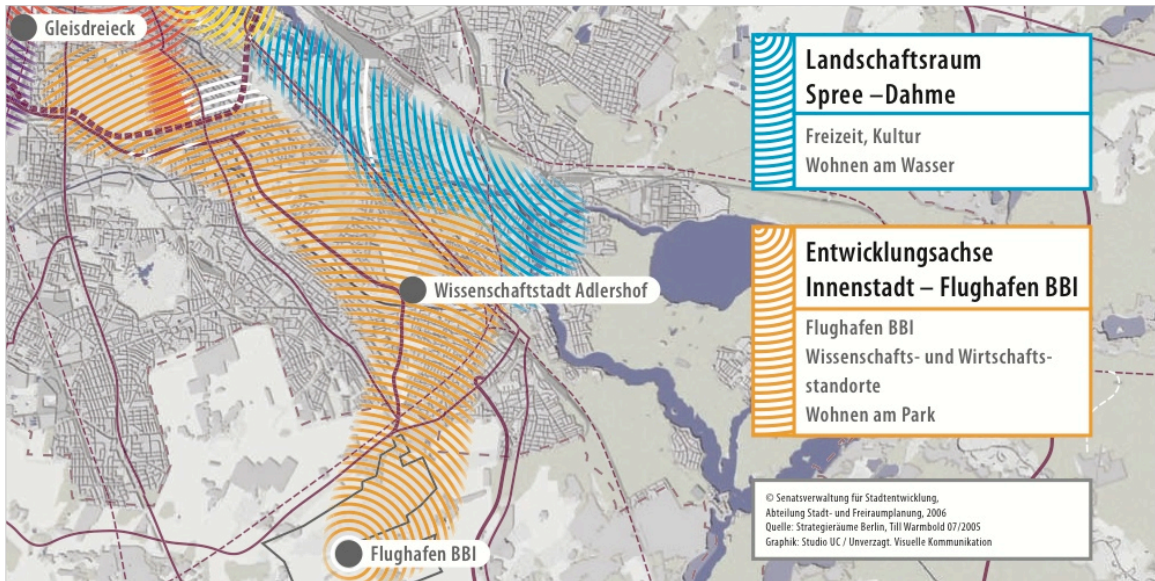
Abbildung 11: Planwerk Südostraum Berlin Leitbild



Quelle: SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT 2009.

Seit der endgültigen Entscheidung für den Ausbau des Flughafens und die beginnenden Baumaßnahmen lässt sich eine verstärkte Nachfrage nach Gewerbeflächen im Südosten Berlin verzeichnen. Diese Entwicklung greift das Planwerk Südostraum Berlin auf, um die sich dadurch bietenden wirtschaftlichen Chancen zu Gunsten der Stadtentwicklung zu nutzen. Gleichzeitig stellt der Betrachtungsraum einen attraktiven Wohn-, Freizeit- und Erholungsraum dar, dessen Qualitäten und Potenziale im Rahmen des Planwerks weiterentwickelt werden sollen (SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT 2009, S. 6).

Abbildung 12: Strategieraum Entwicklungsachse Innenstadt – Flughafen



Quelle: SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT 2009, S. 8; Ausschnitt.

Zentraler Strategieraum im Hinblick auf die Flughafenentwicklung ist die „Entwicklungsachse Innenstadt – Flughafen“ (Abbildung 12): ein Korridor von der Innenstadt über die Wissenschaftsstadt Adlershof nach Südosten bis hin zum Flughafen Berlin Brandenburg. Strategische Themen dieser Achse sind Metropole, Wirtschaft und Wissenschaft, Verkehr und Mobilität, Freiraum und öffentlicher Raum, Wohnen und soziale Stadt (SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT 2009, S. 8).

Masterplan Gateway BER

Als gemeinsame Rahmenplanung der Stadt Berlin und der Flughafenstandortgemeinde Schönefeld dient der Masterplan Gateway BER als Entwicklungs- und Gestaltungskonzept für das direkte Umfeld des Flughafens BER. Das Plangebiet erstreckt sich über die Flächen östlich des Flughafens sowohl in der Gemeinde Schönefeld als auch im Bezirk Treptow-Köpenick Ortsteil Bohnsdorf. Die Entwicklung dieser Flächen soll wirtschaftliche Impulse nutzen und spezifische Standortqualitäten schaffen. Zugleich garantiert der Masterplan eine gemeindeübergreifende Ordnung und die äußere Erschließung.

Abbildung 13: Masterplan Gateway BER



Quelle: SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT 2008.

Die im Plan vorgesehenen Gewerbeflächen sind

- > am Flughafen: Terminal und Midfield mit Airport City,
- > in Schönefeld: Waltersdorf-Nord und Kienberg sowie
- > der Business Park Berlin (SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT 2008).

4

ENTWICKLUNGSKORRIDOR INNENSTADT – FLUGHAFEN

4.1 ABGRENZUNG UND STRUKTUR DES UNTERSUCHUNGSRAUMES

4.2 HERAUSFORDERUNGEN UND PROGNOSEN FÜR DEN UNTERSUCHUNGSRAUM

4.2.1 WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG IM FLUGHAFENUMLAND

4.2.2 BEVÖLKERUNGS- UND SOZIOKULTURELLE ENTWICKLUNG IM FLUGHAFENUMLAND

4.2.3 SIEDLUNGSWESEN UND FLÄCHENENTWICKLUNG IM FLUGHAFENUMLAND

4.3 GATEWAY TO BERLIN

4.3.1 VORTEILE – CHANCEN – NACHTEILE – RISIKEN

4.3.2 IMPULSE DES HAUPTSTADTFLUGHAFENS NUTZEN

4.4 ENTWICKLUNGSDYNAMIK IM UMFELD DES FLUGHAFENS

4. ENTWICKLUNGSKORRIDOR INNENSTADT – FLUGHAFEN

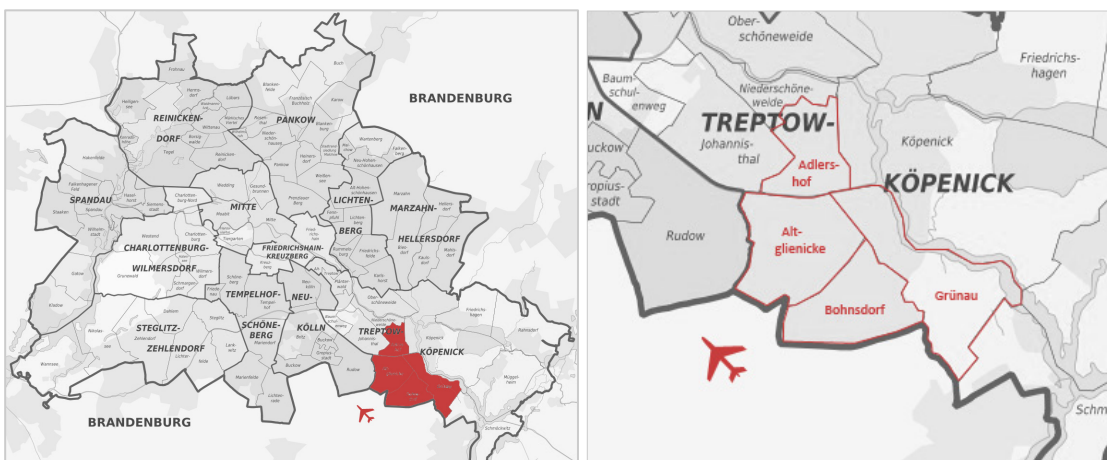
In diesem Kapitel sollen die zuvor erarbeiteten räumlichen Auswirkungen von Flughäfen auf ihre Relevanz für das Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg untersucht werden. Hierfür werden vorliegende Gutachten, erarbeitete Pläne und Konzepte sowie die Ergebnisse aus den durchgeführten Experteninterviews zugrunde gelegt, um so zum einen zu konstruieren welche wirtschaftliche Entwicklung zu erwarten ist. Zum anderen soll herausgearbeitet werden mit welchen Bevölkerungs- und soziokulturellen Entwicklungen im Flughafenumfeld im Zuge des Flughafenausbaus zu rechnen ist. Des Weiteren werden die Erwartungen bezüglich des Siedlungswesens und der Flächenentwicklung dargestellt.

Im Rahmen der vorliegenden Arbeit werden die Auswirkungen für einen Teilraum des Flughafenumfelds untersucht. Diese räumliche Eingrenzung ergibt sich aus dem Umfang der Bachelorthesis. Auch ist es ein Anliegen dieser Arbeit die zumeist großräumlich analysierten Dynamiken und Veränderungen kleinräumlich zu untersuchen und darzustellen, um so ein detaillierteres Bild über die Auswirkungen von Flughäfen zu erhalten. Im Anschluss soll ein Resümee zu den Auswirkungen des Flughafens Berlin Brandenburg auf den Untersuchungsraum gezogen werden. Chancen und Risiken werden im Überblick dargestellt. Hinweise und Handlungsempfehlungen, die sich aus der Analyse und den Experteninterviews ergeben werden dargestellt, um zum Abschluss zu einer Bewertung der flughafeninduzierten Entwicklungsdynamik zu kommen.

4.1 ABGRENZUNG UND STRUKTUR DES UNTERSUCHUNGSRAMES

Der Untersuchungsraum für diese Arbeit besteht aus vier Stadtteilen des Bezirks Treptow-Köpenick in Berlin: Adlershof, Altglienicke, Bohnsdorf und Grünau (Abbildung 14). Diese liegen in unmittelbarer Nähe zum Flughafen Schönefeld sowie im Korridor zwischen BER und Innenstadt. Sowohl im Gemeinsamen Landesentwicklungsplan als auch im Gemeinsamen Strukturkonzept Flughafenumfeld und im Planwerk Südostraum Berlin sind sie als Teil des zu entwickelnden Raumes integriert.

Abbildung 14: Lage und Ortsteile des Untersuchungsraumes



Quelle: TUBS 2013; eigene Darstellung.

Da im Hinblick auf die Auswirkungen eines Flughafens die drei in Kapitel 2.2.1 bis 2.2.3 untersuchten Aspekte der Raumwirksamkeit auf das Fallbeispiel des Untersuchungsraumes angewendet werden sollen, wird im Folgenden die bestehende Struktur dieses Raumes hinsichtlich dieser Aspekte in ihren Grundzügen vorgestellt.

Wirtschaftsstruktur des Untersuchungsraumes

Der neue Flughafen gilt als Wachstumsmotor für die Region. Dies lässt sich schon vor der eigentlichen Inbetriebnahme des Flughafens BER anhand von Ansiedlungen ablesen: In den Jahren 2010 und 2011 wurden in einem 30-Minuten-Radius um den Flughafen rund 200 Ansiedlungsprojekte mit mehr als 9.000 Arbeitsplätzen durch das Ansiedlungsteam der Wirtschaftsförderungen von Berlin und Brandenburg betreut. Hierbei handelte es sich vornehmlich um „hochwertige Ansiedlungen, die die Struktur der Region nachhaltig prägen“ (KAMMRADT zit. nach Investitionsbank des Landes Brandenburg 2012). Auf einer Fläche von 420 Hektar befindet sich im Untersuchungsraum der Wissenschafts-, Wirtschafts- und Medienstandort Adlershof. Hier arbeiten rund 15.000 Beschäftigte in den 954 ansässigen Unternehmen. Neben außeruniversitären Forschungseinrichtungen und Unternehmen aus Wissenschaft und Technologie befinden sich auf diesem Areal Firmen aus den Branchen Medien sowie Gewerbe und Dienstleistungen (BEZIRKSAMT TREPTOW-KÖPENICK VON BERLIN o. J.).

In den Teilräumen Grünau und Bohnsdorf liegt die Zahl der Arbeitslosen in Prozent der 15- bis 65-Jährigen bei unter 6. In Teilen von Adlershof und Altglienicke gibt es Gebiete mit bis zu 10 Prozent Arbeitslosen, in letzterem auch eine Großwohnsiedlung mit einer Arbeitslosenquote bis zu 18 Prozent (Stand 2010). Abgesehen von diesem Ausreißer liegt die Arbeitslosenquote im Untersuchungsraum damit tendenziell unter dem Berliner Mittelwert (SENATSV ERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT o. J. a).

Bevölkerungs- und soziokulturelle Struktur des Untersuchungsraumes

Im Untersuchungsgebiet leben circa 58.000 Einwohner (Stand 30.06.2012), die Fläche beträgt knapp 30 Quadratkilometer (30 Hektar). Dabei ist anzumerken, dass beispielsweise im Ortsteil Adlershof 15.386 Einwohner auf 6,1 Quadratkilometern leben, während in Grünau auf einer Fläche von 9,1 Quadratkilometern lediglich 5.398 Einwohner leben (BEZIRKSAMT TREPTOW-KÖPENICK VON BERLIN o. J.). Besonders im Ortsteil Grünau ist der Anteil der Über-64-Jährigen hoch (über 30 Prozent). Aber auch in Bohnsdorf und Adlershof liegt dieser Anteil noch bei 20 bis 30 Prozent. Lediglich in Altglienicke sind weniger als 20 Prozent der Einwohner und Einwohnerinnen über 64 Jahre alt. Im Vergleich dazu liegt der Berliner Durchschnitt bei 19,2 Prozent (Stand 2010). Im Jahr 2006 lag der Anteil der Über-64-Jährigen im Ortsteil Bohnsdorf noch bei unter 20 Prozent, der Berliner Mittelwert bei 18 Prozent (SENATSV ERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT o. J. b). Gleichzeitig ist der Anteil der Kinder und Jugendlichen unter 18 Jahren im Untersuchungsraum zurückgegangen (SENATSV ERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT o. J. c).

Prägnant für das Untersuchungsgebiet ist ein Ausländeranteil von unter 5 Prozent der Einwohner und Einwohnerinnen, während der Berliner Mittelwert bei 13,5 Prozent liegt (Stand 2010) (SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT o. J. d). Der Anteil von Einwohnern mit Migrationshintergrund (Ausländer und Deutsche mit Migrationshintergrund) liegt in diesem Gebiet zum größten Teil bei unter 10 Prozent, der Mittelwert der Stadt Berlin bei 25,7 (Stand 2010) (SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT o. J. e).

Siedlungs- und Flächenstruktur des Untersuchungsgebietes

Die Einwohnerdichte im Untersuchungsraum beträgt zumeist bis 250 Einwohner pro Hektar. Punktuell gibt es kleinere Teilbereiche, in denen auch bis 450 Einwohner/Hektar leben. In den meisten Innenstadtbereichen Berlins liegt die Einwohnerdichte bei 250 bis 550 Einwohnern pro Hektar (Stand 2011) (SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT o. J. f).

Sowohl in Grünau und Bohnsdorf als auch Altglienicke dominieren Einfamilienhausgebiete die Siedlungsstruktur im Wohnanteil. Während Altglienicke auch Siedlungsbauten der 1990er bis 2000er Jahre und Großwohnsiedlungen aus den 1960er bis 1980er Jahren besitzt, wird Adlershof in seinem Wohnanteil durch Siedlungen der 1920er und 1930er Jahre geprägt (SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT o. J. g). Hinzu kommen gewerbliche Flächen in Adlershof und Bohnsdorf im Umfang von rund 190 Hektar (SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT 2011a, S. 96).

Das Untersuchungsgebiet ist sowohl über die Autobahn A113 als auch die Bundesstraße 96a (Adlergestell) an die Innenstadt angebunden. S- und Regionalbahnstrecken, die den Flughafen mit der Innenstadt verbinden und durch das Untersuchungsgebiet verlaufen ergänzen die Anbindung durch den Öffentlichen Personennahverkehr.

4.2 HERAUSFORDERUNGEN UND PROGNOSEN FÜR DEN UNTERSUCHUNGSRAUM

Auf Grundlage der erfolgten Analyse möglicher Effekte von Flughäfen sowie anhand bestehender Planungen und Konzepte erfolgt in den Kapiteln 4.2.1 bis 4.2.3 eine Erörterung der Auswirkungen des Flughafens Berlin Brandenburg auf das definierte Untersuchungsgebiet. Da sich der Flughafen am Standort Schönefeld derzeit noch im Bau befindet, ist eine eindeutige Aussage zur Umfeldentwicklung nicht möglich. Neben den verwendeten Studien, die die Erfahrung mit anderen Flughäfen schildern, soll die anzunehmende Entwicklung auch verbal-argumentativ eingeschätzt und bewertet werden. Hierfür werden die durchgeführten Experteninterviews zugrunde gelegt.

Soweit notwendig oder als Vergleich sinnvoll werden Ergebnisse beziehungsweise Prognosen für großräumliche Gebiete angeführt.

4.2.1 Wirtschaftliche Entwicklung im Flughafenumland

Grundlage der von Landes- und Stadtplanung angenommenen regionalwirtschaftlichen Effekte ist unter anderem das regionalwirtschaftliche Gutachten der GESELLSCHAFT FÜR INNOVATIONSFORSCHUNG UND BERATUNG MBH und dem DEUTSCHEN INSTITUT FÜR URBANISTIK GMBH. Im Hinblick auf *direkte, indirekte, induzierte* und *katalytische Effekte* geht das Gutachten in einem mittleren Szenario von folgenden Auswirkungen des BER auf das Flughafenumfeld (Flughafenumfeld nach GSK FU-BBI, siehe Kapitel 3.2) aus (Tabelle 4).

Tabelle 4: Durch BER induzierte Zuwächse im Flughafenumfeld in 2022 im Vergleich zu 2004

	Prognose 2023
Direkt Beschäftigte	13.896
Indirekte und induzierte Beschäftigung	2.991
Beschäftigung durch katalytische Kaufkrafteffekte	7.145
Beschäftigung durch katalytische Standorteffekte	11.511
Summe der Beschäftigungseffekte	35.543

Quelle: GESELLSCHAFT FÜR INNOVATIONSFORSCHUNG UND BERATUNG MBH, DEUTSCHES INSTITUT FÜR URBANISTIK GMBH 2012, S. 103; eigene Darstellung.

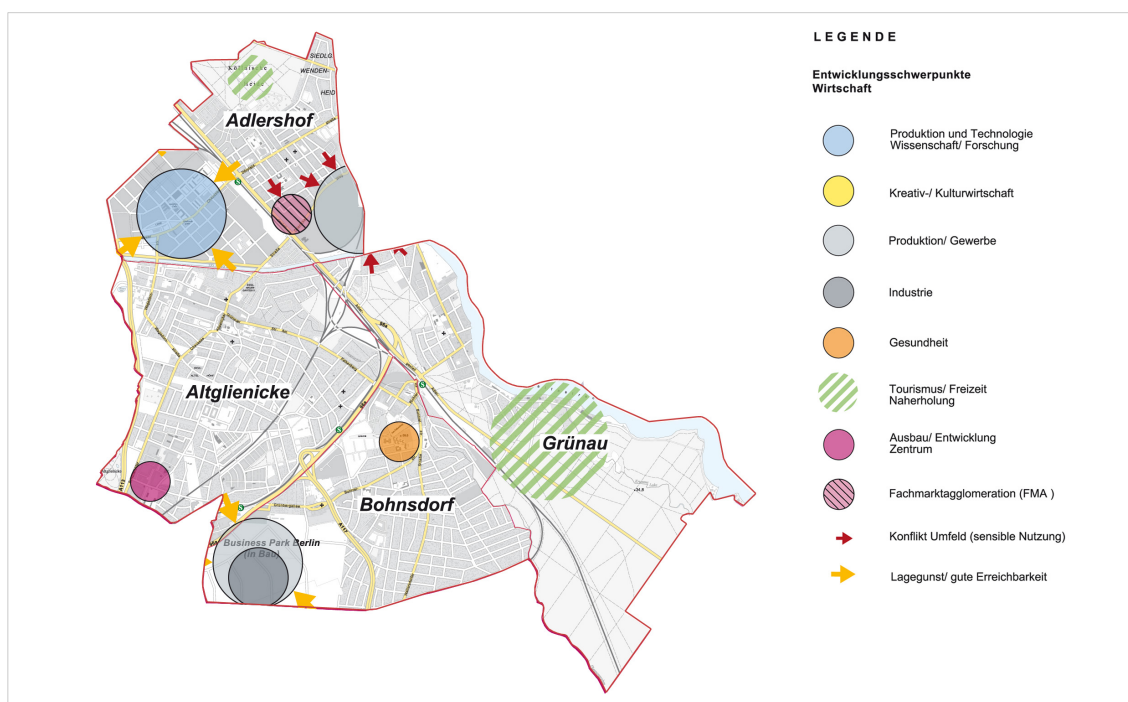
Differenziert nach Gemeinden beziehungsweise Bezirken im Flughafenumfeld zeigt sich, dass der weitest- aus größte Teil der zusätzlichen flughafenbezogenen Beschäftigten in der Flughafenstandortgemeinde Schönefeld (16.734) entstehen wird. Im Gegensatz zu den übrigen brandenburgischen Gemeinden mit einem Durchschnitt von rund 905 zusätzlichen flughafenbezogenen Beschäftigten werden im Bezirk Treptow-Köpenick 2.310 Beschäftigte erwartet (GESELLSCHAFT FÜR INNOVATIONSFORSCHUNG UND BERATUNG MBH, DEUTSCHES INSTITUT FÜR URBANISTIK GMBH 2012, S. 110). Gemessen an der Einwohnerzahl des Bezirks von 243.844 (AMT FÜR STATISTIK BERLIN-BRANDENBURG; Stand 31.12.2012) ist dies ein relativ geringer Wert.

Als historisch gewachsener Standort für Industrie und Gewerbe verfügt der Südosten über zahlreiche Industrie- und Gewerbeareale, die zwar teilweise brach liegen, aber im Zuge der Entwicklungsimpulse des Flughafens neugestaltet und profiliert werden können. Hinzu kommt zum einen der zum Großteil im Untersuchungsgebiet liegende Business Park Berlin, zum anderen die Wissenschaftsstadt Adlershof. Sowohl durch den neuen Flughafen Berlin Brandenburg als auch den Ausbau der Autobahn A 113 zur Erschließung des BER wird die Vorteilslage dieser Areale gesteigert (BEZIRKSAMT TREPTOW-KÖPENICK VON BERLIN 2011, S. 18). Im Regionalen Entwicklungskonzept des Bezirks Treptow-Köpenick wird davon ausgegangen, dass durch die unmittelbare Nähe des Untersuchungsraumes zum Flughafen neben flughafenaffinem Gewerbe auch ein wesentliches Entwicklungspotenzial für Ansiedlungen von Forschung und Entwicklung besteht (BEZIRKSAMT TREPTOW-KÖPENICK VON BERLIN 2011, S. 20). Die explizite Förderung der Ansiedlung von flughafenorientiertem Gewerbe im Business Park Berlin (BEZIRKSAMT TREPTOW-KÖPENICK VON BERLIN 2011, S. 48) ist ausschließlich im Rahmen des Flughafens BER möglich und daher als Auswirkung des Flughafens zu werten. Die Wirtschaftsstandorte des Untersuchungsge-

biet sind aufgrund ihrer Entwicklungspotenziale zwar von sich aus bereits attraktiv für Unternehmen, der Ausbau des Flughafens zum Hauptstadtflughafen steigert diese Attraktivität und die damit verbundene Nachfrage nach Flächen jedoch spürbar (Interview 3 SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT). Es lässt sich zwar noch nicht klar bestimmen, welche Branchen sich im Flughafenumfeld ansiedeln werden. Die Erfahrung von anderen Flughäfen und die darauf abgestimmte Konzipierung des Business Parks Berlin geben jedoch Hinweise auf die kommende wirtschaftliche Entwicklung. Eine Clusterbildung durch die Abstimmung mit der Wissenschaftsstadt Adlershof unterstützt diese Entwicklung (Interview 1 SCHLAACK).

Die Verlängerung der bestehenden Autobahn A 113, die vornehmlich zur Erschließung des BER eingerichtet wurde, ist zusätzlich ein Standortfaktor und wirkt sich positiv auf die Wirtschaftsentwicklung des Untersuchungsraumes aus. Unter der Annahme, dass die neue Autobahn allein nicht zur Erschließung reicht, zumal sie nicht nur durch Personen mit dem Flughafen als Ziel genutzt wird, ist eine Neugestaltung der Bundesstraße 96a (Adlergestell) durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen geplant. Entlang dieser beiden veränderten Infrastruktureinrichtungen ist bereits eine Entwicklungsdynamik hinsichtlich von Neuansiedlungen erkennbar (Interview 2 BERFELDE). Nach SCHLAACK (Interview 1) werden die wichtigen wirtschaftlichen und Standortentscheidungen jedoch erst gefällt werden, wenn der Flughafen Berlin Brandenburg vollständig in Betrieb ist. Kurz vor der geplanten Eröffnung sei die Ansiedlungsdynamik merklich angezogen, aufgrund mangelnder Planungssicherheit durch sich mehrmals verschiebende Eröffnungstermine seien ansiedlungswillige Unternehmen bisher zurückhaltend. Dies bestätigt auch BERFELDE (Interview 2): Kleinere Gewerbestandorte werden sich erst bei Bestehen des BER und nach Absehbarkeit der Wohnungsbauentwicklung und damit verbundenen Preissteigerungen und Umweltauflagen entwickeln.

Abbildung 15: Entwicklungsschwerpunkte Wirtschaft



Quelle: BEZIRKSAMT TREPTOW-KÖPENICK VON BERLIN 2011, Anlage 1b Karte 3; eigene Darstellung.

Ebenfalls durch den Flughafen generiert ist die zunehmende Entwicklung des tourismusorientierten Gewerbes. Im Zuge dessen wird im Untersuchungsraum auch eine Verbesserung der Rahmenbedingungen in den traditionellen Freizeit- Hotel- und Gastronomiestandorten des Gebietes angestrebt. Wichtiger Standort ist hier vor allem der Ortsteil Grünau mit seiner Lage am Wasser, umfangreichen Grünzügen sowie seiner Tradition im Regattasport. Bereits seit Ende des 19. Jahrhunderts wird dieser Bereich der Dahme für den Wassersport genutzt. Seit den olympischen Spielen 1936 in Berlin hat die Regattastrecke internationalen Ruf (BEZIRKSAMT TREPTOW-KÖPENICK VON BERLIN o. J.). Zwar wird die Tribüne auch heute noch genutzt, durch Gespräche mit ansässigen Bewohnern wurde jedoch deutlich, dass die Zahl der Veranstaltungen sowie die öffentliche Aufmerksamkeit in den vergangenen Jahren merklich zurückgegangen ist. Durch die räumliche Nähe zum Flughafen Berlin Brandenburg sowie die Erweiterung der Verkehrsinfrastrukturen wird hinsichtlich des Gesundheitsangebotes mit zunehmend überregionalen und internationalen Nutzergruppen gerechnet. Die entsprechende Entwicklung der Einrichtungen soll verstärkt beworben werden (BEZIRKSAMT TREPTOW-KÖPENICK VON BERLIN 2011, S. 45). Im Untersuchungsraum bietet der Standort des Krankenhauses Wilhelmshöhe im Ortsteil Bohnsdorf Potenzial.

Abbildung 16: Regattatribüne Grünau



Quelle: Eigene Abbildung.

Im Untersuchungsraum gibt es lediglich einen größeren Einkaufsstandort (Ortsteil Adlershof). Von ihm sowie von zwei weiteren Einkaufszentren im Bezirk Treptow-Köpenick geht jedoch eine Kaufkraftanziehung aus, die sich nachteilig auf die traditionellen Ortsteilzentren und Ladenstraßen im übrigen Gebiet auswirkt. Durch die zusätzlichen Einzelhandelseinrichtungen am Flughafen Berlin Brandenburg ist eine Verstärkung dieses Effekts zu erwarten. Dem soll zum einen eine Sortiments- und Angebotsbreite in den traditionellen Zentren sowie ergänzende Nutzungen wie Dienstleistungen, Gastronomie und Kultur entgegengesetzt werden, um Kundenströme zu binden (BEZIRKSAMT TREPTOW-KÖPENICK VON BERLIN 2011, S. 25). Zum anderen wird am zukünftigen Flughafen das Konzept verfolgt, ein berlinsspezifisches Angebot mit lokalen Designern etc. einzurichten. Dies stünde in keiner Konkurrenz zum Einzelhandelsangebot der Ortsteilzentren des Untersuchungsraumes (Interview 1 SCHLAACK). SCHLAACK sieht in dem geplanten Angebot eher eine positive Ergänzung des lokalen Einzelhandels, beispielsweise im Hinblick auf längere Öffnungszeiten am Flughafen.

Eine genaue Untersuchung der möglichen Auswirkungen der Airport City beziehungsweise des Einzelhandelsangebots am BER wurde von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt bisher nicht vorgenommen, obwohl man sich dieses Aspekts bewusst ist (Interview 3 SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT).

4.2.2 Bevölkerungs- und soziokulturelle Entwicklung im Flughafenumland

Eine Prognose hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung im Flughafenumfeld kann nur mit Unsicherheiten erstellt werden, da aufgrund der sehr guten Verkehrsanbindung in die Innenstadt Berlins nur schwer eingeschätzt werden kann, wie viele der durch den Flughafen induzierten Beschäftigten tatsächlich in das Umfeld ziehen werden (Interview 2 BERFELDE). Es ist jedoch langfristig davon auszugehen, dass vor allem die bisher am Flughafen Tegel Beschäftigten von ihrem jetzigen arbeitsplatznahen Wohnort weg und in die Nähe des BER ziehen werden (Interview 1 SCHLAACK). Die Fahrzeit von Tegel nach Schönefeld mit dem öffentlichen Personennahverkehr beträgt schätzungsweise rund eine Stunde, mit dem Pkw circa eine halbe Stunde. Dies bedeutet vor allem für die zahlreichen Beschäftigten im Niedriglohnsektor, wie sie am Flughafen zu finden sind, hohe Kosten. Aus diesem Grund wird mit einer ansteigenden Einwohnerzahl gerechnet. Auch aus dem Interesse einen Kollaps der Verkehrsinfrastruktur durch Ein- und Auspendelbewegungen und zusätzliche Lieferverkehre zu vermeiden, wird flughafennahes Wohnen seitens der Stadt unterstützt (Interview 1 SCHLAACK). Insgesamt wird bis 2022 mit einem Bevölkerungszuwachs im Bezirk Treptow-Köpenick gerechnet. Anhand der prognostizierten Flughafenbeschäftigten kann die Einwohnerentwicklung, die sich aus dem Flughafen Berlin Brandenburg ergibt, eingeschätzt werden. Hierbei kommt das regionalwirtschaftliche Gutachten auf rund 850 flughafenbedingte zusätzliche Einwohner (GESELLSCHAFT FÜR INNOVATIONSFORSCHUNG UND BERATUNG MBH, DEUTSCHES INSTITUT FÜR URBANISTIK GGBH 2012, S. 117). Im Untersuchungsraum wurde in 2010 ein Wanderungsgewinn verzeichnet. In Adlershof, Altglienicke und Bohnsdorf lag der Wanderungssaldo bei 0,9 beziehungsweise 1,0 Prozent der Einwohner, in Grünau bei 0,3 Prozent (SENATSV ERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT 2011b, Tabelle 3.1). Im Bereich des Wissenschafts- und Technologieparks Adlershof werden derzeit vermehrt Wohnprojekte realisiert beziehungsweise das Konzept der Mischung aus Wohnen und Arbeiten wird zunehmend angenommen (Interview 2 BERFELDE).

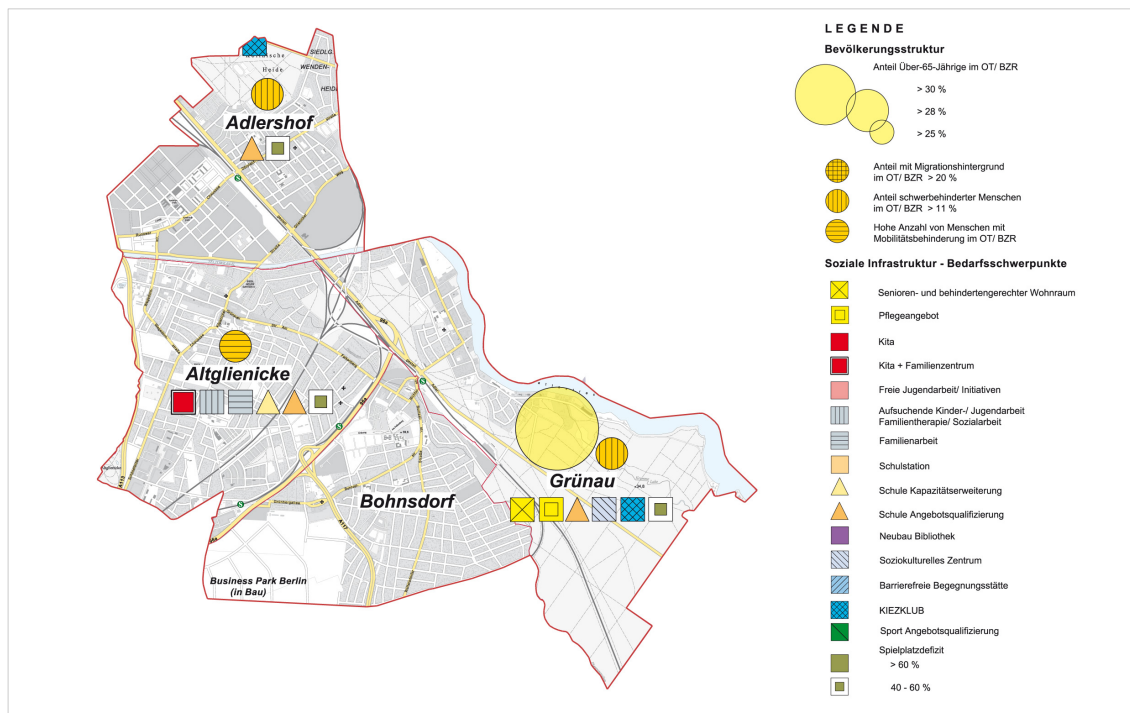
BERFELDE (Interview 2) sieht im Fluglärm das größte Hemmnis für Bevölkerungszuzüge. Dem stellt SCHLAACK (Interview 1) entgegen, dass sich vor allem Zuziehende im Vorhinein dieses Nachteils bewusst sind, andere Vorteile jedoch überwiegen und sich daher kein wirkliches Hemmnis nachvollziehen ließe. Dies bestätigt auch die SENATSV ERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT (Interview 3).

Laut des regionalen Entwicklungskonzepts des Bezirks Treptow-Köpenick liegt der Siedlungsschwerpunkt des Bezirks entlang der verkehrsinfrastrukturellen Achse (Adlergestell und Bahntrasse). Dies bezieht den Untersuchungsraum mit ein und lässt auch ihm die Bedeutung als Siedlungsschwerpunkt zukommen (BEZIRKSAMT TREPTOW-KÖPENICK VON BERLIN 2011, S. 27). Durch die besondere Lage des Untersuchungsraumes sowie das Wohnungsbaupotenzial mit einem differenzierten Angebot an Einfamilienhäusern, Mietswohnungen etc. bietet der Raum vielfältige Möglichkeiten für Familienwohnen ebenso wie für Singlehaushalte (Interview 2 BERFELDE und Interview 3 SENATSV ERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT). Daraus resultiert auch ein verstärkter Bedarf an Bildungseinrichtungen. Im Ortsteil Altglienicke ist der Anteil an Kindern und Jugendlichen im Vergleich zum übrigen Betrachtungsraum bereits jetzt hoch, durch die großen Wohnungsbau- beziehungsweise Nachverdichtungspotenziale wird sich der Bedarf an schulischen Einrichtungen zusätzlich erhöhen (BEZIRKSAMT TREPTOW-KÖPENICK VON BERLIN 2011, S. 28).

4. Entwicklungskorridor Innenstadt – Flughafen

Mit der Ansiedlung internationaler Unternehmen im Zusammenhang mit dem BER wird die Internationalität der Beschäftigten im Untersuchungsraum verstärkt werden. Die erwarteten Zuzüge lassen auch steigende Bedarfe an besonderen Bildungsangeboten wie zum Beispiel bilinguale Kindergärten erwarten. Ebenso wird dies für die Zuzugspotenziale des Wissenschaftsparks Adlershof angenommen. Durch integrative Angebote sollen diese Anforderungen berücksichtigt werden, um den Zuzug von Familien mit Kindern sowie gut ausgebildeten, international agierenden Fachkräften von Beginn an zu unterstützen (BEZIRKSAMT TREPTOW-KÖPENICK VON BERLIN 2011, S. 45 und Interview 2 BERFELDE). Neben Bildungseinrichtungen wird durch vermehrt internationale Bewohner und mehr Familien mit Kindern auch eine Veränderung der Anforderungen an kulturelle Einrichtungen erwartet (Interview 1 SCHLAACK). Um diesem Bedarf gerecht zu werden, könnten Qualitäten, die zwar bestehen, aber aufgrund der Überalterung einiger Ortsteile wenig genutzt und daher unterentwickelt sind, genutzt und ausgebaut werden.

Abbildung 17: Bevölkerungsstruktur und soziale Infrastruktur



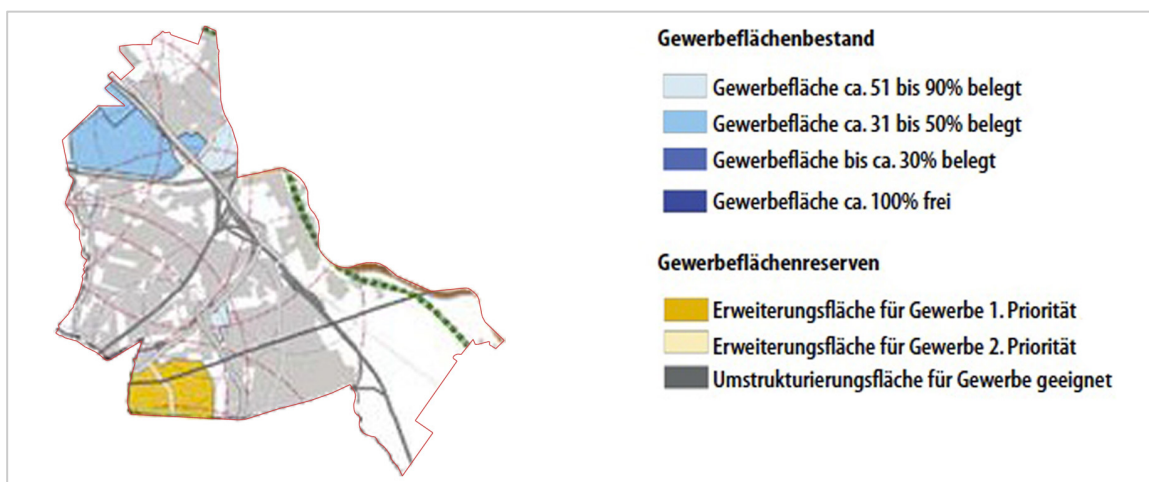
Quelle: BEZIRKSAMT TREPTOW-KÖPENICK VON BERLIN 2011, Anlage 1b Karte 1; eigene Darstellung.

Insgesamt ist zu berücksichtigen, dass sich die Bevölkerung im Untersuchungsraum über einen längeren Zeitraum auswechseln wird. Die überwiegend älteren Bewohner, die dort derzeit in Eigenheimen leben, werden durch neue junge Bewohner ausgetauscht, die explizit preiswerten Wohnraum im Flughafenumfeld suchen. Die Empfehlung der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung an die betroffenen Kommunen und Bezirke ist daher die Abstimmung der Planung auf die zukünftige Bevölkerung (Interview 4 SPERLING).

4.2.3 Siedlungswesen und Flächenentwicklung im Flughafenumland

Durch flughafeninduzierte zusätzliche Beschäftigung steigt der Bedarf an entsprechenden Gewerbeflächen. Mittels branchenspezifischer Flächenkennziffern wurden für den Bezirk Treptow-Köpenick zusätzlich benötigte Flächen von 39 Hektar bis 2022 prognostiziert (GESELLSCHAFT FÜR INNOVATIONSFORSCHUNG UND BERATUNG MBH, DEUTSCHES INSTITUT FÜR URBANISTIK GGMBH 2012, S. 125ff.). Neue Ansiedlungen werden sich vorzugsweise in unmittelbarer Nähe zum Flughafen sowie entlang der Verkehrsachsen zwischen BER und Innenstadt ansiedeln. Für den Bereich des Untersuchungsraums stellt das Gemeinsame Strukturkonzept Flughafenumfeld GSK FU-BBI wiederum die bestehenden Gewerbeflächen in Adlershof, die weitere Ansiedlungen ermöglichen, heraus. Als Erweiterungsfläche für Gewerbe ist der neue Business Park Berlin vorgesehen.

Abbildung 18: GSK FU-BBI Gewerbeflächenbestand und -reserven im Untersuchungsraum



Quelle: GEMEINSAME LANDESPLANUNGSABTEILUNG DER LÄNDER BERLIN UND BRANDENBURG, GL 5 2009, S. 17; eigene Darstellung.

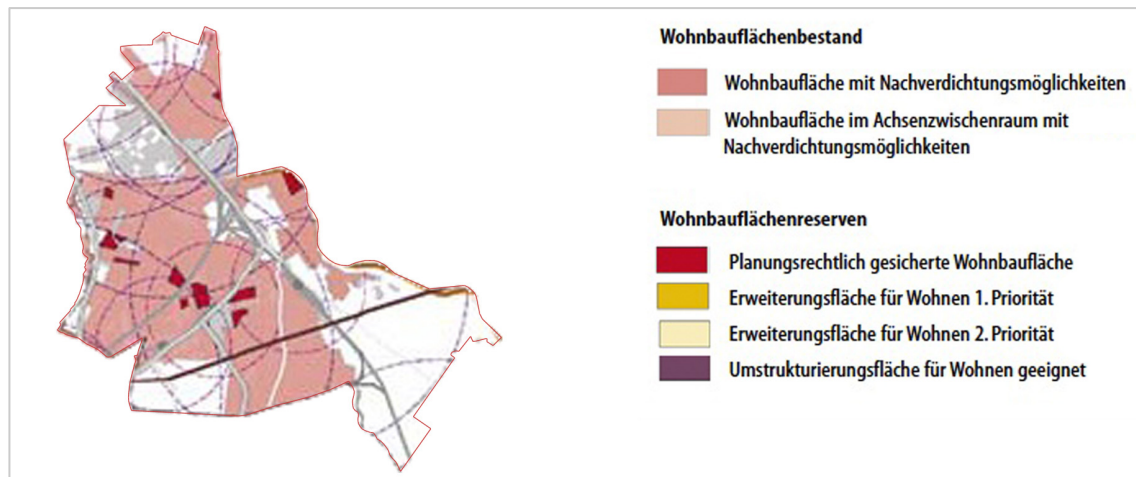
In der Ansiedlung von Unternehmen liegt auch der Vorteil von Gewerbesteuererträgen. Die rechtzeitige Entwicklung und Steuerung von qualifizierten Gewerbeflächen, wie sie der Masterplan Gateway BBI vorsieht, ermöglicht einen Ausgleich der Vorteile zwischen der Stadt Berlin und dem Land Brandenburg (Interview 1 SCHLAACK).

Bisher gibt es im Flughafenumfeld keinen Engpass an Flächen für Gewerbe, daher findet bei Neuan-siedlungen abgesehen vom Masterplan Gateway derzeit wenig Koordination zwischen den Kommunen statt. Ein Ansturm auf Gewerbeflächen wird erst drei bis fünf Jahre nach Eröffnung des Flughafens erwartet (Interview 4 SPERLING).

Durch Zuzüge in das Flughafenumfeld wird zusätzlicher Wohnraum benötigt. Zur Abschätzung des zusätzlichen Bedarfs werden die aktuellen gemeindespezifischen Pro-Kopf-Werte des Flächenbedarfs auf Grundlage des flughafenbedingten Bevölkerungszuwachses prognostiziert. Trotz möglicher Nachteile durch Flug- oder Verkehrslärm wird angenommen, dass im Zuge einer steigenden Nachfrage nach Flächen die Grundstückspreise steigen werden. Daraus ergeben sich geringere Pro-Kopf-Werte. Für

den Bezirk Treptow-Köpenick geht das regionalwirtschaftliche Gutachten von 7 Hektar zusätzlich benötigter Flächen für Wohnen aus. Dies ist mehr als der erwartete Bedarf in den anderen Berliner Bezirken im Flughafenumfeld (GESELLSCHAFT FÜR INNOVATIONSFORSCHUNG UND BERATUNG MBH, DEUTSCHES INSTITUT FÜR URBANISTIK GGMBH 2012, S. 127f.). Das Gemeinsame Strukturkonzept sieht in diesem Zusammenhang annähernd im gesamten Untersuchungsraum Wohnbauflächen mit Nachverdichtungsmöglichkeiten. Im Vergleich zum Gesamtbereich des Flughafenumfelds nach GSK FU-BBI sind bereits zahlreiche Flächen planungsrechtlich als Wohnbaufläche gesichert. Zwar liegt ein Teil des Untersuchungsraumes im Bereich der durch den Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung LEP FS definierten Planungszone mit Siedlungsbeschränkung. In diesem Bereich dürfen keine neuen Flächen für Wohnungen oder besonders lärmschutzbedürftige Einrichtungen ausgewiesen werden, sondern ausschließlich vorhandene Wohnbauflächen nachverdichtet beziehungsweise bereits vorher feststehende Planungen ausgeführt werden. Durch große Waldflächen vor allem im Ortsteil Grünau ist das Untersuchungsgebiet von dieser Beschränkung jedoch in geringem Maße betroffen (GEMEINSAME LANDESPLANUNGSABTEILUNG DER LÄNDER BERLIN UND BRANDENBURG, GL 5 2009, S. 18).

Abbildung 19: GSK FU-BBI Wohnbauflächenbestand und -reserven im Untersuchungsraum



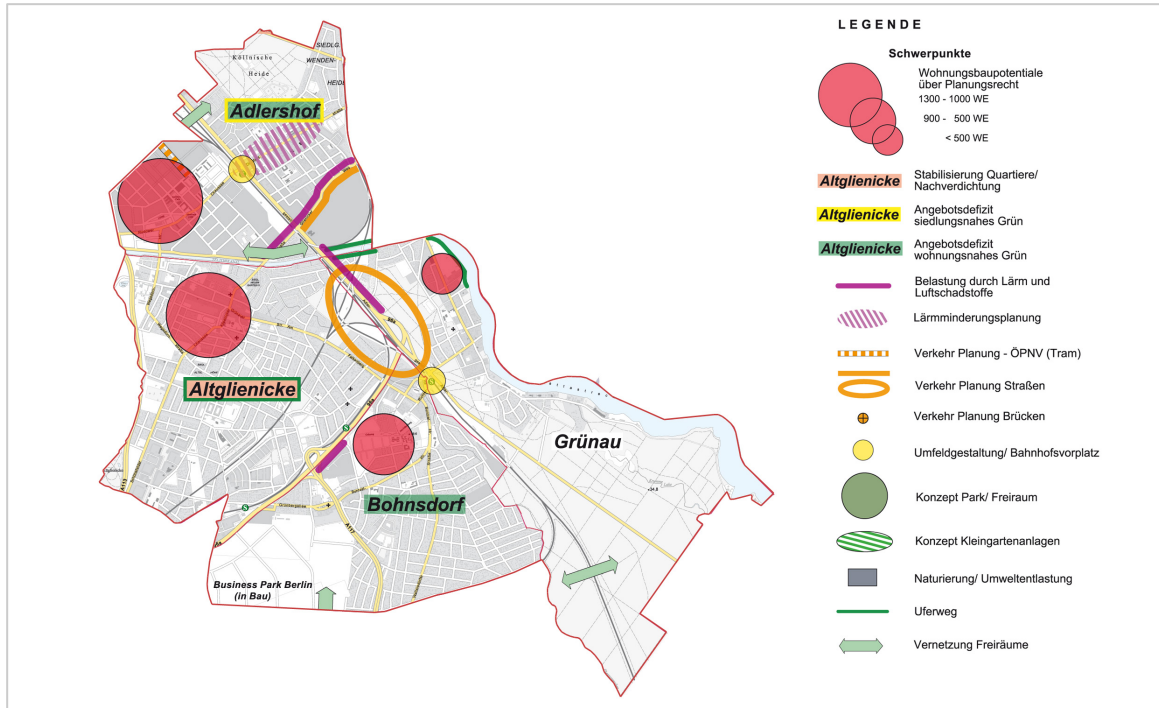
Quelle: GEMEINSAME LANDESPLANUNGSABTEILUNG DER LÄNDER BERLIN UND BRANDENBURG, GL 5 2009, S. 18; eigene Darstellung.

SPERLING merkt an, dass es bisher an einer qualitativen Erfassung der Wohnbauflächen mangelt. Der Untersuchungsraum bietet zwar umfangreiche Nachverdichtungsmöglichkeiten, bei der Entwicklung sollte jedoch berücksichtigt werden, dass derzeit eine große Nachfrage an Mietwohnungen herrscht (Interview 4 SPERLING).

Zentrale Achse des Untersuchungsraums ist die Bundesstraße B 96a (Adlergestell) mit der parallelen Bahntrasse des S- und Regionalbahnverkehrs. Prägend für das Siedlungsbild ist die Entwicklung der jeweiligen Ortsteilzentren entlang dieser Achse mit städtebaulicher Eigenständigkeit der Ortsteile und klaren Grenzen zum umgebenden Landschaftsraum. Durch erhebliche Deindustrialisierungs- und vernachlässigte Reproduktionsprozesse in der jüngeren Vergangenheit wurden städtische Funktionszusammenhänge gestört. Die städtebaulichen Defizite dominieren derzeit viele Bereiche des Untersuchungsraums. Im Hinblick auf die vorhandenen Potenziale durch brachgefallene Gewerbestandorte

und untergenutzte beziehungsweise sanierungsbedürftige Wohnbauflächen wird im Entwicklungsimpuls durch den zukünftigen Flughafen BER jedoch der Ausschlag für einen strukturellen Umbruch des Untersuchungsraumes gesehen (BEZIRKSAMT TREPTOW-KÖPENICK VON BERLIN 2011, S. 11f.).

Abbildung 20: Wohnen, Verkehr und öffentlicher Raum



Quelle: BEZIRKSAMT TREPTOW-KÖPENICK VON BERLIN 2011, Anlage 1b Karte 2; eigene Darstellung.

Durch den Ausbau der Infrastruktur hinsichtlich der BER-Entwicklung bietet sich die Möglichkeit, die verkehrliche Infrastruktur barrierefrei zu gestalten und damit den Zugang für ältere und behinderte Menschen zu erleichtern. Gleichzeitig findet eine Verbesserung der städtebaulichen und Aufenthaltsqualität der Bahnhöfe und Bahnhofsvorplätze statt. Als Zentrum der jeweiligen Ortsteile werden sie ihrer Bedeutung durch erhebliche Defizite in der Aufenthaltsqualität und Funktion derzeit nicht gerecht. Im Untersuchungsraum wurde bisher der Bahnhof in Adlershof umfassend erneuert, der Bahnhof Grünau soll folgen (BEZIRKSAMT TREPTOW-KÖPENICK VON BERLIN 2011, S. 37). Dies wird erheblichen Einfluss auf die städtebauliche Qualität der Ortsteile Grünau und Bohnsdorf haben. Zusätzlich trägt die Ergänzung und Qualifizierung der überörtlichen Straßen, Brücken und des öffentlichen Nahverkehrs zu einer Verbesserung der Vernetzung und Erreichbarkeit der Ortsteile bei.

Abbildung 21: Bahnhofsvorplatz in Grünau



Quelle: Eigene Abbildung.

4. Entwicklungskorridor Innenstadt – Flughafen

Die zentrale Achse des Adlergestells stellt eine Grenze innerhalb des Untersuchungsraums dar. Durch die Verlängerung der A 113 im Zuge des Flughafenausbaus wird ein erheblicher Teil des Verkehrs auf die Autobahn verlagert und es ergibt sich langfristig die Möglichkeit, die Aufenthaltsqualität des Adlergestells durch die Gestaltung des gesamten Straßenraumes zu erhöhen. Dadurch gewinnen die Wohngebiete und Erholungsräume entlang der Trasse des Adlergestells an städtebaulicher Qualität (BEZIRKSAMT TREPTOW-KÖPENICK VON BERLIN 2011, S. 51ff.).

Im Ortsteil Grünau wird komplementär zur Netzergänzung und Verbesserung der regionalen Verkehrsbeziehungen die Schleife des Adlergestells neu gestaltet. Hierdurch ergibt sich eine bessere Erreichbarkeit sowie die Verknüpfung der Ortsteile im Untersuchungsraum (BEZIRKSAMT TREPTOW-KÖPENICK VON BERLIN 2011, S. 52).

Abbildung 22: Eingangssituation in Grünau



Quelle: Eigene Abbildung.

4.3 GATEWAY TO BERLIN

Flughäfen und ihr Umland sind hochdynamische Räume. Auf stagnierende oder schrumpfende Regionen wirkt dieser Effekt um so intensiver. Als Teil eines global verflochtenen Wirtschaftssystems kollidiert diese Dynamik mit lokalen Planwerken, Vorstellungen und Bürgerinteressen. Es stellt sich also die Frage nach einer Qualifizierung der dynamischen Wandlungsprozesse (Interview 1 SCHLAACK). Großräumliche und lokale Planungen sollen in Berlin zu einer kontrollierten Wachstumsdynamik führen, gleichzeitig sollen die Impulse des neuen Flughafens Berlin Brandenburg genutzt werden, um Lebensverhältnisse und städtische Strukturen nachhaltig zu verbessern.

4.3.1 Vorteile – Chancen – Nachteile – Risiken

Für den Südosten Berlins und das strukturschwache Umland im Osten Brandenburgs stellt der Flughafen neue Möglichkeiten dar und wirkt gleichzeitig als Tor zu Osteuropa. Die Konzentration auf die Entwicklung des Korridors zwischen BER und der Berliner Innenstadt ermöglicht es, die Entwicklungsdynamik des Flughafens aufzugreifen und auf das Berliner Stadtgebiet auszuweiten. Die Entwicklungsimpulse werden genutzt, um einen positiven Strukturwandel zu unterstützen. Insgesamt wird ersichtlich, dass sich im Rahmen der zahlreichen Verbesserungsmaßnahmen der Infrastruktur auch die Lebensverhältnisse der dort lebenden Bevölkerung bereits verbessert hat und eine weitere Qualitätssteigerung absehbar ist.

Die Siedlungsstruktur des Untersuchungsraumes ermöglicht es und macht es gleichzeitig notwendig, die einzelnen Siedlungskörper in ihrer Eigenheit zu betrachten, zu profilieren und in einen Gesamtkontext zu stellen. Der Raum zwischen Flughafen und Stadt hat raumplanerisch und politisch eine besondere Wertigkeit: In der Schwebelage zwischen globaler und lokaler Bedeutsamkeit muss dieser Ort im Hinblick auf Dichte, Heterogenität und Städtebau besonders behandelt werden (Interview 1 SCHLAACK).

Das regionalwirtschaftliche Gutachten der GESELLSCHAFT FÜR INNOVATIONSFORSCHUNG UND BERATUNG MBH und des DEUTSCHEN INSTITUTS FÜR URBANISTIK GMBH hat untersucht, wie weit die Bezirke und Gemeinden des Flughafenumlands mit Vorteilen und Nachteilen durch den Ausbau des BER konfrontiert sind. Hierbei ergibt sich, dass der Bezirk Treptow-Köpenick in vergleichsweise großem Umfang von dem Ausbau profitiert und gering durch negative Auswirkungen belastet wird (GESELLSCHAFT FÜR INNOVATIONSFORSCHUNG UND BERATUNG MBH, DEUTSCHES INSTITUT FÜR URBANISTIK GMBH 2012, S. 137f.). Das regionale Entwicklungskonzept des Bezirks fasst die Stärken und Schwächen, Chancen und Risiken für die einzelnen Ortsteile zusammen und entwickelt Leitlinien und Maßnahmen, um den Entwicklungsimpuls des Flughafens für einen Strukturwandel zu nutzen.

Nachfolgend soll ein Überblick über die positiven und negativen Auswirkungen des Flughafens Berlin Brandenburg unter den Aspekten Wirtschaftsentwicklung, Bevölkerungs- und soziokulturelle Entwicklung sowie Siedlungs- und Flächenentwicklung gegeben werden.

Tabelle 5: Vorteile – Chancen – Nachteile – Risiken im Untersuchungsraum

Untersuchungsraum	Vorteile – Chancen	Nachteile – Risiken
Adlershof	<ul style="list-style-type: none"> > Optimierung und/oder Aufwertung der Infrastruktur > Innovativer Wissenschafts- und Technologiestandort mit guter Flughafenbindung > hohe erwartete Beschäftigungszuwächse > Vorteilslage zwischen erweiterter A 113 und B 96a > Zuwachs der Bevölkerung > Verstärkte Nachfrage nach Wohn- und Gewerbeflächen > Potenziale sozialer Infrastrukturen aktivierbar 	<ul style="list-style-type: none"> > Konflikte durch Heranrücken sensibler Nutzungen an Gewerbestandorte > hoher Investitionsaufwand für Reaktivierung gewerblicher Branchen > Gefahr des Transitraums
Altglienicke	<ul style="list-style-type: none"> > Vorteilslage zwischen erweiterter A 113 und B 96a > Zuwachs der Bevölkerung > Verstärkte Nachfrage nach Wohnflächen > Potenziale sozialer Infrastrukturen aktivierbar > Optimierung und/oder Aufwertung der Infrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> > hoher Investitionsaufwand für Umnutzung gewerblicher Branchen zu Wohnen > Beeinträchtigung durch emittierende Nutzungen (Gewerbe, Verkehr) durch räumliche Nähe > hoher Investitionsaufwand für Reaktivierung gewerblicher Branchen > Gefahr des Transitraums

4. Entwicklungskorridor Innenstadt – Flughafen

Untersuchungsraum	Vorteile – Chancen	Nachteile – Risiken
Bohnsdorf	<ul style="list-style-type: none"> > Steigerung des Patiententourismus > Zuwachs der Bevölkerung > Vorteilslage durch Anbindung an Flughafen > Verstärkte Nachfrage nach Wohnflächen > Potenziale sozialer Infrastrukturen aktivierbar > Optimierung und/oder Aufwertung der Infrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> > Fluglärmbelastung > Beeinträchtigung durch emittierende Nutzungen (Gewerbe, Verkehr) durch räumliche Nähe > hoher Investitionsaufwand für Reaktivierung gewerblicher Branchen > Gefahr des Transitraums
Grünau	<ul style="list-style-type: none"> > weitere Zunahme des Tourismus bzw. tourismusorientierten Gewerbes > Zuwachs der Bevölkerung > Vorteilslage durch Anbindung an Flughafen > Verstärkte Nachfrage nach Wohnflächen > Potenziale sozialer Infrastrukturen aktivierbar > Optimierung und/oder Aufwertung der Infrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> > möglicher Imageverlust Naherholung/Tourismus durch Lärmbelastung > Siedlungsbeschränkung > Fluglärmbelastung > hoher Investitionsaufwand für Reaktivierung gewerblicher Branchen

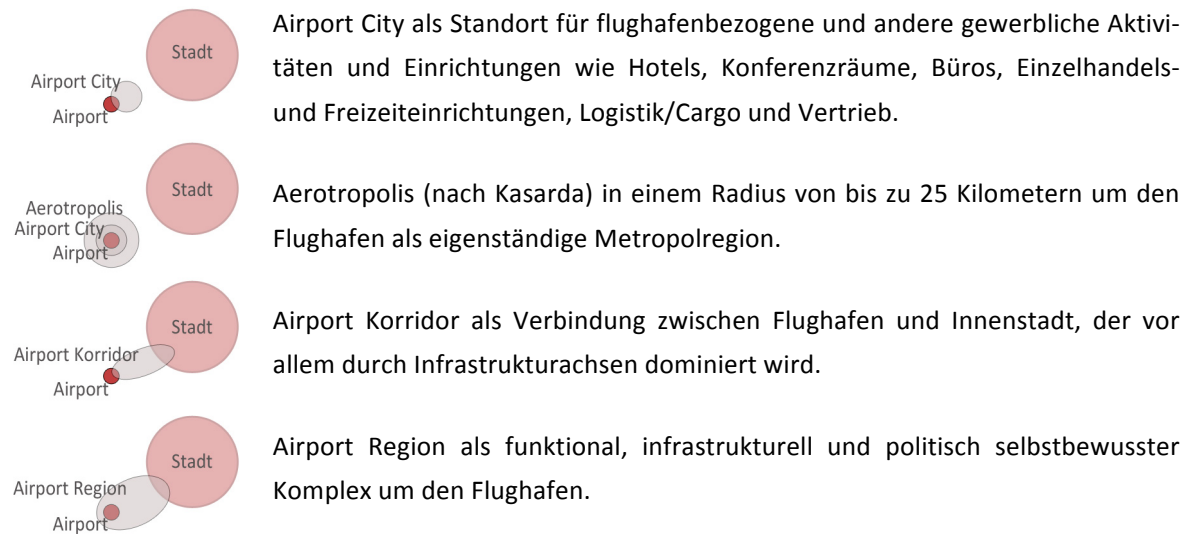
Quelle: BEZIRKSAMT TREPTOW-KÖPENICK VON BERLIN 2011, S. 13, 16f., 26f., 32, 36.

4.3.2 Impulse des Hauptstadtflughafens nutzen

Im Zuge des Flughafenausbaus und durch das Verständnis für die davon ausgehende Dynamik liegt der verstärkte Fokus auf der Entwicklung des Korridors zwischen Flughafen und Innenstadt. Regional wurde und wird die Anbindung des BER verbessert und intensiviert. Gleichzeitig ist zu beachten, dass diese verstärkten (Verkehrs-) Infrastrukturen nicht zu einer Grenze innerhalb des Gebietes werden. Im Rahmen einer Gleichverteilung der Vorteile und Nachteile sollte beachtet werden, die Siedlungspunkte entlang der Verkehrsinfrastrukturen mit ihren jeweiligen Stärken zu profilieren (Interview 1 SCHLACK).

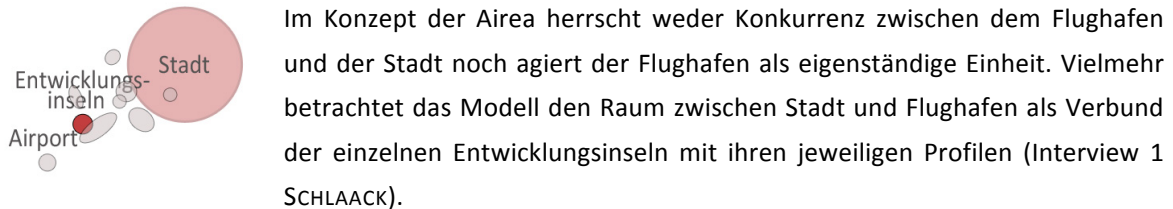
Der Wandel von Flughäfen hin zu eigenständigen Zentren mit beinahe städtischen Funktionen hat dazu geführt, dass Flughäfen einen Pol mit gewisser Dominanz innerhalb der polyzentralen Stadtregion darstellen. In Anbetracht der Bedeutung von Erreichbarkeitsvorteilen für Unternehmen in zeitsensiblen oder internationalen Segmenten wird der Flughafen global gesehen zum Zentrum der Region. Die umgebende beziehungsweise angrenzende Stadt wird dabei zur Peripherie. Lokal herrscht aber eine Spannung zwischen Stadt und Flughafen.

Allgemein herrschen vier Modelle der Flughafenumfeldentwicklung:



Quelle: SCHLAACK 2010, S. 115; eigene Darstellung.

Zur Qualifizierung dieses Raumes zwischen Flughafen und Stadt bevorzugt SCHLAACK das Modell der Entwicklunginseln, auch Airea. Dieses Modell bezieht sich auf die unterschiedlichen Entwicklunginseln innerhalb eines bestimmten Raumes und deren Verhältnis zum Flughafen. Hierbei kann zum einen ein Teil der Region vom Flughafen, zum anderen der Flughafen von der Entwicklunginsel beeinflusst werden.



Quelle: SCHLAACK 2010, S. 117; eigene Darstellung.

4.4 ENTWICKLUNGSDYNAMIK IM UMFELD DES FLUGHAFENS

Aus der Analyse der Planwerke und Experteninterviews wird ersichtlich, dass eine Entwicklungsdynamik bereits in Grundzügen erkennbar ist. Zur Eröffnung und in den Folgejahren rechnen sowohl der Bezirk Treptow-Köpenick als auch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und die Gemeinsame Landesplanungsabteilung mit gravierenden Veränderungen, die dann auch zu einem Strukturwandel führen können. Hierzu gehören die Reaktivierung brachliegender Gewerbeflächen sowie eine Nachverdichtung der Siedlungskörper. Des Weiteren wird von einer Durchmischung und Internationalisierung der Bevölkerung durch Zuzüge und Beschäftigungswachstum ausgegangen.

In den Gesprächen mit einer Ansprechpartnerin der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung sowie Frau Schlaack wurde vor allem die überregionale beziehungsweise regionale Bedeutung des Flughafens

fens Berlin Brandenburg ersichtlich. Trotzdem ist eine weitere Qualifizierung des Flughafenumlands notwendig. Kleinräumlich werden vor allem durch die Senatsverwaltung und den Bezirk Nachteile durch den Flughafenausbau gesehen. Daraus lässt sich ableiten, dass es für den Umgang mit dem Phänomen des Bedeutungswandels von Flughäfen auf kleinem Raum noch neuer Konzepte und Strategien bedarf.

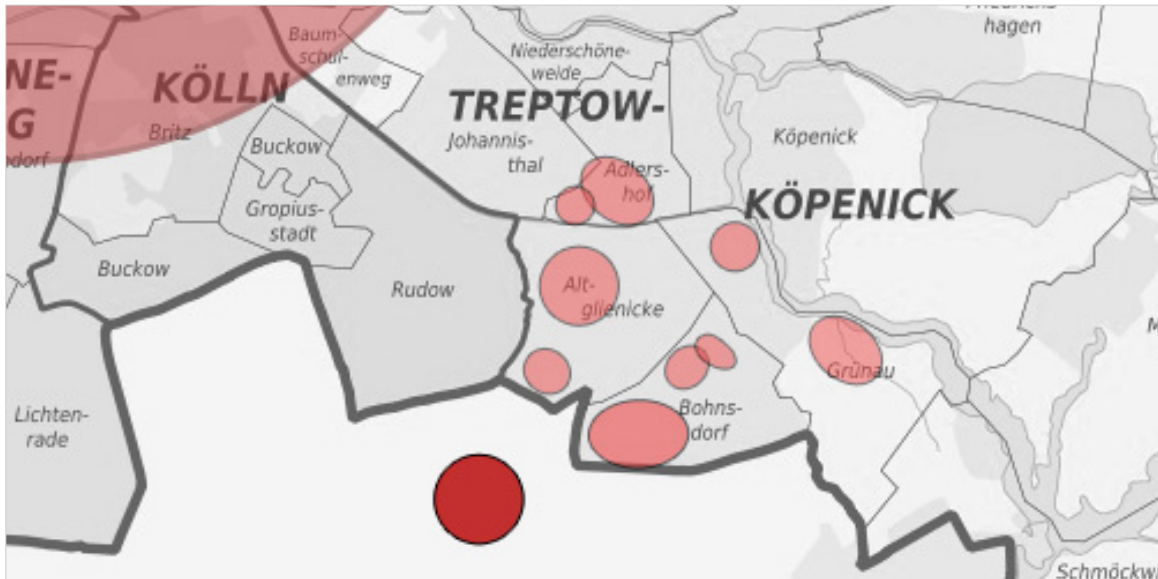
In Anbetracht der Tatsache, dass eine fortschreitende Funktionsverlagerung der Stadt zugunsten von Flughäfen in einem globalen Netz stattfindet, ist eine Herausforderung das Bewahren einer nachhaltigen Balance der verschiedenen Zentren innerhalb des Flughafen-Stadt-Gefüges. Das Konzept der Robustheit und Flexibilität ermöglicht es den unterschiedlichen, teils widersprüchlichen und wechselnden Anforderungen an den Flughafen und sein Umfeld gerecht zu werden und eine Balance herzustellen. Robustheit bedeutet in diesem Fall den verschiedenen Anforderungen standzuhalten, Flexibilität beschreibt den Prozess, der die Robustheit ermöglicht. Dies kann erreicht werden durch Vielfalt, Qualität und Vernetzung. *Vielfalt* erfordert eine gewisse Heterogenität und Nutzungsmischung sowie ein breit angelegtes Funktionsspektrum. Dies betrifft sowohl Wohnen und Nahversorgung als auch soziale Vielfalt. *Qualität* impliziert eine hochwertige räumlich-thematische Dichte. Eine hohe Aufenthaltsqualität statt einer Transitfunktion ermöglicht auf lange Sicht auch ein hohes Preisniveau für Gewerbe und Wohnen im Flughafenumfeld. *Vernetzung* ist hier auf mehreren Ebenen zu verstehen. Zum einen verlangen hochwertige Nutzungen die physische Vernetzung im Sinne eines Verkehrsinfrastruktursystems. Zum anderen bedarf es der Interaktion der unterschiedlichen Akteure, der Einbindung in Politik sowie der Formulierung übergreifender Leitbilder (SCHLAACK et al. 2011, 91ff.).

Dem Modell der Airea folgend empfiehlt es sich den Korridor zwischen dem Flughafen Berlin Brandenburg und der Berliner Innenstadt als Komplex verschiedener Entwicklungsiseln wahrzunehmen und zu entwickeln. Die jeweilige Stärkung und Profilierung der Inseln auf Grundlage vorhandener Potenziale stünde hierbei im Vordergrund. Darauf aufbauend sollte die städtebauliche und funktionale Eigenständigkeit gesichert werden.

Für den Untersuchungsraum der vorliegenden Arbeit könnte ein Konzept wie nachfolgend beschrieben aussehen. Es ist jedoch zu beachten, dass im Rahmen dieser Bachelorthesis keine vollumfängliche Analyse hinsichtlich des Airea-Konzepts durchgeführt wurde, sondern der Vorschlag für die Profilierung der Entwicklungsiseln im Untersuchungsraum auf den Ergebnissen der Untersuchung in Kapitel 4 beruht.

Adlershof wäre demnach vor allem Standort für Technologie, Wissenschaft und Forschung, ergänzt durch Wohnangebote für Beschäftigte der Wissenschaftsstadt und Studenten der universitären Einrichtungen. *Altglienicke* bietet sich als Gebiet für Familienwohnen und Standort für das Ortsteilzentrum beziehungsweise das Nahversorgungszentrum für Altglienicke und Bohnsdorf an. *Bohnsdorf* ist zum einen Standort des Business Parks Berlin, zum anderen prädestinierter Entwicklungsschwerpunkt für Patiententourismus und kann durch Wohnbaupotenziale ergänzt werden. *Grünau* hat durch seine Lage Potenzial als Sport-, Tourismus- und Erholungsstandort und ist zudem als hochwertiger Standort für Familien- und Seniorenwohnen geeignet.

Abbildung 23: Entwicklunginseln im Untersuchungsgebiet



Quelle: TUBS 2013; eigene Darstellung.

Exemplarisch sollen nachfolgend Potentiale und mögliche Veränderungen des Ortsteils Grünau vorgestellt werden. Aus der mehr als 150-jährigen Tradition als Erholungs-, Kultur-, Sport- und Ausflugsziel verfügt Grünau über einige Ball- und Gesellschaftshäuser. Auch ehemalige Gastehäuser von Banken und Wassersportclubs liegen entlang der Dahme in Grünau. Durch ausgebliebenen Tourismus und die zurückgehende beziehungsweise alternde Bevölkerung des Ortsteils liegen diese Gebäude größtenteils brach (ZUKUNFT IN GRÜNAU E. V. 2011). Mit Hilfe steigenden Interesses und einer Profilierung als Standort für hochwertige Sport-, Tourismus- und Kulturangebote bietet sich in Grünau die Möglichkeit, diese vorhandenen Potentiale zu nutzen und vorhandene Einrichtungen und Infrastrukturen zu reaktivieren und zu ergänzen.

Abbildung 24: Ehemalige Gesellschafts- und Gastehäuser in Grünau



Quelle: Eigene Abbildung.

Des Weiteren steigert ein umfangreiches Kultur- und Freizeitangebot die Attraktivität als Standort für Familien- und Seniorenwohnen sowie für geschäftliche und touristische Besucher. Eine bereits pla-

4. Entwicklungskorridor Innenstadt – Flughafen

nungsrechtlich gesicherte Wohnbaufläche (GEMEINSAME LANDESPLANUNGSABTEILUNG DER LÄNDER BERLIN UND BRANDENBURG, GL 5 2009, S. 18; Abbildung 19) von rund 10 Hektar (ZUKUNFT IN GRÜNAU E. V. 2011) bietet zukünftig Platz für hochwertige Wohnungen in direkter Nähe zum Wasser sowie auch zum Zentrum Köpenick. Die besondere Lage am Wasser wird bisher wenig genutzt, die Zugänge zur Dahme sind oft erschwert oder gar nicht vorhanden. Eine Neuorientierung zum Wasser kann sowohl die Anziehungskraft als auch die Wohn- und Lebensqualität des Ortsteils steigern.

Abbildung 25: Bisher ungenutzte Wohnbaupotenziale und Zugänge zum Wasser in Grünau



Quelle: Eigene Abbildung.

Eine Ortsbegehung zeigte, dass in der Haupteinkaufsstraße zahlreiche Ladenlokale leer stehen und das vorhandene Angebot eingeschränkt ist. Dies lässt auf mangelnde Kaufkraft oder Frequentierung schließen. Sowohl für ältere Bewohner als auch Familien ist die Nähe zu Nahversorgungsmöglichkeiten ein wichtiger Faktor bei der Entscheidung für einen Wohnstandort. In Folge der Stärkung der vorhandenen Potenziale und einer Profilierung Grünaus könnte sich diese Situation nachhaltig verbessern.

Abbildung 26: Haupteinkaufsstraße in Grünau



Quelle: Eigene Abbildung.

5

FAZIT UND AUSBLICK

5. FAZIT UND AUSBLICK

In der vorliegenden Arbeit wurden die Gründe für einen Bedeutungswandel von Flughäfen gezeigt. Es wurde dargestellt, dass Flughäfen heute nicht nur Verkehrsknotenpunkt sind, sondern als Wirtschafts- und Standortfaktor wirken. Die Entwicklung sogenannter Airport Cities verstärkt diesen Aspekt. Des Weiteren wurde untersucht, welche Effekte hinsichtlich der wirtschaftlichen Entwicklung, der Bevölkerungs- und soziokulturellen Entwicklung und des Siedlungswesens bestehen. Hierzu wurde anhand vorhandener Studien gezeigt, dass von Flughäfen erhebliche Auswirkungen auf ihr Umfeld ausgehen und dieses durch Flughafenansiedlungen beziehungsweise Flughafenausbau nachhaltig geprägt wird.

Im zweiten Teil der Arbeit wurde das Themenfeld des neuen Flughafens Berlin Brandenburg gezeigt, zum anderen das Umfeld des BER erläutert und in einen Zusammenhang mit bestehenden Planungen gestellt. Die Stadt Berlin und das Land Brandenburg haben erkannt, dass es im Umfeld zu einer Entwicklungsdynamik kommen wird und teilweise auch schon gekommen ist. Eine geordnete Steuerung ist notwendig um einerseits Entwicklungen nachhaltig zu gestalten und gleichzeitig aber auch die Basis für einen Ausgleich von Vor- und Nachteilen sowie die Balance zwischen den verschiedenen Zentren innerhalb der polyzentralen Region zwischen Flughafen und Innenstadt zu schaffen. Die Analyse des gewählten Untersuchungsraumes zeigte hinsichtlich der in Kapitel 2.2 genannten Auswirkungen von Flughäfen ebenfalls merkliche Veränderungen, die zum Teil bereits spürbar, zum Teil prognostiziert und zu erwarten sind.

Für das Untersuchungsgebiet bietet der Ausbau des Flughafens vornehmlich Chancen zur Weiterentwicklung und Stärkung vorhandener Potenziale. Am stärksten profitierte der Südosten Berlins bisher durch den Ausbau der Infrastruktur, die im Rahmen des BER erfolgt ist. Hinzu kommt die allmählich ansteigende Nachfrage nach Wohn- und Gewerbeflächen. Dies wird sich nach Aussagen der befragten Experten in den Jahren nach Eröffnung des Flughafens deutlich steigern.

Die Ausarbeitungen des Bezirks Treptow-Köpenick im regionalen Entwicklungskonzept zeigen Potenziale bei der Bereitstellung von Flächen sowie bei der Befriedigung städteplanerischer Ansprüche auf. Anhand des Entwicklungskonzepts soll diesen Bedürfnissen nachgekommen werden, im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung fehlt es im Untersuchungsraum bisher jedoch teilweise an Robustheit und Flexibilität. Die notwendige Vernetzung ist bisher nicht in allen Teilen geglückt. Die zukünftige Aufgaben wird die Schaffung einer Vielfalt und Qualität durch die stärkere Profilierung sogenannter Entwicklungssinseln sein.

ANHANG

INTERVIEW 1 – DIPL.-ING. JOHANNA SCHLAACK, STADTFORSCHERIN; CENTER FOR METROPOLITAN STUDIES, TECHNISCHE UNIVERSITÄT BERLIN

Datum: 08.07.2013, 13:00-14:45

Ort: ucb GmbH, Taubenstraße 20, 10117 Berlin

Gesprächspartner, *Interviewer*

I Allgemeines

1. In welcher Form befassen Sie sich mit den Auswirkungen von Flughäfen?

a. „Better Aires“

- > Inwiefern kann man das Flughafenumland abgrenzen?
- > „Zwischenstadt“
- > Wie kann dieser Raum nachhaltiger, kompakter und integrierter gestaltet werden?
- > Konkrete Vorschläge, wie mit diesem Umfeld umgegangen werden kann

b. Planungslabor FlughafenStadt

- > Idee und Schwerpunktprojekt des „Kompetenzzentrums für Stadt und Region in Berlin-Brandenburg“, Netzwerk aus raumplanerisch Interessierten universitären und nicht universitären Institutionen (Universitäten, IRS Erkner, IHK)
- > Fachforum mit Gemeinsamer Landesplanung, Flughafengesellschaft, Gemeinden, Immobilienwirtschaft
- > Erarbeitung nachhaltiger Konzepte im Flughafenumfeld

c. fAIRleben

- > Modellvorhaben gemeinsam mit Gemeinde
- > Raumwirksamkeit des Flughafens soll in einer Gemeinde eruiert werden und zum Positiven gewendet werden

d. Publikationen etc.

- > „Airport Cities and Regions“, IzR-Heft

II Raumwirksamkeit von Flughäfen

1. Dynamik/Bedeutung von Flughäfen

- > Gerade in stagnierenden oder schrumpfenden Regionen sind Flughäfen hochdynamische Räume in Metropolregionen
- > Hier kollidiert das global verflochtene Wirtschaftssystem lokal mit Planwerken, Vorstellungen, Bürgerinteressen
- > Grenzen/Ambivalenz zwischen Großinfrastrukturprojekten und Akzeptanz
- > Frage nach einer Qualifizierung dieser Dynamik
- > Flughafenentwicklung als Aufhänger für bestimmte Stadtentwicklungsfragen (die ebenso an anderen Stellen, wie z. B bei neuen Straßen oder Zugverbindungen auftreten können)
- > Wenn Flughäfen Schaufenster der Stadt sein sollen, dann müsse sie auch dafür herzeigbar sein

2. Welche Auswirkungen von Flughäfen sehen Sie speziell im Bereich der Stadtplanung?

a. Wirtschaft

- > „From Airport to Airport City“: flughafeninduzierte Branchen
- > Je weiter es von den klassischen flughafenaffinen Branchen weg geht, umso wertschöpfender wird es (Bsp. Adlershof)
- > Es lässt sich nicht klar sagen, welche Branchen sich ansiedeln werden

- > Beispiel Schiphol: Clusterbildung, Vermarktung des Flughafenumfelds nach Standorten und Clustern (Erfolg eingeschränkt)
- > Pendant für Berlin: Berlin Brandenburg Airport Region, Vermarktung von Standorten, aber mangelnde Steuerung im Vorfeld
- > Gemeinsame Planung von Wirtschaftsstandorten gestaltet sich schwierig
- > Fazit: es gibt wirtschaftliche Auswirkungen, die wichtigen wirtschaftlichen und Standortentscheidungen werden aber erst fallen, wenn der Flughafen auch am Netz ist (kurz vor der geplanten Eröffnung zog die Ansiedlung deutlich an, mangelnde Planungssicherheit im Fall BER lässt Unternehmen zögern)
- > Ansiedlung großer Unternehmen in Adlershof/Flughafenumfeld (Pläne für Entwicklung stehen zwar, wirkliche Baumaßnahmen bleiben aber größtenteils noch aus)
- > Baasner: Wanderung von 10.000 Arbeitsplätzen von Tegel nach Schönefeld

- > Konkurrenz für Einzelhändler der Umgebung, aber auch Anlaufpunkt durch gute Anbindung
- > Läden haben lange offen etc. → Ergänzung zum lokalen Einzelhandel
- > Bietet andere Dynamik der Nutzung (vorhandener Einzelhandel kann und will nicht bis nachts geöffnet haben)

- > Shopping Center können Einzelhandel zwar schwächen, kommt aber auf Konzept des Angebots am Flughafen an (Bsp. Berlin: großes berlinspezifisches Angebot wie Designer etc., es soll nicht das tausendste Shopping-Center entstehen)
- > Kann aber auch Akzeptanz schaffen, indem Umfeldbewohner dort einkaufen und/oder sich aufhalten → Flughafen erkennen als Bereicherung für alltägliches Leben
- > Angebot für ankommende Bewohner des Umfeldes

b. Bevölkerung

- > Gemeinsames Strukturkonzept (GSK): 800 Hektar Wohnbauflächen
- > Man kann wahrnehmen, dass es eine größere Durchmischung im Flughafenumfeld gibt
 - An sich ist schon ein Zuzug zu verzeichnen, durch Aufholentwicklung durch die geteilte Stadt
 - Wandel von Ost nach West und andersherum
 - Zunehmende ökonomische Gewichtsverlagerung in den Süden der Stadtregion
 - Suburbanisierung
- > Durch Inbetriebnahme eines Flughafens ziehen viele Leute in das Umfeld
 - zum einen Personen, die einen bestimmten Bedarf haben (bspw. Service-Wohnen, Bedarf an Erreichbarkeit, Bsp. Rolls Royce: Pendler aus der ganzen Welt)
 - direkt am Flughafen Beschäftigte (wollen diese Menschen zukünftig täglich von Tegel nach Schönefeld fahren?, Bsp. Stuttgart: Ein- und Auspendelbewegungen könnten zu Verkehrskollaps führen)
 - flughafennahes Wohnen als durchaus angedacht (nördlich und südlich der Landebahnen kann man relativ nah an den Flughafen heran bauen) → Pendler + Lieferverkehr: Überforderung der Infrastruktur (Berlin: Stadtautobahnzubringer gerät ohnehin oft schon an seine Grenzen)
 - „Wenn Airport City, dann doch bitte auch eine gewisse Permanenz!“
- > Wohnen im Flughafenumfeld ist nicht zu vernachlässigen
- > Verdichtung wird kommen
- > Großwohnsiedlungen (Gropiusstadt etc.) erfahren derzeit verstärktes Interesse
 - Entwicklung von Wohnparks in eben diesen Gebieten, da gute Anbindung, verfügbare Flächen, interessante Lage
- > Fluglärm stößt kontroverse Debatten an, Vergleich mit anderen Flughäfen zeigt aber, dass die Immobilienpreise nach einer Stagnation bzw. einem vorübergehenden Absinken langfristig steigen bzw. Nachfrage herrscht
 - Für de Bewohner, die aus anderen Gründen in diese Gebiete gezogen sind, ist der Fluglärm von erheblichem Nachteil – Stichwort Lebensqualität
 - Neu-Zuziehende nehmen den Lärm häufig von Anfang an in Kauf

c. Siedlungswesen

- > Wirtschaftspolitische Interessen (Gewerbsteuer): Verteilung nach Berlin *und* Brandenburg?
 - Masterplan Gateway: Kooperation zwischen Land Berlin, Gemeinde Schönefeld und Flughafengesellschaft → Verteilung der Vorteile
 - Gemeinsames Strukturkonzept: 2100 Hektar Erweiterungsflächen (1300 Hektar Gewerbeflächen) → prognostizierter Bedarf: etwa 25 Hektar pro Jahr
 - Bsp. Gemeinde Schönefeld FNP: 465 Hektar Gewerbefläche ausgewiesen
 - Schüren von Konkurrenz (Wie können auch Gemeinden, die etwas weiter weg sind profitieren?) → Ideal wäre übergeordnetes Konzept zur Verteilung von Flächen je nach Bedarf der Unternehmen!
- > Flughafen: neue Möglichkeiten für Berlin und das strukturschwache Umland im Osten bzw. als Tor zu Osteuropa
- > Entwicklung des Korridors in Berlin: Berlin muss seine innerstädtischen Flughäfen schließen und erwartet dafür aber auch einen Teil der Entwicklung auf Stadtgebiet zu haben → ermöglicht, dass die Entwicklung nicht nur am Flughafen, sondern auch in der Stadt stattfindet
- > Gefahr: Korridor kann auch zur Grenze werden, wenn große Bahn- und Verkehrsschneisen durch das Gebiet führen → Korridor wird aus regionaler Sicht entwickelt (gute Verbindung zum Flughafen – entlang dieser Verbindung Stopps – um diese Stopps Entwicklung)
- > Airport City-Entwicklung an sich hat nicht zur Entwicklung des Korridors geführt – eher das Verständnis für die Dynamik an sich!
- > Korridor ist zum einen geplant, zum anderen durch natürliche Gravitation entstanden

3. Im Umfeld vieler Flughäfen entstehen zunehmend sog. Airport Cities, die große Teile einer Innenstadtfunktion übernehmen. Inwieweit sehen Sie hier positive/negative Auswirkungen auf die eigentliche Stadt?

- > Begriff ist sehr normativ aufgeladen
- > Stadtimplikation, die in der Realität so nicht existiert
- > Vielmehr lediglich Business Parks am Flughafen
- > Funktion der Bahnhöfe früher: Handel, Wandel, Entstehung von Stadt um den Bahnhof herum → heute: Flughäfen (neue Knoten der Mobilität), Verstärkung durch Zuzug
- > Führt zu kritischer Masse: wo Umsteiger sind, lohnt sich auch Einzelhandel etc.

Anhang

- > Polyzentrale Stadtregion: Flughafen als Pol mit gewisser Dominanz (Erreichbarkeitsvorteile → Unternehmen in einem zeit-sensiblen oder internationalen Segment: Ansiedlung so nah wie möglich am Flughafen
 - Erreichbarkeit: Flughäfen als Zentrum und Stadt als Peripherie
 - Flughafenumfeld gewinnt also erreichbarkeitsbezogen an Bedeutung, kann global gesehen zum Zentrum aufsteigen!

 - > Es gibt verschiedene Typen der Interaktion zwischen Flughafen und Stadt
 - Isolierter Flughafen (Airport City als Label für den eigenen Businesspark)
 - Konkurrenz zwischen Flughafen und Stadt (wie viele ökonomische Strukturen können zum Flughafen wandern ohne die Struktur der Stadt zu schädigen? Städtische Strukturen wandern zum Flughafen, bspw. Messe; „Parasitismus“: Flughäfen zieht Nutzungen aus der Stadt) (Aerotropolis)
 - Symbiotische Beziehung: Stadt und Flughafen haben ihr jeweiliges Portfolio und entsprechende Nutzungen (Airport Corridor)
 - Regionales Verständnis (Airport Region)
 - > Es gibt eher Entwicklunginseln → Wie interagieren sie mit dem Flughafen, untereinander und mit dem Umfeld? → Airport Cities sind keine neuen Städte
 - > Airea als Zwischenstadt (Sieverts) – im Rahmen des Netzstadtverständnisses (Oswald/Baccini) hat der Flughafen als wichtiger Pol eine hohe Hierarchie inne
 - → wie sieht diese Zwischenstadt am Flughafen aus? Hat politisch und raumplanerische eine besondere Hierarchie und Wertigkeit (Shortcut zwischen global und lokal)
 - dieser Ort muss besonders behandelt werden in Hinblick auf Dichte, Heterogenität, Fußläufigkeit (Kriterien der europäischen Stadt müssten im Flughafenumfeld aufgrund seiner stadregionalen Wichtigkeit durchgesetzt werden)
 - bedeutender Wachstumspol (Flughafenumfeld) sollte nicht im Status der Zwischenstadt verbleiben, sondern nachhaltig entwickelt und gestaltet werden
 - Wie kann die Airport City qualifiziert werden, um kein Label zu bleiben?
 - Wie viel Permanenz kann es geben (Wohnen, Mischung etc.)?
 - Die klassischen Indikatoren der europäischen Stadt können hier nicht einfach angewendet werden (andere Dichte von Wohnen und Gewerbe notwendig)
 - Es sollte trotzdem mit diesen Kriterien gearbeitet werden, um zu analysieren welche Komponenten von Stadt schon da sind, welche noch dort hingehören, welche können dort nicht existieren
 - Airport City eher als Zielstellung, denn als Status quo
 - > BER Airport City noch unzureichend (bisher weniger Stadt als Gewerbepark des Flughafens)
4. *In welchem Umfang strahlen diese Effekte Ihrer Meinung nach aus?*
- > Isochronen: Maximalausdehnung/-Wert = Vom Flughafen in die Innenstadt/Stadtregion (nicht der geographische Abstand, sondern die Erreichbarkeit) → Was ist noch Teil des Flughafenumfeldes und was nicht mehr?
 - > Airea-Modell: Was stellt die räumliche und funktionale Dynamik im Flughafenumfeld dar?
 - Programm, Form und Akteure
5. *Durch Zuzug bzw. aufgrund einer veränderten Bevölkerungsstruktur und -größe im Zuge einer Flughafensiedlung können sich die Anforderungen an die kulturelle und/oder soziale Infrastruktur ändern. Wie kann damit umgegangen werden?*
- > Es gibt aber auch bestimmte Nutzergruppen, die ganz gezielt die Flughafennähe suchen und bspw. in Adlershof arbeiten
 - Wichtig hierfür: sinnvolle und sozialverträgliche Nachbesserung von Infrastrukturen (z. B. Kitas, Schulen, internationale Bildungszweige, Freizeiteinrichtungen → Bsp. Schönefeld hat in Erwartung massiver Einwohnergewinne bereits ambitioniert eine neue Schwimmhalle gebaut) → Leitbild vielerorts im Flughafenumfeld seit der Wiedervereinigung: Junge Familie im Grünen, klassische Suburbanisierungsprozesse, daher Durchmischung durchaus positiv
 - Soziologische Probleme: veränderte Anforderungen an Schulen etc. durch internationale Bewohner (zweispachige Einrichtungen etc.), andere Ansprüche an kulturelle Einrichtungen etc.
 - DIW hat mögliche Umverteilungsprozesse im Flughafenumfeld erkannt und arbeitet an sozioökonomischen Panel (auch: Tegel-Schönefeld etc.)
 - > Soziale und technische Infrastruktur: Jede Gemeinde arbeitet für sich, keine übergreifendes Konzept (auch GSK ist nur übergreifend) → Verzahnung von GSK und konkreter Planung findet bisher noch zu wenig statt

III Flughafen Berlin Brandenburg International

1. *Der Bau des BER ist noch nicht abgeschlossen – lässt sich trotzdem bereits ein Entwicklungsdruck in Berlin ausmachen?*
- > Beispiel Rolls Royce-Ansiedlung: Ausbau des Flughafens entscheidendes Kriterium für die Ansiedlung in Dahlewitz Anfang der 1990er Jahre
 - > Beispiel Adlershof: wichtiger Faktor Flughafennähe (bisher sind die Menschen, die dort arbeiten häufig noch nicht im direkten Umfeld ansässig, es lässt sich aber ein Trend erkennen, auch durch den jetzt steigenden Neubau von Wohnungen am Standort Adlershof)

IV Konzepte, Maßnahmen, Umsetzung

1. *Wurden im Vorfeld bzw. während des BER-Ausbaus genügend Vorbereitungen und Maßnahmen ergriffen, um eine Integration des neuen Flughafens in sein Umfeld zu gewährleisten? Welche Konzepte, Maßnahmen und Planungsinstrumente (kleinräumig/großräumig) sind Ihrer Meinung nach notwendig um den Auswirkungen großer Flughäfen nachhaltig zu begegnen*
 - > BADC (Berlin-Brandenburg Area Development Company) nach dem Vorbild der SADC konzipiert → war eine gute Idee (Regionkonzept, Ansiedlung in Clustern etc.) → es braucht aber ein gemeinsam getragenes Gremium mit Flächenverfügbarkeit, dass das durchsetzt
 - > Besonderheit in Berlin: Ost/West, Geteilte Stadt, Berlin/Brandenburg
 - > Gemeinsames Strukturkonzept als Fortschritt, Problem: nicht bindend (eher „good will“, Dialogforum ebenso) (Vorbild für Dialogforum: u.a. Wien, gemeinsame Abstimmung einer neuen Landebahn mit den Gemeinden)
 - > Dialogforum fehlt es an verbindlicher Entscheidungskraft
 - > Interkommunaler FNP wäre gut (bspw. Gewerbegebiete aufeinander abstimmen); Gemeinsame Vermarktung wäre notwendig; Gestaltungsbeirat/Gemeinsame Institution wäre von Vorteil
 - > Für internationale Unternehmen ist es weniger wichtig, in welcher konkreten Gemeinde sie sich ansiedeln, die harten und weichen Standortbedingungen zählen – die Akteure vor Ort sollten sich besser untereinander abstimmen → bspw. auch überörtliche Profilierung (Überregionale Cluster)
 - > Mehr Ressourcen, mehr institutionelle Bündelung, mit mehr Entscheidungsbefugnis
2. *Im Zusammenhang mit dem BER gibt es eine Vielzahl an Planwerken zur Strukturierung des Wandels. Sind diese Konzepte ausreichend und konkret genug? Welche Aspekte werden nicht abgedeckt?*
 - > Planwerk Südostraum geht zwar über Berlin hinaus, aber es fehlt an konkreten gemeinsamen Maßnahmen (Bsp. Gemeinde Schönefeld sieht nicht unbedingt den Nutzen)
 - > Zusammenspiel von Planwerk Südostraum, GSK FU-BBI, Masterplan Gateway, den jeweiligen FNP's der Gemeinden sowie den regionalen Wirtschaftsansiedlungskonzepten von Airport Region Berlin-Brandenburg und den Landkreisen LDS/TF sind noch nicht ausreichend geklärt

Sonstiges

- > Airea-Konzept
 - o Ziel: Zertifizierungssystem für Better Areas
 - o Abgrenzung von Entwicklunginseln: Lage, Reifegrad und Profil
 - o Untersuchung der einzelnen Komponenten: Affinität zu Flughafen, Vermarktungsstrategie, Erreichbarkeit mit MIV in Minuten, Abstand in km (Isochronen) etc.
 - Programm, Konzept, Funktion und Nutzung
 - Form in Rahmen, Gerüst und Entwicklungsmuster
 - Hauptakteure bezogen aus Konstellation, Hauptziele und Kräfteverhältnis
 - o Profilierung der Komponenten: flughafenaffin, gewerbeorientiert, Infrastruktur, Wohnen etc.
 - o Wie können diese Inseln individuell/miteinander entwickelt werden?
 - o 1. Schritt: Analyse (Airea), 2. Schritt: Steuerung/Abstimmung (Better Airea)

INTERVIEW 2 – BEZIRKSAMT TREPTOW-KÖPENICK, ABTEILUNG BAUEN, STADTENTWICKLUNG UND UMWELT, STADTENTWICKLUNGSAMT, FACHBEREICH STADTPLANUNG, FR. BERFELDE

Datum: 09.07.2013, 10:00-11:15

Ort: Bezirksamt Treptow-Köpenick, Alt Köpenick 21, 12555 Berlin

Gesprächspartner, Interviewer

I Allgemeines

1. *Mit welchen Aufgaben befassen Sie sich im Fachbereich Stadtplanung?*
 - > Vorbereitende Bauleitpl.: Bereichsentwicklungspl., interdisziplinäre Konzepte, Verknüpfung zur Senatsverwaltung (Herleitung aus den Planwerken und Koordination im BA), Bauanträge (Einzelhandel, bes. Vorhaben)
2. *Welche Bereiche waren in die Erstellung des Regionalen Entwicklungskonzepts involviert? Wurden weitere Planwerke im Zusammenhang mit dem Ausbau des neuen Flughafens erarbeitet?*
 - > Erstes Konzept, das in dieser Form und Art allein vom BA erstellt wurde
 - > Unter Beteiligung aller Sozialverwaltungen und Fachabteilungen (Grünflächenamt, Umweltamt, Tiefbauamt, Baubehörde, Schule/Sport/Jugend/Kita, Senatsverwaltung, Tourismusverein, Wirtschaftsförderung) → wie bei Bereichsentwicklungsplanungen

Anhang

- > Umfang etwas reduzierter, sollte auf schnelle Weise die Bedarfe und Defizite im Zusammenhang mit dem Innenstadt-Flughafen-Korridor aufzeigen
- > Grundlage für Anträge/Fördermittel und Überblick für Verwaltung, BA, Politik, Öffentlichkeit → ermöglicht Zusammenarbeit auf gleicher Basis
- > Strategieentwicklung/Leitbild

3. *Wie hat sich Ihr Aufgabenbereich dabei gestaltet?*

- > Initiierung, Koordinierung und Erstellung des Konzeptes

II Regionales Entwicklungskonzept

1. *Aus welchem Anlass und in welchem Planungsstadium des BER kam es zur Erstellung des Entwicklungskonzeptes?*

- > Durch eine Anfrage des Tiefbauamts, das Fördermittel benötigte: hierfür war Integriertes Handlungskonzept notwendig
- > Flughafen selbst war nicht der Auslöser, sondern die aus dem Flughafen resultierende Mittelverteilung

2. *Welche Akteure waren beteiligt? Unter wessen Federführung wurde das Konzept erstellt? Wer war der Initiator?*

- > Einbindung der ganzen Fachabteilung, plus Fachabteilungen aus Senat
- > Abfragen zu allen relevanten Themen (Ziel: interdisziplinäre Übersicht)
- > Initiator/Federführung: Fachbereich Stadtplanung

3. *In welchem Zeitraum wurde der Masterplan erarbeitet?*

- > Anfrage 2008, Bearbeitung 2010-2012

4. *Anhand welcher Kriterien wurden die Leitlinien aufgestellt?*

- > Kriterienkatalog entspr. stbl. Indikatoren
- > Analyse nach Schema städtebaulicher Konzepte (Stadtumbaukonzepte, Entwicklungskonzepte etc.)
- > Nach Verfügbarkeit der Daten

5. *Welche grundlegenden Veränderungen erwarten Sie zukünftig im Plangebiet im Hinblick auf*

a. Wirtschaftsentwicklung

- > Profitiert auch von Ausbau der Verkehrsinfrastruktur
- > Entwicklung entlang der Verkehrsachsen
- > Treptow-Köpenick hat viel Potenzial an gewerblichen Arealen und Brachen
- > Adlershof-WISTA hat große Sogkraft, Business Park Berlin → Wirtschaft/Gewerbe wird sich auf diese Bereiche konzentrieren
- > Alte Gewerbestandorte bekommen neue Bedeutung, auch wegen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (Tangenten, bspw. Berlin Chemie)
- > Neue Standorte werden sich erst später entwickeln
- > Durch Wohnungsbauentwicklung und damit verbunden steigende Preise und Umweltauforderungen (Lärmschutz) werden einige Betriebe Standorte verlassen, die in Wohnorte eingebunden sind
- > Konkurrenz zu Brandenburg, wo es noch mehr freie Flächen zu günstigeren Preisen gibt

b. Bevölkerungs- und soziokulturelle Entwicklung

- > Es wird zu Zuzügen kommen, aber Innenstadt liegt auch nah
- > Vorteile von Treptow-Köpenick: Lage, Standorte für Familienwohnen, differenzierte Angebote Wohnungsmarkt (EFH, Mietswohnungen) etc.
- > Planungen nur außerhalb der Siedlungsbeschränkungszone (Fluglärm)
- > Vermehrt Wohnen in Adlershof (Nur Gewerbe ohne Wohnen „geht nicht“)

c. Siedlungswesen/Flächenentwicklung

- > Durch Frequenzsteigerung zunehmender Verkehr
- > Betrifft Bereiche, die weniger mit Fluglärm, aber zukünftig mit mehr Verkehr konfrontiert sein werden
- > Ausbau Autobahn, Tangenten: Bezirk profitiert
- > Innenraum des Bezirks profitiert von Verkehrserschließung etc., Außenraum muss beobachtet werden, um nicht abzufallen

d. Lärm

- > Größtes Problem im Zusammenhang mit dem Flughafen
- > Durch Frequenzsteigerung, Überfliegung von hochwertigen Erholungs- und Wohngebiete

e. Freizeit/Sport?

- > Nutzerverhalten hat sich verändert, zunehmend differenziertes Freizeitverhalten, Standortunabhängigkeit bzw. Vereinsunabhängigkeit

- > Erhöhte Anforderungen an Weegegestaltung und Angebote für unterschiedliche Nutzergruppen (Uferwege, Fahrradwege)
6. *Welche Rolle hat Ihrer Meinung nach der Flughafen dabei? Inwieweit spielen andere Effekte in diese Veränderung hinein?*
- > Bisher etwa 30 Prozent, eher gering
 - > Flughafen behindert eher in Entwicklung einiger Gebiete (Müggelheim, Rahnsdorf, Schmöckwitz, Karolinenhof) → Verdichtung findet zwar nach wie vor statt, aber weniger hochwertig
 - > Besondere Lagen verlieren an Bedeutung (Wohnen, Tourismus), andere erfahren Zuwachs, z. B. Altglienicke, Adlershof
 - > Flächenentwicklung verliert (in Teilen), Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung profitieren vom Flughafen
7. *Wie kann der Südosten von Berlin vom Flughafen profitieren? Sind in diesem Zusammenhang konkrete Maßnahmen vorgesehen? Sollen bzw. müssen eventuell negative Auswirkungen abgeschwächt werden? Wenn ja, welche sind dies und welche konkreten Maßnahmen sind hierfür vorgesehen?*
- > Dialogforum: Ausgleich Lärm- und Flächenentwicklung der Flughafenregion Berlin-Brandenburg
 - > Austausch/Gleichverteilung stellt sich als sehr schwierig dar
 - > Ausgleich- und Ersatzflächen für Eingriff in Grünstrukturen
 - > Unterstützung der Landesplanung notwendig

III Treptow-Köpenick

1. *Auch auf der Strecke der S-Bahn kann zukünftig von einer erhöhten Passagierfrequenz ausgegangen werden. Inwieweit kann das Auswirkungen/Anforderungen an die Umgebung der Bahnhöfe haben?*
- > Aufwertung der Bahnhöfe (Aufgabe der DB), barrierefrei + Leitsystem
 - > Neugestaltung Adlershof, Baumschulenweg bereits erfolgt, Schöneweide wird folgen
 - > Gestaltung der Bahnhofsvorplätze: Bearbeitungsmatrix für Dringlichkeit
 - o Angebote zur Optimierung der Umsteigebeziehungen und Gestaltanforderungen (Fahrradabstellplätze, Park+Ride, Park+Bike)
 - > Schwerpunktbereiche (Umsteigebahnhöfe)
 - > Tourismus: Initiierung schon auf dem Flughafen: Hinweise auf Erholung, Events etc. (Adlershof, Grünau (Wassersport), Alt-Treptow (Hafen))
 - > Wassertourismus: fördert Gastronomie, Hotellerie etc. (Infrastruktur über Wasser ausbauen)
2. *Durch Zuzug bzw. aufgrund einer veränderten Bevölkerungsstruktur und -größe können sich die Anforderungen an die kulturelle und/oder soziale Infrastruktur ändern. Wie kann damit umgegangen werden?*
- > Problem/Thematik wurde bereits erkannt, das Ziel formuliert (Angebotsanpassung)
 - > Derzeit geringe Ausländerquoten
 - > Zweisprachiger Kindergärten etc. werden noch nicht verstärkt initiiert, Schulen stellen sich aber bereits darauf ein
 - > WISTA Berlin Adlershof als Beispiel für Internationalität von Arbeitsplätzen
 - > Internationalisierung der Altenpflege etc.: als Problem bereits erkannt (Analytische Betrachtung im Rahmen der Demographie)
3. *Welche Herausforderungen birgt die Veränderung oder Zuspitzung der Bevölkerungszusammensetzung und wie wird/kann ihnen begegnet werden?*
- > Derzeitige Analyse + Untersuchung im Rahmen des bezirklichen Demographiekonzepts
4. *Neue Verkehrsstrassen wie die A113 haben großräumig wichtige Erschließungsvorteile, kleinräumig aber bilden sie neue Barrieren im Raum. Welche Auswirkungen ergeben sich daraus für die Bewohner dieses Raumes?*
- > Radialen (SOV, TVO) zur Entlastung der Achsen und Zwischenstraßen und Verringerung der Zäsur
 - > Lärminderung an den Hauptverkehrsstraßen als Aufgabe
 - > Adlergestell wird bleiben (Autobahn allein könnte nicht reichen, Gewohnheit der Einwohner bleibt) → aber: Neugestaltung durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen (z. B. Parken am Straßenrand)

IV Umsetzung des Entwicklungskonzepts

1. *Welche Mittel stehen den Stadtteilen zur Verfügung, um konkret mit den Veränderungen umzugehen und darauf zu reagieren? Welche rechtliche Wirkung geht von dem Konzept aus?*
- > Analytische Grundlage für weitere Planungen und Konzepte z. B. Stadtteilbudgets
 - > Bestehende Ansätze können unterstützt werden (Förderung der Landes- oder Bürgerinitiativen, z. B. Öffentlicher Raum (Grünau: Platz vor SBhf))
 - > Strategiekonzepte für Stadtteile werden im Entwicklungskonzept nicht erstellt (Weiterentwicklung über Bezirksregionsprofile: Analyse und Konzept)
 - > Konzept: Strategische Zielsetzung mit jeweiliger fachl. Verantwortung

Anhang

2. *Wie wird/soll die Umsetzung des Entwicklungskonzepts erfolgen?*
 - > Wenig Einflussnahme im Detail, aber Strategievorgaben
 - > Plangrundlage und Zielsetzung für soziale/Infrastrukturplanung
 - > Vertiefung für Fachplanungen
3. *Hat der Ausbau des Flughafens dazu geführt, dass Sie neue bzw. andere Planungsinstrumente und -konzepte eingesetzt haben bzw. einsetzen?*
 - > Ja, eher strategisches Vorgehen
 - > Entwicklungskonzept als Grundlage für Zusammenarbeit und Abstimmung
 - > Karten: Erleichtert Vorstellung für Politik, Öffentlichkeit etc.
4. *Im Zusammenhang mit dem BER gibt es eine Vielzahl an Planwerken zur Strukturierung des Wandels. Wie stimmen sich die beteiligten Akteure untereinander ab? Gibt es Widersprüche zwischen einzelnen Planwerken?*
 - > Bezirk war immer einbezogen (Stadtentwicklungspläne, Planwerke)
 - > Versuch der Angleichung der Positionen
 - > Zusammenarbeit hat sich im Zuge des Flughafenausbaus verstetigt
 - > Orientierung i.d.R. eher Richtung Innenstadt, weniger zum Stadtrand; Ausnahme: Tourismus, Freiraum
 - > Wirkung des Planwerks Südostraum eher eingeschränkt, Begrifflichkeiten und Entwicklungsareale dienen als Grundlage v.a. für vorbereitende Bauleitplanung und sollen potenzielle Investoren ansprechen
5. *Sonstiges*
 - > Bohnsdorf und Grünau: hoher Altersdurchschnitt
 - > Adlershof WISTA: Entwicklung einer Mischung aus Arbeiten und Wohnen

INTERVIEW 3 – SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT BERLIN, ABTEILUNG 1 STADT- UND FREIRAUMPLANUNG, REFERAT I B FLÄCHENNUTZUNGSPLANUNG UND STADTPLANERISCHE KONZEPTE

Datum: 10.07.2013, 10:00-11:00

Ort: Senatsverwaltung, Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin

Gesprächspartner, *Interviewer*

I Allgemeines

1. *Mit welchen Aufgaben befassen Sie sich innerhalb der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung?*
 - > Flächennutzungsplanung und stadtplanerische Konzepte
 - > Vorbereitende Bauleitplanung
 - > Gesamtstädtische Aufgaben (Stadtentwicklungspläne, Grünplanung etc.)
 - > Abgleich der Bebauungspläne aus den Bezirksämtern mit der gesamtstädtischen Planung, Beratung
 - > Beispiel u.a. Studie für Späthsfelde (liegt an der Autobahn nach Süden/Flughafenachse) als Vertiefung des Planwerks

II Masterplan Gateway BBI

1. *Aus welchem Anlass und in welchem Planungsstadium des BER kam es zur Erstellung des Masterplans?*
 - > Als Vertiefung des Planwerks
 - > Verkehrserschließung
 - > Große Fläche auf Berliner Gebiet (gekauft 1996 als potenzielle Entwicklungsfläche für Flughafen), inzwischen im Eigentum der Flughafengesellschaft
 - > Vorhandene Planungen passten nicht zusammen → Abstimmung und neuer Plan
2. *Welche Akteure waren beteiligt? Unter wessen Federführung wurde der Plan erstellt? Wer war der Initiator?*
 - > SenStadt Berlin, Bezirk Treptow-Köpenick, Gemeinde Schönefeld, Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Landkreise, Verkehrsplanung etc.
 - > Insg. fünf Steuerungsrounds
3. *Anhand welcher Kriterien wurde der Geltungsbereich des Masterplans festgelegt?*
 - > Hauptentwicklungsflächen im östl. Flughafenumfeld
 - > Planung mit drei Entwicklungsschwerpunkten

- > Grundlage für alle Beteiligten
4. *Welches sind die „unterschiedlichen Raumannsprüche“, die der Masterplan bündeln soll?*
 - > Die jeweiligen Vorstellungen der Gemeinden wurden aufgenommen und möglichst aufeinander abgestimmt
 - > Bedarf an gewerblichen Flächen, Freiraum und Landschaft, öffentlicher Raum, Vernetzung, Beachtung von Landesgrenzen etc.
 5. *Welche Nutzungen werden für die Airport City bzw. den Business Park angenommen?*
 - > Flughafenaffine Dienstleistungs-, Gewerbe- und Logistiknutzungen
 - > Einzelhandel als Einnahmequelle für den Flughafen wichtig und gebilligt
 - > Annahme, dass niemand aus der Umgebung zum Supermarkt am Flughafen fahren wird
 - > „es gibt bestimmt auch Menschen, die dann statt in die Friedrichstraße zum Flughafen fahren um in Edelboutiquen einzukaufen“
 - > Vereinbarungen zwischen Einzelhandelsverbänden und Flughafen nicht bekannt

III Planwerk Südostraum

1. *Aus welchem Anlass und zu welchem Zeitpunkt wurde das Planwerk Südostraum Berlin erstellt?*
 - > Planwerke werden dort erstellt, wo es eine besondere Veränderung, ein besonderes Interesse gibt
 - > Allgemein nicht flächendeckend
 - > 2006: Entscheidung zum Ausbau des Flughafens → Notwendigkeit einer Überarbeitung des Planwerks
2. *Welche Akteure waren beteiligt? Unter wessen Federführung wurde der Plan erstellt? Wer war der Initiator?*
 - > Federführung SenStadt
 - > Unterstützung durch externes Planungsbüro
 - > Betroffene Bezirke (Neukölln, Treptow-Köpenick, Tempelhof-Schöneberg), Senatsverwaltung für Wirtschaft, Gemeinde Schönefeld u.a.
3. *Anhand welcher Kriterien wurden die Leitbilder und Entwicklungsstrategien des Planwerks entwickelt?*
 - > Bestandsaufnahme
 - > Erweiterung des vorhandenen Planwerks um Flächen im Einflussbereich des neuen Flughafens etc.
 - > Untersuchungen bezgl. Wirtschaftsentwicklung, Standorte etc.
 - > Bevölkerungsprognose
4. *Welche grundlegenden Veränderungen erwarten Sie zukünftig im Plangebiet im Hinblick auf*
 - a. *Wirtschaftsentwicklung*
 - > Positive Beschäftigungseffekte durch den neuen Flughafen (Wirtschaftsförderung hat 40.000 neue Arbeitsplätze prognostiziert)
 - > Mittel- bis langfristig wird erheblicher Entwicklungsschub für Korridor zwischen Flughafen und Innenstadt erwartet
 - b. *Bevölkerungs- und soziokulturelle Entwicklung*
 - > Erwartung: mehr Einwohner für Gesamtberlin
 - > Wohnen im Flughafenumfeld: einerseits Nachteil durch Lärm, andererseits Vorteil durch Nähe (als Qualitätsmerkmal)
 - > Treptow-Köpenick: hohe Wasser-Wald-Attraktivität
 - > Man erwartet durch verstärkten Wohnungsbau und (internationale) Firmen auch andere Bevölkerung
 - > In Adlershof wird schon viel angeboten (Wohnbau wird jetzt realisiert, vorher war Durchmischung weniger gefragt)
 - c. *Siedlungswesen/Flächenentwicklung*
 - > Wohnstandorte werden verstärkt in Anspruch genommen werden
 - > Schwerpunkt Treptow-Köpenick: Potenzial vorhanden (→ SteP Wohnen)
 - > In Adlershof wird schon viel angeboten (Wohnbau wird jetzt realisiert, vorher war Durchmischung weniger gefragt)
 - > Vermehrte Entstehung von Hotels
5. *Welche Rolle hat Ihrer Meinung nach der Flughafen dabei? Inwieweit spielen andere Effekte in diese Veränderung hinein?*
 - > Entwicklung nicht nur aufgrund des Flughafens, aber durchaus attraktiv für bestimmte Bevölkerungsgruppen
 - > Wirtschaftsstandorte werden interessanter
 - > Raum an sich ist aber auch durchaus attraktiv
6. *Wie kann der Südosten von Berlin vom Flughafen profitieren? Sind in diesem Zusammenhang konkrete Maßnahmen vorgesehen? Sollen bzw. müssen eventuell negative Auswirkungen abgeschwächt werden? Wenn ja, welche sind dies und welche konkreten Maßnahmen sind hierfür vorgesehen?*

Anhang

- > Schönefeld, Treptow-Köpenick: Profilierung durch Flughafen
- > Angst der Bürger vor Fluglärm

7. Durch Zuzug bzw. aufgrund einer veränderten Bevölkerungsstruktur und -größe können sich die Anforderungen an die kulturelle und/oder soziale Infrastruktur ändern. Wie kann damit umgegangen werden?

- > Man erwartet durch verstärkten Wohnungsbau und (internationale) Firmen auch andere Bevölkerung
- > In Adlershof wird schon viel angeboten (Wohnbau wird jetzt realisiert, vorher war Durchmischung weniger gefragt) → Internationalität

IV Umsetzung der Planwerke

1. Das Planwerk formuliert vor allem übergeordnete Ziele und Leitbilder. Welche Mittel stehen den Stadtteilen zur Verfügung, um konkret mit den Veränderungen umzugehen und darauf zu reagieren? Welche rechtliche Wirkung geht von dem Planwerk aus?

- > Planwerk ist informell, keine rechtliche Wirkung, aber Instrument zur Abstimmung
- > Orientierung für Bezirke und auch SenStadt
- > Beispiel Uferwege: wird von allen berücksichtigt

2. Im Zusammenhang mit dem BER gibt es eine Vielzahl an Planwerken zur Strukturierung des Wandels. Wie stimmen sich die beteiligten Akteure untereinander ab? Gibt es Widersprüche zwischen einzelnen Planwerken?

- > Strategieraum Berlin als Ausgangspunkt
- > Möglichst Abstimmung auf-/untereinander
- > Abweichungen/Probleme dann eher bei der Umsetzung durch Interessensunterschiede, zu ungenaue Vorschriften (bspw. Folge: Aldi als Entrée des Business Parks)

3. Hat sich durch die Ansiedlung/den Ausbau des Flughafens die Zusammenarbeit zwischen den betroffenen Gemeinden bzw. Stadtteilen verändert?

- > Zusammenarbeit speziell mit Bezirk Treptow-Köpenick sehr eng

4. Sonstiges

- > Verkehrsführung direkt am Flughafen nicht optimal gelöst

INTERVIEW 4 – GEMEINSAME LANDESPLANUNGSABTEILUNG BERLIN-BRANDENBURG, GL 5 UMSETZUNG DER RAUMORDNUNGSPLÄNE TEILRAUM NORD, FR. SPERLING

Datum: 11.07.2013, 11:00-12:00

Ort: Gem. Landesplanungsabteilung, Lindenstraße 34a, 14467 Potsdam

Gesprächspartner, Interviewer

I Allgemeines

1. Mit welchen Aufgaben befassen Sie sich innerhalb der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung?

- > Gem. Landesplanung: Raumordnung für Berlin und Brandenburg (Landesentwicklungspläne, Regionalplanung/Aufsicht über Regionalpläne, Grundsatzaufgaben (Strukturkonzepte etc.), Europäische Raumordnung etc.)
- > Referat GL5: Umsetzung der Raumordnungspläne Teilraum Nord: Vollzug der Landesentwicklungsplanung

II Gemeinsames Strukturkonzept Flughafenumfeld BBI

1. Aus welchem Anlass und in welchem Planungsstadium des BER kam es zur Erstellung des Strukturkonzepts?

- > 2006 in Auftrag gegeben
- > Erarbeitung eines Leitbilds (Orte, Qualitäten, Verbindungsachsen, schützenswerte Freiräume etc.)
- > Erarbeitung gemeinsam mit betroffenen Kommunen
- > Abschluss Ende 2006
- > Grundlage, um „gemeinsam das Flughafenumfeld zu entwickeln“

2. Welche Akteure waren beteiligt? Unter wessen Federführung wurde der Plan erstellt? Wer war der Initiator?

- > Federführung durch GL
- > Verkehrsressort, Wirtschaftsressort, Staatskanzlei, Kommunen, Landkreise, Berlin

3. *In welchem Zeitraum wurde das Konzept erarbeitet?*
 - > 2006 in Auftrag gegeben (innerhalb von vier Monaten wurde ein Leitbild und Strukturkonzept erarbeitet)
 - > in 2007 dann vertiefende Untersuchungen zu den Bereichen Verkehr, Infrastruktur und Freiraum
4. *Anhand welcher Kriterien wurden der Geltungsbereich des Strukturkonzepts sowie das Leitbild für das Flughafenumfeld festgelegt?*
 - > Leitbild: Ortskerne, Qualitäten, Verbindungsachsen, schützenswerte Freiräume etc.
 - > Aufnahme aller kommunalen Planung, Erarbeitung des Konzepts gemeinsam mit den Kommunen
 - > Geltungsbereich: alle Kommunen, die in einer Isochrone von 30 Minuten vom Flughafen aus liegen
5. *Wie wurden die Entwicklungspotenziale für Wohnen und Arbeiten identifiziert? Anhand welcher Kriterien wurden Entwicklungsmöglichkeiten/-flächen festgelegt?*
 - > Es wurden sehr viele Flächenreserven identifiziert
 - > Verfestigte B-Pläne und potenzielle Flächen der Kommunen
6. *Das Strukturkonzept wurde bereits 2007 erstellt. Haben sich in der Zwischenzeit neue Erkenntnisse, Anforderungen und/oder Strategien ergeben?*
 - > 2007: vertiefende Untersuchung in den Gemeinden zu Verkehrsvorhaben (notwendige Radwege, Ortsumgehungen, Ortsdurchfahrten), schützenswerten Freiräumen, Qualität sozialer Infrastrukturen (Schulstandorte, Ortskerne etc.)
 - > 2008: Maßnahmenprogramm für die wichtigsten Maßnahmen, die mehr als eine Kommune betreffen (Integrierte Entwicklungskonzepte, Radrouten, Ausbau von niveaufreien Bahnübergängen, Wohnlagenkonzept, Kongressstandorte, Gewerbeflächenentwicklung, Freiraumkonzepte, Tourismuskonzepte) → Dialogforum (ca. alle Viertel Jahr)
 - > 2009: Dialogforum Airport Berlin-Brandenburg (kommunal verfasst)
 - o runder Tisch mit allen Beteiligten (Bezirke, Landkreise, Kommunen, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft Brandenburg, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, BMVBS, Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH + Mediator als Vorsitzender)
 - o drei Arbeitsgruppen: Interessenausgleich, Fluglärm, Interkommunale/kommunale Entwicklung
 - > derzeit gibt es Überlegungen eine Evaluierung des Konzepts durchzuführen
 - o in der Regel wird das Konzept in der Planung der Kommunen berücksichtigt
 - o es wurden bisher weniger die Qualitäten der Flächen identifiziert, eher nur Quantitäten
 - o jede Kommune entscheidet bei der Ansiedlung von Investoren für sich: Gesamtübersicht der Flächenqualitäten im Planungsraum fehlt
 - o Evaluierung über aktuelle Verfügbarkeiten und Qualitäten wäre sinnvoll (braucht man die ausgewiesenen Flächen noch oder gibt es inzwischen ganz andere Anforderungen?)
 - > Neues Messegelände: nicht für Gewerbe vorgesehene Fläche wurde zur Gewerbefläche deklariert, um Messe am Standort zu halten (Wirtschaftsfaktor)
7. *Welche grundlegenden Veränderungen erwarten Sie zukünftig im Plangebiet im Hinblick auf*
 - a. *Wirtschaftsentwicklung*
 - > Vielzahl an Gutachten für zukünftige Passagiere, Arbeitsplätze etc.
 - b. *Bevölkerungs- und soziokulturelle Entwicklung*
 - > Über einen längeren Zeitraum wird sich die Bevölkerung auswechseln
 - > Die bisherigen Bewohner (v.a. ältere Menschen mit Eigenheim, die nie wegen des Flughafens dort gewohnt haben) werden ausgetauscht durch neue junge Bewohner, die preiswerten Wohnraum auch in der Nähe des Flughafens suchen
 - > Empfehlung der GL an die Kommunen: Planung nicht für die jetzige sondern die zukünftige Bevölkerung aufstellen
 - c. *Siedlungswesen/Flächenentwicklung*
 - > Bisher kein Flächenmangel, daher bei Gewerbenueansiedlungen auch wenig Koordination zwischen den Kommunen
 - > Der Ansturm auf Gewerbeflächen wird drei bis fünf Jahre nach Eröffnung des Flughafens erwartet
 - > Ebenso mangelnde qualitative Erfassung der Wohnbauflächen: derzeit große Nachfrage nach Mietwohnungen
 - > Trotz des zu erwartenden Fluglärms verzeichnen alle Umlandgemeinden Zuzüge (hauptsächlich Suburbanisierung)
 - > Gemeinden, Bezirke profitieren von Straßenausbau etc.
 - > Görlitzer Bahn: führt durch besiedeltes Gebiet (Zeuthen, Schulzendorf, Eichwalde und Wildau)
 - o durch Inbetriebnahme des Flughafens wird Belegung der Bahnstrecke durch Personen- und Güterverkehr (auch Kerosinlieferung) höher
 - o es fehlen aber niveaufreie Bahnübergänge → Behinderung der kommunalen Entwicklung
8. *Welche Rolle hat Ihrer Meinung nach der Flughafen dabei? Inwieweit spielen andere Effekte in diese Veränderung hinein?*
 - > Region insgesamt Boomregion
 - > Profitiert durchaus vom BER
9. *Wurden Prognosen/Szenarien hinsichtlich dieser Aspekte aufgestellt? (Zusätzlich zum Regionalwirtschaftlichen Gutachten?)*

Anhang

- > Regionalwirtschaftliches Gutachten (Bestand + erwartete Entwicklung; Modell für Gewinner und Verlierer des Flughafen- ausbaus)

III Dialogforum Airport Berlin Brandenburg

1. Aus welchem Anlass und zu welchem Zeitpunkt wurde das Dialogforum eingerichtet?
 - > Nach Urteil des Bundesverwaltungsgerichts 2006
 - > Ziel: Zusammenarbeit der Bezirke und Gemeinden im Umfeld, Flughafengesellschaft
2. Wer war der Initiator? Welche Akteure waren/sind beteiligt? Unter wessen Federführung wird das Forum geleitet?
 - > 2006-2008: Federführung GL, ab 2009: Federführung in kommunaler Verantwortung
3. Auf welchen Geltungsbereich bezieht sich das Dialogforum?
 - > Engerer Wirkbereich des LEP FS
4. Auf welcher/n Ebene/n werden Dialoge geführt und Handlungsansätze erarbeitet?
 - > eigentlich kommunal, aber mit Blick auf Länder (z. B. bei Wohnungsbau, Denkmalschutz, Straßenbau etc.
 - > bei Bedarf Zusammenarbeit einiger Kommunen zur Erstellung eines speziellen Konzepts als Grundlage für Forderungen an Länder (Bsp. Entwicklung eines best. Gebietes über zwei Gemeinden und Notwendigkeit eines verbindenden Radweges)

IV Umsetzung des Konzepts, Wirksamkeit des Dialogs

1. Wie wird/soll die Umsetzung des Strukturkonzepts erfolgen?
 - > Im Geltungsbereich des Konzepts liegen zahlreiche Verwaltungsgrenzen, was die Zusammenarbeit erschwert
 - > Konzept ist der Versuch neben Betroffenheiten (Lärm, Schienenverkehr etc.) auch Vorteile/Chancen aufzuzeigen, um diese gemeinsam zu nutzen
2. Im Zusammenhang mit dem BER gibt es eine Vielzahl an Planwerken zur Strukturierung des Wandels. Wie stimmen sich die beteiligten Akteure untereinander ab? Gibt es Widersprüche zwischen einzelnen Planwerken?
 - > Landesplanerisch keine Widersprüche
3. Wie werden die im Dialog erarbeiteten Ergebnisse umgesetzt? Bestehen Wechselwirkungen zwischen dem Dialogforum und erarbeiteten Konzepten?
 - > Bestandaufnahme, Konzept, Prioritätensetzung, Suche nach Mitteln, Abstimmung und Hilfe untereinander
 - > Görlitzer Bahn: Prioritätensetzung für notwendige Brücken/Tunnel → Vorschläge werden Bahn, Verkehrsministerium etc. vorgelegt (FNP kann dementsprechend angepasst werden)

Sonstiges

1. Flughafen:
 - > Planungen seit 1990
 - > Abschluss Raumordnungsverfahren 1994 (Standortsuche)
 - > Politische Entscheidung für Ausbau in Schönefeld (Entgegen der Empfehlung (Sperenberg) eines vorausgegangenen Raumordnungsverfahrens)
 - > GL: ab 1996 Sicherung des Standortes in Landesentwicklungsplan
 - Sicherung der Fläche, Sicherung notwendiger Verkehrsstrassen, Planungszone Bauschutzbereich, Planungszone Siedlungsbeschränkung (Lärm; keine neuen Planungen für Wohn- und lärmempfindliche Nutzungen, Nachverdichtung möglich)
 - LEP als Begründung des gewählten Standortes; Grundlage für gesamte Planfeststellung (2004)
 - > 2006: Abschließendes Urteil des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig zur Planfeststellung des Flughafens

LITERATUR- UND QUELLENVERZEICHNIS

AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPANUNG (Hrsg.) (1998): Methoden und Instrumente räumlicher Planung. Handbuch. Verlag der ARL, Hannover.

AMT FÜR STATISTIK BERLIN-BRANDENBURG (2013): Statistischer Bericht. A I 5 – hj 2 / 12. Potsdam.

A. T. KEARNEY (2007): Verkehrsknotenpunkte – Handelsorte der Zukunft. VKE-Treff 2007, Berlin. URL:http://www.kosmetikverband.de/fileadmin/dokumente/vketreff/2007_vortraege/Verkehrsknotenpunkte_Handelsstandorte.pdf (Aufruf: 10.08.2013).

BAUM, Herbert, Esser, Klaus, Kurte, Judith, Schneider, Jutta (2004): Ausbau Flughafen Frankfurt Main. Gutachten G19.2. Standortfaktor Flughafen Frankfurt Main – Bedeutung für die Struktur, Entwicklung und Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft der Region Frankfurt/Rhein-Main. Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren. Köln.

BAUM, Herbert, Esser, Klaus, Kurte, Judith, Schneider, Jutta (2005): Regionale Entwicklung und der Flughafen Frankfurt. Edition der Hans-Böckler-Stiftung 133, Hans-Böckler-Stiftung, Düsseldorf.

BAUM, Herbert, Kurte, Judith, Schneider, Andreas, Schröder, Nicolaus (1998): Der volkswirtschaftliche Nutzen des Flughafens Köln/Bonn. Wachstums- und Beschäftigungswirkungen des Flughafens in der Region. Institut für Verkehrswissenschaft, Universität Köln.

BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR UND TECHNOLOGIE (Hrsg.) (2002): Der Flughafen München und sein Umland. Grundlagenermittlung für einen Dialog. Teil 1 Strukturgutachten. München.

BEER, Thomas, Peasler, Reinhard (1997): Der Flughafen München II, Abgrenzung des Passagiereinzugsgebietes in Abhängigkeit von luftverkehrsspezifischen Rahmenbedingungen. In: HAAS, Hans-Dieter (Hrsg.) (1997): Zur Raumwirksamkeit von Großflughäfen. Wirtschaftsgeographische Studien zum Flughafen München II. In: Münchner Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie, Band 39. Verlag Michael Lassleben, Kallmünz/Regensburg.

BEZIRKSAMT TREPTOW-KÖPENICK VON BERLIN (2011): Regionales Entwicklungskonzept für den Bezirk Treptow-Köpenick. Entwicklungsraum BER – Berlin Südost. Strategie- und Handlungsrahmen.

BEZIRKSAMT TREPTOW-KÖPENICK VON BERLIN (o. J.): Die Ortsteile von Treptow-Köpenick. URL: <http://www.berlin.de/ba-treptow-koepenick/derbezirk/ortsteileindex.html> (Aufruf: 05.08.2013).

BOLTE, Claudia (2009): Teilregionale Auswirkungen der Airport City Frankfurt. Dargestellt anhand der Bereiche Einzelhandel und Hotellerie. In: Materialien zur Regionalentwicklung und Raumordnung, Band 29. Technische Universität Kaiserslautern.

BRATFISCH, Rainer (2010): Flughafenbau: Airport Berlin Brandenburg International BBI, weitere Flughäfen in Deutschland, Flughäfen international. In: Ernst & Sohn Special. Ernst & Sohn, Berlin.

BULWIEN, Hartmut (2003): Der volkswirtschaftliche Nutzen des Flughafen Frankfurt/Main. München.

CONVENTZ, Sven, Schubert, Jan (2011): Immobilienstandort Flughafen – Merkmale und Perspektiven der Airport Cities in Deutschland. In: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2011): Neue Perspektiven für Flughafen und Stadt. Informationen zur Raumentwicklung, Heft 1.2011.

CONWAY, H. M. (1978): The Airport City and the Future Intermodal Transportation System. Conway Publications, Atlanta.

DEUTSCHES ZENTRUM FÜR LUFT- UND RAUMFAHRT E. V. (2012): Luftverkehrsbericht 2011. Daten und Kommentierungen des deutschen und weltweiten Luftverkehrs.

DROB, Michael, Thierstein, Alain (2011): Wissensökonomie als Entwicklungstreiber von Flughafenregionen – das Beispiel München. In: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2011): Neue Perspektiven für Flughafen und Stadt. Informationen zur Raumentwicklung, Heft 1.2011.

EUROPEAN CENTER FOR AVIATION DEVELOPMENT ECAD GMBH (Hrsg.) (2008): Katalytische volks- und regionalwirtschaftliche Effekte des Luftverkehrs in Deutschland. Darmstadt.

FLUGHAFEN BERLIN BRANDENBURG GMBH (2013a): Historie Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt. URL: <http://www.berlin-airport.de/de/unternehmen/ueber-uns/historie/flughafen-berlin-brandenburg/index.php> (Aufruf: 01.08.2013).

FLUGHAFEN BERLIN BRANDENBURG GMBH (2013b): Zahlen, Daten, Fakten Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt. URL: <http://www.berlin-airport.de/de/unternehmen/ueber-uns/zahlen-daten-fakten/flughafen-berlin-brandenburg/index.php> (Aufruf: 01.08.2013).

FLUGHAFEN BERLIN BRANDENBURG GMBH (2013c): Quartiere. URL: <http://www.berlin-airport.de/de/geschaeftpartner/real-estate/quartiere/index.php> (Aufruf: 01.08.2013).

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE (2013): Erweiterungen, Neues Terminal 3, URL: <http://www.fraport.de/content/fraport/de/kompetenzen/entwicklung-frankfurt-airport/erweiterungen.html> (Aufruf: 24.06.2013).

SPRINGER GABLER VERLAG (Hrsg.) (o. J.). Gabler Wirtschaftslexikon, Stichwort: multivariate Statistik. URL: <http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/2346/multivariate-statistik-v9.html>. (Aufruf: 19.08.2013).

GEMEINSAME LANDESPLANUNGSABTEILUNG DER LÄNDER BERLIN UND BRANDENBURG, GL 5 (2006): Gemeinsamer Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) in der Fassung vom 30. Mai 2006.

GEMEINSAME LANDESPLANUNGSABTEILUNG DER LÄNDER BERLIN UND BRANDENBURG, GL 5 (2009): Gemeinsames Strukturkonzept Flughafenumfeld Berlin Brandenburg International. Erarbeitet durch JAHN, MACK & PARTNER.

GESELLSCHAFT FÜR INNOVATIONSFORSCHUNG UND BERATUNG MBH, DEUTSCHES INSTITUT FÜR URBANISTIK GGMBH (Hrsg.) (2012): Regionalwirtschaftliches Gutachten zu den Auswirkungen des Flughafens Berlin Brandenburg auf die Entwicklung der Kommunen im Flughafenumfeld. Endbericht. Berlin.

GROBE, Eva (2010): Der Flughafen München – Wie prägt er aus Sicht der Gemeinden sein Umland? Zum möglichen soziokulturellen Einfluss eines internationalen Verkehrsflughafens auf seine Umlandgemeinden. In: Schriften zur Raumordnung und Landesplanung, Band 33. Universität Augsburg, Technische Universität Kaiserslautern.

GÜLLER, M. (2007): Downtown am Flughafen. Als Kristallisationspunkte der Raumentwicklung sind Flughäfen so bedeutsam wie im späten 19. Jahrhundert die Bahnhöfe. In: Deutsches Architektenblatt 2007, Heft 7.

GÜLLER, Michael, Güller Mathis (2003): From Airport to Airport City. Editorial Gustavo Gilli, Barcelona.

HAAS, Hans-Dieter (Hrsg.) (1997): Zur Raumwirksamkeit von Großflughäfen. Wirtschaftsgeographische Studien zum Flughafen München II. In: Münchner Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie, Band 39. Verlag Michael Lassleben, Kallmünz/Regensburg.

HARTWIG, Nina (2000): Neue urbane Knoten am Stadtrand? Die Einbindung von Flughäfen in die Zwischenstadt: Frankfurt/Main, Hannover, Leipzig/Halle, München. Verlag für Wissenschaft und Forschung, Berlin.

HUJER, Jens (2008): Regionalökonomische Effekte von Flughäfen. In: Rürup, Bernd (Hrsg.): Sozialökonomische Schriften, Band 31. Peter Lang GmbH Internationaler Verlag der Wissenschaften, Frankfurt am Main.

KAMMRADT, Steffen (2012) zit. nach Investitionsbank des Landes Brandenburg (2012): Der neue Flughafen – Wachstum für die ganze Hauptstadtregion. URL: http://www.ilb.de/de/presse/pressemitteilungen/archiv_2012/pressemitteilung_10688.html (Aufruf: 05.08.2013).

KASARDA, J. D. (2009): Airport Cities. Urban Land, S. 65-60. URL: http://www.aerotropolis.com/files/2009_UrbanLand_AirportCities.pdf (Aufruf 02.07.2013).

KNIPPENBERGER, Ute (2011): Regionale Governance des Funktionswandels von Flughäfen. Eine Analyse am Beispiel der „Airport City“ Frankfurt am Main. Springer VS, Wiesbaden.

LIEB, Stefan, Kaddoura, Dieter (2001): Flughäfen erzeugen Verkehr. In: Verkehr Kompakt, Heft Nr. 6. Gesellschaft für Verkehrspolitik und Eisenbahnwesen e. V., Berlin.

MENSEN, Heinrich (2007): Planung, Anlage und Betrieb von Flugplätzen. Springer, Berlin.

PAGNIA, Alexander (1992): Die Bedeutung von Verkehrsflughäfen für Unternehmungen: eine exemplarische Untersuchung der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn für Nordrhein-Westfalen. In: Europäische Hochschulschriften: Reihe 5, Volks- und Betriebswirtschaft, Band 1376. Verlag Peter Lang GmbH, Frankfurt am Main.

SCHLAACK, Johanna (2010): Defining the Airea. Evaluating urban output and forms of interaction between airport and region. In: KNIPPENBERGER, Ute, Wall, Alex (2010): Airport in Cities and Regions. Research and Practise. KIT Scientific Publishing.

SCHLAACK, Johanna, Henckel, Dietrich (2011): Flughafenentwicklung und Stadtentwicklung: die Rolle von Robustheit und Flexibilität. In: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2011): Neue Perspektiven für Flughafen und Stadt. Informationen zur Raumentwicklung, Heft 1.2011.

SCHLEDERER, Barbara (1997): Gewerbeansiedlung am neuen Flughafen München untersucht am Beispiel der Achse Freising-Landshut, in: HAAS, Hans-Dieter (Hrsg.) (1997): Zur Raumwirksamkeit von Großflughäfen. Wirtschaftsgeographische Studien zum Flughafen München II, In: Münchner Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie, Band 39, Verlag Michael Lassleben, Kallmünz/Regensburg.

SENATSV ERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT (2008): Masterplan Gateway BER. URL: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/bbi/masterplan_bbi/ (Aufruf 08.08.2013).

SENATSV ERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT (Hrsg.) (2009): Planwerk Südostraum Berlin. Leitbilder, Konzepte, Strategien. Berlin.

SENATSV ERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT (Hrsg.) (2011a): Stadtentwicklungsplan Industrie und Gewerbe. Entwicklungskonzepte für den produktionsgeprägten Bereich. Berlin.

SENATSV ERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT (Hrsg.) (2011b): Monitoring Soziale Stadtentwicklung 2011. Fortschreibung für den Zeitraum 2009-2010. Tabellen zu den Indikatoren. URL: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/monitoring/download/2011/tab/3.1.Dynamikindikatoren2010_Planungsraeume.pdf (Aufruf 07.08.2013).

SENATSV ERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT (o. J. a): Arbeitslosenanteil 2010 (LOR). In: FIS-Broker. URL: <http://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp> (Aufruf 05.08.2013).

SENATSV ERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT (o. J. b): Senioren 2006, 2010 (LOR). In: FIS-Broker. URL: <http://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp> (Aufruf 05.08.2013).

SENATSV ERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT (o. J. c): Kinder und Jugendliche 2006, 2010 (LOR). In: FIS-Broker. URL: <http://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp> (Aufruf 05.08.2013).

SENATSV ERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT (o. J. d): Ausländeranteil 2010 (LOR). In: FIS-Broker. URL: <http://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp> (Aufruf 05.08.2013).

SENATSV ERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT (o. J. e): Einwohnerinnen und Einwohner mit Migrationshintergrund 2010 (LOR). In: FIS-Broker. URL: <http://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp> (Aufruf 05.08.2013).

SENATSV ERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT (o. J. f): Einwohnerdichte 2011. In: FIS-Broker. URL: http://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=showMap&mapId=k06_06ewdichte2011@senstadt (Aufruf 05.08.2013).

SENATSV ERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT (o. J. g): Einwohnerdichte 2011. In: FIS-Broker. URL: http://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=showAreaSelection&mapId=k_siedlungsstruktur_plr@senstadt (Aufruf 05.08.2013).

THIERSTEIN, Alain, Buser, Benjamin, Abegg, Christof, Schulze, Tillmann (2011): Regionaler Strukturwandel im Umland des Flughafen Münchens. Studie im Auftrag der Flughafen München GmbH. Zürich.

TUBS (2013): Administrative Divisions. URL: [http://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Berlin,_administrative_divisions_\(%2Bdistricts_%2Bboroughs_-pop\)_-_de_-_colored_\(less_colors\).svg](http://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Berlin,_administrative_divisions_(%2Bdistricts_%2Bboroughs_-pop)_-_de_-_colored_(less_colors).svg) (Aufruf: 14.07.2013).

WEIGT, Dietmar (2010): Auswirkungen von Flughäfen insbesondere von Fluglärm auf den Immobilienmarkt am Beispiel des Marktsegments „individuelles Wohnen“. Institut für Geodäsie und Geoinformation der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität, Bonn.

ZUKUNFT IN GRÜNAU E. V. (2011): Was ist Zukunft in Grünau? URL: <http://www.zukunftingruenau.eu/> (Aufruf 19.08.2013).

Titelbild:

Links: SENATSV ERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT (Hrsg.) (2009): Planwerk Südostraum Berlin. Leitbilder, Konzepte, Strategien. Berlin.

Mitte: FLUGHAFEN BERLIN BRANDENBURG GMBH (2013): Investitionsstandort. URL <http://www.berlin-airport.de/de/geschaeftpartner/real-estate/investitionsstandort/index.php> (Aufruf 17.08.2013).

Rechts: GeoBasis – DE/BKG. URL: <https://maps.google.de/> (Aufruf 17.08.2013).

ERKLÄRUNG

Ich versichere, dass ich die Bachelorthesis ohne fremde Hilfe selbständig verfasst und nur die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt habe.

Wörtlich oder dem Sinn nach aus anderen Werken entnommene Stellen sind unter Angabe der Quellen kenntlich gemacht.

Hamburg, den

.....

