

Wachstumschance für Berlin

Der Ausbau des Flughafens Berlin Brandenburg International (BBI) am Standort Schönefeld-Süd ist das größte Entwicklungsvorhaben in der Hauptstadtregion und der erste große Flughafenbau des 21. Jahrhunderts in Europa. Insgesamt wird der neue Airport 1.470 ha groß, das entspricht rund 2.000 Fußballfeldern. Die Passagiere werden auf dem BBI alle Flugangebote von innerdeutschen über inner-europäische bis hin zu Interkontinentalflügen unter einem Dach im zentralen Terminal finden („One-Roof-Konzept“). Bis zu 6.500 Personen werden in einer typischen Spitzenstunde auf dem BBI starten oder landen. Der BBI wird über einen sechsgleisigen Bahnhof mit drei Bahnsteigen direkt unter dem Terminal mit Verbindungen ins Berliner Zentrum und ins Umland verfügen. Insgesamt wird der unterirdische BBI-Bahnhof 405 Meter lang und 60 Meter breit und mit zwei Bahnsteigen für den Regional- und Fernverkehr sowie einen S-Bahnsteig ausgestattet. Rund 20 Minuten wird der Airport-Shuttle für die 20 Kilometer lange Strecke ins Berliner Stadtzentrum benötigen.

Die Region Berlin-Brandenburg verfügt derzeit über zwei Flughäfen in Tegel und Schönefeld. Der Flughafen Tempelhof wurde bereits am 30. Oktober 2008 geschlossen. Ab 2011 wird der gesamte Flugverkehr der Region Berlin-Brandenburg auf dem Hauptstadt-Airport BBI im Südosten der Stadt konzentriert sein. Der innerstädtische Flughafen Tegel wird dann ebenfalls geschlossen.

Nach Angaben der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH / Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH wurden bereits folgende Bauvorhaben eingerichtet bzw. realisiert:

2004/2005

- Bauvorbereitenden Maßnahmen (Baufeldfreimachung, Bauwasserhaltung usw.).

2006

- Einrichtung der Baustelle: Errichtung der Baustraßen, des zentralen Betonmischwerks, der Baustellenflächen, Beginn der Leitungsverlegungen, Vorbereitung für Rollbahnanschlüsse an die BBI-Nordbahn.

2007

- Baubeginn Bahntunnel und unterirdischer Bahnhof, Baubeginn für die Anlagen zur Ver- und Entsorgung, Baubeginn Rollbahnsystem Nord und Süd, Baubeginn neue Südbahn, Baubeginn Straßenanbindungen, Außerbetriebnahme der gegenwärtigen Nordbahn.

2008

- Rückbau der alten Nordbahn und Lückenschluss der Bundesautobahn A 113, Fertigstellung GAT (General Aviation Terminal), Fertigstellung erster

Rohbauabschnitt des BBI-Bahnhofs, Baubeginn Terminal und Betriebsstraßen, Schließung Flughafen Tempelhof, Baubeginn Terminal und Betriebsstraßen, Lückenschluss der Bundesautobahn A 113 neu.

Die folgenden Bauabschnitte müssen noch eingeleitet bzw bis 2011 fertiggestellt werden:

2009

- Fertigstellung des Terminal-Rohbaus,
- Beginn der Bauarbeiten für die Gebäudehülle des BBI-Terminals,
- Beginn der Rohbauarbeiten im Bereich Pier Süd,
- Ausbau des unterirdischen Bahnhofs durch die Deutsche Bahn,
- Fertigstellung des Rohbaus des Bahntunnels für die östliche Schienenanbindung,
- Bau der 4.000 Meter langen südlichen Start- und Landebahn,
- Betonarbeiten für Flugbetriebsflächen wie Vorfelder und Rollwege,
- Baubeginn DFS-Flughafentower,
- Baubeginn Feuerwachen,
- Umfangreiche Arbeiten im Bereich der Ver- und Entsorgung.

2010

- Abschluss Rohbau (Richtfest),
- Inbetriebnahme Feuerwache, Gebäude für Spezialgeräte, Winterdienst und Bodenverkehrsdienste,

2011

- Probetrieb des neuen Terminals und des technischen Gesamtsystems,
- Inbetriebnahme BBI: Der Flugverkehr der Region Berlin-Brandenburg wird auf dem BBI in Schönefeld gebündelt; Schließung von Tegel: Mit Inbetriebnahme des BBI wird der Flughafen Tegel endgültig geschlossen.

Mehr als 1.000 Unternehmen arbeiten zur Zeit am BBI, bis zu 3.000 Bauarbeiter sind gleichzeitig auf der Baustelle beschäftigt. Für die Bauunternehmen gibt es ein eigenes Ersatzteillager und einen Baumaschinenverleih. 40 Kräne drehen sich täglich auf der Baustelle. 3,4 Millionen Tonnen Beton werden im BBI verbaut. Das auf der Baustelle errichtete Betonwerk - das modernste Europas - mischt täglich aus dem über die Schiene angelieferten Zement, Sand, Kies und Split Beton verschiedenster Körnung.

Umsatz und Beschäftigung für die Berliner Wirtschaft

Die Umsetzung der genannten Bauvorhaben bringt vor allem Umsatz und Beschäftigung für die Bauwirtschaft. Aber auch für andere Branchen sind die wirtschaftlichen Effekte von Investitionen in die Infrastruktur enorm. Denn nach wie vor ist die Bauwirtschaft eine wesentliche Schlüsselbranche und sie

bildet mit ihren beachtlichen Multiplikatoreffekten einen Wachstums-, Beschäftigungs- und Konjunkturmotor für die gesamte Wirtschaft. Da von allen Beteiligten verabredet wurde, den weit überwiegenden Teil der Arbeiten an Unternehmen aus der Region zu vergeben, wird der Bau des BBI sowohl der Berliner Bauwirtschaft, dem Bauhandwerk und den Planern als auch den unterschiedlichsten Berliner Zulieferfirmen und den zahlreichen Dienstleistungsunternehmen der Region über mehrere Jahre hinweg Umsatz und Beschäftigung sichern.

Um die Interessen der regionalen mittelständischen Wirtschaft zu wahren, haben die Berliner Flughäfen im Rahmen des BBI-Mittelstandskonzeptes bei der Auftragsberatungsstelle Brandenburg e. V. ein Bieterverzeichnis geschaffen, in welchem sich an Bauausführungen interessierte Unternehmen eintragen lassen können. Für Generalunternehmer soll das Bieterverzeichnis eine qualifizierte Form der Eignungsprüfung von Unternehmen ermöglichen. Die Auftragsberatungsstelle Brandenburg e.V. ist eine Einrichtung der Industrie- und Handelskammern Cottbus, Frankfurt (Oder), Potsdam und der Handwerkskammern Cottbus, Frankfurt (Oder) und Potsdam.

Soweit Generalauftragnehmer beauftragt werden, sind diese verpflichtet, Unternehmen, die in das Bieterverzeichnis eingetragen sind und für die jeweilige Aufgabe die Voraussetzungen erfüllen, zur Angebotsabgabe aufzufordern und die Weitervergabe in einem transparenten Verfahren durchzuführen. Bei der Auftragsvergabe müssen die Losgrößen die mittelständisch geprägte Struktur der Unternehmen in der Region Berlin-Brandenburg berücksichtigen und sich gleichzeitig an den finanztechnischen Erfordernissen der Auftraggeber orientieren.

Für die Auftragnehmer sollte die Losgröße so bemessen sein, dass mittelständische Unternehmen der Region die Möglichkeit haben, die mit einer Angebotsabgabe abzugebenden Sicherheitsleistungen auch tatsächlich aufzubringen. Eine mögliche Verkleinerung der Losgrößen sollte jedoch nicht zu einer Steigerung der Fremdfinanzierungskosten, zur Beeinträchtigung der Wirtschaftlichkeit oder der termingerechten Realisierung des Gesamtprojekts führen. Dabei müssen die verschiedenen Planungsbereiche während der Planungsphase so vernetzt werden, dass eine termingerechte und sachgerechte Bauausführung gewährleistet ist.

Kammern, Verbände und die Auftragsberatungsstelle führen in Zusammenarbeit mit den Berliner Flughäfen regelmäßige Informationsveranstaltungen zum Prozedere der BBI-Auftragsvergaben sowie den jeweils aktuellen Auftragsvergaben für interessierte Unternehmen durch. Aktuelle Vergaben der Berliner Flughäfen werden im Internet veröffentlicht, um die Bauwirtschaft umfassend und frühzeitig über das aktuelle Vergabe- und Baugeschehen auf dem Airport zu informieren.

Durch die beschriebene Vorgehensweise bei der Auftragsvergabe werden vor allem in Berlin zusätzliche Umsätze generiert, neue Arbeitsplätze geschaffen und bestehende Stellen gesichert sowie erhebliche zusätzliche Einkommen erzielt. Dabei entstehen auch indirekte Effekte, die hervorgerufen werden, wenn die im ersten Schritt erzielten Einkommen wieder verausgabt werden bzw. Nachfrage nach lokalen Diensten und Zulieferungen induziert wird. Somit wird im Einkommenskreislauf von Runde zu Runde zusätzliche Wertschöpfung generiert.

Berliner Banken beteiligen sich an BBI-Finanzierung

Der Gesamtbedarf an Fremdkapital für den BBI liegt bei 2,4 Mrd. EUR. Neben den 1,4 Mrd. EUR, die ein Bankenkonsortium aufbringt, kommt eine weitere Milliarde Euro von der Europäischen Investitionsbank (EIB).

Im Rahmen des Bankenkonsortiums beteiligt sich auch die Investitionsbank Berlin (IBB) mit 310 Mio. EUR an der Langfristfinanzierung des BBI. Das gesamte Finanzierungspaket des Konsortiums umfasst 1,4 Mrd. EUR. Dem Konsortium gehören neben der IBB die Investitionsbank des Landes Brandenburg (ILB), die KfW IPEX-Bank GmbH, die Landesbank Berlin AG, die Nord/LB Norddeutsche Landesbank, die DZ Bank AG sowie die Berliner Volksbank eG an.

In den nachfolgenden Ausführungen wird auf Basis der oben dargestellten Bauabschnitte und anhand des „Berlin Economic Simulation Tool – BEST“ die Größenordnung der durch das Finanzierungspaket von insgesamt 2,4 Mrd. EUR generierten zusätzlichen Berliner Wirtschaftseffekte für einen Zeitraum von fünf Jahren berechnet. Es wird gezeigt, dass sich die Investitionen in den BBI bereits während der Bauphase volkswirtschaftlich rechnen.

Berlin Economic Simulation Tool – BEST

Das Berlin Economic Simulation Tool – BEST basiert auf makroökonomischen Modellen und ermöglicht die Beurteilung von wirtschaftspolitischen Maßnahmen, von Investitionen in die Infrastruktur sowie von strukturellen ökonomischen Veränderungen in der Berliner Wirtschaft. Das Modell bietet die Möglichkeit, auch sektorale Effekte zu simulieren und die Auswirkungen eines „Schocks“ bzw. wirtschaftlichen Eingriffs auf das regionale Wachstum in einer Periode von fünf Jahren zu berechnen. Dabei kann der wirtschaftliche Eingriff oder „Schock“ vielfältige Ausprägungen haben, zum Beispiel die Erhöhung des heimischen Konsums durch Steuererleichterungen für Verbraucher, die Förderung von Investitionen durch günstige Kredite oder die Schaffung von zusätzlichen Arbeitsplätzen durch die Finanzierung von öffentlichen Infrastrukturmaßnahmen.

Grundlage von BEST ist ein so genanntes volkswirtschaftliches Referenzszenario. Es beschreibt den auf fünf Jahre prognostizierten und errechneten „business-as-usual-Trend“ der Berliner Regionalwirtschaft ohne „Schock“ bzw. wirtschaftliche Eingriffe. Aufbauend auf diesem Referenzszenario wird ein Simulationsszenario durch BEST berechnet, dessen Eingangsgröße ein definiertes Szenario in Form eines „wirtschaftlichen Eingriffs“ darstellt. Dies kann zum Beispiel ein zusätzliches Investitionsvolumen sein (hier: 2,4 Mrd. EUR für den Bau des BBI). Die Ergebnisse von BEST ergeben sich jeweils durch den Vergleich des vom Anwender definierten und errechneten Szenarios mit dem Referenzszenario.

BEST berücksichtigt hinsichtlich der Investitionen drei verschiedene wirtschaftliche Sektoren: Dienstleistungs-, Bau- und Produktionssektor. Die Aufteilung erfolgt bei dieser Analyse auf der Grundlage der beschriebenen Leistungen nach folgendem Schlüssel:

- Baugewerbe: 75,3%
- Dienstleistungen: 14,3%
- Produzierendes Gewerbe ohne Baugewerbe: 10,4%

In der Modellrechnung wird davon ausgegangen, dass von dem Finanzierungsvolumen von insgesamt 2,4 Mrd. EUR etwa 70% (1,68 Mrd. EUR) in Berlin wirksam werden. Hinsichtlich der Bauphase werden fünf Jahre berücksichtigt. Die Aufteilung des Investitionsvolumens von 1,68 Mrd. EUR auf die einzelnen Jahre erfolgt auf der Grundlage von Jahr zu Jahr abnehmender Investitionen:

- 1. Jahr: 517,4 Mio. EUR
- 2. Jahr: 388,1 Mio. EUR
- 3. Jahr: 322,6 Mio. EUR
- 4. Jahr: 258,7 Mio. EUR
- 5. Jahr: 193,2 Mio. EUR

Analyse der Berliner Wirtschaftseffekte

Die Wertschöpfungseffekte, die sich in den Ergebnissen der letzten Jahre widerspiegeln, beruhen auch auf den Nachwirkungen der in den Vorjahren getätigten Investitionen. Da BEST nicht nur die direkten Auswirkungen berücksichtigt, sondern auch die durch die volkswirtschaftlichen Multiplikatoreffekte hervorgerufenen Auswirkungen, die unter Umständen mit erheblichen Zeitverzögerungen eintreten können, gibt es trotz von Jahr zu Jahr abnehmender Investitionen auch noch am Ende des Untersuchungszeitraums hohe Zuwächse des Bruttoinlandsprodukts.

Insgesamt 3,74 Mrd. EUR zusätzliche Wirtschaftsleistung

Im Ergebnis führt das von den Konsortialbanken für den Bau des BBI zur Verfügung gestellte Finanzierungspaket von insgesamt 2,4 Mio. EUR bereits im ersten Jahr zu einer Steigerung des Berliner Bruttoinlandsprodukts von insgesamt 644,17 Mio. EUR.

Vor dem Hintergrund weiterer Investitionen in den Folgejahren sowie der wirtschaftlichen Nachwirkungen und der zeitintensiven Multiplikatorwirkungen fallen hohe BIP-Zuwächse mit insgesamt 3,1 Mrd. EUR auch noch in den Jahren 2 bis 5 an. Alles in allem stoßen die insgesamt 2,4 Mio. EUR Finanzierungsvolumen in fünf Jahren durch die dargestellten primä-

BBI: 2,4 Mrd. EUR Finanzierungsvolumen, 70% davon werden in Berlin wirksam

Zeitraum	Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	Jahr 4	Jahr 5
Investitionen in Mio. EUR	517,4	388,1	322,6	258,7	193,2
BEST-Ergebnisse	Zuwachs	Zuwachs	Zuwachs	Zuwachs	Zuwachs
BIP in Mio. EUR	644	794	769	742	788
Beschäftigte	3.462	5.901	5.956	3.411	2.111
Öffentliche Einnahmen in Mio. EUR	153,87	152,85	73,65	12,71	27,29

Berlin *aktuell* – Ausbau des Flughafens Berlin Brandenburg International (BBI)

ren- und multiplikativen Effekte ein zusätzliches Berliner BIP in Höhe von insgesamt 3,74 Mrd. EUR an. Somit wird durch die in Berlin wirksam werdenden Investitionen von 1,68 Mrd. EUR für den Bau des BBI mehr als das Doppelte an Wirtschaftsleistung angestoßen und zwar sowohl im Baugewerbe als auch in den vor- bzw. nachgelagerten Branchen z. B. in den Bereichen Verarbeitendes Gewerbe, Handel, Unternehmensnahe Dienstleistungen, Logistik, Telekommunikation und Handwerk.

Insgesamt werden allein durch den Bau des BBI bereits 20.841 temporäre Arbeitsplätze in vielen verschiedenen Branchen der Hauptstadt geschaffen. Bei der Interpretation der Ergebnisse ist jedoch darauf zu achten, dass die jeweils neu geschaffenen Arbeitsplätze der Vorperioden teilweise auch temporär gewesen sein können und somit im laufenden Jahr nicht mehr in ihrer ursprünglichen Zahl existieren. BEST liefert keine Hinweise auf die Zahl der möglicherweise weggefallenen Arbeitsplätze, so dass bei einer vollständigen Addition der Beschäftigten über den Zeitraum von fünf Jahren eine Verzerrung entsteht.

Von besonderem Interesse sind die Auswirkungen der BBI-Investitionen auf die Einnahmen der öffentlichen Hand. Diese profitiert einerseits zum Beispiel durch erhöhte Steuer- und Sozialversicherungseinnahmen und andererseits durch geringere Inanspruchnahme von Leistungen für Erwerbslose. An zusätzlichen öffentlichen Einnahmen fallen während der BBI-Bauphase insgesamt 420,37 Mio. EUR für Berlin an.

Alles in allem sind allein mit dem Bau des BBI im Zeitraum von fünf Jahren zusätzliche Wertschöpfungseffekte von 3,74 Mrd. EUR und 20.841 temporäre Arbeitsplätze verbunden und zwar sowohl im Bau- und Produktionssektor als auch in den vor- bzw. nachgelagerten Branchen in ganz Berlin, z. B. in den Bereichen Dienstleistungen und Verarbeitendes Gewerbe wie Ingenieur-, Planungs-, Rechts- und Sicherheitsdienste, Public-Relations- und Unternehmensberatung, Grundstücks- und Wohnungswesen, Sekretariats- und Schreibdienste, Vermittlung von Arbeitskräften, Caterer und Erbringung sonstiger Verpflegungsdienstleistungen, Vermietung von Kraftwagen und Baumaschinen, Gebäudebetreuung; Garten- und Landschaftsbau, in der Herstellung von Baumaterialien, in der Metallerzeugung und -bearbeitung, in der Herstellung von Kabeln und elektrischem Installationsmaterial, im Bereich Energie- und Wasserversorgung sowie in der Beseitigung von Abfällen, in der Personenbeförderung und im Eisenbahnverkehr, in der Herstellung von Büro- und Ladenmöbeln, im Bereich Handwerk, Tankstellen, Telekommunikation sowie Werbeagenturen, Kredit- und Versicherungsgewerbe.

Hinzu kommen die Effekte durch den Flugbetrieb des BBI ab 2011. Nach internationalen Erfahrungen kommen auf eine Million Passagiere im Jahr rund 800 bis 1.100 Arbeitsplätze direkt am Flughafen. Auf jeden dieser Arbeitsplätze kommen etwa 2,5 weitere Stellen (indirekte) im Umfeld hinzu. Diese Regel bedeutet für die Berliner Flughäfen schon heute einen enormen Beschäftigungseffekt. Bei einem Aufkommen von 21,3 Mio. Fluggästen im Jahr 2008 ergibt diese Rechnung einen Gesamtbeschäftigungseffekt von rund 53.300 direkten und indirekten Arbeitsplätzen.

