

# **Entwicklungsszenarien**

## **entlang der Dresdner Bahn**

Rangsdorf und Blankenfelde-Mahlow / Dahlewitz

September 2016

### Impressum

Auftraggeber: Gemeinde Blankenfelde-Mahlow

Karl-Marx-Straße 4  
15827 Blankenfelde-Mahlow

Ansprechpartner: Herr Baier, Bürgermeister

Auftragnehmer: Jahn, Mack & Partner  
architektur und stadtplanung  
Alt-Moabit 73  
10555 Berlin  
Tel.: 030 85 75 77 0

Bearbeitung: Gerlinde Mack

Gaston Klaeß

Berlin, September 2016

### Genderhinweis:

Im Sinne einer besseren Lesbarkeit der Texte wurde in dieser Studie auf eine geschlechtsneutrale Differenzierung bei Bezeichnungen von Personen und Personengruppen verzichtet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für beide Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einleitung .....</b>	<b>4</b>
<b>2. Ausgangssituation .....</b>	<b>5</b>
2.1. Untersuchungen zum Verkehrsaufkommen .....	5
2.2. Zukunft der Schienenanbindung .....	6
2.3. Ausgangssituation in den Gemeinden .....	6
2.4. Rangsdorf.....	7
2.5. Blankenfelde-Mahlow / Dahlewitz .....	8
<b>3. Entwicklungsszenarien.....</b>	<b>10</b>
3.1. Szenario 1: Dynamische Entwicklung im Flughafenumfeld ... 10	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
3.2. Szenario 2: Offensive Standortentwicklung .....	12
3.3. Szenario 3: Gute Verbindung – neue Mobilität .....	14
<b>4. Handlungsempfehlungen .....</b>	<b>18</b>
<b>5. Fazit .....</b>	<b>20</b>
<b>6. Anhang .....</b>	<b>21</b>

# 1. Einleitung

Im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes 2030 erstellt der VBB derzeit eine Korridoruntersuchung, in der vier Korridore hinsichtlich der Möglichkeit einer S-Bahnverlängerung bzw. der Regionalbahnentwicklung untersucht werden.

Einer dieser Korridore ist der Korridor entlang der Dresdner Bahn. Hierfür werden vier mögliche Fälle vom VBB genannt: Der Nullfall, eine S-Bahnverlängerung bis Rangsdorf, ein neuer Regionalbahnhof Dahlewitz Rolls Royce sowie eine S-Bahnverlängerung bis S-Bhf. Dahlewitz Rolls Royce.

In den Gemeinden gibt es schon lange Forderungen nach dem Wiederaufbau der S-Bahnlinie 2 nach Rangsdorf „wie sie vor dem Mauerbau bestand“. Zusätzlich geht es um eine Verbesserung der Anbindung des Global Players Rolls Royce in Dahlewitz. Die Bürgermeister der Gemeinden Rangsdorf und Blankenfelde-Mahlow unterstützen dieses Anliegen und sehen Vorteile für ihre beiden Gemeinden.

Die S-Bahnverlängerung wurde u.a. bereits in folgenden Studien untersucht:

- ETC Transport Consultants GmbH „Vertiefungsuntersuchung zur Verlängerung der S-Bahn von Blankenfelde nach Rangsdorf“, 2010
- PROZIV Verkehrs- und Regionalplaner, „Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) S-Bahnverlängerung Rangsdorf“, 2012

Die letztgenannte Studie hat sich auch mit der Frage einer S-Bahnhaltestelle Dahlewitz Rolls Royce auseinandergesetzt.

Der Neubau von S-Bahn- und Bahnhaltepunkten wie auch die Bedienungshäufigkeit setzt bestimmte Fahrgastzahlen an den jeweiligen Haltepunkten und auf den jeweiligen Strecken voraus. Die Gemeinden Blankenfelde-Mahlow und Rangsdorf sowie Rolls Royce wollen deshalb die Entwicklungspotenziale in diesem Bereich überprüfen.

Im Rahmen von drei Szenarien werden mögliche Entwicklungen und Maßnahmen aufgezeigt, die für die Berechnung der Fahrgastpotenziale eine veränderte Grundlage bilden können. Für die Gemeinden bieten sie Ansatzpunkte, ihre Entwicklungsziele und Leitbilder zu überprüfen. Im Ergebnis sind diese drei Entwicklungsszenarien Grundlage für die weitere Diskussion. Mit den Handlungsempfehlungen werden weitere Schritte aufgezeigt. Diese bieten sowohl kurzfristig umsetzbare Anregungen als auch Maßnahmen zur weiteren Einschätzung von bestimmten Entwicklungsvorstellungen.

Die Betrachtungen beruhen einerseits auf den Ergebnissen des Gutachtens „Evaluierung Gemeinsames Strukturkonzept Flughafenumfeld BER“, Jahn, Mack & Partner u.a., 2016. Um die Entwicklungen einschätzen zu können wurden nochmals verschiedene Prognosen herangezogen und hochgerechnet, so z.B. aus dem „Nahverkehrsplan für den übrigen ÖPNV des Landkreises Teltow-Fläming“, 2014, Daten der Bertelsmann Stiftung und auch verschiedene Studien zur Entwicklung von Flughafenumfeldern (siehe auch Anhang).

## 2. Ausgangssituation

### 2.1. Untersuchungen zum Verkehrsaufkommen

<b>VBB Nachfrageprognose SPNV bis 2030</b> („VBB Korridoruntersuchung“, 2015 (Mo – Fr))			
<i>Abschnitt</i>	<i>2013</i>	<i>2020</i>	<i>2030</i>
Blankenfelde – Dahlewitz	5.300 Fahrgäste	6150 Fahrgäste	7800 Fahrgäste
Dahlewitz – Rangsdorf	5.000 Fahrgäste	5900 Fahrgäste	7150 Fahrgäste
Rangsdorf – Dabendorf	3.700 Fahrgäste	4400 Fahrgäste	5500 Fahrgäste

Der VBB geht in seiner Untersuchung von einer Steigerung der Nachfrage zwischen 2013 und 2030 auf den vorgenannten Streckenabschnitten von bis zu 49 % aus.

<b>„Vertiefungsuntersuchung zur Verlängerung der S-Bahn von Blankenfelde nach Rangsdorf“, ETC Transport Consultants GmbH, 2010</b>				
<i>Abschnitt</i>	<i>F1: Ohne S-Bahn Bahnfahrten</i>	<i>F2: mit S-Bahn, S-Bahnfahrten,</i>	<i>F2: mit S-Bahn Bahnfahrten</i>	<i>F2: zusammen</i>
Blankenfelde – Dahlewitz	2.630 Fahrgäste	4.160 Fahrgäste	720 Fahrgäste	4.880 Fahrgäste
Dahlewitz – Rangsdorf	1.980 Fahrgäste	2.300 Fahrgäste	720 Fahrgäste	3.020 Fahrgäste

<b>„Standardisierten gesamtwirtschaftliche Bewertung durch Nutzen-Kosten Untersuchung (NKU) für eine S-Bahnverlängerung Blankenfelde - Rangsdorf“ PROZIV, 2012</b>				
<i>Abschnitt</i>	<i>F1: Ohne S-Bahn Bahnfahrten</i>	<i>F2: mit S-Bahn, S-Bahnfahrten,</i>	<i>F2: mit S-Bahn Bahnfahrten</i>	<i>F2: zusammen</i>
Blankenfelde – Dahlewitz	5.530 Fahrgäste	2.530 Fahrgäste	4.130 Fahrgäste	6.660 Fahrgäste
Dahlewitz – Rangsdorf	5.220 Fahrgäste	1.640 Fahrgäste	4.130 Fahrgäste	5.770 Fahrgäste
Rangsdorf – Dabendorf	3.600 Fahrgäste			

Der Prognosehorizont beider Untersuchungen ist 2020.

### 2.2. Zukunft der Schienenanbindung

Aufgrund der Langfristigkeit eines S-Bahnaufbaus werden hier nur Fälle beschrieben, die von der Fertigstellung der Dresdner Bahn zwischen Blankenfelde und Berlin-Südkreuz ausgehen. Zukünftig werden zwei Bahnlinien die Streckenabschnitte Rangsdorf-Dahlewitz und Dahlewitz-Blankenfelde bedienen:

- Der RE 5 bei Lückenschluss Dresdner Bahn verkehrt mindestens stündlich. Sie erhält von Wünsdorf bis Berlin Hbf einen zusätzlichen Zug pro Stunde und Richtung in den Hauptverkehrszeiten (6.00 – 9.00 Uhr und 16.00 – 19.00 Uhr).
- Nach Fertigstellung des BER wird die RB 24 (statt RE 7) über den BER, Schöneweide, Ostkreuz, Lichtenberg nach Eberwalde einmal pro Stunde fahren.

Der VBB untersucht die Fälle einer S-Bahnverlängerung bis Dahlewitz Rolls Royce bzw. bis Rangsdorf mit einer Haltestelle in Dahlewitz Rolls Royce. Die S-Bahnstrecke würde im 20-Minutentakt bedient. Durch die S-Bahnverlängerung würde der Bahnhof Dahlewitz seinen Regionalbahnhof verlieren und damit auch die direkte Anbindung an den BER. Es müsste dann am Bahnhof Blankenfelde von der S-Bahn auf die RB 24 umgestiegen werden.

Eine weitere Variante die der VBB nennt ist statt des Neubaus einer S-Bahn die Einrichtung einer zusätzlichen Regionalbahnhaltstelle Dahlewitz Rolls Royce. Diese Variante wäre preiswerter. Dennoch entstünden Kosten für Bahnsteige und Erschließung und barrierefreie Überquerung der Gleisanlagen. Dieser Regionalbahnhof Dahlewitz Rolls Royce wäre laut VBB frühestens bis 2023 / 2024 realisierbar. Laut Aussagen des VBB würden vor allem die Verdichterzüge und die RB 24 in Dahlewitz Rolls Royce halten. In den verkehrsreichen Zeiten bestünde dann ein Stundentakt über die Dresdner Bahn Richtung Eberswalde und die stündliche Anbindung an den BER wäre gewährleistet. Einschränkungen am Bahnhof Dahlewitz sind lt. VBB nicht zu erwarten.

### 2.3. Ausgangssituation in den Gemeinden

Beide Gemeinden verzeichnen ein dynamisches Wachstum und sind ausgeprägte Wohnstandorte vorwiegend geprägt durch Einfamilienhäuser mit Verdichtungstendenzen und typisch für den Berliner Stadtrand.

Beide Gemeinden haben ein Profil als Wirtschaftsstandorte und haben Branchenkompetenzen in Logistik sowie am Standort Dahlewitz im Bereich Luftfahrttechnik.

Wesentlich für die Abschätzung des Nachfragepotenzials sind die Summe der Pendler bestehend aus Beschäftigten am Wohn- und Arbeitsort sowie Schülern und deren Verkehrsverhalten. Der Anteil der Nutzer von Angeboten des Schienennahverkehrs ist im Einzugsbereich von 1,2 km um die Haltestellen erfahrungsgemäß höher als weiter entfernt. Im weiteren Umkreis hängt das Verhalten auch von der Qualität des Angebots im Busverkehr ab.

Beide Gemeinden sind auch Ausgangs- bzw. Zielorte für Erholungssuchende. Vor allem Rad- und Wandertouristen starten oder beenden ihre Touren an den Bahnhöfen Blankenfelde, Dahlewitz oder Rangsdorf. Außerdem haben beide Gemeinden größere Hotels mit Tagungs- und Kongressangeboten.

## 2.4. Rangsdorf

Bevölkerungsentwicklung	2006	2013	2015	2020	2030	Bertelsmann	
						2020	2030
Bevölkerung		10.609	10.848	10.968	10.684	11.150	11.280
davon Rangsdorf Ortslage			9.457				

Wohnungsbaupotenziale	GSK <sup>1</sup>	Complan <sup>2</sup>	Standorte für geförderten Wohnungsbau
Wohneinheiten	470	485	54
Einwohner	1.034	1.067	135

Entw. der Pendler und Beschäftigten	2006	2013	2015	Trend bis 2030
Soz.vers.pfl. Besch. 2015 am Arbeitsort	2.270	2.815	2.823	3.154
Davon Bereich Theresenhof ges. geschätzt			2.270	4.664
Soz.vers.pfl. Besch. 2015 am Wohnort	3.494	4.252	4.440	
Einpendler	1.773	2.219	2.227	
Auspendler	2.997	3.666	3.847	
Pendler insgesamt	4.770	5.885	6.074	Ca. 7.100
Hochrechnung alle GSK-Flächen				+ 1.140

- Die Bevölkerungsentwicklung in Rangsdorf verlief bisher immer positiver als in den Bevölkerungsprognosen angenommen.
- Im Flächennutzungsplan wird für den Prognosezeitraum 2020 von ca. 11.000 Einwohnern ausgegangen, im Gemeindeentwicklungskonzept von 2016 wird die Prognose der Bertelsmann Stiftung (11.280 EW) angegeben.
- Aktuell sind eine stärkere Innenentwicklung und ein stärkeres Wachstum zu erkennen. Bevölkerungszahl lag zum 31.07.2016 über 11.000 EW.
- Mögliche Entwicklungspotenziale gem. Stand GSK Evaluierung sind ca. 470 WE überwiegend geringerer Dichte, für ca. 1.050 Einwohner und ca. 1.140 zusätzlich sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort durch die Entwicklung der Gewerbeflächenpotenziale.

<sup>1</sup> Gutachten „Evaluierung Gemeinsames Strukturkonzept (GSK) Flughafenumfeld BER“, BADC (Auftraggeber), 2016.

<sup>2</sup> Complan Kommunalberatung GmbH „Ermittlung der Wohnungsbaupotenziale im Stadt-Umland-Zusammenhang von Berlin und Potsdam einschließlich aller Mitglieder des kommunalen Nachbarschaftsforums“ Juni 2016.

## 2.5. Blankenfelde-Mahlow / Dahlewitz

Bevölkerungsentwicklung	2006	2013	2015	2020	2030	Bertelsmann	
						2020	2030
Bevölkerung	24.907	25.664	26.319	26.833	26.406	26.290	26.220
Davon Dahlewitz			2.239				
Davon Blankenfelde-Süd			ca. 3.000				

Wohnungsbaupotenziale	GSK <sup>3</sup>	Davon in Dahlewitz
Wohneinheiten	1.920	250
Einwohner	4.224	550

Entw. der Pendler und Beschäftigten	2006	2013	2015	Trend bis 2030
Soz.vers.pfl. Besch. 2015 am Arbeitsort	6.379	7.564	8.188	12.250
Davon in Dahlewitz Eschenweg geschätzt			4.400	
Soz.vers.pfl. Besch. 2015 am Wohnort	9.213	10.817	11.172	11.735
Einpendler	5.158	6.032	6.627	
Auspendler	7.992	9.361	9.617	
Pendler insgesamt	13.150	15.393	16.244	Ca. 19.000
Hochrechnung alle GSK-Flächen				+ 3.600

Entwicklung am Standort Eschenweg	Beschäftigte
Beschäftigte 2015 geschätzt	4.400
Davon Rolls Royce	2.600
Clusterentwicklung Rolls Royce 10 ha à 100 Beschäftigten/ha	1.000
Entwicklung von 41 ha Potenzialfläche à 80 Beschäftigten/ha	3.280
Entwicklung durch Verdichtung (400 bei RR + 400 sonst.)	800
Beschäftigtenpotenzial	Ca. 9500

- Starke Einwohnerentwicklung der vergangenen 25 Jahre inzwischen etwas abgeschwächt
- Eingeschränkte Entwicklungspotenziale für Wohnungsbau aufgrund der Siedlungsbeschränkungszonen.

<sup>3</sup> S. Fn. 2.

- Ein außergewöhnliches Entwicklungspotenzial ist der „Rote Dudel“ in Mahlow für 1.200 WE, was 2.640 Einwohnern entspricht.
- Am Bahnhof Dahlewitz bestehen noch Potenziale für 250 WE, das entspricht ca. 550 Einwohnern.
- Rolls Royce Dahlewitz hat heute 2.600 Beschäftigte das entspricht 90 Besch. / ha. Geplant ist eine Aufstockung der Mitarbeiter auf 3.000 Beschäftigte auf dem eigenen Standort (103 Besch. /ha). Zusätzlich ist die Entwicklung eines „Technologecampus Aerospace“ bis 2030 geplant, in dem weitere 1.000 Arbeitsplätze entstehen und zwar zu 80 % im Engineeringbereich und für StartUps. Diese Firmen sind ebenfalls beschäftigungsintensiv (100 Besch./ha). Sie benötigen demnach eine Fläche von 10 ha.
- Zusätzliche Fahrgastpotenziale bei Rolls Royce ergeben sich durch temporäre Beschäftigte aus aller Welt im Gaststatus, die zwischen einer Woche und einem Jahr bleiben und bevorzugt in Berlin wohnen. Genaue Zahlen dazu liegen nicht vor.
- 80 % der RR-Beschäftigten arbeiten in Gleitzeit und kommen morgens zwischen 7.30 und 9.30 Uhr und bleiben ca. 8 – 10 Stunden. Für die restlichen 20% muss zukünftig von einem Dreischichtbetrieb ausgegangen werden.
- Der Gewerbestandort Dahlewitz hat sich kontinuierlich gut entwickelt. Heute gibt es dort ca. 4.400 Beschäftigte (mit Rolls Royce und insges. 70 Besch./ha). Ca. 55 % wohnen in Berlin. 300 - 350 Beschäftigte nutzen den öffentlichen Verkehr (S-Bahnnutzer und Beschäftigte aus Blankenfelde-Mahlow).
- Er bietet heute ein Flächenpotenzial von 51 ha (vorhanden und geplant). Insgesamt bietet Dahlewitz ein Potenzial 9.500 Beschäftigten.
- Zusätzliche Fahrgastpotenziale am Standort Dahlewitz bestehen durch zwei Hotelstandorte: Für das Hotel Van der Valk liegen Zahlen für die ersten 8 Monate 2016 vor. Das Hotel hat 112 Beschäftigte, von denen mehr als 50 % in Berlin wohnen. Rechnet man die Gästezahlen, die das Hotel zur Verfügung gestellt hat, auf ein Jahr hoch ergeben sich knapp 150.000 Kongress- und Tagungsgäste, davon übernachten rund 5.000. Für Großveranstaltungen ist von 6.000 Gästen auszugehen, die nicht übernachten und überwiegend aus Berlin kommen. Weitere knapp 20.000 Gäste (durch Rolls Royce oder individuell) reisen an und ab. Ein nicht unerheblicher Teil besucht während des Aufenthalts ein- oder mehrmals Berlin.
- Weiterer Potenziale für eine wirtschaftliche Entwicklung bestehen in Mahlow südlich des BER mit einer Sonderbaufläche am Golfplatz und einer weiteren gewerblichen Potenzialfläche.

### 3. Entwicklungsszenarien

#### 3.1. Szenario 1: Dynamische Entwicklung im Flughafenumfeld

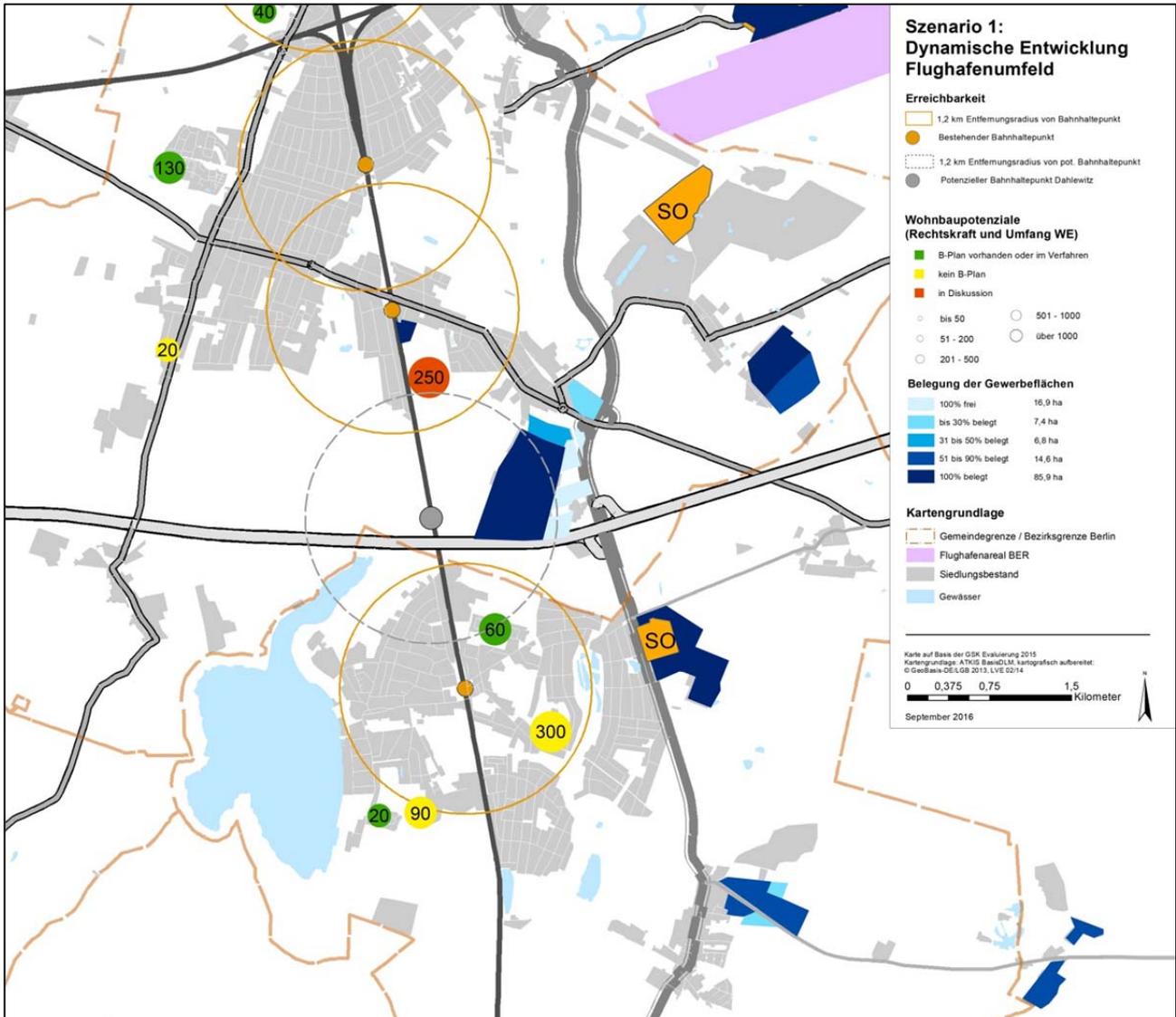


Abbildung 1: Dynamische Entwicklung Flughafenumfeld. Eigene Darstellung, Grundlage GSK Evaluierung 2015.

Die Inbetriebnahme des Flughafens BER wird voraussichtlich einen größeren Entwicklungsschub ergeben, als in den bisherigen Prognosen und Trendberechnungen angenommen.

Für Rangsdorf wird deshalb ein erhöhtes Wachstum von + / - 10 % angenommen. Dies entspricht ca. **12.000 Einwohner** und ca. **4.750 Arbeitskräften**.

Für Dahlewitz unterscheiden sich die Wohnentwicklung und die Wirtschaftsentwicklung stark.

Auch für Dahlewitz wird ein stärkeres Einwohnerwachstum eintreten. Aufgrund der Beschränkungen durch den Flugverkehr (z.B. Siedlungsbeschränkungszonen) wird dieses jedoch geringer ausfallen als in Rangsdorf und wird im Einzugsbereich des Bahnhofs Dahlewitz mit 5 % angenommen, das entspricht 2030 ca. **5.500 Einwohnern** (Dahlewitz und Blankenfelde Süd).

Für Blankenfelde insgesamt wird jedoch aufgrund der Potenziale in Mahlow und der unmittelbaren Lage am Berliner Stadtrand sowie der Erreichbarkeit mit der S-Bahn von einer 10 %igen Überschreitung der Zahlen der Bevölkerungsprognosen ausgegangen, das entspräche ca. **29.000 Einwohner** im Jahr 2030 (darin sind die vorgenannten 5.500 Einwohner enthalten).

Hinsichtlich der gewerblichen Entwicklung wird von stärkeren Wachstumswerten ausgegangen. Der Standort Eschenweg mit dem Leuchtturm Rolls Royce und noch vorhandenen Flächenpotenzialen wird sich aufgrund der Planungen von Rolls Royce, der Nähe zum BER und seiner guten Anbindung stärker entwickeln. Es wird angenommen, dass sich die Beschäftigtenzahl bis 2030 verdoppelt, also insgesamt **8.800 Beschäftigte** am Standort arbeiten. Diese Entwicklung und die Entwicklung der Metropole Berlin als Touristenbetrieb wird auch das Hotel- und Kongressgeschäft am Standort nachhaltig befördern. Auch hier ist von einer guten Auslastung auszugehen.

Gute Entwicklungspotenziale sind die beiden Standorte in Mahlow südlich des BER. Die beiden Flächen bieten auf ca. 65 ha Potenziale für ca. 5.000 Beschäftigte. Der Standort am Golfplatz Groß Kienitz wird im Flächennutzungsplan als Sonderbaufläche dargestellt. Diskutiert wurden vor der geplanten BER-Eröffnung Freizeit- / Sport- und Erlebnisangebote in Verbindung mit Hotel und hotelnahen Dienstleistungen und eine besondere Ausrichtung auf die Zielgruppe Flugzeugcrews. Mit dem BER ist für diese Fläche eine Entwicklung zu erwarten. Es wird vermutet, dass sich die Sonderbaufläche bis 2030 entwickeln lässt. Hier können ca. **1.800 Arbeitsplätze** entstehen und als Standort für Freizeit und Erlebnis eine starke Frequentierung durch Gäste. Die andere Fläche jedoch einen längerfristigen Entwicklungshorizont hat, zumal sich die Gemeinde bis 2030 auf die Entwicklung des Standortes Dahlewitz konzentrieren sollte.

Auch im übrigen Gemeindegebiet wird die Zahl der Beschäftigten stark steigen, nämlich um 50 %, dies entspricht weiteren **5.700 Beschäftigten**.

Je besser die Standorte angebunden sind, desto stärker wird der Anteil der Nachfrager im öffentlichen Verkehr wachsen. Bei einer S-Bahnanbindung kann davon ausgegangen werden, dass ca. 25 % der Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr erfolgen werden. Hinsichtlich der Nachfrage muss jedoch berücksichtigt werden, dass S-Bahn und Zugverkehr tlw. parallel fahren und miteinander konkurrieren. Die S-Bahn hat den Vorteil, dass sie dreimal pro Stunde direkt ins Berliner Zentrum fährt. Sie benötigt jedoch länger als der parallel fahrende RE 5, die mit weniger Halts bis Berlin Hauptbahnhof deutlich schneller ist. Die Entscheidung welches Verkehrsmittel genutzt wird, wird sich auch nach den jeweiligen Zielen in Berlin ausrichten.

### 3.2. Szenario 2: Offensive Standortentwicklung

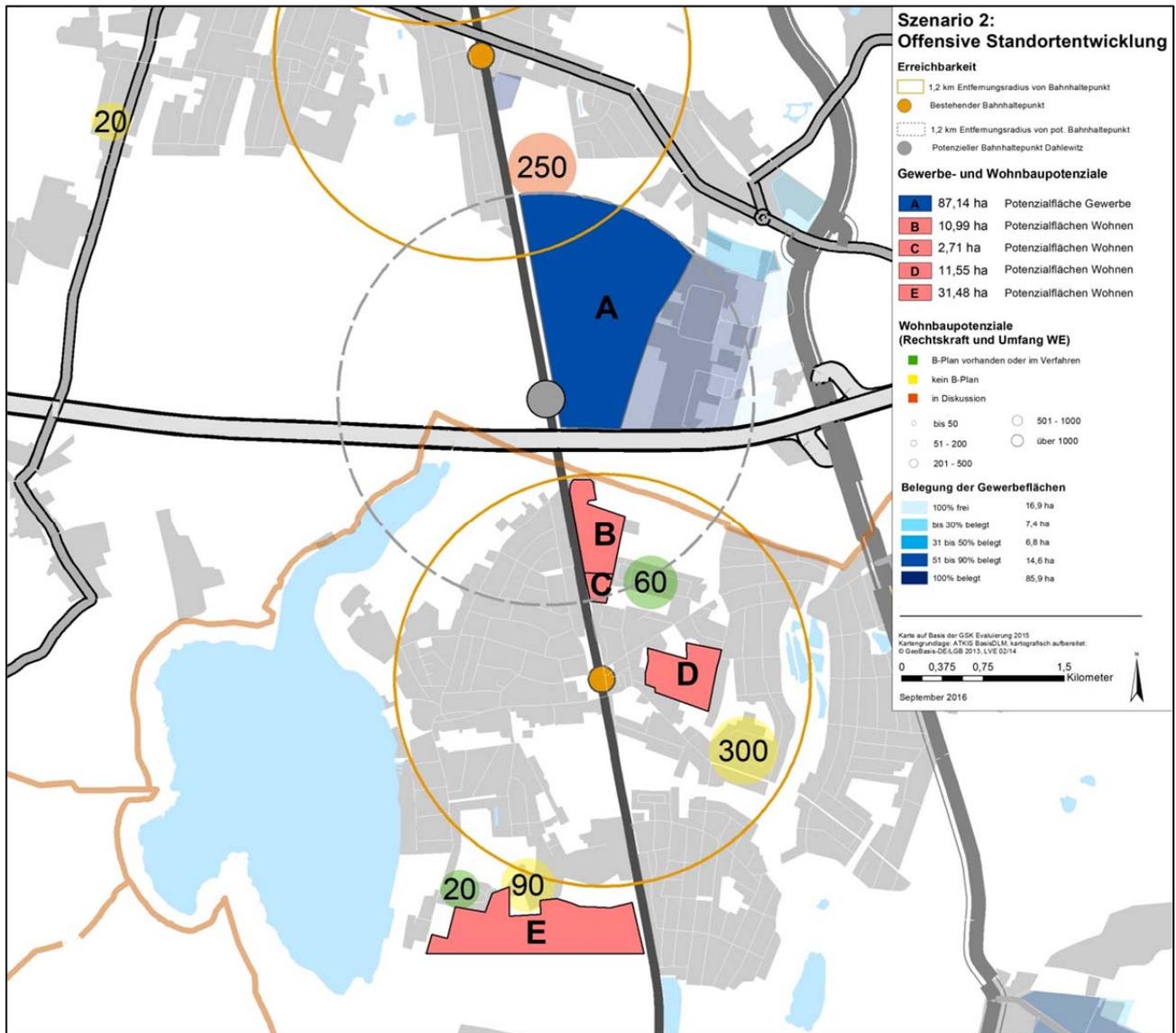


Abbildung 2: Offensive Standortentwicklung. Eigene Darstellung, Grundlage GSK Evaluierung 2015.

Beide Gemeinden haben gute Voraussetzungen für eine stärkere Entwicklung als bisher geplant. In Rangsdorf ergeben sich mögliche zusätzliche Entwicklungspotenziale für den Wohnungsbau. Durch die Aktivierung verschiedener Flächen (siehe Abbildung 2) Insgesamt könnten zusätzlich bis zu 65 ha Wohnbauflächenpotenziale für den Geschosswohnungsbau aktiviert werden. Dies entspräche ca. **5.200 zusätzlichen Einwohnern**. Diese Flächen wurden im Rahmen der Aufstellung zum Flächennutzungsplan der Gemeinde nicht berücksichtigt. So wird für den Standort „ehemalige Buckerwerke Rangsdorf“ der Denkmalschutz, der Naturschutz und Lärmbelastungen durch die Dresdner Bahn als einschränkend angeführt. Die Flächen B ist gewerblich genutzt, die Flächen B und C sind aufgrund ihrer Nähe zur Bahn und zur A 10 lärmbehaftet. Hier wird eine Verlagerung

auf andere Standorte angestrebt. Der städtebauliche Lärmschutz muss bei der Entwicklung dieser Flächen Vorrang haben.

Die Entwicklungspotenziale für Dahlewitz werden in der Stärkung des Wirtschaftsstandortes gesehen. Blankenfelde-Mahlow ist kein Regionaler Wachstumskern und hat sich bisher nicht mit einem Standortentwicklungskonzept konzeptionell mit der Zukunftsausrichtung seines Standortes auseinandergesetzt.

Die Planungen von Rolls Royce eines „Technologecampus Aerospace“ in Dahlewitz, die Konkurrenz um Fachkräfte sowie die Chance eines zusätzlichen Bahnhaltens führen zu folgender konzeptioneller Überlegung: Der Standort weist städtebauliche Defizite auf und sollte städtebaulich und strukturell aufgewertet werden. Zwischen der neuen Bahnhaltestelle und dem Gewerbegebiet Eschenweg könnte ein „**Waldcampus Aerospace**“ entstehen mit einer Ausbildungsstätte und als Standort für Forschung und Entwicklung. Um den Standort attraktiv zu machen sollten zusätzlich Angebote für Freizeit sowie Wohnen (Wohnen für Studierende / Auszubildende / Facharbeitskräfte) vorzugsweise im nördlichen Teil angesiedelt werden. Der Campus sollte städtebaulich ansprechend gestaltet werden. Der Waldcharakter sollte ein wesentliches Gestaltungselement sein. Der Waldbestand umfasst sowohl dichtgewachsene Kiefernbestände als auch wertvolleren Baumbestand. Die Fläche liegt im LSG „Diedersdorfer Heide und Großbeerener Graben“. Die Entwicklung erfordert ein Zustimmungs- und Ausgliederungsverfahren aus dem LSG. Es ist mit hohen Kosten für die Erschließung sowie die Ausgleichsflächen für den umzuwandelnden Wald zu rechnen.

Erforderlich wäre ein städtebauliches Konzept, das einen Erhalt wertvollen Baumbestandes berücksichtigt und den Erschließungsaufwand minimiert. Die Lagegunst des Standortes und das Nachfragepotenzial müssen herausgearbeitet werden. Mit einer Machbarkeitsstudie sollten auch die Kosten ermittelt und eine Städtebauliche Kalkulation aufgestellt werden. Die Fläche ist insgesamt **90 ha** groß.

### 3.3. Szenario 3: Gute Verbindung – neue Mobilität

Zusätzliche Fahrgäste können durch verschiedene Maßnahmen zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens generiert werden. Dazu zählen:

#### **Verbesserung der Busanbindungen**

In Blankenfelde-Mahlow gibt es ein örtliches Busliniennetz. Zur Zeit wird im Auftrag der Gemeinde eine Studie zur Evaluierung des ÖPNV-Angebotes erstellt. Schwerpunkt ist dabei der Linienbusverkehr. Dazu wurde eine Befragung mit Fragebogen durchgeführt. Untersucht werden das derzeitige Angebot, die Qualität des Quell-Ziel-Verkehrs sowie die Erschließung der Fläche. Generell wird das Gemeindegebiet gut abgedeckt, ein Problem ist die zeitliche Abdeckung. Rolls Royce Beschäftigte haben sich sehr gut beteiligt mit 97 beantworteten Fragebögen. Davon nutzen viele die S-Bahn und wünschen sich Expresslinien und Taktverdichtungen/-verbesserungen nach Blankenfelde und Mahlow. Die späteren Schichten haben Anschlussprobleme. Mängel werden in der Verknüpfung von Bahn und Bus gesehen. Die S-Bahn wird als zuverlässiger eingeschätzt als die Bahn.

Für Gewerbegebiete sollte eine möglichst direkte Anbindung mit zuverlässigen Zeiten und kurzen Umsteigezeiten ermöglicht werden. Durch Maßnahmen der Taktverdichtung, einer besseren zeitlichen Abdeckung sowie einer guten „Schnellverbindung“ vor allem in das Gewerbegebiet Eschenweg insbesondere zu Rolls Royce können zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden.

Auch am Sondergebietsstandort „Am Golfplatz Groß Kienitz“ lassen sich mit guten schnellen Busanbindungen Fahrgäste für den öffentlichen Verkehr gewinnen.

#### **Neue Busverbindungen**

Rangsdorf plant mit seinen Nachbargemeinden neue kreisübergreifende Busverbindungen. Gegenstand ist vor allem eine Busverbindung vom Bahnhof Rangsdorf nach Königs Wusterhausen, die Mittenwalde und seine Gewerbegebiete mit erschließt. Für Mittenwalde ergäbe sich daraus der Vorteil, dass je nach Herkunft der Fahrgäste entweder in Rangsdorf oder in Königs Wusterhausen auf die Bahn umgestiegen werden kann.

Insgesamt könnten neue Busverbindungen Ortslagen im Bereich Mittenwalde mit ca. 3.500 Einwohnern und die Anbindung von bestehenden Gewerbegebieten mit ca. 64 ha Größe und Gewerbegebietspotenzialen von 62 ha erschließen. Die bestehenden Gewerbegebiete dürften heute ca. 3.500 Beschäftigte haben. Der BER wird eine positive Entwicklung befördern. Bis 2030 werden die bestehenden Gewerbegebiete besser ausgelastet sein und neue Potenziale erschlossen. Es wird

von einer Erhöhung der Beschäftigtenzahlen um 50 % ausgegangen. Insgesamt wären es dann ca. 5.250 Beschäftigte.

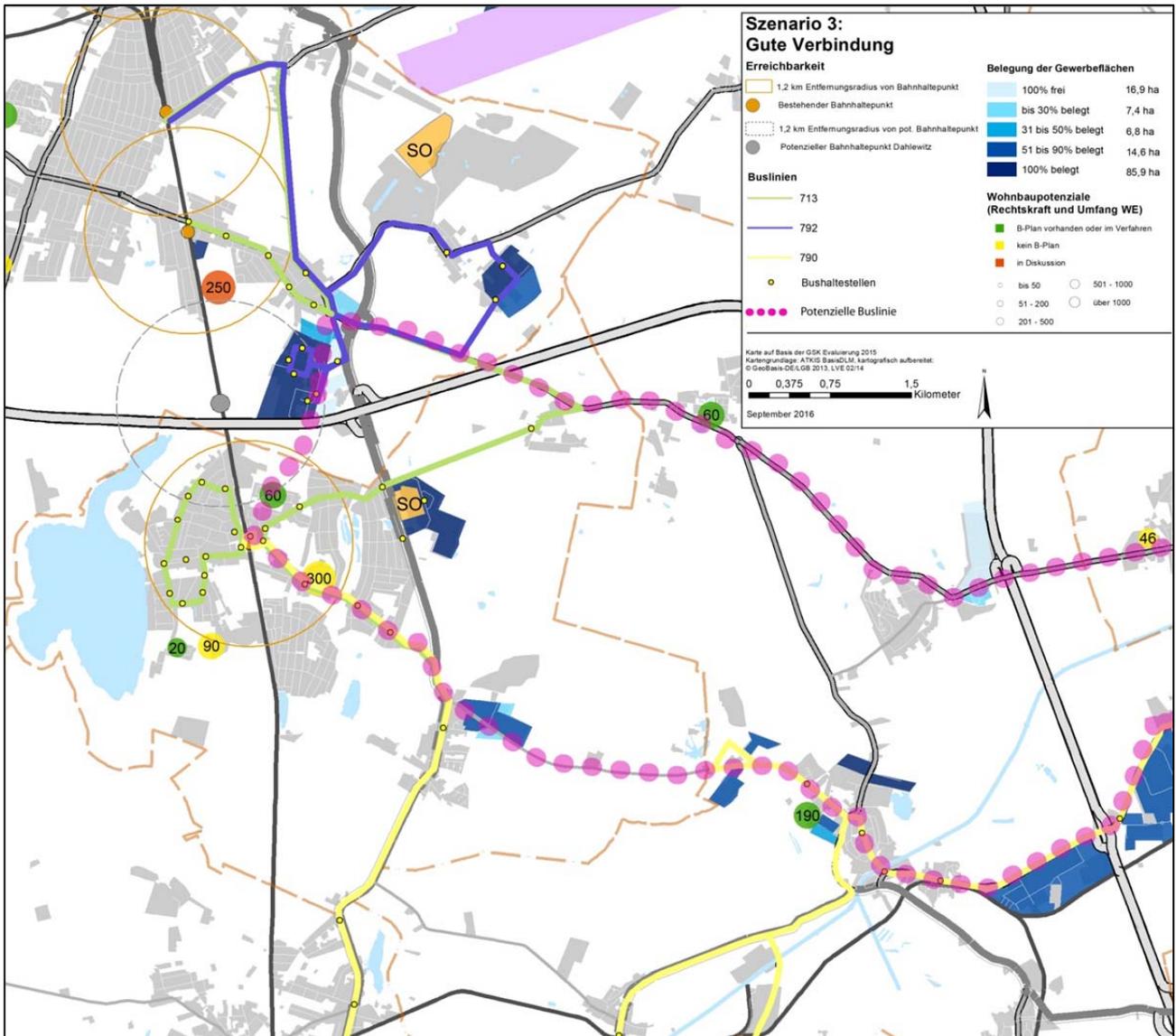


Abbildung 3: Gute Verbindung. Eigene Darstellung, Grundlage GSK Evaluierung 2015.

Außerdem könnte eine verbesserte Busanbindung von Groß Machnow eine Erhöhung der Fahrgastzahlen in Rangsdorf mit sich bringen. Da die Entwicklung von Groß Machnow und Klein Kienitz in den Betrachtungen in Szenario 1 enthalten sind, hat eine verbesserte Busanbindung vor allem Auswirkungen auf den Modal Split.

### **Verbesserte Angebote in den Bahnhofsumfeldern**

Durch den Ausbau von Park + Ride sowie Bike + Ride Angeboten, Elektroladestationen, durch Verbesserung der Angebote für den Kunden usw. lassen sich zusätzliche Fahrgäste für die Schiene gewinnen. Beide Gemeinden planen Maßnahmen im Bereich ihrer Bahnhöfe. Diese sollten erweitert werden um Maßnahmen, die eine umweltschonende Mobilität zusätzlich unterstützen, wie verbesserte Angebote für Radfahrer und Elektromobilität. Der Trend zum E-Bike erfordert sichere und möglichst überdachte Fahrradstellplätze. Auch ein System von Mietfahrrädern E-Bikes könnte eine stärkere Ausrichtung auf den Schienenverkehr befördern.

### **Betriebsbezogene Mobilitätsoffensive**

Damit mehr Beschäftigte den öffentlichen Verkehr nutzten sollten weitere Maßnahmen umgesetzt werden. Dazu gehören Anreize durch betriebliche Kostenübernahmen für ÖPNV-Tickets und Restriktionen im Stellplatzangebot, z.B. weniger Stellplätze und Gebühren für die Stellplatznutzung. Rolls Royce wäre bereit solche Maßnahmen umzusetzen.

### **Optimierung der Lage des Haltepunktes Dahlewitz Rolls Royce**

Die NKU zur S-Bahnverlängerung aus dem Jahr 2012 von PROZIV nennt als Standort für eine neue S-Bahnhaltestelle km 22,7. Dieser wurde vermutlich gewählt, weil einerseits ein Waldweg dorthin führt und es die kürzeste Luftlinie zum Standort Rolls Royce darstellt. Diese Lage der Haltestelle birgt einige Nachteile: Der werkseitige Eingang von Rolls Royce in das Firmengelände ist am nördlichen Rand des Werksgeländes. Die vorgeschlagene Haltestelle würde erfordern, dass Rolls Royce seine Eingangssituation verändern müsste. Die Erschließung müsste über den auf dem Grundstück von Rolls Royce befindlichen Wall entlang der A10 führen. Ob dies technisch überhaupt möglich wäre, ist zu prüfen.

Ein etwas weiter nördlich gelegener Standort (siehe Abbildung 4) würde das Gewerbegebiet insgesamt besser erschließen. Der Weg zum heutigen Werkseingang von Rolls Royce würde sich auf ca. 800 m reduzieren. (statt ca. 1.100 m bei Lage km 22,7). Dieser Standort könnte auch entweder über das Gewerbegebiet Eschenweg oder nördlich von Dahlewitz aus erschlossen werden. Genauere Untersuchungen zur Optimierung der Lage der Haltestelle sind erforderlich.

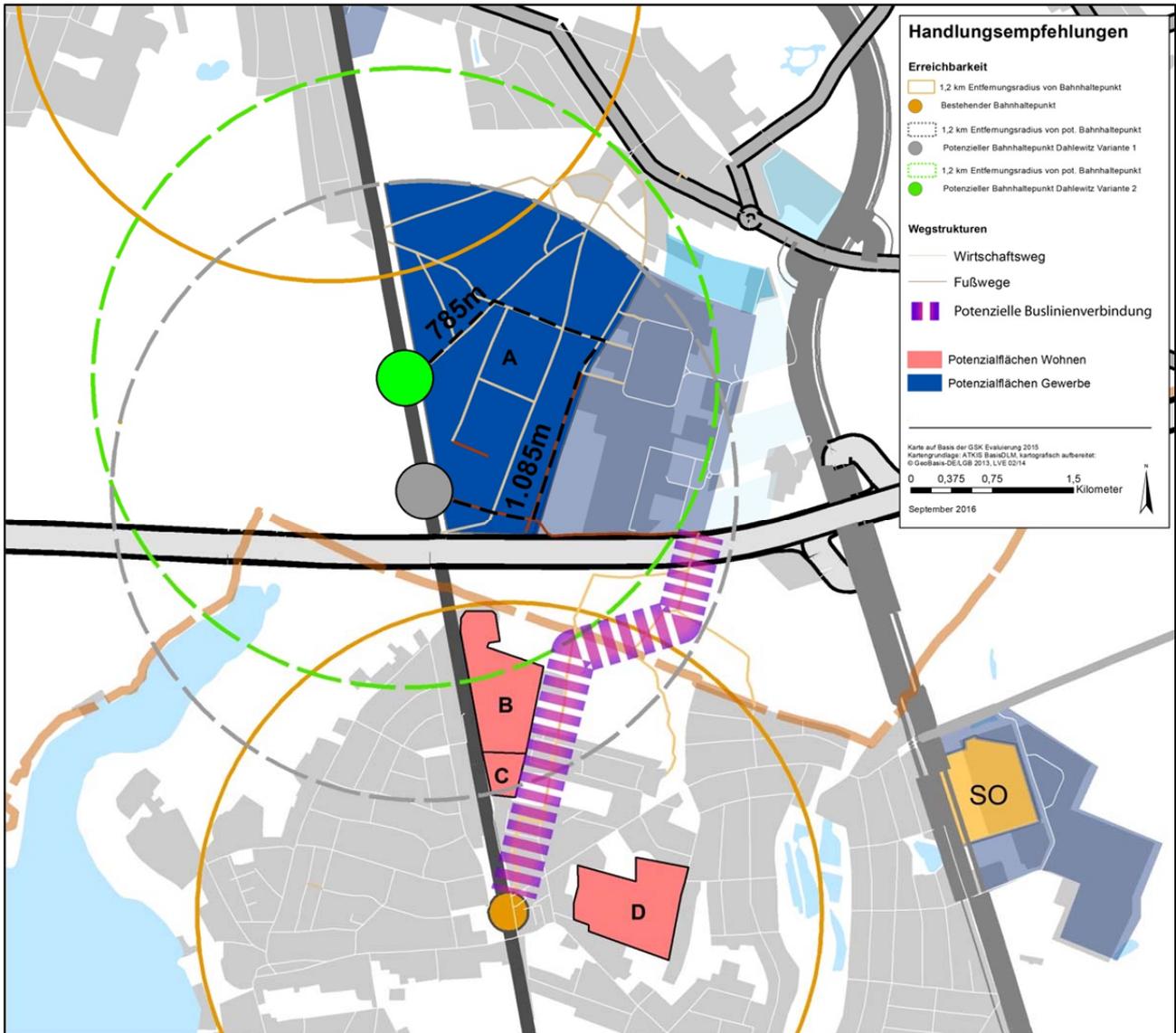


Abbildung 4: Handlungsempfehlungen: Shuttleverkehr und Optimierung Haltepunkt. Eigene Darstellung, Grundlage GSK Evaluierung 2015.

## Optimierung durch Shuttleverkehr

Die in Umsetzung befindliche Radverbindung zwischen Rangsdorf und Dahlewitz Eschenweg führt über einen landwirtschaftlichen Weg. Dieser könnte auch für eine direkte Busverbindung zwischen dem Bahnhof Rangsdorf und Rolls Royce genutzt werden. Ein Vorteil wäre, dass diese Busverbindung optimal auf die Züge und die An- und Abfahrtszeiten der Rolls Royce Beschäftigten und auch auf den Bedarf des Hotels Van der Valk abgestimmt werden könnte.

Es sollten neue Mobilitätsformen eingesetzt werden, wie z.B. autonome Busse: Fahrerlose Kleinbusse könnten bei Bedarf zwischen der Haltestelle und den Betrieben pendeln.

Dieses Angebot wäre auch für eine neue Haltestelle Dahlewitz Rolls Royce zu prüfen, da diese relativ weit vom Gewerbegebiet entfernt liegt. (+/- 1km).

# 4. Handlungsempfehlungen

### Mobilitätsstrategie

Grundsätzlich sollte eine **Verbesserung und Weiterentwicklung des Busliniennetzes** auch unter dem Aspekt der Optimierung der Anbindung von Gewerbestandorten angestrebt werden. Für den Standort Rolls Royce bedeutet dies eine schnelle und zuverlässige Verbindung unter Berücksichtigung der Werkszeiten.

Gemeinde- und Landkreisübergreifende Konzepte sollten angegangen werden.

Es wird empfohlen diese Verbesserungen zeitnah umzusetzen. Durch Verbesserung des Busangebotes können neue Fahrgäste gewonnen werden und Aussagen zu den Fahrgastpotenzialen untersetzt werden.

Auch die Maßnahmen an den Bahnhöfen und in deren Umfeld zu qualifizieren und sollten beschleunigt umgesetzt werden. Es wird empfohlen mit einer gemeinsamen Mobilitätsstrategie Umweltziele zu stärken und entsprechende Handlungsansätze zu verabreden.

### Neue Haltestelle Dahlewitz Rolls Royce

Die Lage einer neuen Haltestelle muss hinsichtlich einer Optimierung und der Kosten vertieft untersucht werden. Bei der Bewertung des Ergebnisses muss die Entwicklungsabsicht für den Waldcampus Aerospace geklärt sein.

### Technologie- und Waldcampus Aerospace in Dahlewitz

Die Entwicklung des Technologiecampus Aerospace soll auch konzeptionell vorangetrieben werden. Städtebauliche Verbesserungen und Nachverdichtungspotenziale im Gewerbegebiet Eschenweg sollten konzeptionell untersetzt werden und Änderungen des Bebauungsplanes angestrebt werden.

Chancen und Risiken eines neuen Standortes „Waldcampus Dahlewitz“ sollten mit einem Standortentwicklungskonzept untersucht werden.

Bei einer positiven Bewertung des Standortes Waldcampus Dahlewitz sollte die Umsetzung mit einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme erfolgen. Es wird empfohlen, im Vorfeld die Aktivitäten nicht breit zu diskutieren. Die Flächen befinden sich zu einem nicht unerheblichen Teil im Privatbesitz. Über eine frühzeitige Einleitung einer Entwicklungsmaßnahme können die Bodenpreise niedrig gehalten werden. Für eine Entwicklungsmaßnahme müssen Vorbereitende Untersu-

chungen erstellt werden. Beispiele für die Durchführung von Entwicklungsmaßnahmen im Flughafenfeld gibt es in Ludwigsfelde, Großbeeren und Königs Wusterhausen/Wildau.

### **Wohnen in Rangsdorf**

Eine S-Bahn benötigt Fahrgäste einerseits, durch eine S-Bahn entsteht eine vermehrte Wohnungsnachfrage.

Rangsdorf sollte seine Ziele und sein Leitbild überprüfen. In den letzten Jahren wurde eine Maßvolle Entwicklung angestrebt. Die Stadt-Umland-Entwicklung im Berliner Raum erfordert ein Umdenken hinsichtlich städtebaulicher Ziele. Gerade im Bereich von Bahnhöfen / S-Bahnhöfen sollten urbanere Wohnformen entstehen. Flächenpotenziale sind in Rangsdorf vorhanden.

Diese Entwicklung wäre aber auch mit einigen Risiken verbunden. So müssten verschiedene Nutzungskonflikte geklärt werden. Der Ausbau würde auch große Kraftanstrengungen hinsichtlich der Anpassung der sozialen und der technischen Infrastruktur erfordern. Rangsdorf sollte mit einer Chancen und Risikoabwägung Vor- und Nachteile bewerten und bei einer Neuorientierung mit einem integrierten Stadtentwicklungskonzept die Entwicklung vorbereiten. Für den Standort „ehemalige Buckerwerke“ sollte die Anwendung städtebaulicher Instrumente (Entwicklungsmaßnahme, Stadtumbaugebiet) geprüft werden.

### **Freizeit, Erholung, Tourismus**

Beide Gemeinden haben Potenziale für eine Stärkung des Tourismus und von Freizeitangeboten und sollten sich in dieser Hinsicht stärker aufstellen. Dies betrifft einerseits die naturnahen Angebote, die schon heute genutzt werden, andererseits aber auch den Ausbau von Hotel- und Kongressangeboten (Bereich „Waldcampus Dahlewitz“, SO-Standort in Mahlow, möglich aber auch der Standort „ehemalige Buckerwerke“ in Rangsdorf) in Kombination mit Freizeit- und Erlebnisangeboten. Das Seehotel Berlin Brandenburg in Rangsdorf plant bereits eine Erweiterung. Auch hier wären eine Chancen- und Risikobewertung und eine Überprüfung der Leitbilder wünschenswert.

### 5. Fazit

Beide Gemeinden haben erhebliche Entwicklungspotenziale und können eine bedeutende Entwicklungsachse im Flughafenumfeld BER sein. In drei Szenarien werden Entwicklungen aufgezeigt, die sich auf das Fahrgastaufkommen auswirken.

In **Szenario 1** wird die dynamische Entwicklung im Flughafenumfeld verdeutlicht. Die Inbetriebnahme des BER wird einen weiteren Entwicklungsschub mit sich bringen, der sich stärker als in den bisherigen Prognosen aufgezeigt, in den Gemeinden auswirken wird. So kann für Rangsdorf von 12.000 statt von 11.000 Einwohnern und in Blankenfelde-Mahlow von 29.000 statt von 26.500 Einwohnern im Jahr 2030 ausgegangen werden. In Blankenfelde-Mahlow ist auch eine starke Wirtschaftsentwicklung zu erwarten. Es wird angenommen, dass 2030 ca. 8.800 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort Dahlewitz und weitere 7.500 Beschäftigte im übrigen Gemeindegebiet arbeiten werden. Außerdem wird der Tourismus durch Übernachtungs- und Tagungsgäste sowie in Freizeiteinrichtungen steigen.

In **Szenario 2** wird aufgezeigt, welche Potenziale sich mit einer offensiven Standortentwicklung erschließen lassen. Rangsdorf kann seine Qualitäten als Wohnstandort im Grünen nutzen und Potenziale für 5.200 zusätzliche Einwohner aktivieren. In Dahlewitz kann mit der Entwicklung eines Waldcampus Aerospace der Standort insgesamt zukunftsfähig aufgestellt werden. Hier können weitere Arbeitsplätze und auch Wohnen für Auszubildende und Facharbeitskräfte auf bis zu 90 ha Fläche entstehen.

In **Szenario 3** werden Mobilitätsstrategien aufgezeigt, mit denen eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene befördert werden kann. Durch bessere und neue Busverbindungen, die Aufwertung von Bahnhofsumfeldern mit entsprechenden Serviceangeboten, durch neue Technologien, eine neue Standortnahe Haltestellen und Mobilitätsoffensiven in den Betrieben kann ein Umsteigen auf den öffentlichen Nahverkehr unterstützt werden.

Um die Potenziale, die die Gemeinden bieten, besser nutzen zu können, muss die Mobilität insgesamt verbessert werden. Eine bessere Anbindung an den öffentlichen Schienenverkehr ist dabei eine wesentliche Voraussetzung. Andererseits ergibt sich eine ausgeglichene Kosten-Nutzungs-Rechnung nur dann, wenn beide Gemeinden gemeinsam eine offensive Entwicklung vorantreiben und gemeinsame Entwicklungsziele formulieren.

## 6. Anhang

### Anlage A: Bevölkerungsentwicklung

Entwicklung Einwohner 2006 bis 2015								
							Entw. 2006 zu 2015	
	2006	2008	2010	2013	2014	2015	absolut	prozentual
Rangsdorf	9.745	9.982	10.483	10.609	10.728	10.912	1.167	12,0%
OT Rangsdorf						9.457		
OT Groß Machnow						1.292		
OT Klein Kienitz						163		
Blankenfelde-Mahlow	24.907	25.406	25.564	25.664	25.784	27.050	2.143	8,6%
OT Blankenfelde						11.449		
OT Mahlow						12.735		
OT Dahlewitz	2.097				2.159	2.239	142	6,8%
OT Groß Kienitz						321		
OT Jühnsdorf						306		

Prognose Einwohner 2030 LBV						
				Entw. 2013 zu 2030		
	2013	2020	2030	absolut	prozentual	
Rangsdorf	10.609	10.968	10.684	75	0,7%	
U15	1.619	1.543	1.161	-458	-28,3%	
15 bis U65	6.806	7.047	6.439	-367	-5,4%	
Ü65	2.184	2.378	3.084	900	-100,0%	
Blankenfelde-Mahlow	25.664	26.833	26.406	742	2,9%	
U15	3.630	3.625	3.084	-546	-15,0%	
15 bis U65	17.469	17.818	15.685	-1784	-10,2%	
Ü65	4.565	5.390	7.637	3072	67,3%	
Prognose Einwohner 2030 Bertelsmann						
					Entw. 2012 zu 2030	
	2012	2020	2025	2030	absolut	prozentual
Rangsdorf	10.500	11.150	11.280	11.280	780	7,4%
U16	1.690	1.810	1.770	1.710	20	1,2%
16 bis U65	6.650	6.920	6.860	6.520	-130	-2,0%
Ü65	2.160	2.430	2.640	3.050	890	41,2%
Blankenfelde-Mahlow	25.650	26.290	26.330	26.220	570	2,2%
U16	3.800	3.630	3.510	3.360	-440	-11,6%
16 bis U65	17.350	17.370	16.740	15.670	-1680	-9,7%
Ü65	4.500	5.300	6.080	7.200	2700	60,0%

Quelle: Eigene Berechnungen. Die Einwohnerdaten basieren auf den Grundlagen des Amt für Statistik Berlin Brandenburg sowie der "Bevölkerungsprognose 2014 bis 2030" des Landesamts für Bauen und Verkehr Brandenburg. Daten Bertelsmann abrufbar unter [www.wegweiser-kommune.de/](http://www.wegweiser-kommune.de/)  
 Einwohnerdaten für Ortsteile sind nur partiell verfügbar und daher nicht vollständig abgebildet.

## Anlage B: Entwicklung der Beschäftigten und Pendler

Entwicklung sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort 2006 bis 2015												
	2006	2008	2010	2013	2014	2015	Entw. 2006 zu 2015		Entw. 2010 zu 2015		Entw. 2013 zu 2015	
							absolut	prozentual	absolut	prozentual	absolut	prozentual
Rangsdorf	3.494	3789	4.012	4.252	4.361	4.440	946	27,1%	428	10,7%	188	4,4%
Blankenfelde-Mahlow	9.213	10028	10.188	10.817	10.990	11.172	1.959	21,3%	984	9,7%	355	3,3%

Entwicklung sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort 2006 bis 2015												
	2006	2008	2010	2013	2014	2015	Entw. 2006 zu 2015		Entw. 2010 zu 2015		Entw. 2013 zu 2015	
							absolut	prozentual	absolut	prozentual	absolut	prozentual
Rangsdorf	2.270	2430	2.648	2.815	2.754	2.823	553	24,4%	175	6,6%	8	0,3%
Blankenfelde-Mahlow	6.379	7117	7.516	7.564	7.768	8.188	1.809	28,4%	672	8,9%	624	8,2%

Verhältnis sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort zum Arbeitsort						
	2006	2008	2010	2013	2014	2015
Rangsdorf	65,0%	64,1%	66,0%	66,2%	63,2%	63,6%
Blankenfelde-Mahlow	69,2%	71,0%	73,8%	69,9%	70,7%	73,3%

Entwicklung Pendler 2006 bis 2015												
Rangsdorf	2006	2008	2010	2013	2014	2015	Entw. 2006 zu 2015		Entw. 2010 zu 2015		Entw. 2013 zu 2015	
							absolut	prozentual	absolut	prozentual	absolut	prozentual
Einpendler	1.773	1937	2.120	2.219	2.146	2.227	454	25,6%	107	5,0%	8	0,4%
Auspendler	2.997	3296	3.484	3.666	3.767	3.847	850	28,4%	363	10,4%	181	4,9%
Saldo	-1.224	-1.359	-1.364	-1.447	-1.621	-1.620	-396	-32,4%	-256	-18,8%	-173	-12,0%
Ein- und Auspendler	4.770	5.233	5.604	5.885	5.913	6.074	1.304	27,3%	470	8,4%	189	3,2%
Blankenfelde-Mahlow	2006	2008	2010	2013	2014	2015	Entw. 2006 zu 2015		Entw. 2010 zu 2015		Entw. 2013 zu 2015	
Einpendler	5.158	5874	6.180	6.032	6.185	6.627	1.469	28,5%	447	7,2%	595	9,9%
Auspendler	7.992	8785	8.852	9.361	9.498	9.617	1.625	20,3%	765	8,6%	256	2,7%
Saldo	-2.834	-2.911	-2.672	-3.329	-3.313	-2.990	-156	-5,5%	-318	-11,9%	339	10,2%
Ein- und Auspendler	13.150	14.659	15.032	15.393	15.683	16.244	3.094	23,5%	1.212	8,1%	851	5,5%

Quelle: Eigene Berechnungen. Die Daten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (sv B) in 2015 basieren auf den "Gemeindedaten 2015" der Bundesagentur für Arbeit.

### Anlage C: Prognosen gemäß Nahverkehrsplan Teltow Fläming 2014-2018

Pendler	Wachstum zwischen 2012 und 2018 (6,4%) :					1,06% pro Jahr
	2015	2018	2020	2025	2030	
Rangsdorf	6.074	6.267	6.400	6.739	7.096	16,8%
Blankenfelde-Mahlow	16.244	16.761	17.116	18.023	18.978	16,8%

#### Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

svB am Arbeitsort	Wachstum zwischen 2012 und 2018 (4,5%) :					0,75% pro Jahr
	2015	2018	2020	2025	2030	
Rangsdorf	2.823	2.887	2.930	3.040	3.154	
Blankenfelde-Mahlow	8.188	8.372	8.498	8.816	9.147	

svB am Wohnort	Wachstum zwischen 2012 und 2018 (2%) :					0,33% pro Jahr
	2015	2018	2020	2025	2030	
Rangsdorf	4.440	4.484	4.514	4.588	4.664	
Blankenfelde-Mahlow	11.172	11.283	11.357	11.544	11.735	

Quelle: Eigene Berechnungen auf Grundlage des Nahverkehrsplan Teltow-Fläming 2014-2018: <https://www.teltow-flaeming.de/session/buergerinfo/getfile.php?id=42262&type=do&>; eigene Berechnung.

**Anlage D: Referenzstudien**

<b>Empirica Münchener Umland</b>					
Flughafenbedingte Prognose sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 2014 bis 2030					
	2014	2020	2025	2030	2014-2030
Positiv Szenario	1.290.630	1.379.581	1.417.812	1.459.685	13,1%
Basis Szenario	1.290.630	1.347.790	1.352.625	1.360.117	5,4%
Negativ Szenario	1.290.630	1.313.213	1.289.036	1.271.342	-1,5%

Quelle: <http://www.wirtschaft-muenchen.de/publikationen/pdfs/erwerbstaetigenprognose.pdf>

<b>IAB Studie BER</b>					
Entwicklung Arbeitsmarktregion in Flughafenumfeld					
Flughafen	1995	1998	2007	95-07	98-07
Berlin-Brandenburg	1.455.810	1.424.372	1.311.341	-9,9%	-7,9%
Frankfurt am Main	1.063.959	1.054.411	1.084.455	1,9%	2,8%
Köln/Bonn	1.002.752	1.007.429	1.021.447	1,9%	1,4%
München	1.089.725	1.091.631	1.199.199	10,0%	9,9%

Quelle: [http://doku.iab.de/regional/BB/2010/regional\\_bb\\_0210.pdf](http://doku.iab.de/regional/BB/2010/regional_bb_0210.pdf)

<b>IAB Studie BER</b>				
Prognose Arbeitsmarktregion Berlin-Brandenburg sozialversicherungspflichtig Beschäftigte				
	2007	2010	2012	2007-2012
Szenario negativer Trend	430.231	437.383	442.218	2,8%
Szenario mittlerer Trend	430.231	449.646	463.073	7,6%
Szenario positiver Trend	430.231	455.084	472.446	9,8%

Quelle: [http://doku.iab.de/regional/BB/2010/regional\\_bb\\_0210.pdf](http://doku.iab.de/regional/BB/2010/regional_bb_0210.pdf)