

18. Wahlperiode

**Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Sebastian Czaja (FDP)**

vom 21. Oktober 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Oktober 2021)

zum Thema:

**Abfertigungschaos am Flughafen BER**

und **Antwort** vom 04. November 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. Nov. 2021)

Herrn Abgeordneten Sebastian Czaja (FDP)

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/28762

vom 21. Oktober 2021

über Abfertigungschaos am Flughafen BER

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung: Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht ausschließlich aus eigener Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) um Stellungnahmen gebeten. Sie ist in die Antwort einbezogen.

1. Mit welchem Passagierdurchsatz wurden seitens der Flughafengesellschaft die Prozesse im Bereich der Passagierabfertigung im Terminal 1 (ohne pandemiebedingte Einschränkungen und außerhalb der Ferienzeit) kalkuliert? (Bitte die durchschnittliche sowie die maximale Auslastung/Durchsatz pro Stunde sowie pro Tag angeben)

2. Mit welchem Passagierdurchsatz wurden seitens der Flughafengesellschaft die Prozesse im Bereich der Passagierabfertigung im Terminal 1 (ohne pandemiebedingte Einschränkungen und während der Ferienzeit) kalkuliert? (Bitte die durchschnittliche sowie die maximale Auslastung bzw. den maximalen Durchsatz pro Stunde sowie pro Tag angeben)

Zu 1. und 2.: Für die Passagierabfertigung in den Terminals 1 und 2 wird eine durchschnittliche Kapazität von ca. 5.570 abfliegenden Passagieren pro Stunde angenommen. Grundsätzlich unterscheiden sich die Abfertigungszeiten und Durchsatzraten in Ferienzeiten nicht von denen außerhalb der Ferienzeiten. Einziger Unterschied ist, dass in Ferienzeiten eine Verschiebung der verschiedenen Verkehrs-segmente, d.h. weniger Geschäftsreise- und mehr Urlaubsverkehr, zu unterschiedlichen Belastungen der Infrastruktur führen kann und dieses bei der taggenauen Ressourcenallokation der Prozesspartner berücksichtigt werden muss. Maßgeblich für die Bemessung der Ressourcen ist stets die

sogenannte Spitzenstunde. In der Regel werden weder Tageswerte noch Jahreswerte für generelle Kapazitätsbetrachtungen herangezogen.

3. Wie wurden diese Kalkulationen auf Grund der coronabedingten Einschränkungen bzw. Zusatzmaßnahmen angepasst? (Den durchschnittlichen sowie den maximalen Passagierdurchsatz auch hier bitte pro Stunde und pro Tag sowohl innerhalb als auch außerhalb der Ferien angeben.)

Zu 3.: Pandemiebedingt sind sowohl aufgrund der bundes- als auch landesrechtlichen Regelungen Zusatzprozesse erforderlich, die insgesamt zu verlängerten und zusätzlichen Prozesszeiten führen. Diese variieren darüber hinaus hinsichtlich der einzelnen Anforderungen der unterschiedlichen Airlines und Destinationen. Im Durchschnitt kann von einer pandemiebedingten Kapazitätsreduktion von 20-25 % ausgegangen werden. Im Übrigen siehe Antwort zu Fragen 1 und 2.

4. Welche infrastrukturellen und kapazitiven Defizite wurden seitens der Flughafengesellschaft nach Inbetriebnahme des BER im Terminal 1 ausfindig gemacht?

Zu 4.: Die Anlaufphase am Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) ergab wichtige Erkenntnisse insbesondere zu Themen wie Beschilderung, Passagierführung und Schnittstellen zwischen verschiedenen Prozessen. Diese sowie die infrastrukturellen Defizite werden laufend gemeinsam mit den Prozesspartnern erörtert und hierfür Lösungswege thematisiert. Grundsätzlich liegt das systembestimmende kapazitive Element bei der Bundespolizei hinsichtlich der Sicherheitskontrollen der Fluggäste.

5. Welche infrastrukturellen und kapazitiven Defizite wurden, neben Personalmangel sowie coronabedingten Einschränkungen, seitens der Flughafengesellschaft als Erklärung für lange Wartezeiten im Bereich Check-In, der Sicherheitskontrollen sowie der Gepäckausgabe zu Beginn und während der Herbstferien in Berlin und Brandenburg 2021 ausfindig gemacht?

Zu 5.: Die bedauerlichen Wartezeiten waren keine Frage der Kapazität oder der Infrastruktur. Gleichwohl überprüft die FBB, wie die gepäckseitige Abfertigungskapazität pro Stunde von gleichzeitig ankommenden Flugzeugen gesteigert werden kann. Die längeren Wartezeiten für die Passagiere zu Beginn der Herbstferien resultierten ausschließlich in den Personalengpässen der Prozesspartner der FBB (Fluggesellschaften und deren Dienstleister) sowie der Umsetzung der unterschiedlichen pandemiebedingten Regularien der Destinationen und der Fluggesellschaften. Die FBB hat die Prozesspartner über die Herbstferien bei ihren Aufgaben mit eigenem Personal unterstützt und bei Bedarf Ersatzvornahmen durch einen eigens gebundenen Dienstleister vornehmen lassen, die sie den Verantwortlichen in Rechnung stellt. Diese Ersatzvornahmen beauftragt die FBB insbesondere bei der Abfertigung der Flugzeuge, um das Personal der Dienstleister der Fluggesellschaften bei der Be- und Entladung der Flugzeuge zu unterstützen und die Wartezeit bei der Gepäckausgabe zu verringern.

6. Welche Umbaumaßnahmen plant die Flughafengesellschaft kurz- und mittelfristig in der Haupthalle des Terminal 1 umzusetzen, um die infrastrukturellen und kapazitiven Defizite zu beheben?

Zu 6. Siehe Antwort zu Frage 4.

7. Wie erklärt die Flughafengesellschaft Gepäckwartezeiten für ankommende Passagiere von teilweise mehreren Stunden?

Zu 7.: Siehe Antwort zu Frage 5.

8. Mit welcher Anzahl von ankommendem Fluggerät wurde, vor der Pandemie, im Durchschnitt sowie in Spitzenzeiten kalkuliert und für welche Anzahl an ankommendem Fluggerät ist der Gepäcksortierbereich pro Stunde ausgelegt? (Sollte die Angabe auf Grund des Fluggerätmixes nicht möglich sein, bitte Angabe nach Containern und Gepäckwagen)

Zu 8.: Im Durchschnitt wird pro Stunde mit 50 ankommenden Flugzeugen am gesamten BER (T1 und T2) gerechnet. Die Bewertung der AnkunftsKapazität des Gepäcksortierbereichs auf der Basis von Flugbewegungen oder Container-/ Gepäckwagenfahrten ist aufgrund der sehr unterschiedlichen Transportwege, Vorprozesse, Auslastungen und Gepäckquoten nicht eindeutig möglich. In Anlehnung an die Bemessungsgrundlagen für abfliegende Verkehre werden diese Bereiche mit einer dynamischen Simulation untersucht und auf einen maximalen Passagierwert umgerechnet (ca. 5.500 ankommende Passagiere pro Stunde).

9. Gibt es coronabedingt Einschränkungen in der Gepäckabfertigung bei ankommenden Flügen und wenn ja, welche?

10. Sieht die Flughafengesellschaft derzeit ein infrastrukturelles bzw. ein kapazitatives Defizit im Bereich der Gepäckhalle/Gepäcksortierbereich im Terminal 1 für ankommendes Gepäck?

11. Konnte mittlerweile die Anzahl an Gepäckbändern von vormals 8 im Terminal 1 erhöht werden und wenn ja, um wie viele?

12. Welche Maßnahmen plant die FBB kurz und mittelfristig, um die teils massiven Wartezeiten in der Gepäckausgabe zu minimieren?

Zu 9., 10., 11. und 12: Siehe Antwort auf Frage 5.

13. Ist es zutreffend, dass die Laufbänder im Abflugbereich des Terminal 1 defekt sind bzw. aus welchen Gründen werden diese nicht betrieben?

14. Waren die Laufbänder nach der Eröffnung des BER im Oktober 2020 vollumfänglich funktionstüchtig?

15. Wie groß ist aktuell der Anteil (prozentual) nicht betriebener Laufbänder (wie hoch war dieser in den Herbstferien)?

16. Wann gedenkt die Flughafengesellschaft die Laufbänder in Betrieb zu nehmen, um so vor allem Passagieren mit Kindern oder mit eingeschränkter Mobilität den Weg zu den Abfluggates zu erleichtern?

17. Ist es zutreffend, dass diverse Rollsteige im Terminal 1 nicht funktionstüchtig sind und wie hoch ist der prozentuale Anteil dieser am Gesamtaufkommen?

18. Ist es zutreffend, dass eine Reparatur dieser Rollsteige aufgrund schwieriger Ersatzteilbeschaffung bisher nicht stattfinden konnte?

19. Wann rechnet die Flughafengesellschaft damit alle Rollstiege im Terminal 1 in Betrieb nehmen zu können, um den Passagieren eine angemessene Art der Fortbewegung im Terminal 1 zur Verfügung stellen zu können?

Zu 13. bis 19.: Von insgesamt 17 Fahrsteigen im Terminal 1 sind 8 seit Anfang des Jahres außer Betrieb. Die FBB prüft derzeit die Ursachen für die Schäden, das weitere Vorgehen sowie ggf. Ansprüche gegen Dritte. Erst durch den mit der Inbetriebnahme erfolgten Dauerbetrieb der bereits in 2010/2011 eingebauten Fahrsteige sind diese Mängel sichtbar geworden. Für mobilitätseingeschränkte Fluggäste besteht die Möglichkeit die vom BER angebotenen Serviceleistungen in Anspruch zu nehmen.

20. Kam es während der Ferienzeit im Oktober 2021 am Flughafen BER zu kapazitätsbedingten „Rückstaus in der Luft“, aufgrund der Tatsache, dass nur eine Start-/Landebahn am BER betrieben wird?

Zu 20.: Es gibt keine Anhaltspunkte dafür, dass der Einbahnbetrieb Anlass für Steuerungsmaßnahmen der Deutschen Flugsicherung (DFS) war. Im Normalfall und insbesondere bei den zurzeit pandemiebedingt reduzierten Verkehrszahlen ist die Kapazität des Einbahnbetriebs ausreichend. Der Einbahnbetrieb ist behördlich genehmigt und wird regelmäßig überprüft.

21. Welche Einsparmaßnahmen generiert die FBB monatlich durch die Offenhaltung von nur einer Start-/Landebahn, statt zweier Start-/Landebahnen?

Zu 21.: Durch den Einbahnbetrieb wird im Wesentlichen der Personalaufwand bei der Flughafenfeuerwehr und dem Vorfeldservice reduziert. Darüber hinaus reduzieren sich die Betriebskosten und Instandhaltungsaufwendungen.

22. Wie kurzfristig ist es der Flughafengesellschaft möglich die zweite Start-/Landebahn am BER in Betrieb zu nehmen?

Zu 22.: Der Betrieb der zweiten Start- und Landebahn kann jederzeit kurzfristig wiederhergestellt werden.

23. Wie würde sich die Inbetriebnahme der zweiten Start-/Landebahn am BER auf das Flugvolumen derzeit auswirken, wäre mit einem höheren Flugaufkommen zu rechnen oder lediglich mit einer „Entzerrung“ von Starts und Landungen?

Zu 23.: Durch den Einbahnbetrieb werden keine Flüge abgewiesen. Ein Zweibahnbetrieb würde daher derzeit nicht zu einer Erhöhung des Flugvolumens führen.

24. Wie erklärt die Flughafengesellschaft die teils massiven Wartezeiten im Bereich der Sicherheitskontrollen?

Zu 24.: Die Sicherheitskontrolle am Flughafen ist eine hoheitliche Aufgabe der Bundespolizei, die diese durch ihren Dienstleister Securitas GmbH vornehmen lässt. Bezüglich dieses Prozesspartners wird ebenfalls auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

25. Welche Kenntnis hat die Flughafengesellschaft über den Passagierdurchsatz an den Sicherheitskontrollen im Terminal 1? (Bitte Durchsatz im Durchschnitt sowie in Spitzenzeiten angeben)

Zu 25.: Ergänzend zu der Antwort zu Frage 1 ist festzuhalten, dass die konkreten Durchsatzraten an den Sicherheitskontrollen im Verantwortungsbereich der Bundespolizei liegen. Es wird daher auf die Bundespolizei verwiesen.

26. Sieht die Flughafengesellschaft nach den langen Wartezeiten an den Sicherheitskontrollen des Terminal 1 infrastrukturelle und kapazitative Defizite in diesem Bereich und wenn ja, wo liegen diese?

Zu 26.: Ergänzend zu der Antwort zu Frage 4 wird darauf hingewiesen, dass die FBB mit der für die Sicherheitskontrolle zuständigen Bundespolizei und deren Auftragnehmer Securitas GmbH sehr eng zusammenarbeitet, um eine bestmögliche Planungsgrundlage für die Spuröffnung und den Personaleinsatz dieser Prozesspartner zu erzielen. Dies stellt sicher, dass die operativen Planungen für die Sicherheitskontrollen mit den restlichen operativen Planungen am Flughafen zusammenpassen. Gleichzeitig werden gemeinsam Prozessoptimierungen vorangetrieben und umgesetzt.

27. Welche Aus- und Umbaumaßnahmen plant die FBB im Bereich der Sicherheitskontrollen im Terminal 1 umzusetzen, um die Kapazitätsengpässe in diesem Bereich zu beseitigen und welcher zeitliche Aufwand steht hinter möglichen Maßnahmen? (Sollte dies nicht im Zuständigkeitsbereich der FBB liegen, bitte Angabe welche Kenntnisse der Flughafengesellschaft hierzu vorliegen)

Zu 27.: Der Fokus der FBB liegt auf der Stabilisierung und Optimierung der Prozesse. Weiterreichende Kapazitätswachse werden mit Blick auf die Entwicklung des Gesamtsystems definiert. Ein Ausbau der Sicherheitskontrollstellen wird auch in diesem Kontext geprüft.

28. Hat die Flughafengesellschaft vorsorglich geprüft, ob eine kurzzeitige Öffnung des Terminals 2 für den Oktober 2021 zumindest die langen Wartezeiten im Bereich des Check-In sowie der Sicherheitskontrollen hätte minimieren können? Wenn ja, zu welchem Ergebnis ist die Flughafengesellschaft hier gekommen und mit welcher Begründung? Hat hierzu ein intensiver Austausch mit den vor Ort tätigen Dienstleistern stattgefunden und was waren die Ergebnisse dieses Austauschs?

Zu 28.: Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen. Die Passagierzahlen lagen an den Herbstferienwochenenden nicht höher als zum Teil vor den Ferien. Die Wartezeiten resultierten nicht aus einer besonders hohen Passagiermenge im Terminal. Eine kurzzeitig untertägige Öffnung des Terminals 2 ist nicht ohne weiteres möglich. Auch wenn das Terminal 2 bereits baulich fertiggestellt ist, bedarf es noch einer Sicherheitsüberprüfung durch die Bundespolizei und der anschließenden Ausgrenzung des Luftsicherheitsbereichs. Diese Vorbereitungen umfassen ca. sechs Wochen. Eine temporäre Öffnung für wenige Wochen stellt darüber hinaus keine wirtschaftliche Entscheidung dar.

29. Sieht die Flughafengesellschaft Defizite im Bereich der Passagiersteuerung/Wegeführung durch unzureichende Beschilderung im Terminal 1 und welche Kenntnisse liegen nach einem Jahr Betrieb der FBB hierzu vor? Wie plant die Flughafengesellschaft hier gegenzusteuern?

Zu 29.: Die Beschilderung sowie auch andere Themen werden optimiert.

30. Wie oft kam es seit der Inbetriebnahme des BER zu Verzögerungen in der Passagierabfertigung aufgrund von Stromausfällen im Terminal 1 (Unterteilung Luft- und Landseite)

Zu 30.: Es ist auf Grund von Stromausfällen nicht zu Verzögerungen in der Passagierabfertigung gekommen.

Berlin, den 04.11.2021

In Vertretung

Vera Junker  
Senatsverwaltung für Finanzen