

19. Wahlperiode

Antrag

der Fraktion der FDP

15 Monate Beta-Test sind genug – mit effektiven Maßnahmen zum BER-Release!

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert über seine Beteiligung an der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) geeignete Maßnahmen zu ergreifen, die den operativen Betrieb vor allem im Terminal 1 schnellstmöglich optimieren. Dabei soll die sofortige Umsetzung dieser Maßnahmen oberste Priorität erhalten, um die Betriebsabläufe noch vor Ende der Pandemie und einem damit zu erwartenden deutlichen Anstieg der Passagierzahlen reibungslos gestalten zu können.

Folgende Maßnahmen sind unverzüglich umzusetzen:

- Es müssen mindestens die Check-In-Inseln zurückgebaut werden, die unmittelbar vor den Zugängen der Sicherheitskontrollen positioniert sind, um so die Anstellfläche optimieren zu können und den Passagierrückstau zu minimieren. Hierzu ist dem Parlament ein Projektplan sowie eine Aufstellung über die zu erwartenden Gesamtkosten für das Projekt zeitnah vorzulegen.
- Es müssen zwei weitere Gepäckbänder in der Ankunftshalle des Terminal 1 eingebaut werden, um die Wartezeiten für ankommende Passagiere so gering wie möglich zu halten sowie die voraussichtlich noch über einen längeren Zeitraum geltenden Abstands- und Hygienemaßnahmen auch in Spitzenstunden gewährleisten zu können. Hierzu ist dem Parlament ein Projektplan sowie eine Aufstellung über die zu erwartenden Gesamtkosten für das Projekt zeitnah vorzulegen.

- Es muss mit Nachdruck daran gearbeitet werden, die Rollstege im Terminal 1 funktionsstüchtig zu machen. Hierzu ist dem Parlament der seitens der FBB erstellte Projektplan mit geplantem Zeitpunkt der Auftragsvergabe, Beginn der Baumaßnahmen, Abnahme sowie finaler Inbetriebnahme sämtlicher Rollsteige vorzulegen. Eine Aufstellung über die zu erwartenden Gesamtkosten für das Projekt ist dem Parlament zeitnah vorzulegen.
- Dem Parlament ist eine detaillierte Auflistung aller geplanten Baumaßnahmen im Terminal 1 bis 2025 vorzulegen, mit denen der Passagier- sowie der Gepäckdurchsatz signifikant erhöht werden kann und so die Kapazitätsengpässe im Hauptterminal deutlich reduziert werden können. Dem Parlament ist eine Auflistung über die einzelnen Bauprojekte inklusive Projektplänen (Ausschreibungsbeginn sowie Auftragsvergabe, Beginn der Bautätigkeiten, Abnahme sowie finale Inbetriebnahme etc.) sowie die voraussichtlichen Kosten zeitnah vorzulegen.
- Es muss ein dauerhafter und regelmäßiger Austausch mit den einzelnen Systempartnern der FBB (Airlines, BVD, BPol etc.) in Form eines monatlich stattfindenden „Runden Tisches“ (o.ä.) implementiert werden, um dauerhaft Optimierungspotentiale ausfindig machen zu können. Es ist einmal im Quartal dem Aufsichtsrat über Themenschwerpunkte und Lösungsansätze zu berichten.
- Die FBB wird angehalten, spätestens mit dem Ende der Pandemie und einer Normalisierung der Abfertigungsprozesse am BER sogenannte Service-Level-Agreements mit den jeweiligen Bodenverkehrsdienstleistern zu vereinbaren bzw. mögliche bereits existierende Vereinbarungen auf Optimierungspotential hin zu überprüfen und diese dann auch konsequent durchzusetzen.

Die Umsetzung folgender Maßnahmen ist zu prüfen:

- Inwiefern kann die Bundespolizei die Verantwortung für Sicherheitskontrollen am Flughafen an die Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg übergeben, um der FBB die Möglichkeit zu geben, den Betriebsablauf effizienter gestalten und auf Engpässe schnell und unabhängig reagieren zu können.
- Prüfen, ob und wie die Installation einer zentralen Einspeisung für ankommendes Gepäck, welches dann auf die einzelnen Gepäckbänder verteilt wird, bautechnisch umsetzbar wäre, um den teils massiven Rückstau an Gepäckstücken in Spitzenzeiten zu minimieren bzw. zu verhindern.
- Inwiefern ist es der FBB möglich, kurzfristig mehr Flexibilität in der Handhabung von Besucherausweisen für den Sicherheitsbereich, für die sich noch in der Sicherheitsüberprüfung befindlichen Mitarbeiter der Bodenverkehrsdienstleister, einzuräumen.

- Über den Gesellschafter Berlin ist zu prüfen, ob und inwiefern Bonus/Malus-Regelungen für die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft vertraglich festgelegt werden können bzw., sollten derartige Vertragsregelungen bereits bestehen, ist dem Parlament eine Darstellung vorzulegen, welche KPIs hier festgelegt wurden.

Dem Abgeordnetenhaus ist bis zum 31. Mai 2022 über die geforderten Maßnahmen sowie Prüfungsaufträge zu berichten.

Begründung

Das erste Betriebsjahr am BER hat die, teils bautechnisch begründeten, operativen Defizite im Terminal 1 schonungslos aufgezeigt. Spätestens mit dem Chaos in den Herbstferien 2021 und dem damit verbundenen zeitweiligen Zusammenbruch des Betriebsablaufes wurde deutlich, dass es sich dabei nicht nur um die üblichen Kinderkrankheiten eines solchen Großprojektes handelt. Zwar verlängern sich pandemiebedingt viele Abfertigungsprozesse durchaus massiv, dass das Terminal 1 jedoch bei einer derart geringen Passagierauslastung bereits an seine Grenzen stößt, kann nicht nur mit Corona oder aber Personalmangel bei den Systempartnern begründet werden.

Daher muss, um diesen teils massiven Kapazitätsengpässen im Terminal 1 vor allem in den Spitzenzeiten begegnen zu können, der Fokus unter anderem auf die bereits vor Beginn der Pandemie dringend notwendigen Umbau- und Erweiterungsmaßnahmen gelegt werden. Es ist bereits seit Jahren bekannt, wie auch mehrfach in der letzten Legislaturperiode in den Ausschüssen des Abgeordnetenhauses durch die Geschäftsführung der FBB vorgetragen, dass zwei zusätzliche Gepäckbänder in der Gepäckhalle des Hauptterminals von Nöten sind, um lange Wartezeiten bei der Ausgabe von ankommendem Gepäck zu vermeiden. In den Herbstferien 2021 hat sich gezeigt, dass es aus operativer Sicht ein großer Fehler der damaligen Geschäftsführung der FBB war, den Einbau dieser zwei Gepäckbänder auf einen Zeitpunkt nach der Inbetriebnahme zu verschieben und nicht, wie ursprünglich geplant, vor Eröffnung des BER vorzunehmen. Gleiches gilt für den Rückbau einzelner Check-In-Inseln unmittelbar vor der Sicherheitskontrolle. Auch hier wurde bereits jahrelang im Vorfeld durch die damalige operative Leitung der Berliner Bestandsflughäfen auf die Kapazitätsengpässe und den drohenden Passagierückstau hingewiesen. Die zusätzlichen Gepäckbänder, der Rückbau einzelner Check-In-Inseln sowie die Instandsetzung der defekten Rollsteige sind die wohl dringendsten baulichen Maßnahmen im Terminal 1. Darüber hinaus bedarf es einer detaillierten Aufstellung sämtlicher geplanter baulicher Maßnahmen für die nächsten Jahre (bis einschließlich 2025), mit denen die Operations massiv verbessert und Kapazitätsengpässe reduziert werden können. Diese Übersicht ist dem Parlament schnellstmöglich vorzulegen und regelmäßig, mindestens aber einmal im Quartal, bezüglich Aktualität zu berichten.

Da seitens der Systempartner immer wieder berichtet wird, es fände kein regelmäßiger Austausch zu operativen Schwierigkeiten/Herausforderungen in der täglichen Operations zwischen ihnen und den Verantwortlichen der Flughafengesellschaft statt und es habe sich eine Mentalität des reaktiven statt des proaktiven Handelns etabliert, ist die Implementierung eines regelmäßig stattfindenden „Runden Tisches“ dringend erforderlich. Auch kann damit eine notwendige Transparenz bei Prozessschwierigkeiten gewährleistet werden. So lange die Abfertigungsprozesse am Flughafen nicht dauerhaft und unter Volllast reibungslos funktionieren, ist sowohl

dem Aufsichtsrat als auch dem Parlament regelmäßig über Themenschwerpunkte und Lösungsansätze zu berichten.

Darüber hinaus muss die Flughafengesellschaft dringend angehalten werden, so genannte Service-Level-Agreements (SLAs) mit den jeweiligen Bodenverkehrsdienstleistern abzuschließen. Durch die Festlegung bestimmter KPIs ist die Performance der einzelnen Dienstleister dauerhaft klar ersichtlich sowie transparent und die FBB hat die Handhabe, im äußersten Notfall auch vertragsrechtliche Konsequenzen aus einer möglicherweise dauerhaften Schlechtleistung ziehen zu können. Die SLAs sollen spätestens mit dem Ende der Pandemie bzw. dem Wegfall politisch auferlegter Maßnahmen implementiert werden.

Über diese konkreten Maßnahmen hinausgehend, ist ferner genauer zu prüfen, inwiefern die Flughafengesellschaft alle administrativen Aufgaben rund um die Sicherheitskontrollen (Organisation, Finanzierung, Steuerung und Durchführung) am Flughafen übernehmen kann (mit einem Beleihungsvertrag), um die Abfertigung an den Sicherheitskontrollen im Terminal 1 dauerhaft optimieren und beschleunigen zu können. Der Flughafen Frankfurt arbeitet mit seinen Systempartnern bereits an einer Implementierung eines solchen Modells. Dadurch würde die FBB in die Lage versetzt, die Vertragsgestaltung mit dem Sicherheitsdienstleister in Eigenregie ergebnisorientiert und standortoptimiert gestalten zu können. Darüber hinaus könnte der FBB in einem weiteren Schritt so auch die Möglichkeit zur Anschaffung effizienterer Geräte (CT-Scanner) gegeben werden, wie sie etwa am Flughafen München erfolgreich eingesetzt werden, was den Passagierdurchsatz maßgeblich erhöht. Die Bundespolizei wäre zukünftig von den administrativen Aufgaben entlastet und könnte sich auf Sicherheitsaufgaben fokussieren.

Weiter zeigt der Austausch mit den zuständigen Bodenverkehrsdienstleistern, dass die Situation im Gepäckkeller des Terminal 1, vor allem in Spitzenzeiten, stark optimierungsbedürftig ist. Es sollte daher bautechnisch überprüft werden, inwiefern eine zentrale Einspeisung auch für ankommendes Gepäck nachgerüstet werden könnte. Sollte ein Umbau hier technisch darstellbar sein, wäre in einem nächsten Schritt zum einen eine detaillierte Kostenschätzung aufzustellen sowie zum anderen klar aufzuzeigen, mit welchen operativen Einschränkungen im Tagesbetrieb zu rechnen wäre, um darauf aufbauend über das Für und Wider einer derartigen Maßnahme diskutieren und entscheiden zu können.

Um den Personalengpässen bei den Bodenverkehrsdienstleistern kurzfristig begegnen zu können, ist außerdem zu überprüfen, ob es der FBB möglich ist, kurzfristig und für einen zeitlich begrenzten Zeitraum, die Ausweisordnung bezüglich Besucherausweisen für den Sicherheitsbereich anzupassen. Derzeit gilt auch für die sich noch in der Sicherheitsüberprüfung befindlichen Mitarbeiter der Bodenverkehrsdienstleister die Regelung, dass der Zutritt nur für maximal 12 Tage im Jahr und davon maximal 7 Tage im Monat, jedoch nicht mehr als 5 Tage im Zusammenhang, gestattet wird. Bei einer durchschnittlichen Dauer der Sicherheitsüberprüfung von 6 Wochen schränkt diese Regelung die Dienstleister operativ massiv ein.

Letztlich kann es durchaus hilfreich sein, die variable Vergütung des oberen Managements der Flughafengesellschaft auch an den operativen Erfolg des BER zu knüpfen, etwa in Form festgelegter KPIs und eines Bonus-Malus-Systems. Es ist vom Gesellschafter Berlin zu prüfen, inwiefern derartige Regelungen bereits vertraglich bestehen bzw. diese ggf. nachträglich fixiert werden können.

Mit diesem ersten Maßnahmenpaket soll der BER operativ schnellstmöglich auf die Erfolgsspur gebracht werden und nicht mehr länger für Lacher in der ganzen Republik sorgen.

Berlin, den 18. Januar 2022

Czaja, Meister, Reifschneider
und die weiteren Mitglieder
der Fraktion der FDP im Abgeordnetenhaus von Berlin