

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 05. November 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. November 2021)

zum Thema:

BER-Ferienchaos aufarbeiten

und **Antwort** vom 22. November 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Nov. 2021)

Senatsverwaltung für Finanzen
Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/10013
vom 05. November 2021
über BER-Ferienchaos aufarbeiten

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. Wie viele Ab- und Anflüge am Flughafen BER konnten zwischen dem 8.10.21 und dem 14.10.21 nur mit einer Verspätung von über 30 Minuten starten oder landen (bitte einzeln auflisten mit Angabe der jeweiligen Verspätung und des Grundes für den verspäteten Abflug bzw. Anflug)?

Zu 1.: Im Zeitraum vom 08. bis 14. Oktober 2021 waren von insgesamt 3.119 Starts und Landungen im gewerblichen Verkehr insgesamt 512 über 30 Minuten verspätet. Für Verspätungen bei Starts kann es verschiedene Gründe geben, für die Fluggesellschaften, Abfertiger, die Bundespolizei, Passagiere oder der Flughafenbetreiber verantwortlich sein können. Im Oktober sind die meisten Verspätungen bei Starts auf bereits verspätet ankommende Flugzeuge, auf die Flugzeug- und Vorfeldabwicklung, die Flugsicherung, Verspätungen von Passagieren und diesbezüglichen Gepäckausladungen, die Bundespolizei und Sicherheitskontrollen sowie auf Flughafeneinrichtungen zurückzuführen.

2. Wie viele Starts und Landungen erfolgten jeweils in den Spitzenzeiten seit dem 1. Oktober?

Zu 2.: Der verkehrsreichste Tag im Monat Oktober war der 08.10.2021 mit insgesamt 265 Starts und 273 Landungen sowie insgesamt 67.816 Passagieren. Durchschnittlich gab es im Oktober täglich 221 Starts und 222 Landungen sowie 53.935 Passagiere. Die Spitzenstunde am 08. Oktober 2021 lag zwischen 17 und 18 Uhr. In dieser Zeit fanden 21 Starts und 19 Landungen statt. Der rechnerische Durchschnitt pro Stunde im Oktober lag bei jeweils 12 Starts und Landungen.

3. War das Passagier- und Flugaufkommen zu Beginn der Herbstferien für die FBB absehbar? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, welche Maßnahmen zur Vorbereitung wurden seitens der FBB getroffen?

Zu 3.: Die FBB erstellt fortlaufend eine 6-Wochenanalyse auf Basis der übermittelten Buchungszahlen der Fluggesellschaften. Diese wird mit den weiteren Prozesspartnern (insbesondere der Bundespolizei und den Abfertigern) im Rahmen der Tagesplanung abgestimmt. Das Passagier- und Flugaufkommen in den Herbstferien war daher weitgehend bekannt und insbesondere im Vorfeld der Herbstferien mit den Prozesspartnern auch mit Blick auf deren Personaleinsätze intensiv besprochen worden.

4. Aus welchen Gründen wurden die mit dem o. g. Passagieraufkommen einhergehenden Problemstellungen nicht während des bereits unter Pandemiebedingungen durchgeführten ORAT-Betriebs im Jahr 2020 in bestimmten Szenarien behandelt?

5. Deuten die nun festgestellten Problemstellungen auf einen nicht sachgemäß durchgeführten ORAT-Betrieb hin? Wenn nein, warum wird dies ausgeschlossen?

Zu 4. und 5.: Der ORAT-Probebetrieb (Operational Readiness and Airport Transfer – ORAT) diente dem Vertrautmachen der Prozesspartner mit der Infrastruktur des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) und der Erprobung der vielfältigen Prozesse und Abläufe. Grundsätzlich steht im Probebetrieb der einzelne Prozessablauf im Vordergrund, so dass Ausfälle der wesentlichen Systeme und Anlagen geprobt und Ersatzmaßnahmen auf ihre Wirksamkeit überprüft worden sind. Der ORAT-Betrieb wurde sachgerecht durchgeführt. Die Besonderheiten der Pandemie und der damit einhergehende massive Personalmangel der Prozesspartner sowie in Kombination damit die Auswirkungen der unterschiedlichen Corona-Regularien der Fluggesellschaften und Zielländer auf die Prozesse (insbesondere dem Passagierabfertigungsprozess) stellen alle Beteiligten vor Herausforderungen. Die je nach Verordnungslage daraus abzuleitenden Maßnahmen werden fortlaufend abgestimmt.

6. Erfolgten in den zwei Monaten vor Beginn der Herbstferien Nachmeldungen von Flugbewegungen seitens der Fluggesellschaften und wenn ja, wann?

Zu 6.: In den zwei Monaten vor Beginn der Herbstferien haben Fluggesellschaften Flugbewegungen im Rahmen der Koordination nachgemeldet und auch abgemeldet. Nennenswerte Erhöhungen an koordinierten Flugbewegungen innerhalb der Ferienzeit gab es am 30. September und am 06. Oktober 2021.

7. Wie viele Check-In-Schalter gibt es in Terminal 1?

Zu 7.: Im Terminal 1 des BER befinden sich 118 Check-In-Schalter.

8. Wie viele der Check-In-Schalter wurden wann von den Fluggesellschaften bestellt?

9. Wie viele der Check-In-Schalter waren zu den Spitzenzeiten mit wie vielen Mitarbeiter:innen besetzt?

Zu 8. und 9.: Die Fluggesellschaften melden ihren Bedarf an Check-In-Schaltern in der Regel rechtzeitig an und die FBB stellt die erforderliche Anzahl zur Verfügung. Auch in der Herbstferienzeit hat die FBB dem gemeldeten Bedarf vollständig entsprochen. Ob alle zur Verfügung gestellten Schalter letztlich besetzt werden, obliegt den Fluggesellschaften mit den von ihnen beauftragten Dienstleistern. Die Praxis zeigt, dass die Fluggesellschaften bzw. ihre Check-In-Agenten nicht immer alle Schalter besetzen können.

10. Welche Gründe sind nach Ansicht des Senats und der FBB für die langen Wartezeiten an den Check-In-Schaltern ausschlaggebend?

Zu 10.: Lange Wartezeiten an den Check-In-Schaltern können unterschiedliche Gründe haben: mangelnde Personalbesetzung, unzureichende Steuerung der Passagiere in die richtigen Warteschlangen (Priority, Business, automatisierte Gepäckabgabe etc.) sowie eine mangelnde Vorabüberprüfung der Unterlagen der Passagiere (Online-Check-In, Online COVID-Nachweis) durch die Fluggesellschaften bzw. den Abfertiger. In der Herbstferienzeit waren alle aufgezählten Gründe im Zusammenspiel für die langen Wartezeiten verantwortlich. Im Wesentlichen war jedoch die ungenügende Personalbesetzung durch die Prozesspartner der entscheidende Faktor.

11. Sieht die FBB einen Bedarf an baulichen Veränderungen im Terminalbereich, um künftig eine Situation wie in den Herbstferien 2021 zu vermeiden? Wenn ja, um was für einen Bedarf handelt es sich?

Zu 11.: Unabhängig von den konkreten Ereignissen in den Herbstferien werden Anpassungsmaßnahmen zur Weiterentwicklung des Terminals laufend geprüft. In der Check-In-Halle geht es zum Einen um eine bessere Übersichtlichkeit und zum Anderen sollen weitere „Self-Service“-Bereiche entstehen, um eine Erhöhung der Check-In-Kapazität zu erreichen.

12. Aus welchen Gründen wurde das Terminal 2 vor dem Hintergrund des erwartbaren Passagieraufkommens nicht temporär in Betrieb genommen?

Zu 12.: Die Ereignisse des ersten Herbstferienwochenendes resultierten insbesondere aus Personalmangel der Prozesspartner. Vor diesem Hintergrund hätte eine kurzfristige Öffnung des Terminals 2 diese Engpässe sogar noch verschärft, da die Dienstleister ihre Kräfte auf beide Terminals hätte verteilen müssen. Eine Eröffnung des Terminals 2 ist für Ende März zu Beginn des Sommerflugplans 2022 vorgesehen. Dieser Vorlauf ist notwendig, damit alle Beteiligten ausreichende Zeit haben, um den Personalmehrbedarf durch Einstellungen, Ausbildung und ggf. Zertifizierung decken zu können.

13. Wie viele Gepäckbänder gibt es in Terminal 1 und wie viele der Gepäckbänder sind aus welchen Gründen nicht einsatzbereit?

Zu 13.: Die Gepäckbänder sind Teil der Gepäckförderanlage. Im Abflugbereich stehen den Passagieren zehn Check-In-Inseln und zwei Großgepäckannahmen zur Verfügung. Das dort aufgegebene Gepäck mündet anschließend in der Gepäckhalle auf 24 Sortierrundläufen, wo es aufgenommen und zum Flugzeug transportiert wird. Im Ankunftsbereich befinden sich in der Gepäckhalle zehn Aufgabebänder zum Auflegen von ankommendem Gepäck. Das dort aufgelegte Gepäck wird anschließend den Passagieren an acht großen Ausgaberrundläufen zur Entnahme bereitgestellt. Alle Komponenten der Gepäckförderanlage sind betriebsbereit.

14. Welches sind nach Ansicht des Senats und der FBB die Gründe für die Verzögerungen bei der Gepäckabfertigung bei Abflügen?

Zu 14.: Das im Wesentlichen zur Gepäckabfertigung gehörende Be- und Entladen der Luftfahrzeuge erfolgt durch die Vertragspartner der Fluggesellschaften. Für eine zügige Abfertigung der Flüge ist ausreichender Personaleinsatz erforderlich. Die Personalsituation der Abfertiger ist punktuell zu gering. Insbesondere zum Herbstferienbeginn wurde dies trotz intensiver vorausgehender Abstimmungen deutlich.

15. Welchen Anteil haben die drei am BER tätigen Bodenverkehrsdienstleister jeweils an den an sie vergebenen Dienstleistungen?

Zu 15.: Nach der Anzahl der Flugbewegungen ist derzeit der größte Abfertiger am BER die AeroGround Berlin GmbH, gefolgt von der Swissport Berlin GmbH und der WISAG Aviation Service GmbH & Co KG.

16.: Betrafen die Probleme bei der Gepäckabwicklung (Abflug und Ankunft) und der Besetzung der Check-In-Schalter alle Bodenverkehrsdienstleister gleichermaßen? Welche Unterschiede gab es?

Zu 16.: Grundsätzlich ja. Erfahreneres Personal der Dienstleister konnte die Engpässe allerdings routinierter adressieren.

17. Wie entwickelte sich der Personalbestand der Bodenverkehrsdienstleister in den letzten 6 Monaten?

Zu 17.: Der FBB liegen keine detaillierten Angaben zur Personalentwicklung bei den Abfertigern vor. Grundsätzlich finden regelmäßige sowie auch ad-hoc Abstimmungen zwischen der FBB und allen Beteiligten statt. Der Bodenverkehrsdienstleister meldet der FBB nach einem systematisierten Ampelschema, je nach potentieller Auswirkung auf den Betrieb, einen Personalstatus grün, gelb oder rot. Je nach erwarteter Auswirkung werden betriebliche Maßnahmen direkt mit dem Dienstleister vereinbart. Die konkret zu erwartenden Auswirkungen und zu ergreifenden Maßnahmen werden bilateral mit den verantwortlichen Prozesspartnern abgestimmt. Die FBB unterstützt die Bodenverkehrsdienstleister zudem in dem Bemühen, neues Personal zu rekrutieren und steht mit den Geschäftsführungen auch diesbezüglich in engem Kontakt und Austausch.

18.: Welche Vorkehrungen trafen die Bodenverkehrsdienstleister zur Vorbereitung auf den Ferienbeginn?

Zu 18.: Die FBB bemüht sich um eine intensive und proaktive Abstimmung mit den Dienstleistern, hat jedoch keinen vertiefenden Einblick in die innerbetrieblichen Maßnahmen und Steuerungen der Unternehmen.

19. Worin sehen der Senat und die FBB die Ursachen für die Probleme bei der Gepäckabfertigung und den langen Wartezeiten bei Ankünften am Ferienbeginn?

Zu 19.: Siehe Antwort zu Frage 14.

20. Welche Kontrollmöglichkeiten hat die FBB gegenüber den Bodenverkehrsdienstleistern? Welche Sanktionsmöglichkeiten bestehen im Falle einer unzureichenden Erfüllung der Aufgaben wie am Ferienbeginn? Unter welchen Voraussetzungen ist ein Entzug der Konzession aufgrund mangelhafter Erfüllung der Dienstleistungen möglich?

Zu 20.: Die Abfertiger sind Dienstleister der Fluggesellschaften, mit denen entsprechende Verträge mit Sanktionsmöglichkeiten geschlossen wurden. Rechtlich ermöglicht die FBB den Abfertigern lediglich den Zugang zum Flughafen im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben der Bodenabfertigungsdienst-Verordnung (BADV). Die Kontrollmöglichkeiten der FBB gegenüber den Abfertigern sind daher nur im Rahmen des für die Prozesspartner verbindlichen Flugplatzhandbuchs möglich. Hiernach können z. B. stichprobenartige Qualitäts-Checks von Abfertigungsvorgängen, Analysen von Verspätungen und Gepäckausgabezeiten durchgeführt werden, um Auswirkungen auf den Betriebsablauf des Gesamtsystems festzustellen. Die FBB kann den Vertragspartner der Airline bzgl. der Qualität der erbrachten Leistung abmahnen und die Wiederherstellung der betrieblichen Ordnung einfordern. Sofern diese erheblich gestört wird, kann die FBB nach Anhörung des Verursachers Ersatzmaßnahmen ergreifen. Der Entzug der Konzession ist möglich,

wenn der Abfertiger schuldhaft in erheblicher Weise gegen Bestimmungen oder Anordnungen der FBB verstößt und dadurch den Betriebsablauf in zurechenbarer Weise nicht unwesentlich beeinträchtigt, gefährdet oder stört.

21.: Wie und in welcher Höhe ist die Abwälzung von Kosten für Maßnahmen der FBB für einen ordnungsgemäßen Betriebsablauf am Flughafen auf die Bodenverkehrsdienstleister aktuell und in der neuen Konzessionsperiode ab dem 1.7.2022 möglich?

Zu 21.: Kosten für Ersatzmaßnahmen der FBB können grundsätzlich in Rechnung gestellt werden. Das Flugplatzhandbuch sieht eine entsprechende Weiterverrechnung vor.

22. Wie und mit welchen konkreten Anforderungen an die künftigen Bodenverkehrsdienstleister beabsichtigt die FBB bei der laufenden Ausschreibung (EA-2021-0025) die vom Abgeordnetenhaus im Beschluss 2020/67/25 vom 19.11.2020 geforderten Qualitätskriterien umzusetzen?

Zu 22.: Die FBB hat im Sinne der o. g. Beschlussfassung gegenüber den Abfertigern verpflichtende Vorgaben zu Arbeitsbedingungen, Qualifikationen und zur Einhaltung tariflicher Bestimmungen gemacht. Die technischen Spezifikationen von Fahrzeugen und Geräten im Pflichtenheft wurden überarbeitet und unter anderem Mindestquoten für elektrische Antriebe bei motorisiertem Gerät und die Klimatisierung von Passagierbussen festgelegt. Unabhängig vom Pflichtenheft gelten die gesetzlichen Regelungen zu Arbeitsschutz, Arbeitsstättensicherheit, Unfallverhütung, Mutterschutz. Um Lohndumping durch Nachunternehmer auszuschließen, wurde bereits im Rahmen der Bekanntmachung der Neuausschreibung darauf hingewiesen, dass eine Weitergabe von Leistungen an unterbeauftragte Unternehmen durch die Teilnehmenden grundsätzlich ausgeschlossen ist. Eine Unterbeauftragung ist nur dann möglich, wenn sie durch den Teilnehmenden bereits im Teilnahmeantrag verbindlich angezeigt wird. Eine nachträgliche Änderung der angezeigten Subunternehmerschaft ist nur im Einzelfall nach Prüfung und Genehmigung durch FBB möglich. Die Unterbeauftragung ist auf maximal drei Unterauftragnehmer pro Teilnehmenden begrenzt. Dabei müssen die unterbeauftragten Unternehmen gesellschaftsrechtlich mit dem Teilnehmenden konzernverbunden i.S.d. §§ 15 ff. Aktiengesetz sein. Die unterbeauftragten Unternehmen müssen ebenfalls die oben aufgezeigten Verpflichtungen erfüllen.

23. Wie viele Bewerbungen sind auf die Ausschreibung der Konzession ab Juli 2021 bis zum Schlusstermin für die Einreichung der Angebote am 01.07.21 eingegangen und wann ist mit einem Abschluss der Vergabe zu rechnen?

Zu 23.: Das laufende Vergabeverfahren unterliegt der vergaberechtlichen Vertraulichkeit.

24. Wie setzte sich die laut Medienberichten von der FBB eingesetzte „schnelle Eingreiftruppe“ zur Unterstützung des Check-in-Prozesses zusammen und zu welchen Zeiten war diese im Einsatz?

Zu 24.: Die FBB hat im Terminal die Abfertigung im Zeitraum vom 15. bis 24. Oktober 2021 pro Tag mit bis zu 10 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Früh- und Spätdienst aus allen Bereichen des Unternehmens unterstützt, die sich freiwillig zu diesem Einsatz bereit erklärt haben.

25. In welcher Höhe beliefen sich die Kosten für den Einsatz der „schnellen Einsatztruppe“?

Zu 25.: Es handelt sich hier primär um Personalkosten der eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

26. Wird die FBB die durch den Einsatz der „schnellen Einsatztruppe“ entstandenen Kosten den Airlines in Rechnung stellen? Wenn nein, warum nicht?

Zu 26.: Hierzu gibt es noch keine abschließende Entscheidung der Geschäftsführung der FBB.

27. Wer führt die Sicherheitskontrollen am Flughafen in wessen Auftrag durch?

Zu 27.: Die Durchführung der Sicherheitskontrollen ist hoheitliche Aufgabe der Bundespolizei nach dem Luftsicherheitsgesetz. Diese setzt am BER ihren Dienstleister ein.

28. Mit wie viel Personal waren die einzelnen Sicherheitsschleusen zu den Hochphasen des Passagierandrangs jeweils besetzt? Warum waren die Sicherheitskontrollen am Ferienstart personell unterbesetzt?

29. Warum wurden teils Sicherheitskontrollen geschlossen, obwohl der Andrang groß war?

30. Wie wertet die Bundespolizei die chaotische Situation zum Ferienbeginn am BER aus?

Zu 28. bis 30.: Diese Fragen können nur durch die Bundespolizei beantwortet werden.

31. Welchen Einfluss hat die FBB auf die Sicherheitskontrollen am Flughafen?

32. Bestehen Ansprüche der FBB gegen die für die Sicherheitskontrollen zuständige Bundespolizei? Wenn ja, in welcher Höhe?

Zu 31. bis 32.: Die FBB befindet sich in regelmäßiger und intensiver Abstimmung mit der Bundespolizei, insbesondere werden Informationen über das zu erwartende Flug- und Passagieraufkommen übermittelt und entsprechende Besetzungen eingefordert. Ansprüche gegen die Bundespolizei könnten sich allenfalls im Rahmen einer Amtshaftung ergeben, wenn die entsprechenden Voraussetzungen vorliegen.

33. Wie viele Mitarbeiter:innen der FBB aus welchen Bereichen waren zu Ferienbeginn noch in Kurzarbeit?

Zu 33.: Die FBB hat in einigen von Arbeitsausfall betroffenen Bereichen Kurzarbeit angeordnet. Diese Anordnung hatte aber keine Auswirkungen auf die Ereignisse des ersten Herbstferienwochenendes.

34. Gibt es seitens des Senats noch etwas zu den Gründen für die teils chaotische Situation hinzuzufügen?

Zu 34.: Der Senat steht in engem Austausch mit der Geschäftsführung und den übrigen Gesellschaftern. Bei allem Verständnis für die Auswirkungen der Corona-Pandemie erwartet der Senat einen regulären Flughafenbetrieb: Der Senat hat daher in den entsprechenden Unternehmensgremien der FBB auf eine umfassende Analyse der Ereignisse gedrängt und darauf hingewirkt, dass die FBB gemeinsam mit den Prozesspartnern alle nötigen Maßnahmen zur Vermeidung solcher unzumutbaren Zustände einleitet.

Berlin, den 22.11.2021

In Vertretung

Vera Junker
Senatsverwaltung für Finanzen