

Damit der Hauptstadtflughafen BER endlich funktioniert!

Beschluss der CDU-Fraktion Berlin
16. November 2021



BERLIN BRANDENBURG

CDU

FRAKTION
BERLIN

Damit der Hauptstadtflughafen BER endlich funktioniert!

Der Flughafen Berlin-Brandenburg ist die Visitenkarte Berlins für Gäste aus aller Welt. Aufgrund zahlreicher und wiederkehrender Pannen gibt der BER jedoch immer wieder ein schlechtes Bild ab. Das schlechte Image des Flughafens wirkt sich dementsprechend negativ auf Berlin und die gesamte Metropolenregion aus. Hiermit dürfen sich die Gesellschafter der Flughafengesellschaft Berlin-Brandenburg und damit auch das Land Berlin nicht abfinden.

Es braucht einen funktionierenden Flughafen, der der Bedeutung Berlins als wachsende Metropole im Herzen Europas gerecht wird. Hierzu gehört auch die Aufnahme zusätzlicher Langstreckenverbindungen in alle Welt, um mittelfristig nach der weltweiten Corona-Pandemie Wachstumsperspektiven für die Wirtschaftsregion Berlin-Brandenburg anzubieten. Es bleibt strategischer Auftrag an die Flughafengesellschaft, eine echte Drehkreuzfluggesellschaft für den BER zu finden, damit der BER seine Konnektivität in die ganze Welt besser wahrnehmen kann. Grundvoraussetzung dafür ist eine finanziell und organisatorisch gut aufgestellte Flughafengesellschaft. Dies ist derzeit nicht der Fall.

Nach der Eröffnung des BER erlebte der Flughafen bedingt durch die Pandemie und die damit verbundenen stark zurückgegangenen Passagierzahlen eine relativ ruhige Anfangszeit. Leider hat die FBB dieses Gelegenheitsfenster nicht genutzt, um die organisatorischen Abläufe am BER zukunftsfest weiterzuentwickeln und zu optimieren. So tagte die „AG Gepäck“, die eine bessere Abwicklung des Passagiergepäcks sicherstellen soll, in den letzten Monaten kein einziges Mal, obwohl schwerwiegende Mängel im Betrieb bereits öffentlich diskutiert wurden. Als Mitte des Monats September erkennbar war, dass die Passagierzahlen am BER im Oktober stark anziehen würden, hat die FBB keine besonderen Anstrengungen unternommen, um gemeinsam mit den Unternehmen Vorbereitungen für den weiteren Betrieb zu treffen.

Noch gravierender war der Tagesablauf des 5. November, an dem ein Brandalarm am BER ausgelöst wurde. Aufgrund eines schlechten Krisenmanagements kam es zu stundenlangen Wartezeiten und negativen Konsequenzen für Passagiere und Fluggesellschaften. Das unprofessionelle Management des Flughafens zeigte sich an diesem Tag wie unter einem Brennglas. Nach dem bereits seit den frühen Morgenstunden mehr als 10 Sicherheitslinien nicht besetzt waren und in der Passagierabfertigung bereits massive Verzögerungen auftraten, löste ein Brandmelder in einer Toilette des Terminal 1 einen Brandmeldealarm aus.

Nachdem alle Passagiere den Sicherheitsbereich verlassen mussten, muss der Flughafen-gesellschaft klar gewesen sein, dass es zu massiven Problemen in der nachfolgenden Abfertigung der Fluggäste und der Flugzeuge kommen wird.

Dennoch hat die FBB darauf überhaupt nicht reagiert und startenden Flugzeugen im mitteleuropäischen Raum an ihrem Abflugort davon unterrichtet, um so zu verhindern, dass der BER „vollläuft“, sondern im Gegenteil, bis in den Nachmittag hinein das gesamte Vorfeld mit ankommenden Flügen zuparken lassen. So stauten sich über 30 Flugzeuge auf dem Vorfeld des BER. Es gab keinerlei inbound Steuerung.

Dass dieses Vorgehen dann Auswirkungen und stundenlange Wartezeiten für Passagiere und Flugzeuge nach sich ziehen würde, hat man offenbar nicht mitbedacht. An jedem anderen professionell gemanagten Flughafen wäre die Verkehrsleitung eingeschritten und hätte sofort Maßnahmen eingeleitet, um die Airlines zu entlasten.

Bis heute weigert sich die FBB zudem, knapp die Hälfte ihrer Mitarbeiter aus der Kurzarbeit zu holen, obwohl das Kurzarbeitergeld um bis zu 100 Prozent des Gehalts aufgestockt wird. Dies ist umso unverständlicher, weil die Dienstleistungsunternehmen am BER seit dem Sommer zum Teil verzweifelt nach neuen Mitarbeitern suchen, die derzeit am Arbeitsmarkt nicht gefunden werden. Außerdem dauert die verschärfte Sicherheitsüberprüfung nach einer Einstellung zwei bis drei Monate.

Die aufgeführten Beispiele verdeutlichen, dass die fehlerhaften Betriebsabläufe nicht einseitig den Dienstleistungsunternehmen oder der Bundespolizei zugerechnet werden können. Vielmehr trägt auch die FBB eine Verantwortung. Die Personal- und Managementprobleme müssen jetzt endlich konsequent angegangen und gelöst werden.

Als CDU Fraktion schlagen wir daher folgenden 10-Punkte-Plan zur kurz- und mittelfristigen Entwicklung des BER vor, der einen reibungslosen Flugverkehr ermöglicht, den Flughafen attraktiv für neue Verbindungen macht und einen wirtschaftlichen Betrieb des Flughafens ermöglicht.

1. Die Position des operativen Geschäftsführers in der Flughafengesellschaft ist umgehend zu besetzen, um die Prozesse in der FBB mit den Partnern am BER steuern zu können.
2. Es ist eine task force gemeinsam mit der Bundespolizei, den Sicherheitsdienstleistern und Bodenverkehrsdienstleistern am BER einzusetzen, um die organisatorischen Abläufe miteinander zu planen. Bei jeder Sitzung hat ein Mitglied der Geschäftsführung der FBB teilzunehmen. Dem Aufsichtsrat ist über das Ergebnis der Sitzung zu berichten.
3. Eine gemeinsame Arbeitsgruppe der Sicherheits- und Bodenverkehrsdienstleister mit der FBB und der Agentur für Arbeit Berlin- Brandenburg zur Rekrutierung von neuen Mitarbeitern für die Dienstleister ist sofort einzurichten. An Sicherheitsüberprüfungen sollten auch die zuständigen Behörden des Landes Brandenburg beteiligt werden, um die Vorgänge massiv zu beschleunigen.
4. Um die Kapazitäten zu erhöhen, ist eine Öffnung des Terminals 2 bis Mitte Dezember 2021 vorzunehmen. Die in Aussicht gestellte Öffnung zu Ostern 2022 kommt zu spät.

Im Vorfeld wird umgehend mit allen beteiligten Unternehmen am Flughafen (Dienstleistern, Airlines, Mietern) eine task force zur Vorbereitung der Eröffnung eingesetzt.

5. Es sind grundsätzlich beide Start- und Landebahnen zu nutzen, um auch bei hochfahrenden Verkehrszahlen und bei Störungen einen reibungslosen Flugbetrieb jederzeit gewährleisten zu können.
6. Die Frage der Taxiladungsmöglichkeiten für Berliner Taxen ist in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe zwischen den Ländern Brandenburg, Berlin, dem Landkreis Dahme-Spreewald und dem Bund zu verhandeln. Gegebenenfalls müssen gesetzliche Änderungen auf Bundesebene kurzfristig vorgenommen werden. Die Situation ist eine Blamage für die ganze Republik und bedarf einer Lösung mit allen Beteiligten.
7. Es gilt, vollständige Transparenz hinsichtlich der tatsächlichen Finanzsituation der Flughafengesellschaft herzustellen. Zunächst sind dazu unverzüglich die Angaben der FBB in ihren aktuellen Wirtschafts- und Businessplänen unabhängig und sachverständig mit einem Sondergutachten zu bewerten. Das lange eingeforderte unabhängige Finanzgutachten, das bis Ende des Jahres vorliegen soll, ist ein Anfang, kann aber nicht für sich alleine stehen.
8. Zur Umsetzung des Lärmschutzes sollen im Sinne der Betroffenen eine neue Organisationsstruktur und ein effizienteres Verfahren geschaffen werden. Hierzu sollte eine neue, von der FBB organisatorisch, juristisch und finanziell unabhängige Gesellschaft gegründet werden, deren Aufgabe und Gesellschaftszweck in der Übernahme des gesamten Verfahrens der Anspruchsermittlung sowie der Beratung von Betroffenen für die FBB besteht. Bei der Gesellschaft soll zudem eine Ombudsstelle angesiedelt sein.
9. Um den BER zu einem Mobilitätszentrum zu entwickeln, muss die nötige Infrastruktur zur Anbindung Berlins geschaffen werden. Dazu zählen die Verbindung Ost (TVO), die Süd-Ost-Verbindung (SOV), eine leistungsfähige Schienen-TVO, die Verlängerung der

U7 an den BER, die Planung und Umsetzung des 16. und 17. Bauabschnitts der A 100 und der Ausbau von „Park and Ride“-Parkplätzen zur Erleichterung des Übergangs von Straße zu ÖPNV. Auch eine ICE-Verbindung nach Hamburg oder Hannover würde die Relevanz des BER überregional stärken und ebenso als innerstädtischer Zubringer bspw. ab Hauptbahnhof fungieren.

10. Um eine drohende Insolvenz zu verhindern, bedarf es eines tragfähigen Finanzierungsmodells. Daher fordern wir als CDU erneut die Erstellung eines Sondergutachtens zur finanziellen und bilanziellen Situation der FBB und einen Businessplan für die mittelfristige Entwicklung.

Unmittelbar jetzt sollte die Erarbeitung von Ausschreibungsunterlagen für zwei Konzessionen am BER erfolgen - einer Konzession für den reinen Betrieb am BER inkl. möglicher Ausbauoptionen (Konzession I) und einer Konzession für die Immobilienentwicklung (Konzession II) durch externe Begleitung. Eine Zuschlagserteilung könnte zum 01.01.2023 vorgenommen werden. Die FBB bleibt als Unternehmen erhalten, sämtliches Vermögen wie Grundstücke und das gesamte Anlagevermögen verbleiben bei der FBB, ebenso die Schulden. Die FBB wird als Gesellschaft auf eine reine Verwaltungsgesellschaft geschrumpft und betreibt die Verwaltung der Konzessionseinnahmen sowie die Bearbeitung des Lärmschutzes. Dafür sind insgesamt maximal 50 Mitarbeiter zuständig.

Die Einnahme aus der Konzession I betragen fix 200 Mio. Euro pro Jahr an die FBB. Damit würden Zins und Tilgung der am Kapitalmarkt vorhandenen Darlehen durch die Einnahmen gesichert getilgt werden können.

Der Konzessionär hat sämtliche unternehmerischen Möglichkeiten, die Einnahmesituation zu verbessern. Dies betrifft zusätzliche Verbindungen ebenso wie das professionelle Management und den Ausbau der Einzelhandelsflächen am BER. Zusätzlich zu

vereinbaren ist der Ausbau der Terminals 3 und 4, die vom Konzessionär errichtet werden können.

In der Immobilienentwicklung am BER liegt großes Potenzial. Nicht nur nach den Skandalen um das sog. Baufeld Ost, sondern auch vor dem Hintergrund der letzten Jahre trauen wir der FBB in der jetzigen Form nicht zu, das Immobilienvermögen professionell zu managen. Daher sollen sämtliche Flächen in Erbbaupacht an einen Konzessionär gehen, der diese Flächen entwickeln, bebauen und vermieten kann. Dabei soll der Erbbaupertrag mindestens 20 und maximal 50 Jahre betragen.

Für die Konzession der Immobilienentwicklung, ohne jede Investition der öffentlichen Hand und damit des Steuerzahlers, wird ein Betrag von mindestens 150 Mio. Euro angesetzt. Dieser Betrag wird zur vollständigen Rückführung der Gesellschafterdarlehen, inkl. der anfallenden Zinsen, verwendet. Ein externes Gutachten soll über die präzisier- te potenzielle Einnahme bei der Konzessions-vergabe II Klarheit schaffen.