

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frank Magnitz, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/27389 –**

Fragen zu Arbeitsbedingungen und Unfallrisiken am Flughafen Berlin Brandenburg (BER)

Vorbemerkung der Fragesteller

Nach Inbetriebnahme des Flughafens BER häufen sich Presseberichte über technisch bedingte Unfälle und Abläufe.

„Der Bund wird nach Aussage der Bundesregierung durch die beiden beamteten Staatssekretäre Werner Gatzner (Bundesministerium der Finanzen, BMF) und Gerhard Schulz (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, BMVI) im Aufsichtsrat der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) vertreten.“ <https://www.bundestag.de/presse/hib/645144-645144>

Die Presse berichtet unter anderem von Personenschäden durch Stromschläge oder statische Entladungen am Handgepäck-Check (vgl. <https://www.bz-berlin.de/berlin/umland/achtung-stromschlag-am-ber-bekommt-das-personal-eine-gewischt>; <https://www.maz-online.de/Brandenburg/Schon-60-Arbeitsunfaelle-am-BER-durch-Stromschlag-an-der-Gepaeckkontrolle>).

Die Gewerkschaft Verdi soll in der Folge die Schließung des Terminals 1 gefordert haben (<https://www.bz-berlin.de/berlin/umland/verdi-fordert-flughafen-ber-soll-terminal-1-schliessen>).

Auch für die Passagiere soll das Gepäck-Handling zwischen Terminalgebäude und Bahnsteig anders gestaltet sein als an anderen Flughäfen (vgl. <https://www.morgenpost.de/berlin/article230746858/Flughafen-BER-Keine-Rolltreppe-fuehrt-zum-Bahnsteig.html>).

Passagiere des Fluges EW 8001 vom 8. Februar 2021 berichten darüber hinaus von Fußmärschen über den verschneiten Flughafen bei dem Versuch, Flugzeug und Rollfeld über verschiedene Gates zu verlassen, was erst nach mehreren Versuchen gelang, da die Passagiere des Inlandfluges Stuttgart-Berlin zunächst zu einem personell unbesetzten Gate für internationale Flüge mit entsprechenden Zoll- und Passkontrollen geleitet wurden (vgl. https://www.rbb24.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure_aktuell/2021/02/terminal-1-sicherheitskontrolle-bundespolizei-securitas-winterkaelte.html). Bei winterlichen Temperaturen wurden die Passagiere derzeit nicht am zentralen Sicherheitscheck in der Haupthalle des Terminals 1 überprüft (ebd.). Zeitweise

wurde im Gebäude in Wintermänteln gearbeitet, was darauf hindeutet, dass die Heizung zumindest nicht optimal funktioniert (ebd.).

1. Ist nach Auffassung bzw. Kenntnis der Bundesregierung in ihrer Funktion als Gesellschafter der Berlin Brandenburg Flughafen GmbH der Flughafen BER unter Zugrundelegung aller üblichen Normen voll einsatzbereit, auch was die Beheizung des Terminals 1 in der kalten Jahreszeit betrifft?

Nach Auskunft der Vorhabenträgerin, der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB), wurden die bauordnungsrechtlichen Nutzungsfreigaben für die Terminals erteilt, und der Flughafen ist damit betriebsbereit.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 19/27613 verwiesen.

2. Sind der Bundesregierung die in der Vorbemerkung der Fragesteller geschilderten Vorkommnisse des Fluges EW 8001 vom 8. Februar 2021, nach denen Passagiere zu Fuß über das verschneite Rollfeld zu verschiedenen Gates, unter anderem einem unbesetzten Gate für internationale Flüge mit entsprechenden Zoll- und Passkontrollen, geleitet wurden, bekannt, und wenn ja, aus welchen Gründen wurde bei diesem Flug so verfahren?

Wenn der Bundesregierung diese Vorkommnisse bekannt sind, warum werden nach Auffassung der Bundesregierung Passagiere von Inlandflügen (wie die des Fluges EW 8001 vom 8. Februar 2021) zu einem Gate für internationale Flüge mit entsprechenden Zoll- und Passkontrollen geleitet?

Nach Auskunft der FBB wurde das Luftfahrzeug des Fluges EW8001 aus Stuttgart auf dem Standplatz A09 positioniert. Die Passagiere sind fußläufig über von Schnee und Eis befreite Flugbetriebsflächen in ein Gate geführt worden. Eine Aufteilung der Passagiere mit nachgelagerten Pass- und Zollkontrollen hat nicht stattgefunden. Im Übrigen führt die FBB derzeit pandemiebedingt verstärkt Fluggäste per Walkboarding von bzw. zum Flugzeug, um überfüllte Transferbusse ohne den nötigen Abstand zu anderen Passagieren zu vermeiden.

3. Was führte nach Kenntnis der Bundesregierung dazu, dass laut Presseberichten eine vom FC Bayern München gecharterte Maschine keine Start-erlaubnis und damit eine Ausnahme vom Nachtflugverbot erhielt, weil sie rund drei Minuten nach Mitternacht erst startbereit war (vgl. <https://www.tagesspiegel.de/berlin/start-wegen-nachtflugverbots-verweigert-fc-bayern-musste-mehr-als-sieben-stunden-am-ber-warten/26890046.html>)?

Die Starterlaubnis wurde bei der Flugsicherung außerhalb der regulären Betriebszeiten beantragt. Außerhalb der regulären Betriebszeiten eines Flugplatzes, die im Rahmen der Flugplatzgenehmigung durch die zuständige Landesbehörde festgelegt werden, sind Starts und Landungen nur mit Ausnahmegenehmigung der örtlichen Luftaufsicht erlaubt. Die örtliche Luftaufsicht wird von der jeweils zuständigen Landesluftfahrtbehörde wahrgenommen. Ohne vorliegende Ausnahmegenehmigung darf die Flugsicherung außerhalb der regulären Betriebszeiten keine Startfreigabe erteilen.

4. Wie viele Ausnahmegenehmigungen vom Nachtflugverbot wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit Eröffnung des BER seitens der zuständigen Luftaufsichtsbehörden erteilt, und wie viele davon für Fluggeräte der Bundesluftwaffe?

Der Bundesregierung liegen zu erteilten Ausnahmegenehmigungen in Sonderfällen keine Erkenntnisse vor, da dies in Länderzuständigkeit liegt. Nach Auskunft der FBB vom 17. März 2021 wurden seit der BER-Eröffnung durch die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin Brandenburg im Rahmen der Nachtflugbeschränkung drei Ausnahmegenehmigungen erteilt und sieben Anträge abgelehnt. Für die Fluggeräte der Luftwaffe wurden bisher keine Ausnahmegenehmigungen vom Nachtflugverbot beantragt oder erteilt.

5. Sind den Vertretern der Bundesregierung im Aufsichtsrat Gefahren von Stromschlägen an der Röntgenanlage bekannt (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller), und wenn ja, wie viele Mitarbeiter sind Opfer von Stromschlägen oder statischen Entladungen geworden, und wie gefährlich sind oder waren diese Stromschläge nach Auffassung der Bundesregierung (<https://www.bz-berlin.de/berlin/umland/achtung-stromschlag-am-ber-be-kommt-das-personal-eine-gewischt?>)?

Bis zum 8. März 2021 sind 198 Fälle von elektrostatischen Entladungen von Personen an den fachgerecht geerdeten Anlagen gemeldet worden. Elektrostatische Entladungen treten im Alltag häufig auf und lassen sich nicht gänzlich vermeiden. Erst ab einer bestimmten Stärke ist die elektrostatische Entladung für den Menschen wahrnehmbar. Nach Expertenmeinung sind solche elektrostatischen Entladungen ungefährlich. Nach Ergreifen erster Maßnahmen zur Vermeidung solcher Vorfälle ist die Anzahl der Meldungen deutlich zurückgegangen. Zu den genannten Vorfällen steht die FBB mit der Bundespolizei in engem Austausch.

6. Sind der Bundesregierung Informationen bekannt, wonach dem Personal seitens der Geschäftsleitung geraten worden sein soll, „sich vor Arbeitsbeginn an den Handgepäck-Röntgenanlagen an einem metallischen Gegenstand zu entladen“ (<https://www.bz-berlin.de/berlin/umland/achtung-stromschlag-am-ber-bekommt-das-personal-eine-gewischt?>)?
7. Wurde oder wird nach Kenntnis der Bundesregierung geprüft, „ob sich durch den Einsatz von speziellen Schuhen durch die Mitarbeiter des Sicherheitsdienstes die elektrostatische Entladung verhindern lässt“ (<https://www.bz-berlin.de/berlin/umland/achtung-stromschlag-am-ber-be-kommt-das-personal-eine-gewischt?>)?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund Ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach dem Bekanntwerden dieser elektrostatischen Entladungen hat die Bundespolizei ein Gutachten zur Ursache und zu möglichen Verhinderungsmaßnahmen in Auftrag gegeben. Ergänzend dazu wurde ein TÜV-Gutachten durch den privaten Sicherheitsdienstleister als Arbeitgeber des Kontrollpersonals in Auftrag gegeben. Aus beiden Gutachten geht hervor, dass die wesentlichen Ursachen eine geringe Luftfeuchtigkeit und die Bodenbeschaffenheit am Flughafen BER sind. Zur Verringerung elektrostatischer Aufladungen wurde als kompensierende Arbeitsschutzmaßnahme der Einsatz von Entladungsstiften, welche zum nicht spürbaren Ableiten der körpereigenen Aufladung dienen und das Tragen von ableitfähigem Schuhwerk identifiziert und umgesetzt.

8. Ist nach Auffassung der Bundesregierung die Zahl von bereits 60 Arbeitsunfällen am BER seit seiner Eröffnung, Stand: 11. Januar 2021, zutreffend (<https://www.bildderfrau.de/familie-leben/article231308332/De-n-Pannen-Flughafen-BER-trifft-ein-neuer-Schlag-wortwoertlich.html>)?

Bezüglich der Anzahl von Arbeitsunfällen bei der Bundespolizei oder ihren Dienstleistern wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen. Nach Auskunft der FBB gab es zum Stichtag 17. März 2021 keine Arbeitsunfälle der Belegschaft im Zusammenhang mit der genannten Berichterstattung.

9. Ist es nach Auffassung der Bundesregierung ausgeschlossen, dass das Fehlen von Rolltreppen zum Bahnsteig geneigt ist, gefährliche Situationen oder Unfälle herbeizuführen (<https://www.berliner-zeitung.de/news/ber-rolltreppen-zum-bahnsteig-fehlen-li.113932>)?

Nach den anerkannten Regeln der Technik sind Treppen und Aufzüge zulässige Mittel, um den Zugang zum Bahnsteig zu ermöglichen. Der Bundesregierung liegen keine Hinweise vor, die die Sicherheit in Frage stellen würden.

10. Hat die Gewerkschaft Verdi über ihre Vertreter im Aufsichtsrat der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH Forderungen gestellt, das Terminal 1 zu schließen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.