



Foto Flughafen Berlin Brandenburg

Das neue Terminal 1 aus der Vogelschau, das Bild wurde über ein Jahr vor der Eröffnung im September 2019 geschossen.

## Endlich ist der neue Berlin Brandenburg Airport BER in Betrieb

# Berlin hat (k)einen Flughafen

Als am 31. Oktober der Flughafen Berlin-Brandenburg (BER) eröffnete, staunte die Welt. Berlin hatte es endlich geschafft – nach Pleiten, Pech und Pannen und mehreren verschobenen Eröffnungsterminen wegen gravierender Baumängel. Im Oktober 2008 schloss der Innenstadt-Airport Tempelhof (THF) und am 8. November 2020 endete der Flugverkehr in Tegel (TXL). Aus THF/TXL/SXF ist nun BER geworden.

### Report von Lutz Schönfeld

Für das Jahr 2012, den letzten geplanten und verschobenen Umzugstermin, hatte die Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg (FBB) noch vorgesehen, den kompletten Umzug der Airlines, der Bodenverkehrsdienste und der Büros innerhalb einer Nacht zu bewerkstelligen und dafür die Berliner Stadtautobahn komplett zu sperren. Man dachte daran, es den Münchner Kollegen beim damaligen Umzug ins Erdinger Moos gleichzutun. Zum Glück besann man sich in den letzten Jahren eines Besseren und korrigierte die Planungen auf mehrere Umzugswellen.

### Von Schönfeld zu BER

Den Start der BER-Inbetriebnahme machte die Umbenennung des Flughafens Berlin-Schöne-

feld in «BER Terminal 5» am 25. Oktober 2020. Nach den Premierenlandungen von je einem A320neo von EasyJet und Lufthansa – die ursprünglich geplante Parallellandung musste aufgrund des schlechten Wetters verworfen werden – im Rahmen der Eröffnungsfeierlichkeiten am 31. Oktober begann der reguläre Flugbetrieb am BER an jenem Samstagabend: Ab 20 Uhr wurde das Terminal 1 des BER dann mit der Landung des EasyJet-Fluges EJU5924 aus Fuerteventura offiziell in Betrieb genommen.

Auf grosse Feierlichkeiten verzichtete der Flughafenbetreiber aus gutem Grund. Die enorme Verspätung der geplanten Eröffnung sowie Corona boten dafür keinen Anlass. Der erste offizielle Start, ebenfalls ein EasyJet-Flug, führte als EJU8210 mit einem A320neo am 1. November um 6.45 Uhr nach London-Gatwick. Das Flugzeug war leider nur zu einem Drittel

gefüllt, fast die Hälfte der gebuchten Passagiere war nicht erschienen. Die Corona-Pandemie und ihre Quarantäne-Regeln zeigten deutlich ihre Spuren. Am Sonntag standen so auch nur 23 Starts- und Landungen auf dem Flugplan, so auch mit Qatar Airways nach Doha oder etwa mit Turkish Airlines nach Istanbul. Offiziell wurden an diesem ersten Betriebstag im Terminal 1 nur 3000 Fluggäste abgefertigt.

### Nur wenig Langstrecken

Mit diesen Starts wurde die erste Airline-Umzugswelle beendet, in der auch alle Langstreckenairlines umziehen sollten, also konkret Qatar Airways, Turkish Airlines, aber auch Scoot, American, United, Delta, Air Canada und Hainan Airlines, die aktuell Berlin wegen Corona nicht bedienen. Dies trifft auch auf ELAL zu. Ab dem 4. November zogen in einem

## Bodenverkehrsdienstleister haben zwei Jahre für den Umzug geplant

Eine Airline «umzuziehen» mag noch gehen, das Flugzeug landet einfach am neuen Standort. Viel grösser ist jedoch die Herausforderung, die die Bodenverkehrsdienstleister mit ihrer Technik zu bewältigen haben. Diese ist oft aufgrund von Grösse und Gewicht nicht strassenverkehrstauglich und stellt eine gewaltige logistische Herausforderung dar. Aeroground Berlin-Geschäftsführer **Simon Batt-Nauerz** erläutert einige der Aufgabenstellungen:

**I Aeroground Berlin gewann kürzlich den Abfertigungsvertrag der Lufthansa Gruppe in Berlin und ist somit grösster Abfertigungsdienstleister am BER. Welche Herausforderungen hielt der Umzug von TXL und SXF zum BER für Sie bereit?**

Wir begannen bereits vor zwei Jahren mit den gedanklichen Planungen des Umzugs, damals noch unter der Voraussetzung des vollen Flugbetriebs unserer Kundenairlines. Der physische Umzug selbst entfaltete für uns seit etwa neun Monaten Relevanz. Unser Umzugsmanagement gliederte sich in einen prozessualen und einen konkreten Umzugspart. Hätten wir Flugbetrieb wie zu Vor-Corona-Zeiten und würden unter Volllast agieren, wäre ein frühzeitiger und gestaffelter Umzug nahezu unmöglich gewesen und wir hätten all unsere Anstrengungen auf die eine geplante Umzugswoche konzentrieren müssen.

**I Von wieviel Gerätschaften sprechen wir?**

Unser Technikbestand umfasst 800 Gerätschaften, von der Schleppstange über Ground Power Units und Gepäckdollys bis hin zu schweren Flugzeugschleppern. Diese Technik wird einerseits am alten Standort benötigt, dann jedoch kurzfristig sofort am neuen. Für unsere Technik bedarf es Sondergenehmigungen,

gen, und unsere elektrifizierten Fluggasttreppen mussten wir zunächst demontieren, um die Höhenvorgaben auf der Stadtautobahn einzuhalten. Darüber hinaus galt es, die vorgegebenen Zeitfenster der Flughafengesellschaft einzuhalten, um Engpässe an den Sicherheitskontrollstellen sowie auf den Flugbetriebsflächen zu vermeiden. Dies wiederum galt es, mit den Dienstleistern wie Transportunternehmen und Krandiensten zu koordinieren. Sondergenehmigungen mussten eingeholt werden. Insofern kam uns der massive Rückgang des Flugverkehrs entgegen. Bereits Monate vor dem Start des neuen Hauptstadtflughafens begann der Transport von rund 600 Abfertigungsgeräten mit einem Gesamtgewicht von rund 800 Tonnen von TXL zum knapp 40 Kilometer entfernten BER. Ende Oktober hatten wir somit bereits etwa 75 Prozent des erforderlichen Umzugsvolumens zum BER bewerkstelligt und konnten in der Kernwoche auf Umzüge verzichten. Unser restliches Equipment haben wir bis Ende November umgezogen.

**I Neben dem zeitlichen Aufwand und den logistischen Ansprüchen ist ein solcher Umzug sicherlich auch eine enorme Kostenbelastung?**

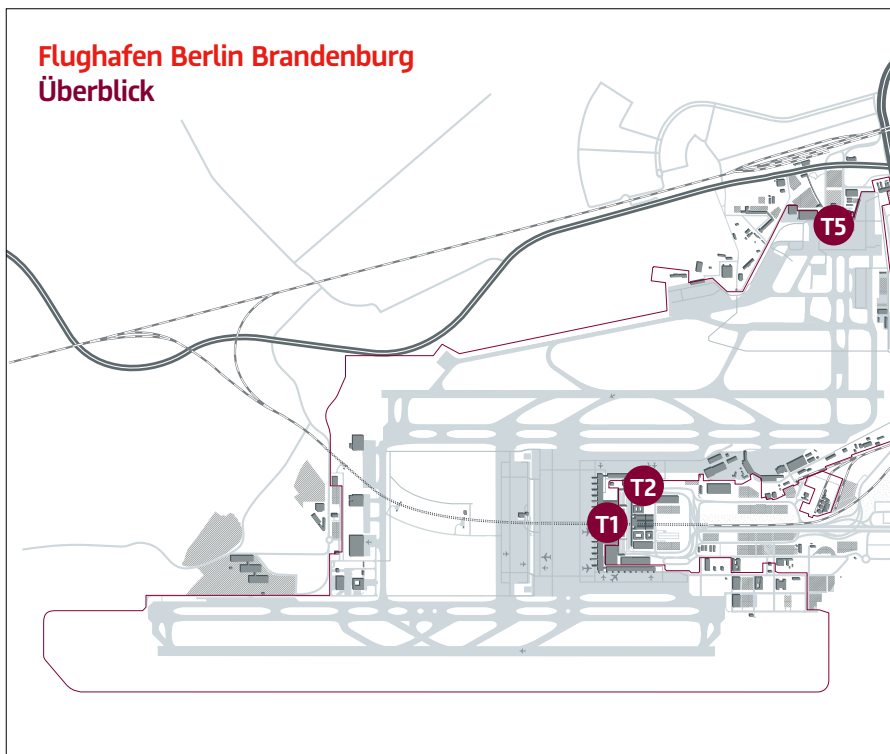
Die Synergien, die entstehen, wenn man statt an zwei, nur noch an einem Standort seine Kapazitäten bündeln kann, sind zwar von Vorteil, aber ich stimme Ihnen zu, der Umzug hat unser Unternehmen einen deutlich sechsstelligen Betrag gekostet. Einen Teil des Umzugs haben unsere Mitarbeitenden in Eigenleistung erbracht. Hinzu kommt, dass jeder Mitarbeiter vier bis sechs Arbeitstage am BER geschult werden musste, was einen weiteren sechsstelligen Betrag an Schulungs- und Personalkosten zur Folge hatte.

*Interview Lutz Schönfeld*

zweiten Schritt sukzessive weitere Airlines zum BER, so auch Eurowings und Vueling. Auch deren Flugzeuge starteten in TXL, kehrten dann jedoch zum BER zurück. In einer dritten und letzten Welle, an deren Ende TXL am 8. November geschlossen wurde, folgten weitere Fluggesellschaften wie zum Beispiel jene der Lufthansa Gruppe. Andere Airlines, wie Ryanair, wechselten von TXL zum BER Terminal 5, von dort wiederum zogen Airlines ins Terminal 1. Der konkrete Verteilungsplan ist auf der Website des Flughafenbetreibers FBB zu finden.

«Auf grosse Feierlichkeiten verzichtete der Flughafenbetreiber aus gutem Grund.»

Einem A350-900 der Qatar Airways aus Doha wurde die Ehre zuteil, am 4. November als QR81 um 9.50 Uhr mit einer Landung auf der Südbahn (25L) den BER offiziell gemäss Planfeststellungsbeschluss komplett in Betrieb zu





EasyJet ist einer der «Platzhirsche» in BER und hat auch die erste Landung und den ersten Start auf dem neuen Airport ausgeführt.

nehmen. Damit greift am BER die Nachtflugregelung, die reguläre Linienflüge in der Kernnachtzeit von 0 bis 5 Uhr ausschliesst und in den Tagesrandzeiten von 22 bis 24 Uhr sowie von 5 bis 6 Uhr nur ein behördlich festgelegtes Kontingent von Flügen ermöglicht.

### Für 40 Millionen Passagiere

Der neue Hauptstadtflughafen BER, auf Brandenburger Territorium gelegen – Zitat der Nörgler: Berlin ist die einzige Hauptstadt, die keinen eigenen Flughafen hat – erstreckt sich über eine Fläche von insgesamt 1470 Hektaren. Die Terminals 1 und 2 befinden sich zwischen den beiden Runways (Midfield Konzept, Parallelbetrieb), während Terminal 5 nördlich der Nordbahn liegt. Der neue Flughafen kon-

zentriert den gesamten Flugverkehr der Hauptstadtregion an einem Standort und hat eine aktuelle Gesamtkapazität von über 40 Millionen Passagieren, davon 25 Millionen im Terminal 1.


«Das Flughafenkonzept des BER möchte zukünftig auch das sogenannte «Self hubbing» der Passagiere unterstützen.

Terminal 2 ist zwar fertig und betriebsbereit, wird aber aufgrund des coronabedingten Einbruchs der Passagierzahlen aktuell nicht benötigt. Terminal 3 und 4 sind in einem sehr frühen Planungsstadium und sollen zu einem

späteren Zeitpunkt zwischen dem Nord- und dem Südpier gebaut und mit diesem verbunden werden. Ein konkreter Baubeginn ist aktuell jedoch nicht absehbar und auch nicht notwendig.

### Mehr Umsteiger erwünscht

Der BER ist der drittgrösste Flughafen in Deutschland, weist jedoch deutlich mehr Aus- und Einsteiger auf als die anderen deutschen Flughafenstandorte. Ziel der Flughafengesellschaft nach der Konzentration auf nur einen Flughafenstandort: deutlich mehr Intercontinental-Verkehr und dadurch auch wesentlich mehr Umsteiger. 2012 hatte man dafür noch mit Air Berlin gerechnet, die in Berlin ihre Basis hatte. Nach der Verschiebung der Eröffnung erfolgte auch die Insolvenz des Home Carriers und man setzt jetzt die Hoffnung speziell auf Langstreckencarrier aus Asien. Das Flughafenkonzept des BER ist aber nicht nur darauf ausgerichtet, man möchte zukünftig auch das sogenannte «Self hubbing» der Passagiere unterstützen, also Passagieren, die sich einzelne Flugsegmente individuell buchen, erleichtern, in Berlin komfortabel umzusteigen.

Der BER ist deutlich besser mit dem öffentlichen Verkehr zu erreichen, als das noch in Tegel der Fall war. Der Flughafenbahnhof befindet sich unmittelbar unter dem Terminal, so dass die Passagiere direkt mit dem Lift zum Check-in fahren können. S-Bahnlinien, Regionalbahnen, ein Flughafenexpresszug und IC-Züge sollen, ergänzt um diverse zum Airport verkehrende Buslinien, den Anteil an mit dem ÖV anreisenden Passagieren auf rund 75 Prozent anheben. 

<https://ber.berlin-airport.de>



Ein Blick ins Terminal 1, einen Tag vor der offiziellen Eröffnung.

Foto Lutz Schönfeld