

ADV-Leitfaden

Corona-Krise: Wiederaanlaufen des Luftverkehrs Empfehlungen des Flughafenverbandes

Version 1.2, Stand 27. Mai 2020

FLUGHAFENVERBAND



Inhalt

1.	Einleitung: Ziele des ADV-Leitfadens.....	3
1.1	Befristung	4
2.	Allgemeine Gesundheits- und Hygienemaßnahmen	5
2.1	Abstandswahrung und Mund-/Nasenschutz.....	5
2.2	Passagierinformationen	6
2.3	Medizinchecks	7
2.4	Überwachung der angeordneten Maßnahmen.....	8
2.5	Schutz der Beschäftigten	9
3.	Abflug	10
3.1	Terminaleingänge	10
3.2	Check-In	10
3.3	Bordkartenkontrolle, Luftsicherheitskontrolle.....	10
3.4	Grenzkontrolle (Ausreise)	11
3.5	Warteraum.....	11
3.6	Boarding	12
4.	Ankunft	13
4.1	Deboarding	13
4.2	Grenzkontrolle (Einreise)	14
4.3	Transfer / Transit	14
4.4	Gepäckrückgabe.....	14
5.	Weitere Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich der Behörden und der Airlines	15
6.	Schlussfolgerungen für die Kapazitätssteuerung	16
7.	Anhang	17
7.1	EU-Kommission Guidelines 13. Mai 2020	
7.2	EU-Kommission Reisebeschränkungen 13. Mai 2020	
7.3	ACI-Europe Gesundheits- und Hygienemaßnahmen aus dem Projekt „Off the ground“ 27. April 2020	
7.4	BMVI-Papier zu verkehrsträgerübergreifenden Maßnahmen 29. April 2020	
7.5	Take-off Papier der Luftverkehrswirtschaft vom 6. April 2020	
7.6	Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS): Arbeitsplatzgestaltung in der Corona-Pandemie (April 2020)	
7.7	Robert-Koch-Institut: Epidemiologisches Bulletin Nr.20, 14. Mai 2020	

1. Einleitung: Ziele des ADV-Leitfadens

Die globale COVID-19 Pandemie hat den Passagier-Luftverkehr weltweit nahezu zum Stillstand gebracht. Gegenüber dem Vorjahr ist das Passagieraufkommen in Deutschland im April und Mai 2020 über alle ADV-Flughäfen um bis zu 99 % eingebrochen. Die gültigen Einreisebeschränkungen, Quarantänebestimmungen sowie globale Reisewarnungen beeinträchtigen ein Wiederanlaufen. Ihre Lockerung ist daher die grundlegende Voraussetzung, um das Bedürfnis der Menschen und der Wirtschaft nach Mobilität wieder zu erfüllen. Ein differenzierter und risikobasierter Ansatz mit klaren und nachvollziehbaren Kriterien sollte dafür zeitnah implementiert werden.

Wichtig ist das Signal an die Reisenden und die Politik, dass die Flughäfen vorbereitet sind und alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen. Das Risiko einer Infektion mit COVID-19 am Flughafen soll auf das absolute Minimum reduziert werden. Dazu ist ein verantwortungsvolles Handeln aller Akteure am Flughafen erforderlich. Umfassende Maßnahmen des Gesundheits- und Hygieneschutzes sind zu ergreifen.

Der Leitfaden des Flughafenverbands ADV zum Wiederanlaufen des Luftverkehrs stellt die einheitliche Umsetzung aller notwendigen Maßnahmen in einer Wiederanlauf-Phase durch die Flughafenbetreiber in Deutschland sicher. Die Empfehlungen wurden von den Experten aller ADV-Mitgliedsflughäfen im zuständigen ADV-Fachausschuss Operations & Security mit fachlicher Begleitung der medizinischen Abteilungen der Flughäfen erarbeitet.

Alle erforderlichen Umsetzungsschritte für das Wiederanlaufen des Luftverkehrs werden im Leitfaden dargestellt. Entsprechend den Gegebenheiten an den einzelnen Standorten erfolgt die Umsetzung.

Darüber hinaus werden Voraussetzungen benannt, welche in der Verantwortung der national zuständigen Behörden umzusetzen sind. Ein sinnvolles Gesamtkonzept von Maßnahmen kann nur in enger Zusammenarbeit mit den Aufsichts-, Sicherheits- und Gesundheitsbehörden entwickelt werden.

Ebenso wichtig ist die enge Koordination mit den Systempartnern. Vor allem die Dienstleistungsunternehmen in den Terminals und auf dem Vorfeld sowie die Fluggesellschaften müssen ihren Beitrag leisten. Den Handlungsbedarf an den entsprechenden Schnittstellen definiert dieser Leitfaden.

Für die ADV und ihre Mitgliedsflughäfen ist dieser Leitfaden die Grundlage für alle weiteren Gespräche mit nationalen und europäischen Behörden. Das im Leitfaden zum Ausdruck gebrachte gemeinsame Verständnis für wirksame Maßnahmen zum Schutz von Reisenden und Beschäftigten soll auch Eingang in international harmonisierte Strategien finden.

Gleichzeitig stellt die ADV sicher, dass dieser Leitfaden im Lichte neuer Erkenntnisse regelmäßig aktualisiert wird.

1.1 Befristung

In enger Zusammenarbeit mit den Aufsichts-, Sicherheits- und Gesundheitsbehörden werden die erforderlichen Maßnahmen fortlaufend neu bewertet. Alle Sonderverfahren zur Sicherstellung der Abstands- und Hygienebestimmungen sind zu befristen und dem steigenden Passagiervolumen anzupassen. Das Ziel ist die schrittweise Normalisierung des Luftverkehrs.

Keine der hier enthaltenen Maßnahmen ist für eine dauerhafte Umsetzung als Rahmenbedingung für die Durchführung von Luftverkehr geeignet. Alle Maßnahmen limitieren die Einfachheit und Freizügigkeit des Reisens mit dem Flugzeug.

Zuständigen Bundes- und Landesbehörden wird daher empfohlen, in Analogie zu den am 13. Mai 2020 durch die EU-Kommission vorgelegten „Guidelines“ (s. lfd. Nr. 7.1) die Lockerung von Maßnahmen im Luftverkehr mit der Erreichung von Gesundheits- und Hygienekriterien zur Eindämmung der COVID-19 Pandemie zu verknüpfen.

Mit der erreichten Eindämmung der Virusausbreitung unter ein festgelegtes Maß müssen alle Sonderauflagen an den Flughäfen wieder entfallen.

2. Allgemeine Gesundheits- und Hygienemaßnahmen

Im Luftverkehr bestehen enge internationale Rechtsvorschriften für dessen ordnungsgemäße Durchführung. Dies betrifft alle Stakeholder – Industrie, Fluggesellschaften, Flugsicherung, Flughäfen Behörden etc. Ein risikobasiertes Management ist seit Jahren geübte Systematik bei der Gesetzgebung.

Mit einem einheitlichen Vorgehen der deutschen Flughäfen soll sichergestellt werden, dass kein Flickenteppich unterschiedlicher Regelungen zur Anwendung kommt. In der Luftfahrt sind einheitliche und für Passagiere klar verständliche Hinweise in Bild und Schrift erforderlicher und gewohnter guter Standard.

Allgemeine Gesundheits- und Hygienemaßnahmen, die auch am Flughafen von Passagieren, Beschäftigten und Dritten zu beachten sind:

- Aufforderung zum regelmäßigen Händewaschen
- Bereitstellung von Desinfektionsmittel etc.
- Erhöhung der Reinigungsintervalle und Desinfektionsleistungen
- Regelmäßige Desinfektion und Reinigung von Arbeitsplätzen, Arbeitsmitteln und Oberflächen, die Berührung erfahren, wie Self-Check-in Monitore und Touch-Points (soweit in Betriebspflicht des Flughafens)

2.1 Abstandswahrung und Mund-/Nasenschutz

Hauptmaßnahme der Bundesregierung bei der erfolgreichen Bekämpfung der Pandemie ist die Abstandswahrung („Physical distancing“). Auch europäisch ist diese Maßnahme zentral und verkehrsträgerübergreifend anerkannt und grundlegend. Zentrale Aufgabe der Flughäfen ist es, die bereits bestehenden Anordnungen seitens der Gesundheitsbehörden auch bei wieder zunehmendem Verkehr umzusetzen.

Die Wahrung von 1,5 m Abstand ist somit an den Flughäfen im Grundsatz umzusetzen und durch Passagiere und Beschäftigte einzuhalten.

Systembedingt existieren im Ablauf an einem Flughafen für die Passagiere Kontroll-, Service- und Kommunikationsvorgänge, bei denen ein Unterschreiten dieses Abstandes nicht ausgeschlossen werden kann. Dies ist vergleichbar mit Situationen des Ein- und Aussteigens aus Bussen und Bahnen.

An speziellen Prozesspunkten wie der Luftsicherheitskontrolle oder der Gepäckrückgabe, bei denen 1,5 m Abstand nicht eingehalten werden können, ist ein Mund-Nasen-Schutz für Beschäftigte und auch für Passagiere Pflicht. Die Maßnahme muss in enger Anlehnung an länderspezifische Regelungen oder eine Bundesregelung umgesetzt werden. Verantwortlich ist die zuständige (anordnende) Behörde.

Für alle Passagiere Besucher und Beschäftigte an einem Flughafen besteht die Verpflichtung, eine Mund-Nasen-Bedeckung zu tragen (Maskenpflicht). Diese Maskenpflicht gilt in den öffentlich zugänglichen Bereichen des Flughafens (Land- und Luftseite, einschließlich des Transportwegs von/zum Flugzeug).

Für die Beschäftigten gelten darüber hinaus im Grundsatz Arbeitsschutzstandards des BMAS¹. Wenn 1,5 m Abstand zu anderen Beschäftigten oder zu Passagieren unterschritten werden, ist ein Mund-Nasen-Schutz zu tragen. Auch hierzu bestehen Ausnahmemöglichkeiten, siehe lfd. Nr. 2.6 Schutz der Mitarbeiter.

Zur Beschaffenheit der Masken ist die konkreteste und aktuellste Vorgabe bei Redaktionsschluss dieses Leitfadens die Empfehlung der EU-Kommission vom 13. Mai 2020:

“Face masks” is a generic term which covers both medical and non-medical masks. ECDC indicates that “The use of non-medical face masks made of various textiles could be considered, especially if – due to supply problems – medical face masks must be prioritised for use as personal protective equipment by healthcare workers” (<https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/COVID-19-use-face-masks-community.pdf>). It will be for national health/safety authorities to specify further in their discussion with stakeholders per transport mode, based on epidemiological risk in that country, availability and other considerations. Certain transport workers and passengers, respectively, may be exposed to different levels of risk.

Bisherige Regelungen in Deutschland orientieren sich an dieser Definition. Dies ist beizubehalten.

2.2 Passagierinformationen

Flughäfen informieren alle Besucher, Passagiere, Nutzer und Beschäftigte gleichermaßen über die in den Terminals geltenden Maßnahmen des Gesundheits- und Hygieneschutzes. Insbesondere die Verpflichtung

- zur Abstandswahrung,
- zum regelmäßigen Händewaschen,
- zur Verwendung von alkoholhaltigen Handdesinfektionsmitteln sowie
- die Verpflichtung zum Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes in den in den öffentlich zugänglichen Bereichen des Flughafens (Land- und Luftseite, einschließlich des Transportwegs von/zum Flugzeug).

sollten mitgeteilt werden und somit Mindestbestandteil dieser Informationen sein.

An Zugängen zu Terminals, anderen passenden und ablaufrelevanten Stellen im Terminal sowie - wenn möglich - auf den Webseiten der Flughäfen sind die veränderten Betretungsregeln, die den Eigenschutz der Passagiere erhöhen, zu veröffentlichen.

Als geeignete Medien unter Verwendung einschlägiger Piktogramme, kommen in Frage:

- Bodenmarkierungen
- Hinweisschilder
- Aufsteller
- Anzeigen auf Monitoren

¹ Siehe Anhang 7.6.: BMAS – Arbeitsplatzgestaltung in der Corona-Pandemie

- Wiederkehrende Lautsprecherdurchsagen

2.3 Medizinchecks

Die ADV spricht sich grundsätzlich gegen Medizinchecks an den Flughäfen im Rahmen des Reiseprozesses aus. Diese fachliche Einschätzung wurde wiederholt von Virologen und Gesundheitsexperten bestätigt, zuletzt vom Robert-Koch-Institut.

Seit Beginn der Corona-Krise in Deutschland und Europa wird die Nutzung von Wärmebildkameras bzw. Fieber-Checks zur Ermittlung der Körpertemperatur als Maßnahme für den Luftverkehr kontrovers diskutiert. Es geht im Rahmen des Ein- und Aussteigerprozesses respektive der Ein- und Ausreise am Flughafen um die Erkennung von Reisenden, welche mit der neuartigen Viruserkrankung COVID-19 infiziert sind.

Das Einsetzen von Wärmebildkameras oder Fieber-Checks wird von der ADV nicht als taugliche Maßnahme erachtet, um durch COVID-19 erkrankte Reisende zu erkennen. Dafür spricht:

- Fiebersymptome können medikamentös für die Dauer der Reise unterdrückt werden,
- knapp die Hälfte aller durch COVID-19 Erkrankten Menschen sind asymptomatisch,
- Erkrankte sind bereits ca. vier Tage bevor sie Krankheitssymptome aufweisen ansteckend.

Auf europäischer und internationaler Ebene wird ebenfalls untersucht, inwiefern Fieber-Checks als Voraussetzung für das Wiederanlaufen des Luftverkehrs an Flughäfen umzusetzen sind. IATA und ACI-Europe haben dabei in einer gemeinsamen Stellungnahme festgestellt, dass der Nutzen von Wärmebildkameras bzw. Fieber-Checks nur in geringem Maße die Chance eröffnet, mit COVID-19 erkrankte Reisende zu identifizieren.

Bestärkt wird die ADV-Position zum gegenwärtigen Zeitpunkt maßgeblich durch die von der EU-Kommission erarbeiteten Vorschläge zum Wiederanlaufen des europäischen Verkehrs vom 13. Mai 2020 („COVID-19: Guidelines on the progressive restoration of transport services and connectivity“). Auf Forderungen zum Einsatz von Wärmebildkameras und Fieber-Checks wird dort verzichtet.

Die ADV befürwortet für den Fall, dass Medizinchecks erforderlich werden, schriftliche Selbsterklärungen der Passagiere zu ihrem Gesundheitsbefinden („Questionnaires“). Solche „Questionnaires“ sind als gleichwertige Maßnahmen im Rahmen medizinischer Checks zu bewerten. Die Selbsterklärung von Passagieren ist nach Auffassung der ADV gegenüber Fieber-Checks zu priorisieren. Die ADV verweist bezüglich der fachlichen Nicht-Eignung der Infektionsausbreitung durch Fieber-Checks auf einschlägige Fachkommentare².

Sollte es zu offiziellen Forderungen nach Fieber-Checks kommen, sind die Flughäfen vorbereitet. Für den Fall, dass Fieber-Checks angeordnet werden, ist die Verantwortungs-zuweisung essenziell: Die Überwachung und Durchführung solcher Maßnahmen obliegen den

² Siehe Anhang 7.7: Robert-Koch-Institut: Epidemiologisches Bulletin vom 14. Mai 2020

Gesundheitsbehörden. Die Gesundheitsbehörde muss anordnen, wer die Messung durchführt und welche Qualifikationen dafür erforderlich sind.

In Hinblick auf die Umsetzung von Fieber-Checks erscheinen mobile Laserscanner (zur Messung an der Stirn von Passagieren - schnellste, einfachste Lösung) am zielführendsten. Geklärt werden muss, wie mit symptomatischen Passagieren umzugehen ist, die den Test nicht bestehen. Die ADV empfiehlt beim Umgang mit symptomatischen Passagieren zunächst eine Nachmessung nach 5 Minuten. Auslösewert sollten 38 Grad Körpertemperatur sein. Eine Temperatur unter 38 Grad muss als medizinisch unauffällig gelten. Eine mit dem Zweittest finale Entscheidung durch medizinisches Fachpersonal erscheint obligatorisch, um nicht gesunde Passagiere (hoheitlich) von der Beförderungspflicht auszunehmen und sie abzuweisen.

Wenn es zu Fieber-Checks kommen sollte, müssten diese an zentralen Punkten der Flughafenterminals vor der Luftsicherheitskontrolle positioniert werden. Die genaue Festlegung erfolgt flughafenspezifisch in Absprache mit den jeweils zuständigen Gesundheitsbehörden.

Bei der Ankunft („Entry-screening“) könnte ebenfalls die Situation entstehen, dass Fieber-Checks durch europäische Anordnungen erfolgen müssen. Sollte es dazu kommen, sind die Örtlichkeiten ebenfalls flughafenspezifisch festzulegen.

2.4 Überwachung der angeordneten Maßnahmen

Die vorgesehenen Maßnahmen zur Ermöglichung des Wiederanlaufs des Luftverkehrs sind Gesundheits- und Hygienevorschriften, die von Bundes- oder Landesbehörden erlassen werden. Im Grundsatz gilt daher, dass diese Behörden auch für die Einhaltung und Überwachung der Maßnahmen verantwortlich sind.

Eine Mitwirkungspflicht der Flughäfen für eine erfolgreiche Umsetzung der auferlegten Maßnahmen erfolgt im eigenen Interesse, damit der Luftverkehr schnell wieder anlaufen kann.

Die Überwachung aller auferlegten Maßnahmen wird durch die Flughäfen begleitet. Es liegt in der Zuständigkeit der Flughäfen zu entscheiden, wie die Überwachung im Einzelnen geregelt wird. Beispiele für die mögliche Umsetzung sind

- eigene MitarbeiterInnen der Flughäfen im Terminalservice,
- Dritte (z.B. Polizei – ohnehin erforderlich bei dem Vollzug sowie ggf. in der Passagieransprache) oder
- mit Hilfe technischer Systeme (z.B. Video-Überwachung, gezielte Durchsagen).

Der Schwerpunkt der Überwachung durch die Flughäfen liegt in der Einhaltung der Abstandswahrung und der Maskenpflicht insbesondere an den folgenden, kritischen Prozesspunkten:

- Check-In
- Self-Check-In
- Wartebereiche
- Bordkarten- und Luftsicherheitskontrolle

- Grenzkontrolle
- Boarding
- Gepäckrückgabe

2.5 Schutz der Beschäftigten

Zum Schutz von Beschäftigten (Flughafen und Dritte) und der Passagiere untereinander besteht in Flughafenterminals eine Verpflichtung zum Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes.

Beschäftigte mit engem Kunden-/Passagierkontakt sollten einen Mund-Nasen-Schutz (unter Berücksichtigung der RKI-Empfehlungen) tragen. Lokale Verfahren sollten in Abstimmung mit den jeweiligen arbeitsmedizinischen Diensten die detaillierten Anforderungen festlegen. Dies sollte auf Basis einer Risiko- und Bedarfsanalyse erfolgen.

Eine Pflicht zum Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes für Beschäftigte besteht nicht, wenn andere geeignete Maßnahmen wie Trennwände vorgenommen wurden. Die Flughäfen orientieren sich bei der Ausstattung und Bewertung der Mitarbeiterschutzes und -pflichten an den Empfehlungen und Regelungen des Bundesarbeitsministeriums (BMAS), siehe lfd. Nr. 7.6.

3. Abflug

3.1 Terminaleingänge

Passagiere, Beschäftigte und weitere Nutzer der Flughafeneinrichtungen sollten ortsspezifisch bei dem Betreten der Fluggastterminals über die geltenden Gesundheits- und Hygienevorschriften informiert werden.

3.2 Check-In

Check-In Schalter werden als infrastrukturelle Ressource durch Flughafengesellschaften für Airlines und deren Handlings-Agenten zur Verfügung gestellt. Gerade an größeren Flughäfen gibt es Bereiche mit einer Vielzahl von Check-In Schaltern, die einer einzelnen Airline vorbehalten ist. In diesen Bereichen entscheidet allein die Airline ggf. zusammen mit dem Handlingspartner über die Öffnung der Schalter.

An allen anderen Stellen kann der Flughafen ebenfalls nicht allein über die Öffnung zusätzlicher Schalter entscheiden. Airlines und die von ihnen beauftragten Handling-Agenten entscheiden über die Besetzungsmöglichkeit zusätzlicher Schalter.

Wo dies an einem Flughafen möglich ist, stellen Flughäfen eine angemessene Zahl von Schaltern für das Check-In zur Verfügung, um den Anforderungen zum Infektionsschutz und Abstandsgebot umfassend Rechnung zu tragen. Ziel ist, das Abstandsgebot zwischen den Fluggästen einzuhalten und eine ausreichende Distanz zwischen und innerhalb der Anstehschlangen zu bewirken.

Wo dies möglich und relevant ist, werden die Flughäfen ergänzend zu den offensichtlich bestehenden Informationsmöglichkeiten der Airlines gegenüber Passagieren auf die verstärkte Nutzung von Online- / Mobile- /Self-Service Prozessen hinweisen.

3.3 Bordkartenkontrolle, Luftsicherheitskontrolle

An Bordkartenkontrollstellen sowie an den Luftsicherheitskontrollstellen gilt das Hauptaugenmerk der Flughäfen der Sicherstellung der Abstandsverpflichtung. Warteschlangenbereiche sind durch Absperrbänder / Tensatoren zu kennzeichnen. Wo möglich, ist eine Mindestdistanz seitlich zu anderen PAX durch entsprechende Abstände in der Führung vorzusehen.

Speziell bei der Luftsicherheitskontrolle sind lange Schlangen und damit nicht im Sinne des Infektionsschutzes aufbauende lange Aufenthaltszeiten der Passagiere zu vermeiden. Ressourcenplanung von zuständigen Sicherheitsbehörden müssen auf die angeordneten, neuen Kontrollabläufe ausgerichtet werden. Die Maßnahmen der Flughafenbetreiber und der für die Luftsicherheitskontrolle verantwortlichen Sicherheitsbehörden und Dienstleister müssen ineinandergreifen. Die durch die Behörden infolge der Fürsorgepflichten für das Kontrollpersonal veränderten Kontrollabläufe müssen im Hinblick auf die Kapazitätsauswirkungen durch die Behörde und den Flughafen fortlaufend geprüft werden. Eine ausreichende Anzahl von Kontrollspuren ist zu öffnen.

Wo möglich, sind Systeme der Passagierflussmessung zur permanenten Rückkopplung der möglichen Durchsatzzahlen einzusetzen und auszuwerten.

Abstandsvorkehrungen in den Warteschlangen mit mind. 1,5 m (auch seitlich) sind, wo dies möglich ist, vorzusehen. Die bundespolizeilichen (oder anderer zuständiger Sicherheitsbehörden) Maßnahmen an den Luftsicherheitskontrollen sollten unterstützt werden, um den Fluss der Passagiere durch die Kontrollen zu unterstützen (zum Beispiel frühzeitiger Hinweis auf die angeordnete 1-Handgepäck Regelung!). Die Information erfolgt ortsspezifisch durch Aufsteller, Plakate, oder Bodenmarkierungen. Gleiches gilt für regelmäßige Durchsagen mit Verweis auf Verhaltensregeln und die Bereitstellung von Hand-Desinfektionsmitteln.

3.4 Grenzkontrolle (Ausreise)

Die Ausstattung der Grenzkontrollschalter konform zu Arbeitsstättenvorgaben in der Corona-Pandemie obliegt der zuständigen Polizeibehörde. Dazu gehört zum Beispiel der Schutz am Schalter durch Plexiglasscheiben.

Flughäfen sind darüber hinaus in den Anstehbereichen zu der grenzpolizeilichen Ausreisekontrolle aufgefordert, Vorkehrungen für die Einhaltung des Mindestabstandes in den Warteschlangen von 1,5 m zu treffen. Dazu ist die Aufstellung bzw. Anbringung von Piktogrammen, Hinweisschildern und Bodenmarkierungen je nach ortsspezifisch sinnvoller Gestaltung vorzunehmen.

Gesondert ist darauf zu achten, dass die Passagiere im Zulauf auf die Grenzkontrollstellen unmittelbar am Kontrollpunkt zur rechtzeitigen Abnahme des Mund-Nasen-Schutzes für den Passabgleich am Schalter aufgefordert werden. Ansonsten kommt es zu Verlängerungen der durchschnittlichen Kontrollzeit pro Passagier. Bei Nutzung von Fingerabdruckscannern haben Bundespolizei und Flughafen erhöhte hygienische Maßnahmen zu vereinbaren und zu ergreifen.

Flughäfen unterstützen (analog der Maßnahmen bei Check-In, Luftsicherheitskontrolle, Boarding, Warteraum) mit Hinweisen auf das Physical distancing sowie Maßnahmen zur Einhaltung der 1,5 m Abstandsregelung in der Anstehzone für die Kontrollstellen. Insbesondere auf die Einhaltung dieser Abstandsregelung, aber auch auf die erhöhten Hygieneanforderungen sowie die Maskentragepflicht wird flughafenspezifisch je nach Örtlichkeit passend mit geeigneten Maßnahmen wie Plakaten, Piktogrammen als Wand- oder Bodenaufkleber, Durchsagen und Monitoreinspielungen hingewiesen.

3.5 Warteraum

In den Gates und Wartebereichen der Flughäfen gilt es, Passagieren die angeordnete Abstandswahrung (Physical distancing) zu vermitteln. Die 1,5 m Abstandsregelung gilt auch im Warteraum. Insbesondere darauf, aber auch auf die erhöhten Hygieneanforderungen sowie die Maskentragepflicht wird flughafenspezifisch je nach Örtlichkeit passend mit geeigneten Maßnahmen wie Plakaten, Piktogrammen als Wand- oder Bodenaufkleber, Durchsagen und Monitoreinspielungen hingewiesen.

Beispielhafte Maßnahmen sind Aufkleber auf jedem zweiten Sitz. Physische Maßnahmen zur Sperrung von Sitzen werden wegen der unklaren Dauer der Maßnahme und der bereits länderspezifischen und inhaltlichen Ausnahmen von der Abstandsregelung (z.B. für Familien oder Personen in einem Haushalt) nicht empfohlen.

Die Überwachung aller auferlegten Maßnahmen wird durch die Flughäfen begleitet, vgl. lfd. Nr. 2.4. Es liegt in der Zuständigkeit der Flughäfen zu entscheiden, wie die Überwachung im Einzelnen geregelt wird. Beispiele für die mögliche Umsetzung sind

- eigene MitarbeiterInnen der Flughäfen im Terminalservice,
- Dritte (z.B. Polizei – ohnehin erforderlich bei dem Vollzug sowie ggf. in der Passagiersprache) oder
- mit Hilfe technischer Systeme (z.B. Video-Überwachung, gezielte Durchsagen).

3.6 Boarding

Flughäfen unterstützen die in Verantwortung der Fluggesellschaft vorgesehenen Maßnahmen zur Einhaltung der Abstandswahrung. Insbesondere bei dem Boarding ist mit einem Unterschreiten der Abstände systemimmanent zu rechnen. Daher besteht auch an dieser Stelle die Verpflichtung für die Passagiere zum Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes.

Flughäfen unterstützen (analog der Maßnahmen bei Check-In, Luftsicherheitskontrolle, Warteraum) mit Hinweisen auf das Physical distancing sowie mit geeigneten Maßnahmen zur Einhaltung der 1,5 m Abstandsregelung in der Anstehzone für das Boarding. Insbesondere auf das Gebot der Einhaltung dieser Abstandsregelung, aber auch auf die erhöhten Hygieneanforderungen sowie die Maskentragepflicht wird flughafenspezifisch je nach Örtlichkeit passend mit geeigneten Maßnahmen wie Plakaten, Piktogrammen als Wand- oder Bodenaufkleber, Durchsagen und Monitoreinspielungen hingewiesen.

Ergänzend wird bei einer entsprechenden Anordnungslage für Passagiere zum Tragen von Mund-Nasen-Schutz an Bord von Flugzeugen Airline-Personal beim Boarding das Tragen dieses Schutzes als Voraussetzung für den Einstieg kontrollieren.

4. Ankunft

Im Grundsatz gilt es, Passagieren und Crews, die aus dem Flugzeug aussteigen, die gleiche Information über die bestehende Anordnungslage in Deutschland zukommen zu lassen wie am Terminaleingang. D.h. Flughäfen unterstützen (analog der Maßnahmen bei dem Abflug) mit Hinweisen auf das Physical distancing. Insbesondere auf die Einhaltung der Abstandsregelung von 1,5 m, aber auch auf die erhöhten Hygieneanforderungen sowie die Pflicht zum Tragen des Mund-Nasen-Schutzes wird flughafenspezifisch je nach Örtlichkeit passend mit geeigneten Maßnahmen wie Plakaten, Piktogrammen als Wand- oder Bodenaufkleber, Durchsagen und Monitoreinspielungen hingewiesen.

4.1 Deboarding

Oberstes Ziel bei dem Deboarding ist die Vermittlung der bestehenden Anordnungslage in Deutschland gegenüber Passagieren und Crews. Dazu unterstützen Flughäfen (analog der Maßnahmen bei dem Abflug) mit Hinweisen auf das Physical distancing. Auf das Gebot der Einhaltung dieser Abstandsregelung, aber auch auf die erhöhten Hygieneanforderungen sowie die Pflicht zum Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes wird flughafenspezifisch je nach Örtlichkeit passend mit geeigneten Maßnahmen wie Plakaten, Piktogrammen als Wand- oder Bodenaufkleber, Durchsagen und Monitoreinspielungen hingewiesen.

Um die Einhaltung der 1,5 m Abstandsregelung zu erreichen, ist eine Verlangsamung des Deboardingsprozesses vorzusehen. Das Aussteigen aus dem Flugzeug zum Beispiel in Gruppen und verzögert liegt im Verantwortungsbereich der Fluggesellschaften. Eine Abstimmung zwischen Airlines und Flughäfen ist im Interesse beider Stakeholder.

Dadurch soll eine Verdichtung mit allen Passagieren im Gepäckrückgabebereich der Airports bzw. bei dem Zulauf auf grenzpolizeiliche Einreisekontrollstellen vermieden werden.

Außenpositionen / Bustransport

Bereits die Allokation von Flugzeugabstellpositionen und der Bustransport von Passagieren stellen einen erheblichen Einflussfaktor auf die Möglichkeit des Physical distancing an Flughäfen dar.

Die Flughäfen werden bei der Positionierung der Flugzeuge für die Abfertigung zunächst in enger Absprache mit den Fluggesellschaften gebäudenahen Positionen bereitstellen. So wird ein Ausstieg über Fluggastbrücken oder per Walk-(De-) Boarding sichergestellt, Bus-(De-) boarding wird vermieden.

Die Flughäfen werden sich im Hinblick auf den Passagiertransport mit Bussen mit den dafür verantwortlichen Abfertigungsgesellschaften – zum Teil somit mit den eigenen Flughafenbereichen oder -gesellschaften – für eine erhöhte Disposition der Busse einsetzen. Ziel ist es, eine Verdichtung der Passagiere an Bord der Vorfeldbusse zu vermeiden.

4.2 Grenzkontrolle (Einreise)

Maßnahmen zum Schutz des Personals bei den grenzpolizeilichen Einreisekontrollen obliegen der Bundespolizei. Alle weiteren Maßnahmen erfolgen analog zu der im Kapitel „Abflug“ beschriebenen Maßnahmen der Ausreisekontrolle (lfd. Nr. 3.4).

Wichtige Voraussetzung für einen flüssigen Ablauf an den Einreisekontrollstellen ist die Verlangsamung des Ausstiegs (siehe lfd. Nr. 4.1);

Gesondert ist darauf zu achten, dass die Passagiere im Zulauf auf die Grenzkontrollstellen unmittelbar am Kontrollpunkt zur rechtzeitigen Abnahme des Mund-Nasen-Schutzes für die EasyPass-Prozesse bzw. den Passabgleich am Schalter aufgefordert werden. Ansonsten kommt es zu Verlängerungen der durchschnittlichen Kontrollzeit pro Passagier. Bei Nutzung von Fingerabdruckscannern haben Bundespolizei und Flughafen erhöhte hygienische Maßnahmen zu vereinbaren und zu ergreifen.

4.3 Transfer / Transit

Sämtliche Maßnahmen, die in den Kapiteln Ankunft und Abflug beschrieben werden, beziehen sich gleichermaßen auch auf Passagiere und Vorgänge im Zusammenhang mit Transit und Transfer-Prozessen. Eine gesonderte Betrachtung ist nicht erforderlich.

4.4 Gepäckrückgabe

Um die Einhaltung der 1,5 m Abstandsregelung auch bei der Gepäckrückgabe zu erreichen, ist eine Verlangsamung des Deboarding-Prozesses vorzusehen. Das verzögerte Aussteigen aus dem Flugzeug zum Beispiel in Gruppen liegt im Verantwortungsbereich der Fluggesellschaften. Eine Abstimmung zwischen Airlines und Flughäfen ist im Interesse beider Stakeholder.

Dadurch soll eine Verdichtung mit allen Passagieren im Gepäckrückgabebereich der Airports vermieden werden.

Es steht im Ermessen jedes einzelnen Flughafens, zusätzliche, die Aufenthaltszeit von Passagieren in den Gepäckrückgabebereichen reduzierende, Maßnahmen zu etablieren. Dazu kann die Kofferbereitstellung am Gepäckband oder die Entzerrung der Passagierströme durch Nutzung nicht benachbarter Bänder gehören.

5. Weitere Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich der Behörden und der Airlines

Eine gesonderte Kommentierung der auf die Fluggesellschaften entfallenden Gesundheits- und Hygienemaßnahmen erfolgt nicht.

Allerdings stellen die Flughäfen fest, dass mit der Umsetzung der auf die Flughäfen entfallenden Maßnahmen, insbesondere bei der Verlangsamung des Deboarding, eine Verlängerung der Bodenzeit für den Flugzeug-Turnaround erwartet werden kann. Im Sinne der Pünktlichkeit im Luftverkehr gilt es, sich zwischen Flughäfen und Airlines frühzeitig über Anpassungen von Flug- und Bodenzeiten zu verständigen.

Die im Kapitel 2.3 beschriebenen Medizinchecks fallen in den Verantwortungsbereich der Gesundheitsbehörden. Bei Redaktionsschluss dieses ADV-Leitfadens bestand keine Verpflichtung für die Durchführung von aktiven Checks am Flughafen. Sollte sich in den kommenden Wochen daran etwas ändern, wird die Einzelmaßnahme nach Einschätzung der Flughäfen erhebliche Auswirkungen auf Flächenanforderungen und Prozesszeiten bei Abflug und Ankunft nach sich ziehen.

6. Schlussfolgerungen für die Kapazitätssteuerung

Es bestehen sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene im Rahmen des ACI-Projektes „Off the ground“ Vorschläge zur Steuerung des Passagieraufkommens in einer ersten Phase des Wiederanlaufens des Luftverkehrs. Aus den festgelegten Gesundheits- und Hygienemaßnahmen reduziert sich die Kapazität der Terminals aller Voraussicht nach auf 20-50%. Diese Werte sind unverbindliche Indikationen einzelner Flughäfen in Deutschland und Europa im Hinblick auf die Kapazitätsauswirkungen unter anderem bei der Luftsicherheitskontrolle.

Im ACI-Europe Projekt „Off the ground“ wird diesem Umstand erhebliche Bedeutung für das Wiederanlaufen des Luftverkehrs eingeräumt. In regelmäßigen Phasen soll die von Airlines bestehende Nachfrage mit der (Corona-limitierten) Kapazität des Flughafens abgeglichen werden.

Formelle Eckwertfestlegungen und -konsultationen sind damit nicht (zwingend) verbunden.

Die ADV hat nach Beschlüssen der ADV-Fachausschüsse Verkehr und Operations & Security, den generellen Weg der Ermittlung dieses Verfahrens für und mit den Experten der Flughäfen vorbereitet. Eine übergreifende Task Force „Kapazitätssteuerung“ mit Experten aus diesen beiden Fachausschüssen sowie der AG Slots wird noch im Mai 2020 eingesetzt werden.

Flughafenspezifische Kalkulationen und Kapazitätsfeststellungen werden nicht Aufgabe der TF sein.

7. Anhang

- 7.1 EU-Kommission Guidelines 13. Mai 2020
- 7.2 EU-Kommission Reisebeschränkungen 13. Mai 2020
- 7.3 ACI-Europe Gesundheits- und Hygienemaßnahmen aus dem Projekt „Off the ground“ 27. April 2020
- 7.4 BMVI-Papier zu verkehrsträgerübergreifenden Maßnahmen 29. April 2020
- 7.5 Take-off Papier der Luftverkehrswirtschaft vom 6. April 2020
- 7.6 Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS): Arbeitsplatzgestaltung in der Corona-Pandemie (April 2020)
- 7.7 Robert-Koch-Institut: Epidemiologisches Bulletin Nr. 20, 14. Mai 2020