

# ADV-Leitfaden

Corona-Krise: Wiederaanlaufen des Luftverkehrs

Empfehlungen des Flughafenverbandes

Version 2.0, Stand 04. Juni 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.	ADV-Positionierung zum COVID-19 Aviation Health Safety Protocol von EASA-ECDC, Version 1.1 .....	16
7.	Schlussfolgerungen für die Kapazitätssteuerung .....	33
8.	Anhang.....	34
8.1	EU-Kommission Guidelines 13. Mai 2020	
8.2	EU-Kommission Reisebeschränkungen 13. Mai 2020	
8.3	ACI-Europe Gesundheits- und Hygienemaßnahmen aus dem Projekt „Off the ground“ 27. April 2020	
8.4	BMVI-Papier zu verkehrsträgerübergreifenden Maßnahmen 29. April 2020	
8.5	Take-off Papier der Luftverkehrswirtschaft vom 6. April 2020	
8.6	Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS): Arbeitsplatzgestaltung in der Corona-Pandemie (April 2020)	
8.7	Robert-Koch-Institut: Epidemiologisches Bulletin Nr.20, 14. Mai 2020	
8.8	EASA-ECDC COVID-19 Aviation Health Safety Protocol Version 1.1, 21. 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.

Die von der EU-Kommission am 13. Mai 2020 veröffentlichten Bedingungen zum Wiederanlaufen des Luftverkehrs werden ebenfalls beachtet. Die dazu von den europäischen Behörden EASA und ECDC am 21. Mai 2020 veröffentlichten Guidelines (Version 1.1) wurden detailliert ausgewertet. Für die nationale Umsetzung durch die deutschen Flughäfen ist im ADV-Leitfaden ein eigenes Kapitel eingerichtet worden.

Alle erforderlichen Maßnahmen 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. 8.1) 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 BMAS<sup>1</sup>. 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

---

<sup>1</sup> Siehe Anhang 8.6.: 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 Fachkommentare<sup>2</sup>.

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

<sup>2</sup> Siehe Anhang 8.7: 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 Wiederanlaufens 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 Bundesministeriums (BMAS), siehe lfd. Nr. 8.6.

### 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 Passagieransprache) 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 gebäudenaher 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 Vorfelddbusse 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 (Ifd. Nr. 3.4).

Wichtige Voraussetzung für einen flüssigen Ablauf an den Einreisekontrollstellen ist die Verlangsamung des Ausstiegs (siehe Ifd. 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. ADV-Positionierung zum COVID-19 Aviation Health Safety Protocol von EASA-ECDC, Version 1.1

Am 21. Mai 2020 haben die beiden europäischen Behörden EASA und ECDC ihre in Abstimmung mit den EU-Mitgliedsstaaten sowie nach Beteiligung wichtiger Stakeholder erarbeiteten Guidelines für das Wiederanfahren des Luftverkehrs veröffentlicht. Die Umsetzung der Empfehlungen kann in eigenem Ermessen durch die Nationalstaaten erfolgen.

Die ADV hat zu 53 relevanten Punkten dieses Dokumentes Stellungnahmen erarbeitet, die auf den folgenden Seiten veröffentlicht werden. Diese Stellungnahmen ergänzen damit die in den Kapiteln 2 – 5 enthaltenen Maßnahmen.

\*\*\*\*\*

### ADV-Prüfung der EASA-ECDC-Guidelines zur Umsetzung an deutschen Flughäfen

#### Abweichungsanalyse

Legende:

Grün – Keine inhaltlichen Abweichungen. Umsetzung in Deutschland durchgeführt / vorgesehen

Gelb – Umsetzung nur unter Beachtung der ADV-Anmerkungen

Rot – Ablehnung der Empfehlung / Umsetzung in Deutschland anders geregelt

Lfd. Nr.	Kapitel/ Seite	Thema	Inhalte und Position der ADV
1	Cover S. 1	COVID-19 Aviation Health Safety Protocol	<p>„Protocol“</p> <p>ADV-Position: "Protocol" ist ein im Hinblick auf die rechtliche Wirkung des Dokumentes missverständliche Formulierung.</p> <p>Die beiden EU-Behörden EASA und ECDC sind von der EU-Kommission mit der Erarbeitung von Empfehlungen beauftragt worden.</p> <p>Insbesondere die EASA hat keine rechtliche oder fachliche Kompetenz, die Einzelheiten der Passagierprozesse in den Terminals näher zu regeln oder zu überwachen. Die Inhalte der „Guidelines“ sind daher <u>Empfehlungen</u>. Dies</p>



			<p>entspricht der Haltung der EU-Kommission, die diese der ADV im persönlichen Gespräch vermittelt hat. Die Entscheidung zur Einführung bzw. Umsetzung von Maßnahmen obliegt den nationalen bzw. regionalen (Gesundheits-)Behörden.</p> <p>Die vorliegenden Empfehlungen sollten nicht zum Anlass genommen werden, die bestehende Aufteilung der Zuständigkeiten der Gesundheitsämter und Landesluftfahrtbehörden infrage zu stellen.</p>
2	2 S. 4	Aviation Health Safety Protocol	<p><i>„The purpose of this aviation health safety protocol is to provide guidance to airport operators, aeroplane operators and national aviation authorities, as well as other relevant stakeholders, on how to facilitate the safe and gradual restoration of passenger transport.“</i></p> <p>ADV-Position: Auf Seite 4 wird der Charakter des Papiers als „Empfehlung“ dagegen gut und deutlich transparent dargestellt. Das ist zu begrüßen.</p>
3	2 S. 4	Unterweisungserfordernis für Mitarbeiter	<p><i>“In this context, airport operators and aeroplane operators, and, where applicable, other service providers should promote staff members’ access to counselling and/or support programmes (where available), and make use of the WHO guidances and any other relevant guidance.”</i></p> <p>ADV-Position: OK</p>
4	2 S. 4	Koordinierungsbedarf mit Gesundheitsbehörden	<p><i>“National aviation authorities, airport operators, aeroplane operators and other aviation stakeholders should coordinate their actions in the context of these guidelines with their local public health authorities and national facilitation committees, where available, in order to achieve effective risk mitigation and ensure compliance with national public health requirements. Furthermore, they should coordinate with national health authorities<sup>7</sup> in order to help procure appropriate quantities of protective equipment and disinfectant substances.”</i></p> <p>ADV-Position: Alle Gesundheits- und Hygienemaßnahmen infolge der Covid-19 Pandemie sind Maßnahmen, die durch die zuständigen Gesundheitsbehörden auferlegt wurden. Diese Behörden sind die zentral handelnden Stellen, die verantwortlich für die Anordnung, Überwachung und Lockerung der Maßnahmen sind. Luftfahrtbehörden des Bundes und der Länder agieren unterstützend.</p>

5	2 S. 4	Benennung eines Pandemie-beauftragten	<p><i>“Airport operators should, according to their airport emergency plan, appoint a coordinator in order to ensure the uniform application of preventive measures by all actors providing services at the airport. This coordinator should be in direct contact with the airport public health authorities and the local (and/or national) public health authority.”</i></p> <p>ADV-Position: OK. Der Pandemie-Koordinator oder -Beauftragte fungiert als zentraler Ansprechpartner der Gesundheitsbehörden.</p>
6	2 S. 5	Zutrittsbeschränkung für Nicht-Passagiere	<p><i>“Access to airport terminals should be limited to passengers, crew members and staff to the extent possible (airport and other service providers that are required to enter the terminal in order to complete their tasks). Accompanying persons should only be provided access in special circumstances (e.g. accompanying or picking up a passenger requiring assistance – Persons with Reduced Mobility, unaccompanied minors, etc.).”</i></p> <p>ADV-Position: Dieser Punkt wird von den Flughäfen abgelehnt. Flughäfen müssen als öffentliche Gebäude auch für Nicht-Passagiere, Besucher, Abholer, Beschäftigte zum Einkaufen und andere offen zugänglich bleiben. Dabei gilt, dass landesspezifische Anordnungen für öffentliche Gebäude berücksichtigt werden müssen. Am Flughafen sind dies im Grundsatz die Umsetzung der Maskentragepflicht sowie die Wahrung der Abstandsregelungen für alle Personen, die sich im Terminal aufhalten. Grundlegende Versorgungsdienstleistungen (z. B. Einzelhandel, Apotheke) müssen in Anspruch genommen werden dürfen.</p> <p>Erst wenn erkennbar wird, dass die Abstandsregelungen nicht mehr zufriedenstellend in Bereichen eingehalten werden können, in denen sich auch andere Personen als Passagiere aufhalten, sollten zugangsbeschränkende Maßnahmen getroffen werden. Darüber hinaus können die Flughafenbetreiber Hinweise aussprechen, dass Begleitpersonen für Reisende wo möglich zu minimieren sind.</p> <p>Die Möglichkeiten zum Beschränken des Zugangs zu öffentlichen Einrichtungen im Flughafenterminal wären rechtlich zu prüfen.</p>

7	2 S. 5	Passagierkommunikation	<p><i>“Discouraging symptomatic passengers, crew members and staff from presenting themselves at the airport for departure. This can be achieved with the necessary risk communication and health promotion activities as described below.”</i></p> <p>ADV-Position: OK. Verantwortlich sind im Wesentlichen die Airlines. Flughäfen können lediglich unterstützend informieren – z. B. Information an geeigneten Stellen, nicht zum Flughafen zu kommen, wenn Krankheitssymptome vorliegen.</p>
8	2 S. 5	Grundsatzstrategie- maßnahmen	<p><i>“Implementing physical distancing (1.5 metres between individuals), enhanced hygiene measures for staff and passengers and enhanced facility cleaning. Similar measures should be implemented in General Aviation terminals.”</i></p> <p>ADV-Position: OK. Alle drei Aspekte sind die Säulen der Gesundheits- und Hygienemaßnahmen, die individuell an den Flughäfen umzusetzen sind.</p>
9	2 S. 5	Grundsätze: Vermeidung von Menschen- ansammlungen durch Stausituationen	<p><i>“Airport operators, in cooperation with aeroplane operators and other stakeholders where applicable, are encouraged to take appropriate measures to prevent queuing in high passenger concentration areas as much as practicable, in order to reduce the risk of contamination posed by unnecessary human interaction. In such queues floor markings 1.5 metres apart can assist passengers in maintaining physical distancing.”</i></p> <p>ADV-Position: OK</p>
10	2 S. 5	Passagierkommunikation: Hinweise zum richtigen Verhalten	<p><i>“Health safety promotion materials should be widely available at the airport premises (entrances, information screens, gates, lounges etc.) (see Annex 3). Particular attention should be given to the areas expected to have a high concentration of passengers.”</i></p> <p>ADV-Position: OK, muss ergänzend zur bisherigen Kommunikation durch die Flughäfen beachtet werden.</p>
11	2 S. 5	Passagierkommunikation: Zweisprachigkeit der Hinweise oder Formensprache beachten	<p><i>“Attention should be paid to the format: pictograms are strongly encouraged. Materials should be available in the national language(s), English and, where needed, other languages based on the most common language profiles of the passengers using the airport.”</i></p> <p>ADV-Position: OK. Zweisprachigkeit bzw. auch weitere Sprachen ergänzend zu beachten.</p>

12	3.1 S. 6	Grundsätze	<p><i>“Passengers should be reminded that physical distancing between individuals of 1.5 metres should be maintained as much as is possible in the airport.”</i></p> <p>ADV-Position: OK.</p>
13	3.1 S. 6	Maskenpflicht: Qualität der Maske „Medizinisch“	<p><i>“The wearing of medical face masks (hereinafter “face masks”) should be recommended for all passengers and persons within the airport and aircraft, from the moment they enter the terminal building at the departure airport until they exit the terminal building at the destination airport.”</i></p> <p>ADV-Position: Dieser Punkt ist im Grundsatz OK (allgemeine Maskenpflicht), im Besonderen im Hinblick auf die geforderte Qualität der Masken „medical face masks“ aber abzulehnen. In Deutschland sind bislang für alle „Engstellen“ in Verkehr, Retailing und Gastronomie normale „Mund-Nasen-Bedeckungen“ ausreichend und Standard. Das sollte auch in der Luftfahrt fortgesetzt werden. Dies gilt es mit Gesundheitsbehörden zu klären.</p>
14	3.1 S. 6	Maskenpflicht: Entsorgung gebrauchter Masken	<p>ADV-Position: Die umfangreichen Erklärungen zum Umgang mit verbrauchten und weggeworfenen Masken stellen ergänzende Hinweise dar, die insbesondere dann greifen, wenn die Verwendung medizinischer Masken obligatorisch wird. Der damit einhergehende Aufwand ist unverhältnismäßig hoch.</p> <p>Insbesondere medizinische Masken wären demnach gesondert als Medizin-Produkt zu entsorgen. Alle Mülleimer könnten „kontaminiert“ sein und wären entsprechend zu behandeln. Ein weiterer Grund zur Ablehnung der Nutzung von medizinischen Masken (vgl. Nr. 13).</p>
15	3.1 S. 6	Maskenpflicht: Maskenerwerb am Flughafen ermöglichen	<p><i>“Additionally, airport operators should also consider making possible the acquisition of masks at airports (e.g. through vending machines) in case passengers have no access to face masks beforehand.”</i></p> <p>ADV-Position: OK und wird von den Flughäfen ergänzend berücksichtigt, Konkretisierung der bisherigen Formulierung und OK im Sinne eines zufriedenstellenden Angebotes für die Passagiere.</p>
16	3.1 S. 6	Maskenpflicht: Hilfsmaßnahme, falls Physical distancing nicht umsetzbar;	<p><i>“The use of face masks should be considered only as a complementary measure and not as a replacement for established preventive measures, such as physical</i></p>

		keine Alternativmaßnahme	<p><i>distancing, respiratory etiquette, meticulous hand hygiene and avoiding touching the face, nose, eyes and mouth.”</i></p> <p>ADV-Position: OK. Der Grundsatz der Abstandswahrung ist essenziell zur Eindämmung der Pandemieausbreitung. Masken ermöglichen eine Verdichtung dort, wo 1,5 m systembedingt nicht kontinuierlich eingehalten werden können. Sie ersetzen aber nicht die Pflicht, die Abstandswahrung umzusetzen, wo dies möglich ist.</p>
17	3.1 S. 7	Hygieneempfehlungen	<p><i>“In addition, passengers should be required to observe the following measures at all times unless otherwise advised by airport staff or air crew members:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Hand hygiene – by washing with water and soap or, where this is not available, using alcohol based hand sanitising solution.</i></li> <li>• <i>Respiratory etiquette – covering the mouth and nose with a paper towel cover or a flexed elbow when sneezing or coughing, even when wearing a mask.</i></li> <li>• <i>Limiting the direct contact (touch) of any surfaces in the airport and on the aircraft to only when necessary.”</i></li> </ul> <p>ADV-Position: OK und bereits umgesetzt.</p>
18	3.1 S. 7	Schutz der Beschäftigten	<p><i>“Staff members who interact with passengers directly (e.g. security check agents, assistants for passengers with reduced mobility, cleaning staff, etc.) should wear a medical face mask, gloves and their uniforms; uniforms should be changed daily, and where uniforms cannot be changed daily, a protection suit should be used as an alternative.”</i></p> <p>ADV-Position: Ablehnung. Es existieren nationale Vorschriften des BMAS zur Arbeitsplatzgestaltung. Diese sollen gelten. Die beschriebenen Verfahren sind nur sinnvoll für Personal, das im Umgang mit Schutzausrüstung umfänglich geschult ist.</p>
19	3.1 S. 7	Schutz von Kontrollpersonal	<p><i>“Security check agents performing body checks should wear face shields or suitable alternatives in addition to their masks to further mitigate the risk of droplet inhalation caused by their very close contact with passengers during body-checks.”</i></p> <p>ADV-Position: Ablehnung. Es gelten die Arbeitsschutzstandards des BMAS. Auch die Bundespolizei lehnt die Verpflichtung zur kombinierten Anwendung von Visieren und medizinischen Masken ab.</p>

20	3.1 S. 7	Schutz von Service- und Kontrollpersonal	<p><i>“Staff members who interact with passengers from behind a protection screen do not have to wear personal protective equipment at all times. In addition, if the screens need to have openings for handling documents, passengers should stand away from the counter unless handing in documents and luggage. This may be facilitated with specific floor marking(s), which should be extended to the queue in order to maintain physical distancing.”</i></p> <p>ADV-Position: OK und begrüßenswert.</p>
21	3.1 S. 7	Passagierkommunikation	<p><i>“Passengers should be regularly instructed via visual and audio messaging, as well as other appropriate means, to adhere to the preventive measures in place at various stages in the airport and on board the aircraft, and give proper consideration to the full suite of preventive measures.”</i></p> <p>ADV-Position: OK.</p>
22	3.1 S. 7	Passagierkommunikation / Ordnungswidrigkeit	<p><i>“They should also be advised of the consequences of not adhering to such measures; Passengers who do not adhere to the preventive measures in place should: Be refused access to the airport terminal building, to the aircraft cabin, or disembarked, if the events take place before aircraft doors are shut, and removed from airport premises by the competent public authorities according to national/local legislation. Furthermore, subject to national requirements, they may be subject to additional actions as determined by the local authorities at the departure airport.”</i></p> <p>ADV-Position: Im Vordergrund der Passagierkommunikation müssen die angeordneten Gesundheits- und Hygienemaßnahmen stehen, nicht die Konsequenzen. Diese sind bei Nichteinhaltung in persönlicher Ansprache durch geschultes Sicherheitspersonal oder Polizei zu verdeutlichen. Die Durchsetzung von Sanktionsmaßnahmen obliegt den Sicherheitsbehörden.</p> <p>Eine unangemessene Menge an Kommunikation gegenüber den Passagieren gilt es zu vermeiden. Im Übrigen liegt die Verantwortung für die Regelung von rechtlichen Schritten bei Verstößen bei den einzelnen Staaten, nicht bei EASA – ECDC.</p>
23	3.2	Passagierkommunikation	<p><i>“Aeroplane operators, in coordination with airport operators, should inform future passengers via</i></p>

	S. 8		<p><i>promotional measures of the travel restrictions for any passenger who may have COVID-19 compatible symptoms before arriving at the departure airport. This should include the symptoms to be considered. Promotional material should encourage symptomatic passengers not to present themselves at the airport for flight.”</i></p> <p>ADV-Position: OK. Verantwortlich sind im Wesentlichen die Airlines. Flughäfen können lediglich unterstützend informieren.</p>
24	3.2 S. 8	Betretungsverbot für andere Personen als Passagiere	<p><i>“In order to reduce the number of people in the terminal, and consequently facilitate physical distancing, airport operators, in coordination with aeroplane operators, should inform passengers prior to arrival at the airport that access to the terminal is restricted to passengers only, with exceptions as presented in section 2. Furthermore, airport operators should clearly signal the point beyond which any accompanying persons are not allowed to pass.”</i></p> <p>ADV-Position: Ablehnung, siehe Nr. 6. Zur ergänzenden Begründung: “Zugänge” in diesem Sinne sind oft nicht eindeutig erkennbar oder abtrennbar zu anderen Bauwerken wie Bahnhöfen, Parkhäusern, Einkaufsbereichen. Eine Kontrolle ist kaum möglich, eine Schließung aufgrund von Fluchtwegerfordernissen ebenfalls nicht. Eine längere Verweildauer außerhalb der Gebäude führt dort zu nicht erwünschten Ansammlungen.</p>
25	3.2 S. 8	Medizinische Selbsterklärung der Passagiere	<p><i>“Passengers should receive information about COVID-19 symptoms and the risk of possible contact with COVID-19 cases and be requested to acknowledge reading this information and sign or electronically authenticate a health statement (see Annex 2 for a sample). This should be achieved preferably prior to arrival at the airport, for example during the online check-in process or via an SMS link, but no more than 24 hours in advance of the flight.”</i></p> <p>ADV-Position: Die Umsetzung dieser Selbsterklärung des Passagiers wird im Grundsatz befürwortet. Airports sind nicht direkt von der Umsetzung betroffen, dennoch ist eine Moderation gegenüber Airlines erforderlich. Mit Airlines ist die verbindliche Umsetzung zu klären, bevorzugt über BARIG / IATA.</p>
26	3.2 S. 8	Allgemeine Hygiene- und Reinigungsmaßnahmen	<p><i>“Regular cleaning and disinfection of surfaces should be performed using standard detergents with particular care</i></p>

			<p><i>paid to frequently touched surfaces (e.g. door handles, banister rails, buttons, etc.).”</i></p> <p>ADV-Position: OK.</p>
27	3.3 S. 9	Säuberung und Desinfektion	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>“Studies have shown that plastic security screening trays are frequently contaminated with respiratory viruses, therefore cleaning of these should be intensified and hand-disinfectant placed at the entry and exit of the security locations to encourage hand hygiene. Alternatively, single use tray coverings may be used.”</i></li> </ul> <p>ADV-Position: Unnötige Detailtiefe; in Deutschland bestehen nationale Regelungen. Die Reinigungsmaßnahmen erfolgen durch Sicherheitsdienstleister.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>“Enhanced cleaning and maintenance should also include toilets, all frequently touched surfaces and the air conditioning system, including the employment of air filters and increasing the frequency of the filter replacement.”</i></li> </ul> <p>ADV-Position: Das Austauschen von Klimaanlagefiltern sollte im Rahmen der technischen Parameter der Anlagen bedarfsgerecht erfolgen und unter Berücksichtigung der jeweiligen Anlage in Hinblick auf die aktuellen Umstände sowie erhöhte Hygieneanforderungen im Rahmen der Corona-Krise.</p>
28a	3.3 S. 10	Wirksamkeit von Temperaturmessung	<p><i>“It should be recognised that thermal screening has many limitations and little evidence of effectiveness in detecting COVID-19 cases:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Many symptomatic persons do not have fever and a large percentage of transmission of COVID-19 occurs by asymptomatic or pre-symptomatic cases;</i></li> <li>• <i>Fever can easily be treated with medication; and</i></li> <li>• <i>It may give a false impression of safety with negative effect on compliance with other measures.”</i></li> </ul> <p>ADV-Position: OK.</p>
28b	3.3 S. 10	Anordnung von Temperaturmessung am Abflugflughafen	<p><i>“If national policy recommends implementing thermal screening (temperature checks) due to national response plan regulations or decisions or by agreement with the destination State,[...]”</i></p> <p>ADV-Position: Temperatur-Screenings werden grundsätzlich abgelehnt. Zu begrüßen ist, dass die</p>



			Entscheidung zur Anordnung von Temperatur-Screenings nationalen Behörden obliegt.
28c	3.3 S. 10	Durchführung von Temperaturmessung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>“It is recommended to subject departing passengers entering the terminal to temperature checks immediately after entering the airport premises.</i></li> <li>• <i>Airport operators should identify the best location for the temperature control, ideally before check-in and baggage drop-off. Temperature checks should be performed by a validated non-invasive method.”</i></li> </ul> <p>ADV-Position: Sollte es zu Temperatur-Screenings in Deutschland kommen, wird ein Temperaturscan direkt am Terminaleingang abgelehnt. Flughäfen müssten individuell festlegen, wo Temperaturscans in diesem Fall sinnvoll sind.</p>
29	3.3 S. 11	COVID-19 statement	<p><i>“In line with applicable data protection rules, passengers should provide a statement regarding their COVID-19 status before being issued a boarding pass as mentioned in point 3.2, preferably as part of the check-in process. An example of such statement can be found in Annex 2.”</i></p> <p>ADV-Position: Die Maßnahme wird als unkritisch angesehen, Zuständigkeit liegt bei den Airlines.</p>
30	3.3 S. 11	Protective screens	<p><i>“Wherever staff members interact with passengers from a fixed location such as, but not limited to, check-in, ticketing, passport control and information counters, protective screens should be installed in such a way as to allow the handover of the required documents but provide protection to the staff member from the respiratory droplets of passengers, and vice versa.”</i></p> <p>ADV-Position: Die Maßnahme wird als unkritisch angesehen.</p>
31	3.3 S. 11	Passagierkommunikation: verstärkte Nutzung von Online / Self-Service Check-In	<p><i>“Passengers should be advised by airport operators to make use of airport facilities and services in line with national provisions on similar services outside of the airport. Services where the preventive measures mentioned in these guidelines cannot be implemented should not be made available (e.g. smoking areas, playgrounds).”</i></p> <p>ADV-Position: OK.</p>
32	3.3 S. 11	Abstandswahrung von 1,5 m	<p><i>“Aeroplane operators and airport operators should cooperate to ensure physical distancing is respected wherever feasible, especially during check-in, security check, pre-boarding and boarding. When the</i></p>

			<p><i>recommended physical distancing of 1.5 metres is not possible, due to infrastructure or operational constraints, aeroplane operators and airport operators should implement the additional risk mitigation measures such as hand hygiene, respiratory etiquette, additional transport, etc.”</i></p> <p>ADV-Position: OK. Ergänzend sollte an dieser Stelle auch auf die Maskentragepflicht verwiesen werden, die neben den Hygienemaßnahmen das unvermeidliche Unterschreiten des Abstandes an einigen Stellen im Flughafen ausgleicht.</p>
33	3.3 S. 11	Passagierflusssteuerung: Gewährleistung einer Separierung entgegengesetzter Passagierflüsse	<p><i>“Airport operators should also, as far as practicable, put in place separate opposite flows. This could be achieved through floor markings or direction signs. The access to airport lavatories should respect the principles of physical distancing.”</i></p> <p>ADV-Position: Es muss Einvernehmen bestehen, dass dies lediglich an wenigen ausgewählten Stellen in Terminals umsetzbar ist. Terminals sind gekennzeichnet durch zahlreiche, sich kreuzende Wege ankommender und abfliegender Passagiere. Eine Markierung kann lediglich als Orientierungshilfe, nicht als verpflichtende Maßnahme für Flughäfen und Passagiere verstanden werden.</p>
34	3.3 S. 11	Reduzierung der Menge des Handgepäcks	<p><i>“Aeroplane operators, in coordination with the airport operators, should put in place measures to assist passengers in using self-check-in procedures and to minimise the amount of hand luggage taken into the cabin, in order to expedite the boarding and disembarking procedure and to reduce the movements and potential contamination in the cabin.”</i></p> <p>ADV-Position: Die Begrenzung des Handgepäcks ist als Corona-Maßnahme zu befristen. Die Begrenzung sollte Teil behördlicher Anordnung sein. In Deutschland haben die zuständigen Sicherheitsbehörden wie die Bundespolizei entsprechende Maßnahmen aufgelegt. Flughäfen informieren die Fluggäste an geeigneten Stellen so frühzeitig wie möglich darüber.</p>
35	3.3 S. 11	Angebot an Masken zum Erwerb durch Passagiere	<p><i>“Nevertheless, aeroplane operators and airport operators should also consider allowing acquisition of masks in case passengers have no access to face masks beforehand.”</i></p>

			<p>ADV-Position: OK. An Flughäfen sollten an wichtigen zentralen Punkten (zum Beispiel Terminaleingang, Bordkartenkontrolle sowie an nachgelagerten Punkten zur ggf. erforderlichen Wiederbeschaffung) Verkaufs- / oder Ausgabemöglichkeiten für Masken vorhanden sein.</p>
36	3.3 S. 12	Boarding: effiziente Gestaltung ohne Passagierstau	<p><i>“Aeroplane operators in coordination with airport operators and relevant service providers should ensure efficient boarding processes, limiting boarding time and contact risk. Depending on the terminal facilities and apron layout, boarding the aircraft should be carried out by walking in a spaced manner from the gate to the parked aircraft on the apron, or via buses to the parked aircraft, and then via stairs, or via an air bridge directly onto the aircraft.”</i></p> <p>ADV-Position: Überwiegend Angelegenheit der Airlines; Flughäfen können und sollten effektive Boardingprozesse zur Vermeidung von ungewolltem Gedränge am Boarding Gate oder bei dem Zutritt ins Flugzeug gestalten.</p> <p>Lokale Prozessabsprachen zwischen Airline, Handlinggesellschaften und Flughafen sind erforderlich.</p>
37	3.3 S. 11	Boarding: Einsatz von Bussen	<p><i>“Where buses are used in the boarding process, an increased quantity should be considered in order to accommodate for physical distancing inside them.”</i></p> <p>ADV-Position: Nur in Abstimmung und auf Erklärung der Airline möglich, in der Wiederanlaufphase befristet umsetzbar. Die verfügbare Anzahl an Bussen im Verhältnis zu den Passagiermengen ist zu berücksichtigen.</p>
38	3.3 S. 12	Boarding: In Fluggastbrücken Installation von Handhygiene-Flüssigkeit und Teppichen mit Desinfektion	<p><i>“Airport operators in coordination with the aircraft operator and service providers may consider placing on the final part of the stair platform (or bridge) an automated disinfection dispenser where the passengers can disinfect their hands before boarding, as well as a disinfection tray where the passengers have to step on a disinfectant soaked carpet.”</i></p> <p>ADV-Position: Fluggastbrücken (FGB) sind Fluchtwege, deren Breite oder Bodenbeschaffenheit aus Sicherheitsgründen nicht reduziert werden kann. Daher keine Umsetzung möglich. Alkoholbasierte Desinfektionsmittel bilden außerdem in den engen Räumen der FGB verhältnismäßig hohe Brandlasten.</p>

			Die Auslegung eines mit Desinfektionsmitteln getränkten Teppichs in FGB wird abgelehnt: Es ergibt sich eine hohe Rutsch- und Sturzgefahr. Die Folgewirkung von Desinfektionsflüssigkeit an Schuhen für Flugzeug- und FGB-Boden sind unklar. Es besteht kein medizinischer Mehrwert.
39	3.6 S. 16	Ankunft: Passagierinformation	<p><i>“Passengers should be reminded by airport operators, in coordination with aeroplane operators, to adhere to the applicable preventive measures described in point 3.1 and to the relevant principles set in the check-in and boarding section of point 3.3.”</i></p> <p>ADV-Position: OK.</p>
40	3.6 S. 16	Ankunft: Bus- Deboarding	<p><i>“Where buses are used in the disembarkation process, the use of an increased quantity of buses should be considered to accommodate for the physical distancing inside them.”</i></p> <p>ADV-Position: Nur in Abstimmung und auf Erklärung der Airline möglich, in der Wiederanlaufphase befristet umsetzbar. Die verfügbare Anzahl an Bussen im Verhältnis zu den Passagiermengen ist zu berücksichtigen.</p>
41	3.6 S. 17	Passenger locator card	ADV-Position: OK. Das Ausgeben der PLC obliegt den Airlines. Ausgabe und Ausfüllen durch Passagiere sollte wenn möglich vor / während des Flugs erfolgen.
42	3.6 S. 17	Temperaturmessung am Ankunftsflughafen	<p><i>“In order to avoid duplication, passengers arriving from EU/EEA flights that have been subject to screening at the departure airport should be exempted from entry screening in the arrival State.”</i></p> <p>ADV-Position: Temperatur-Screenings werden grundsätzlich abgelehnt. Sollte es dennoch zu Screenings kommen, wird begrüßt, dass Dopplungen zu vermeiden sind, sofern am Ab- und Ankunftsflughafen gescreent wird.</p>
43	3.6 S. 17	Passagierkommuni- kation bei der Gepäckausgabe	<p><i>“Passengers should be advised by the airport operators to give proper consideration to the preventive measures as described in point 3.1 at all times and to the relevant principles set in the check-in and boarding section of point 3.3, including the use of airport facilities.”</i></p> <p>ADV-Position: OK.</p>
44a	3.6 S. 17	Hygienevorkeh- rungen bei der Zollkontrolle	<i>“Appropriate sanitary measures must be taken at secondary screening points to protect passengers and staff.”</i>

			<p>ADV-Position: Enge Abstimmung mit den Zollbehörden erforderlich, flughafenspezifische Klärung aufgrund unterschiedlichster Einrichtungen.</p>
44b	3.6 S.17	Automatisierung des Grenzkontrollprozesses	<p><i>“It is suggested that governments should simplify border control formalities, by enabling contactless processes (e.g. relating to the reading of passport chips, facial recognition etc.) or passenger flow management with digital solutions, setting up special lanes where feasible, and training their agents to detect signs of unwell passengers.”</i></p> <p>ADV-Position: Grundsätzlich wird eine stärkere Automatisierung der Grenzkontrolle begrüßt. Allerdings ist dies durch die in Deutschland zuständige Bundespolizei nicht kurzfristig umsetzbar. Daher kann dieser Punkt im Wesentlichen nicht berücksichtigt werden. Wo vorhanden, weisen Flughäfen auf die Nutzbarkeit von EasyPass-Spuren bereits heute hin.</p>
45	3.6 S. 17	Infrastrukturbereiche für die Einreisekontrolle	<p><i>“Possible redesign of immigration halls needs to be coordinated between the airport, airlines and the government.”</i></p> <p>ADV-Position: Ein “Redesign” (Umplanung und Neubau / Veränderte Gestaltung) der Einreisekontrollbereiche ist keine kurzfristig realisierbare Maßnahme. Es ist unklar, warum dies erfolgen soll. Eine Umsetzung wird abgelehnt. Eine Anpassung der Einreisekontrollbereiche im Hinblick auf die allgemeinen Gesundheits- und Hygienemaßnahmen ist dagegen zur Umsetzung vorgesehen.</p>
46	3.6 S. 18	Passagierkommunikation	<p><i>“Airport operators should also inform arriving passengers that after collecting their baggage they are advised to leave the arrival terminal as soon as possible to minimise the possibility of transmission.”</i></p> <p>ADV-Position: Ablehnung. Keine Umsetzung, da für Einrichtungen im öffentlichen Ankunftsbereich nationale Anordnungen für die Gesundheitsvorschriften gelten. Somit sind Läden oder Gastronomie nutzbar, ohne dass der Passagier die Terminals so schnell wie möglich verlassen müsste.</p>
47	3.6 S. 18	Ankunft: Betretungsverbot der Terminals für Abholer	<p><i>“Airport operators should inform the meet and greet individuals that access to the terminal is limited to passengers, crew members and staff. Where meet and greet cannot be avoided (e.g. persons requiring assistance) a meet and greet area should be set up away from the exits from the restricted area and away from the</i></p>

			<p><i>main passenger flow to reduce the risk of the arriving passengers crossing paths with other individuals.”</i></p> <p>ADV-Position: Ablehnung, siehe Nr. 6. Flughäfen ist bewusst, dass Bereiche des Zusammenkommens von Passagieren und Abholern erhebliches Potential für eine Verdichtung ohne Einhaltung der 1,5 m Abstandsgebotes bieten. Hier muss mit alternativen Maßnahmen auf die Einhaltung hingewiesen werden (verstärkte Überwachung, Bodenaufkleber, Monitoreinspielungen, etc.).</p>
A-1	Annex 1 S. 21	Temperaturmessung am Ab- und Anreiseflughafen	<p><i>“Current evidence, including evidence acquired in the early phases of the COVID-19 pandemic in Europe, indicates that entry screening is ineffective in preventing SARS-CoV-2 virus introductions. In a recent review of the public health response of the US-CDC, data from incoming passengers in selected US airports showed that as of 21 April 2020, screening 268 000 returning travellers discovered 14 COVID-19 cases (approx. 5/100 000 screened passengers) 25. Entry screening of passengers is not supported by evidence as an effective measure for preventing transmission of COVID-19 since community transmission is ongoing in all EU/EEA countries. Reports from the time of the SARS outbreak (2003) and the A(H1N1) influenza pandemic (2009) consistently show that entry screening via temperature control is a high-cost low-efficiency measure. On top of that, a proportion of COVID-19 cases is asymptomatic and a proportion of transmission happens before symptom onset.”</i></p> <p>ADV-Position: Die ADV begrüßt die kritische Auseinandersetzung durch EASA und ECDC in Hinblick auf die Wirksamkeit von Temperatur-Screenings.</p>
A-2	Annex 1 S. 22	Merkmale empfohlener Masken	<p><i>“Non-medical face masks (or ‘community’ masks) [...] are not standardised and do not offer a consistent level of protection. For these reasons non-medical face masks are not recommended to use where a minimal physical distance of 1.5 metres between individuals is not guaranteed.”</i></p> <p>ADV-Position: Ablehnung, siehe Nr. 13. Deutschland setzt die Leitlinien der EU-Kommission vom 13. Mai 2020 um. Die Verfügbarkeit von medizinischen Masken muss für relevantes (medizinisches) Personal gesichert werden. Eine Schutzwirkung von Community Masks wurde auch</p>

			durch ECDC bestätigt („Using face masks in the community“ vom 8. April 2020).
A-3	Annex 1 S. 23	Maskentragepflicht an Flughäfen	<p><i>“Use of face masks should therefore be strongly considered in airports for both staff and passengers, with particular emphasis on areas or situations where the ideal 1.5 metres physical distancing is not feasible.”</i></p> <p>ADV-Position: Zustimmung zur Maskentragepflicht insbesondere dort, wo Abstandswahrung nicht gewährleistet werden kann.</p> <p><i>“The use of face masks in airports should be considered only as a complementary measure and not as a replacement for established preventive measures, for example physical distancing, respiratory etiquette, meticulous hand hygiene and avoiding touching the face, nose, eyes and mouth.”</i></p> <p>ADV-Position: Widersprüchliche Formulierung zu vorherigem Absatz, daher Ablehnung. Masken sind, wo systemimmanent erforderlich, Instrument zur Reduzierung der Abstände.</p> <p>Es fehlt in beiden Absätzen der Hinweis, dass bauliche Einrichtungen (z. B. Plexiglasscheiben) ebenfalls die Maskentragepflicht v. a. für Beschäftigte ersetzen können. (Siehe: Punkt Schutz von Service- und Kontrollpersonal).</p>
A-4	Annex 1 S. 24	Physical Distancing	<p><i>“[...] airport operators and service providers should ensure that physical distancing of 1.5 metres is maintained wherever this is operationally feasible. In case physical distancing cannot be guaranteed because of operational constraints, the airport operator should implement risk mitigation measures.”</i></p> <p>ADV-Position: Zustimmung.</p>
A-5	Annex 1 S. 24	Zutritt zu Terminals	<p><i>“In order to reduce the number of people in the terminal, and consequently facilitate physical distancing, airport operators, in coordination with aeroplane operators, should inform passengers prior to arrival at the airport that access to the terminal is restricted to passengers only, with exceptions as presented in point 2. Furthermore, airport operators should clearly signal the point beyond which accompanying persons are not allowed to cross.”</i></p> <p>ADV-Position: Ablehnung, siehe Nr. 6 und 47.</p>

A-6	Annex 3 S. 27	Passagierinforma- tionen	<p><b>“Before leaving for the airport:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Complete the Notification of Health status from your airline</li> <li>– Don’t travel to the airport if you have been in any of the situation specified in the Notification of Health status</li> <li>– <b>Be aware that only travellers should enter the airport terminal at arrival and departure.</b> (The only other people who should enter the terminal are people accompanying or picking up a passenger requiring assistance – Persons with Reduced Mobility or unaccompanied minors)</li> <li>– Read the health safety promotion material from your airline</li> <li>– Check you have sufficient <b>medical face masks</b> and sanitising gel for your journey</li> <li>– Ensure you leave enough time for your journey including checks at the airport</li> </ul> <p><b>At the airport:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ask a member of staff in case you have any questions or feel uneasy (they are there to help you in this new situation)</li> <li>– <b>Be prepared for thermal screening at the airport</b></li> <li>– Observe physical barriers or signs indicating distancing requirements</li> <li>– Check-in your bag whenever possible</li> <li>– Minimise your use of airport facilities</li> <li>– Wear a face mask, and expect to be denied boarding if you do not wear one”</li> </ul> <p>ADV-Position: Die Checkliste enthält sowohl richtige als auch <b>abzulehnende</b> Aspekte und muss daher differenziert betrachtet werden.</p>
-----	------------------	-----------------------------	--



## 7. 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.

## **8. Anhang**

- 8.1 EU-Kommission Guidelines 13. Mai 2020
- 8.2 EU-Kommission Reisebeschränkungen 13. Mai 2020
- 8.3 ACI-Europe Gesundheits- und Hygienemaßnahmen aus dem Projekt „Off the ground“  
27. April 2020
- 8.4 BMVI-Papier zu verkehrsträgerübergreifenden Maßnahmen 29. April 2020
- 8.5 Take-off Papier der Luftverkehrswirtschaft vom 6. April 2020
- 8.6 Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS): Arbeitsplatzgestaltung in der Corona-Pandemie (April 2020)
- 8.7 Robert-Koch-Institut: Epidemiologisches Bulletin Nr. 20, 14. Mai 2020
- 8.8 EASA-ECDC COVID-19 Aviation Health Safety Protocol Version 1.1 vom 21. Mai 2020