



City Tours GmbH | Rosaliagasse 19/6, A-1120 Wien | Geschäftsführer: Alexander Ehrlich

#honkforhope
Dienstag, 26. Mai 2020

HYGIENEKONZEPT FÜR DAS WIEDER-HOCHFahren DES BUSREISEGEWERBES

1. Präambel

Ein Wiederhochfahren der Wirtschaft als Ganzes beinhaltet per Definition auch ein Wiederhochfahren der Tourismuswirtschaft. In Deutschland macht nach Angaben des BTW (www.btw.de) die direkte Wertschöpfung der Tourismuswirtschaft mit 287 Milliarden Euro einen Anteil von 3,9 % an der gesamten nationalen Bruttowertschöpfung aus (Vergleich: Einzelhandel 3,3%, Maschinenbau 3,5%). Weitere 76 Milliarden Euro Bruttowertschöpfung kommen aus indirekten Effekten hinzu, die aus dem Tourismus resultieren. Die Tourismuswirtschaft beschäftigt direkt 2,9 Millionen Menschen in Deutschland, indirekt hängen weitere 1,25 Millionen Beschäftigte von ihr ab¹.

Das Busreisegewerbe, verkörpert durch 3.548 Omnibusunternehmen im Gelegenheitsverkehr mit ca. 100.000 Busfahrern und 81.364 Kraftomnibussen, hat an der Bruttowertschöpfung der Tourismuswirtschaft einen direkten Anteil von 14,3 Milliarden Euro (4,98 %), davon 11 Milliarden Euro im Gelegenheitsverkehr. 37% davon entfallen auf Busurlaubsreisen im Inland, 63% auf Busurlaubsreisen im Ausland². Nicht berücksichtigt sind in diesen Zahlen die indirekt vom Busreisegewerbe abhängenden Unternehmen, deren Wirtschaften ohne Reisebusse als An- und Abfahrtsmittel ihrer Konsumenten unmöglich wäre.

Das Busreisegewerbe leistet jedoch nicht nur einen wesentlichen Beitrag zur deutschen Wertschöpfung, sondern ist auch ein wichtiger Faktor des Lebensstandards der deutschen Bürger: Nach Angaben der Statista GmbH nehmen 6% der Deutschen das Busreisegewerbe für ihren persönlichen Urlaub in Anspruch, und das nicht nur im grenzüberschreitenden Verkehr: im Jahr 2016 wurden rund 1,5 Millionen Busreisen von Deutschen im Inland getätigt³. Daraus ergibt sich hochgerechnet eine Zahl von jährlich über 4 Millionen Busreisen von Deutschen insgesamt (national und international). Dazu kommen die zahlreichen internationalen Gäste, die mit dem Bus nach Deutschland oder in Deutschland reisen, oder die den Bus als Verkehrsmittel bei Events, Kongressen, Konferenzen und Messen in Anspruch nehmen.

¹ Alle Zahlen in diesem Absatz: Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft e.V., <http://www.btw.de/tourismus-in-zahlen/wirtschaftsfaktor-tourismus.html> (Stand 24.05.2020)

² Anzahl der Kraftomnibusse: Statista GmbH, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/155554/umfrage/anzahl-der-busse-in-deutschland/> (Stand 24.05.2020). Alle anderen Zahlen in diesem Absatz: Internationaler Bustouristik Verband RDA, <https://www.rda.de/service/fachinformationen/marktdaten-bustouristik.html> (Stand 24.05.2020)

³ Statista GmbH, <https://de.statista.com/themen/2723/bustourismus/> (Stand 24.05.2020)

Die Wiederaufnahme des Reiseverkehrs in Reisebussen nach dem Lockdown ist ein unverzichtbarer Teil des Wieder-Hochfahrens der deutschen Wirtschaft als Ganzes, und erfordert eine sorgfältige Abwägung zwischen verschiedenen Gesichtspunkten. Einerseits muss der Wirtschaftlichkeit der Busunternehmen, der wettbewerbsrechtlichen Fairness und dem Wunsch des Bürgers nach Reisefreiheit Rechnung getragen werden, andererseits ist es unabdingbar, auf die Sicherheit sowohl des Reisenden und der Busfahrer als auch der Gesellschaft als Ganzes Bedacht zu nehmen.

Das vorliegende Hygienekonzept für das Busreisegewerbe, erstellt durch das europaweite Aktionsbündnis #honkforhope (Verein zur Förderung der Interessen des Busreisegewerbes), berücksichtigt sowohl die praktischen und wirtschaftlichen Aspekte der Problematik als auch die gesamtgesellschaftlichen Schutzerfordernisse, und versteht sich als konstruktiver Vorschlag an die deutsche Bundesregierung bzw. die Regierungen der deutschen Bundesländer für einen angemessen gewichteten Umgang mit dem Infektionsschutz in Reisebussen bei gleichzeitiger Umsetzbarkeit im Alltag.

2. Die Rolle des Reisebusses für den Schutz der Bevölkerung vor COVID-19

Sicherheit und Gesundheit sowohl der Busreisegäste und Busfahrer als auch der Gesellschaft als Ganzes sind das oberste Gut, das es zu schützen gilt. Busunternehmen leisten in diesem Bereich immer schon ihr Bestes, sei es durch umfassende Maßnahmen der Fahrzeugsicherheit, der Aus- und Weiterbildung von Busfahrern, der peniblen Einhaltung von Lenk- und Ruhezeitbestimmungen oder durch selbstverständlich immer schon gegebene hohe Hygienestandards im Reisebus. Gesamtgesellschaftlich zusätzlich auch durch Maßnahmen des Umweltschutzes in Form von laufenden Investitionen in immer bessere Emissionsstandards der eingesetzten Fahrzeuge.

Auch in Hinblick auf die COVID-19 Pandemie möchten die Busunternehmen Deutschlands auf verantwortliche Weise sicherstellen, dass der Reisebus nicht zu einer Gefahrenquelle für den Einzelnen oder die Allgemeinheit wird. Uns allen ist aber bewusst, und das muss auch in aller Klarheit ausgesprochen werden, dass man nicht 100%ig ausschließen kann, dass sich ein Mensch bei einem anderen Menschen mit dem Virus ansteckt – egal wo. Beim Einkaufen, in der Bahn, beim Spaziergang, im Arztwartezimmer, am eigenen Arbeitsplatz, und überall sonst. Folglich auch in einem Reisebus.

Das kann und darf jedoch nicht bedeuten, dass der Reiseverkehr in Bussen auf alle Ewigkeiten abgeschafft wird, denn wenn es darum ginge, das Ansteckungsrisiko generell auf null zu senken, müsste die Gesellschaft insgesamt in allen Bereichen des Lebens eine dauerhafte, strenge Quarantäne umsetzen. Da das keine Option – und auch nicht das angestrebte Ziel der Regierungen – ist, gilt aus unserer Sicht: Der Reisebus muss, wie alle anderen Lebensbereiche, in einem vernünftigen, verhältnismäßigen und vertretbaren Ausmaß einen Beitrag zum gesamtgesellschaftlichen Infektionsschutz leisten – nicht aber einen „alleinigen Beitrag“ durch Stillstand auf ewig.

Die zentrale Frage, die es zu beantworten gilt, lautet daher:

Wie kann eine Wiederaufnahme des Busreisegewerbes so erfolgen, dass eine Ansteckungsgefahr durch COVID-19 im Reisebus nicht höher liegt als bei anderen erlaubten Aktivitäten im Rest der Wirtschaft und Gesellschaft?

3. Medizinischer Wissensstand über die Ansteckungswege von COVID-19

Um die zentrale Kernfrage nach einem optimalen, gegenüber anderen Bereichen fairen und gleichzeitig praktisch umsetzbaren und kalkulatorisch darstellbarem Schutzkonzept zuverlässig beantworten zu können, bedarf es zunächst einer Analyse der Ansteckungswege von COVID-19. Jegliche Schutzmaßnahmen müssen der Art der Bedrohung angepasst und wirksam sein. Es nützt nichts, der besseren Optik halber eine Schutzmaßnahme einzuführen, die keine echte Abwehrwirkung entfaltet.

Der #honkforhope – Initiator Alexander Ehrlich hat deshalb bereits am 26.04. einen Brief an die führenden Virologie-Experten in ganz Europa verfasst und verschickt, in dem folgende Fragen enthalten sind:

- 1) Ist es aus Ihrer Sicht überhaupt - unter Einhaltung von zu erarbeitenden Schutzvorkehrungen - vorstellbar, Reisebusfahrten durchzuführen, bei denen sich mehrere Personen, die nicht im selben Haushalt leben, ohne zwingenden Grund über einen längeren Zeitraum in ein und demselben Fahrzeug aufhalten?
- 2) Falls Ihre Antwort auf Frage (1) ein klares "nein" ist: welche Umstände müssten insgesamt eintreten, damit solche Fahrten vorstellbar werden? Kann man in irgendeiner Weise medizinisch nachvollziehbare Rahmenbedingungen formulieren, die eintreten müssen? Ist es tatsächlich der Impfstoff, auf den wir warten müssen? Oder ein zuverlässiges Heilmittel? Oder ein bestimmter Schwellenwert der Verbreitung des Virus, der unterschritten sein müsste?
- 3) Falls Ihre Antwort auf Frage (1) kein klares "nein" ist, unter welchen Bedingungen oder Maßnahmen könnte man derartige Fahrten überhaupt auch nur andeuten? Was würde das Risiko einer gegenseitigen Infektion unter den Reisenden tatsächlich senken?

Wir haben auf diese Fragen eine Vielfalt unterschiedlich formulierter Antworten erhalten, die sich wie folgt zusammenfassen lassen:

Leider ist auch etwa ein halbes Jahr nach erstmaliger Beobachtung von COVID-19 das gesicherte Wissen über die Ansteckungswege mit dem Virus immer noch unvollständig; teilweise sogar widersprüchlich. Die Beobachtungen und Angaben darüber sind grundsätzlich punktuell, und es fällt schwer, feste Bezugspunkte für die eigene Meinungsbildung zu finden. Dennoch gibt es mittlerweile einige gesicherte Erkenntnisse, die allgemein anerkannt und belastbar sind.

Demnach sind die drei für das Busreisegewerbe relevanten Ansteckungswege mit COVID-19 die folgenden:

- 1) **Schmierinfektion:** direkte Übertragung durch Händeschütteln, oder indirekte Übertragung durch Berührung von Oberflächen, die auch andere berührt haben.
- 2) **Tröpfcheninfektion:** direkte Übertragung durch Schleudern von Tröpfchen von einem zum anderen (z.B. Niesen, Husten, Singen, Sprechen, Schnaufen etc.)
- 3) **Aerogene Infektion:** indirekte Übertragung durch wolkenförmig schwebende Partikel in der Luft.

Andere Ansteckungswege wie der Geburtsvorgang oder jeglicher einvernehmlicher Austausch von Körperflüssigkeiten können für Busreisen außer Betracht bleiben.

4. Schutzmaßnahmen gegen die Ansteckungswege mit COVID-19

Gegen jeden der drei Ansteckungswege gibt es zahlreiche vorstellbare Schutzmaßnahmen für Busreisende, die jeweils eine Ansteckung nicht vollständig ausschließen, aber das Risiko einer Infektion (in unterschiedlich hohem Ausmaß) senken können. Hier gilt es nun, unter den denkbaren Schutzmaßnahmen jene auszuwählen, die eine höchstmögliche Senkung des Risikos bewirken, die jedoch gleichzeitig das Busreisegewerbe nicht schlechter stellen als andere erlaubte Bereiche von Wirtschaft und Gesellschaft, und die außerdem in der Praxis umsetzbar und kalkulatorisch darstellbar sind. Folgendes Maßnahmenpaket zur Risikosenkung schlägt #honkforhope vor:

4.1. Schutzmaßnahmen gegen eine Schmierinfektion

Es ist wissenschaftlich nicht belastbar gesichert, wie hoch der Anteil der Schmierinfektion am insgesamten Infektionsrisiko mit COVID-19 liegt. Die diesbezüglichen Schätzungen gehen weit auseinander und liegen im Bereich von 10 bis 50 Prozent der Infektionen. Jedenfalls handelt es sich um einen wesentlichen Faktor, dem im Reisebus durch klare Maßnahmen vorgebeugt werden kann.

4.1.1. Schutzmaßnahmen gegen eine direkte Schmierinfektion

Die denkbaren Schutzmaßnahmen gegen eine direkte Schmierinfektion (durch Händeschütteln und anderen Körperkontakt) unterscheiden sich nicht von anderen Wirtschafts- und Gesellschaftsbereichen. Zur Verhinderung dieser Ansteckungsform ist es empfehlenswert, auf den Händedruck und andere Berührungen unter Menschen, die nicht im selben Haushalt leben, grundsätzlich zu verzichten. Das Busunternehmen hat keinen Einfluss darauf, wie sich die Reisegäste untereinander verhalten, kann und muss jedoch einerseits über die Gefahrenlage informieren und Empfehlungen aussprechen sowie andererseits sein Personal (die Busfahrer) anweisen, jede Art von Körperkontakt mit den Reisegästen zu vermeiden.

4.1.2. Schutzmaßnahmen gegen eine indirekte Schmierinfektion

Eine Übertragung von COVID-19 durch das Berühren von Oberflächen, die auch andere berührt haben, bzw. die von anderen z.B. angehustet oder angeniest worden sind, ist überall möglich – nicht nur im Reisebus. Denkbare und notwendige Maßnahmen dagegen sind einerseits passive, individuelle Vorkehrungen, andererseits Maßnahmen zur möglichst gründlichen und häufigen Desinfektion exponierter Oberflächen. Busunternehmen können und müssen folgende Maßnahmen ergreifen, um diesen Ansteckungsweg so weit wie möglich zu verhindern:

- a) Information und Aufklärung der Reisegäste über häufiges und richtiges Händewaschen, Vermeidung von Berührungen des eigenen Gesichts mit den Händen, Husten und Niesen in die Armbeuge (Bereitstellung von Broschüren, Flyern und Handouts gemeinsam mit den Reiseunterlagen oder Einbeziehung der Information in die eigenen Werbeunterlagen wie Webseiten, Kataloge, Buchungsunterlagen etc.)

- b) Anweisung an das eigene Personal (Busfahrer), die unter Punkt (a) genannten Maßnahmen besonders streng zu beachten, um eine Vorbildwirkung auf die Reisegäste auszuüben.
- c) Anweisung an das eigene Personal (Reiseplaner, Busfahrer), die Zeitplanung jeder Fahrt so zu gestalten dass ausreichend lange Fahrtunterbrechungen und Gelegenheiten zur Verfügung stehen, damit Reisegäste und Personal die persönlichen Hygienemaßnahmen umfassend umsetzen können.
- d) Bei Vorhandensein einer Bordtoilette: unentgeltliche Sicherstellung des jederzeitigen Vorhandenseins von Seife sowie der Funktionstüchtigkeit des Waschbeckens. Unentgeltliche Bereitstellung von Einweg-Handtüchern oder kontaktlosen Luftstromanlagen zum Trocknen der Hände nach dem Händewaschen im Reisebus.
- e) Bei Nichtvorhandensein einer Bordtoilette bzw. zusätzlich zu einer vorhandenen Bordtoilette: entgeltliche Bereitstellung von hygienischen Reinigungstüchern, Handdesinfektionsmitteln, Einwegtaschentüchern und Einweghandtüchern.
- f) Gründliche Desinfektion der Reisebusse vor und nach jeder Fahrt, z.B. vor Verlassen des Stützpunktes am Einsatztag.
- g) Regelmäßige Desinfektion besonders exponierter Stellen (Geländer, Türgriffe etc.) durch das eigene Personal (Busfahrer).
- h) Einplanung zusätzlicher Zeiten für diese Desinfektionstätigkeiten im Reiseprogramm, entsprechend der Lenk- und Ruhezeitregelungen zu werten als Arbeitszeit des Busfahrers. In anderen Worten: Entstraffung der Reiseprogramme, um für vermehrte Desinfektionsmaßnahmen auch während eines Reisetages ausreichend Zeit zu schaffen.

Das deutsche Busreisegewerbe ist bereit, alle unter 4.1. genannten denkbaren Schutzmaßnahmen in der Praxis umzusetzen. Viele der Maßnahmen stellen keine Veränderung gegenüber dem auch bisher bereits gelebten Hygienestandard dar. Alle anderen genannten Maßnahmen sind sinnvoll, praktisch umsetzbar und kalkulatorisch darstellbar. Im Vergleich mit anderen Wirtschafts- und Gesellschaftsbereichen führt die Umsetzung der Schutzmaßnahmen gegen Schmierinfektion zwar zu einer Ungleichstellung gegenüber anderen, jedoch ist das deutsche Busreisegewerbe gerne willens und bereit, durch besondere Anstrengungen gegen das Risiko einer COVID-19 Schmierinfektion den Reisebus sicherer zu machen als andere Orte des täglichen Lebens.

4.2. Schutzmaßnahmen gegen eine Tröpfcheninfektion

Auch in Hinblick auf Tröpfcheninfektionen ist nicht belastbar gesichert, wie hoch deren Anteil am Ansteckungsrisiko mit COVID-19 liegt. Die uns vorliegenden, diesbezüglichen Schätzungen bewegen sich im Bereich zwischen 50 und 80 Prozent. Dieser Ansteckungsweg ist unabhängig von der zugrundegelegten Sichtweise derjenige mit dem höchsten Bedrohungspotenzial, und gleichzeitig derjenige, gegen den am einfachsten ein sinnvolles und im Gesamtkonzept der bereits vorhandenen gesellschaftlichen Schutzmaßnahmen eingebundenes Mittel zum Einsatz gelangen kann: die MNS-Schutzmaske nämlich, wie sie in vielen anderen Bereichen des täglichen Lebens in Deutschland bereits zur Selbstverständlichkeit gehört. Gerne leisten die Busunternehmen in Deutschland – auch nach dem Vorbild ihrer Kollegen in Österreich, wo diese Maßnahme bereits eingeführt ist – ihren Beitrag zum Infektionsschutz wie folgt:

- a) Verpflichtendes Tragen einer Mund-Nasen-Schutzmaske bei Einstieg und Ausstieg in den Reisebus, sowie während der gesamten Fahrt, für Reisegäste. Verpflichtendes Tragen einer MNS-Maske für den Busfahrer bei Interaktion mit den Reisegästen, nicht jedoch während der Fahrt (Behinderung der Fahrsicherheit!).
- b) Information und Aufklärung der Reisegäste und des eigenen Personals über richtige Anwendung der Schutzmasken, über das korrekte An- und Ablegen derselben, über die richtige Lagerung derselben bei Nichtgebrauch und über die empfohlenen Intervalle und Techniken zu Reinigung von Mehrweg-Schutzmasken bzw. zu Entsorgung und Ersatz von Einweg-Schutzmasken.
- c) Bereitstellung von Informationsmaterial über die in Punkt (b) genannten Themen im Rahmen der eigenen Kommunikationsschienen (Webseiten, Kataloge, Buchungsunterlagen, persönliche Beratung, Informationsvideos etc.).
- d) Entgeltliche Bereitstellung von Mehrweg- oder Einweg-Schutzmasken an Bord der Reisebusse, zur Sicherstellung der jederzeitigen Verfügbarkeit einer Schutzmaske für jeden Reisegast, auch im Fall von Verlust oder Beschädigung derselben.
- e) Mitwirkung des betriebseigenen Personals (Busfahrer, Reiseleiter) an der Umsetzung der Schutzmaskenpflicht durch Aufklärung und Ermahnung, in voller Ausschöpfung der rechtlich zulässigen Kompetenzen des Personals.

Eine Besonderheit, auf welche die meisten medizinischen und virologischen Experten uns im Zusammenhang mit dem Tragen von Schutzmasken hingewiesen haben, ist, dass die Mund-Nasen-Schutzmaske primär nicht dafür gedacht ist, ihren Träger vor einer Ansteckung zu schützen, sondern die anderen Personen an Bord des Fahrzeuges. Wir möchten aus diesem Grund auf freiwilliger Basis gerne den folgenden, zusätzlichen Beitrag zum Infektionsschutz leisten:

- f) Aufklärung über die begrenzte Schutzwirkung einer Mund-Nasen-Schutzmaske für den einzelnen Passagier, und Aufforderung von Reisegästen, die einer Risikogruppe angehören, über das freiwillige alternative Tragen einer Schutzmaske mit höherer Schutzstufe (filtrierende Halbmasken der Stufen FFP1 oder FFP2) nachzudenken.

In Hinblick auf die Prävention von Ansteckung durch Tröpfcheninfektion ist der Reisebus unter Anwendung der oben genannten Punkte genauso sicher wie jeder andere Ort des öffentlichen Lebens. Durch die direkten Informations- und Aufklärungsmöglichkeiten des betriebseigenen Personals im Vorfeld einer Reise und während ihres Verlaufes können und wollen Busunternehmen den Reisebus sogar zu einem sichereren Ort machen als das anderen Wirtschaftstreibenden möglich ist.

4.3. Schutzmaßnahmen gegen eine aerogene Infektion

Die zentrale Kernfrage für das wirtschaftliche Überleben der Busunternehmen in Deutschland liegt in den notwendigen Schutzmaßnahmen gegen eine aerogene Infektion. Um das Risiko für diesen Ansteckungsweg zu senken, wird – unterschiedlich je nach Bundesland – über Abstandsregelungen im Reisebus bzw. Begrenzungen der auslastbaren Sitzplatzanzahl nachgedacht bzw. bestimmt.

Fakt ist, dass eine Busreise mit einem halb vollen Reisebus entweder zu einem Verlustgeschäft oder zu einem unverkäuflich hohen Reisepreis führt. Beides ist für das Überleben der deutschen Busunternehmen nicht hinnehmbar.

Die Frage, die sich stellt, ist: welcher Mehrwert wird durch eine – zusätzlich zur Maskenpflicht eingeführten – Abstandsregelung überhaupt erreicht? Um diesen Mehrwert abschätzen zu können, muss man sich mit der Frage der aerogenen Infektion mit COVID-19 gründlich auseinandersetzen.

Hier dazu eine Aussage von Dr. Alexander S. Kekulé, Inhaber des Lehrstuhls für Medizinische Mikrobiologie und Virologie der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg und Direktor des Instituts für Medizinische Mikrobiologie des Universitätsklinikums Halle (Saale), in Reaktion auf die dringenden Fragen des deutschen Busreisegewerbes:

„Wie viel Prozent macht diese aerogene Infektion aus? Das weiß keiner. Also die CDC, die internationale Seuchenbehörde der USA, die Weltgesundheitsorganisation und die europäische Seuchenbehörde und noch ganz viele andere gehen so wie wir bisher in diesem Podcast davon aus, dass das ein kleiner Anteil ist, aber möglich ist. Ich hab‘ mal gesagt so naja 10% [...]. Mein Kollege Christian Drosten hat am Wochenende [...] viel Presse dafür bekommen, dass er gesagt hat, er glaubt, dass das 50% aller Infektionen sind. Also wenn man das jetzt so sehen würde, [...] dann hätte das natürlich zur Folge, dass wir nicht mehr Bus fahren können, weil Sie dann sagen: „Mensch, viel zu gefährlich“. Dann dürften Sie aber auch keine Schulklassen mehr aufmachen, ohne dass irgendjemand einen Mundschutz aufhat. Dann müssten Sie eigentlich sagen: [...] „was soll das ganze Gedöns mit 1,5 Meter Abstand, [...] was soll das mit dem Händedrücker, wenn das wirklich so ist, dass die Hälfte aller Infektionen aerogen getragen sind, dann müssen wir unser ganzes Konzept ändern“.“⁴

Wir schließen uns der Auffassung von Dr. Kekulé, der WHO, der CDC und der europäischen Seuchenbehörde an, der auch die österreichische Bundesregierung in Hinblick auf das Reisebusgewerbe bereits gefolgt ist, und gehen davon aus, dass die aerogene Übertragung nur einen kleinen Anteil der Ansteckungsgefahr mit COVID-19 ausmacht. Außerdem halten wir fest, dass eine Gleichberechtigung zwischen Reisebus und anderen Massenbeförderungsmitteln (Linienbus, Bahn, Flugzeug) eine Frage sowohl der Sinnhaftigkeit aller Schutzmaßnahmen als auch des Gleichheitsgrundsatzes ist.

Für #honkforhope ist daher die Forderung nach Mindestabständen im Reisebus sowohl unverhältnismäßig gegenüber dem Nutzeffekt, als auch ungerecht gegenüber anderen Massenverkehrsmitteln, als auch wirtschaftlich für das Busgewerbe nicht umsetzbar, als auch praxisfremd – denn dieselben Menschen, die dann im Reisebus 1,5 Meter auseinandersetzen sollen, sitzen während derselben Busreise beim Mittagessen in geringerem Abstand beisammen, oder im Flugzeug bei ihrem Ankunfts- oder Abreiseflug.

Eine wichtige Rolle bei der Reduzierung des Risikos einer aerogenen Infektion mit COVID-19 in Reisebussen kommt aus unserer Sicht hingegen der Klimaanlage der Fahrzeuge zu. Dazu ist wichtig, zu verstehen, wie diese Anlage tatsächlich funktioniert. Zu diesem Thema äußert sich der Produktmarketingleiter Heinz Kiess bei MAN Truck & Bus wie folgt:

⁴ MDR AKTUELL (2020, 18. Mai). Kekulé's Corona - Kompass. Kekulé #53: Hätte der Lockdown verhindert werden können? [Audio - Podcast], <https://www.mdr.de/nachrichten/podcast/kekule-corona/podcast-corona-kompass-kekule-science-lockdown-prieseemann-urin-busreisen100.html> (abgerufen am 24.05.2020).

Die Solltemperatur im Fahrgastraum wird über Heizelemente geregelt, die sich im Fahrgastraum sowohl unter den Sitzen als auch an den Seitenwänden befinden. Auch die Frontbox und Aufdach-Klimaanlage tragen zur Herstellung der Solltemperatur bei. Je nach Umgebungsbedingungen wird über diese durch die so genannte Fahrgastraumregelung der Frisch- und Umluftanteil geregelt. Die Luft wird hierbei über serienmäßig verbaute Pollenfilter, teils auch mit Aktivkohlesätzen, gefiltert. Weiter wird die Abluft über separate Kanäle abgeleitet. In diesen Kanälen wird bei aktiver Lüftung die verbrauchte Luft aus dem Innenraum permanent abgeführt und somit eine lückenlose Luftzirkulation sichergestellt⁵.

Zur Reduzierung der Ansteckungsgefahr mit COVID-19 durch aerogene Übertragung schlagen wir, wieder im Einklang mit Prof. Dr. Kekulé, und auf der Grundlage der Empfehlungen von Heinz Kiess (MAN) folgende Schutzmaßnahmen vor:

- a) Verhinderung von stickiger Luft durch Frischluftzufuhr und gründliche Lüftung.
- b) Betreiben der Klimaanlage nur im Frischluftmodus und ohne Umluftfunktion
- c) Keine manuelle Deaktivierung der Klimaanlage per Taster, da sich so nur der Klimakompressor, nicht aber das Gebläse abschaltet
- d) Keine manuelle Reduzierung der Gebläsedrehzahl
- e) Bei Bussen mit Servicesets: Schließung derselben vor Fahrtantritt. Dadurch werden die Fahrgäste nicht direkt angeblasen, sondern die Luft kommt nur aus den Belüftungsöffnungen im Dachkanal.
- f) Regelmäßiger Austausch der Pollenfilter der Aufdachanlage sowie der Frontbox in kürzeren Abständen als bisher.

4.4. Fallbeispiel: keine per se erhöhte COVID-19 Übertragungsgefahr im Reisebus

Wesentlich aussagekräftiger als alle Theorie ist die Praxis, und hier möchten wir folgendes Fallbeispiel stellvertretend für viele weitere anführen:

Der erste bestätigte COVID-19 Fall in Sachsen wurde mit einem Reisebus „eingeschleppt“. Es handelte sich um einen Rentner, der gemeinsam mit einer infizierten Person aus der Region Hannover mit dem Bus von Italien nach Deutschland gereist war. Dieser Mann fuhr am 01.03.2020, also zu einer Zeit, als es noch weder Schutzmasken noch besondere Desinfektionsmaßnahmen noch eine Sensibilisierung in Hinblick auf Kontaktvermeidungen gab, mit 33 weiteren Fahrgästen eine zehn Stunden dauernde Fahrstrecke im Reisebus. Es war zu diesem Zeitpunkt auch „Heizperiode“, also kann man davon ausgehen, dass keine Klimaanlage mit Frischluftzufuhr zum Einsatz kam. Dennoch wurden die anderen 33 Teilnehmer dieser Fahrt anschließend negativ auf COVID-19 getestet, hatten sich also nicht infiziert. Diese „Fallstudie“ zeigt, dass der Reisebus bereits ohne die in diesem Hygienekonzept beinhalteten, umfangreichen Schutzvorkehrungen, nicht per se eine Hochrisiko-Umgebung für die Verbreitung von COVID-19 ist⁶.

⁵ Heinz Kiess, Leiter Produktmarketing Bus bei MAN Truck & Bus, in „Jetzt ist die richtige Klimatisierung besonders wichtig“, <https://traktuell.at/a/jetzt-ist-die-richtige-klimatisierung-besonders-wichtig>, vom 22.05.2020 (abgerufen am 24.05.2020)

⁶ Dresdner Neueste Nachrichten vom 02.03.2020, <https://www.dnn.de/Region/Mitteldeutschland/Coronavirus-erreicht-Sachsen-Erster-Fall-in-der-Saechsischen-Schweiz-bestaetigt> (abgerufen am 26.05.2020), telefonisch bestätigt durch das Landratsamt gegenüber Busunternehmer René Lang aus 08340 Schwarzenberg durch das Landratsamt Sächsische Schweiz-Osterzgebirge am 24.05.2020

4.5. Zusammenfassung des #honkforhope Hygienekonzepts für Reisebusse

Wie kann eine Wiederaufnahme des Busreisegewerbes so erfolgen, dass eine Ansteckungsgefahr durch COVID-19 im Reisebus nicht höher liegt als bei anderen erlaubten Aktivitäten im Rest der Wirtschaft und Gesellschaft?

1) Schutzmaßnahmen gegen Schmierinfektion:

- a. Verzicht auf Körperkontakt zwischen Reisegästen untereinander sowie zwischen Reisegästen und dem Busfahrer.
- b. Information und Aufklärung über häufiges und richtiges Händewaschen, Vermeidung von Berührungen des eigenen Gesichts, Husten und Niesen in die Armbeuge. Vorbildliches Verhalten der Busfahrer.
- c. Bereitstellung von Seife, Waschbecken, Einweg-Handtüchern, Reinigungstüchern, Handdesinfektionsmitteln, Einwegtaschentüchern und anderen Hygieneartikeln je nach Ausstattung des einzelnen Busses.
- d. Gründliche Desinfektion der Fahrzeuge vor Fahrtantritt am Stützpunkt.
- e. Regelmäßige Desinfektion exponierter Stellen auch während der Reise.
- f. Entstraffung der Reiseprogramme, damit genug Zeit für persönliche Hygienemaßnahmen sowie für zusätzliche Desinfektion der Fahrzeuge zur Verfügung steht.

2) Schutzmaßnahmen gegen Tröpfcheninfektion:

- a. Verpflichtende Mund-Nasen-Schutzmaske
- b. Information und Aufklärung über richtigen Umgang mit MNS-Masken
- c. Bereitstellung von MNS-Schutzmasken
- d. Aufklärung über die begrenzte Schutzwirkung der MNS-Masken und Empfehlung von FFP1- oder FFP2-Masken für Personen aus Risikogruppen

3) Schutzmaßnahmen gegen aerogene Infektion:

- a. Vermeidung von stickiger Luft mit möglicherweise infektiösen Schwebepartikeln durch regelmäßiges Lüften und Frischluftzufuhr
- b. Technische Maßnahmen zur Reduzierung einer möglichen Virenverteilung.

4.6. Abschließende Statements

- 1) Eine Abweichung Deutschlands in der grundsätzlichen Risikobewertung von den Standpunkten der WHO, der CDC und der europäischen Seuchenbehörde können wir weder verstehen noch befürworten.
- 2) Eine Schlechterstellung bzw. Sonderbehandlung des Reisebusses gegenüber anderen Massenverkehrsmitteln (Linienbus, Bahn, Flugzeug etc.) ist für uns nicht nachvollziehbar.
- 3) Eine bundeslandweise unterschiedliche Einführung von jeweils voneinander abweichenden Schutzmaßnahmen ist aus Sicht des deutschen Busreisegewerbes weder sinnvoll noch praktikabel.
- 4) Eine unterschiedliche Handhabung der Schutzmaßnahmen im Busreiseverkehr zwischen Nachbarstaaten, in denen die COVID-19 Kurve ähnlich verläuft, halten wir für weder sinnvoll noch begründbar.