

## CDU

Ist Jungstar  
Amthor käuflich?

## TRUPPENABZUG

Botschafter Grenells  
Rache an Merkel

## FLOYD-DEBATTE

Rassismus in  
Deutschland

# Abenteuer Fliegen

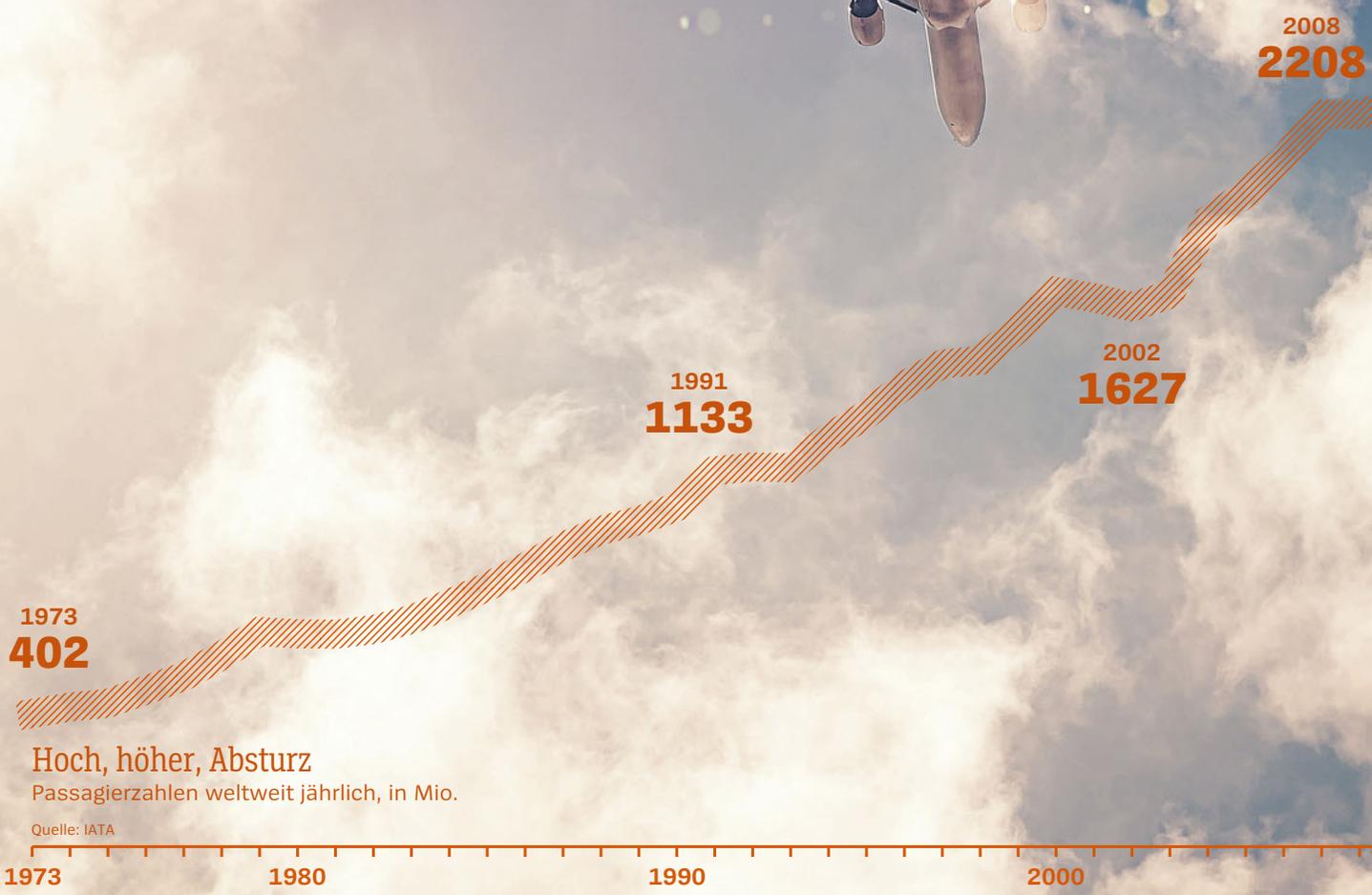
Das Ende des Reisens,  
wie wir es kennen



BeNeLux € 6,60 Finnland € 8,50 Griechenland € 7,30 Norwegen NOK 89,- Polen (ISSN00387452) ZL 34,- Portugal (cont) € 6,90 Österreich € 6,20 Slowakei € 7,- Slowakei € 7,- Slowakei € 7,- Spanien € 7,- Spanien/Kanaren € 7,20 Ungarn Ft 2750,- Ungarn Ft 2750,- Printed in Germany

# Wir starten!

**Tourismus** Pünktlich zu den Sommerferien können Reisende wieder in den Urlaub fliegen, zumindest ins europäische Ausland. Die Airlines locken mit Billigtickets und angeblich laborreiner Luft an Bord. Doch lässt sich die Virusangst damit wirklich besiegen?



**Hoch, höher, Absturz**  
Passagierzahlen weltweit jährlich, in Mio.

Quelle: IATA



EDOPHOTO / PANTHERMEDIA

**F**liegen war für Manuela Krieter das Normalste der Welt. »Fast wie Busfahren«, sagt die Münchnerin. Wie oft sie in den vergangenen Jahren nach Palma de Mallorca gejettet ist? Sie zuckt mit den

Achseln und lächelt vermutlich; so genau kann man das hinter ihrer Schutzmaske nicht erkennen.

Krieter wohnt seit ein paar Jahren auf Mallorca. Sie besitzt dort ein Ferienhaus, das sie seit drei Monaten nicht mehr gesehen hat. Der Eurowings-Flug EW 9580 von Düsseldorf nach Palma an diesem Donnerstag Anfang Juni soll ihr Leben wieder in die alten Bahnen zurückbringen. »Ich bin einfach nur froh, wenn ich ankomme«, sagt sie.

In den vergangenen Monaten ist viel passiert, auch für sie persönlich. Eine Reise durch Indien musste sie wegen der Pandemie überstürzt abbrechen. Ihr Vater erkrankte an Covid-19. Sie besuchte ihn daheim in Bayern. Eine Woche später verstarb er.

Auf den Eurowings-Flug nach Palma stieß Krieter eher zufällig. Er sollte am 3. Juni starten. Sie buchte sofort. Für 45 Euro, immerhin, das war wie früher. Nicht aber, dass man sie wenige Tage vor Abflug einfach auf einen Flug einen Tag später umbuchte. Aber das spielt keine Rolle. Sie reist ja nicht zum Amusement. »Wenn ich nicht gemusst hätte, wäre ich hier nicht eingestiegen«, sagt sie.

Fliegen war mal etwas Besonderes. Teuer, edel, elitär. Ein Luxus für die Happy Few. Auch ein bisschen Abenteuer. Lang ist's her. In den vergangenen Jahren wurde es immer mehr zum Alltag, häufiger und billiger, tatsächlich fast wie Busfahren, aber auch nerviger, quälender.

Man kam von der Reise und klagte über vollgestopfte Ramschflieger, endlose Schlangen vor den Sicherheitskontrollen, miese Sandwiches an Bord. Und dann auch noch das schlechte Gewissen wegen des Klimas. Fliegen schien schon da vom Traum zum Albtraum geworden zu sein – niemand ahnte ja, welche Plage wirklich kommen würde: Corona.

Jetzt ist Fliegen wieder ein Abenteuer, aber kein schönes. Fliegen ist wieder etwas Seltenes, etwas Teures, aber bestimmt kein Luxus. Gab es vor ein paar Monaten für Fluggäste lediglich zwei Fragen: Wo will ich hin? Und: Wer bietet das billigste Ticket? So stellt sich heute vor allem eine: Soll ich mir das wirklich antun?

Die Zahlen sind eindeutig. Nur 13,4 Prozent der Deutschen planen, in den nächsten drei Monaten beruflich oder privat zu fliegen, ergab eine Umfrage des Meinungsforschungsinstituts Civey im Auftrag des SPIEGEL. Die große Mehrheit, 83,1 Prozent, hat nichts dergleichen vor. Selbst

unter leitenden Angestellten, die viel geschäftlich reisen, will nur jeder Fünfte in den nächsten drei Monaten einen Flug buchen. 60,8 Prozent aller Befragten haben Angst, sich an Bord anzustecken, wobei diese Sorge bei Frauen deutlich größer ist als bei Männern.

Zur Angst kommt die Unsicherheit: Was erwartet mich am Flughafen, wie nah kommt mir der Nebenmann, wie sehr nervt die Maske, wie komme ich zurück, falls ich mich im Urlaub anstecke? Und: Wie trostlos ist das eigentlich alles?

Die Deutschen haben dabei noch Glück, zumindest was das Timing angeht. Gerade noch rechtzeitig vor den Sommerferien hat die Bundesregierung ihre Reisebeschränkungen innerhalb Europas aufgehoben. Ab Montag ist der Weg in den Süden, zu den Ferienzeilen in Griechenland oder Italien, wieder frei. Zumindest theoretisch. Spanien, Norwegen und Bulgarien folgen im Juli.

Für Lufthansa und Eurowings, Ryanair und Easyjet sind diese ersten Wochen enorm wichtig. Sie sind finanziell ausgetrocknet, lechzen nach Liquidität. Man merkt das. Die Airlines umgarnen ihre Kunden nahezu täglich mit aktualisierten Mitteilungen, mit Sonderangeboten, Rabatten. »Was wir erleben, ist unfassbar schmerzhaft«, sagt Jens Bischof, der neue Eurowings-Chef. In diesen ersten Wochen werde alles neu verteilt: Märkte, Strecken, aber auch Kundenvertrauen. »Es wird einen brutalen Kampf geben«, prophezeit er – etliche Airlines würden auf der Strecke bleiben. Gerade mal rund 14 Prozent des früheren Verkehrsaufkommens werden derzeit abgewickelt, hat der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) errechnet.

In den Konzernzentralen herrscht nackte Panik, doch nach außen verbreiten die Flugesellschaften Parolen fröhlich-frischer Zuversicht. »Bereit, wenn Sie es sind«, wirbt Eurowings. »Europa öffnet wieder«, tönt Ryanair. »Buchen und fliegen voller Zuversicht«, verspricht Easyjet. Und Lufthansa beruhigt: »#Wecare, damit Sie unbesorgt fliegen.«

Optimismus ist erste Branchenpflicht, und deshalb steigen auch die Bosse der Airlines in die Arena und verkünden Großes. Ryanair-Chef Michael O'Leary will schon im Juli 40 Prozent seines ursprünglichen Angebots an den Start bringen. Condor-Lenker Ralf Teckentrup möchte spätestens ab Oktober wieder bis zu 60 Prozent seiner Sitzplätze verkaufen. Er glaubt, dass es Überkapazitäten und einen Preiskampf wenn überhaupt nur für kurze Zeit geben wird. »Die meisten Airlines benötigen dringend Liquidität, um durchzuhalten oder Kredite zu bedienen und zurückzuzahlen. Da macht es keinen Sinn, mit halb leeren Fliegern herumzudüsen und



ENNIO LEANZA / KEVSTONE / DPA



### Verkaufsautomat für Hygieneartikel am Flughafen Zürich

»Was wir erleben, ist unfassbar schmerzhaft«

Verluste zu machen.« Und Easyjet-Chef Johan Lundgren will am liebsten schon wieder Gewinne machen (siehe Interview Seite 14). »Jeder neue Flug, den wir in diesem Sommer dazunehmen, muss dem Unternehmen Ertrag bringen«, sagt er. »Wir werden nicht einfach losfliegen und Verluste riskieren.«

In der Schlacht um Kunden geht allerdings auch manches durcheinander. Dass Tunesien, Ägypten und die Türkei für deutsche Flugreisende immer noch Sperrzonen sind und sowohl Spanien als auch Großbritannien nach der Einreise noch eine zweiwöchige Quarantäne anordnen? Muss man den Kunden ja nicht aufdrängen, und mit ein bisschen Glück ist es nur eine Frage weniger Tage oder Wochen, bis die Auflagen wegfallen.

Die neue Welt des Fliegens ist erst einmal ein kleiner. Zwar erhebt sich der europäische Luftverkehr langsam vom Boden. Doch wann es wieder Interkontinentalflüge in großer Zahl geben wird – niemand weiß es. Die Bundesregierung hat ihre Reisewarnung für Länder außerhalb der EU an diesem Mittwoch noch einmal bis Ende August verlängert.

Es gehe darum, die Unsicherheit der Passagiere zu reduzieren, sagt Eurowings-Chef Bischof. »Menschen müssen eine ganze Reihe von Verhaltensweisen hinter sich lassen, die sie in den letzten Monaten erlernt haben«, sagt er. Das Abstandhalten, das fast reflexhafte Zurückweichen, wenn jemand zu nahe kommt. Wie wird es sich anfühlen, neben einem Fremden zu sitzen und dessen Arm an der Lehne

zu spüren? Was genau erwartet die Fluggäste am Flughafen, in der Luft, nach der Landung?

Wie sieht sie aus, die neue Normalität des Fliegens? Wie unangenehm ist sie? Wie riskant?

### Am Flughafen

Stefan Schulte kommt mit einem Mundschutz ins Terminalgebäude 1 des Frankfurter Flughafens. Auch wenn das Tragen erst in ein paar Tagen Pflicht sein wird, will er mit gutem Beispiel vorangehen. Schließlich ist er der Chef des größten deutschen Flughafens. Er blickt hoch zur großen Anzeigetafel in der Abflughalle – fast so, als würde er an diesem Morgen Anfang Juni selbst fliegen wollen.

Schultes Unternehmen, die Fraport AG, betreibt Flughäfen auf der ganzen Welt, von Griechenland bis Brasilien. Der Schock der Pandemie sitzt tief, und nach Wochen, in denen eine Katastrophenmeldung die nächste jagte, freut er sich über aller kleinste Fortschritte, über alles, was sich so anfühlt wie Alltag. »Endlich füllen die Abflüge mal wieder einen kompletten Tag.«

Früher änderte sich die Anzeigetafel im Takt von etwa 700 Flugzeugen, die täglich in Frankfurt abhoben. 200 000 Passagiere strömten auf die Sicherheitskontrollen zu. In der Halle herrschten Gewusel und Chaos. Vielflieger hetzten über die Rolltreppen. Touristen suchten den richtigen Schalter. Kurzum: der ganz normale Flug-

hafenirrsinn, den Schulte oft verflucht hat und den er wieder herbeisehnt.

Der Manager wollte sich unbedingt am Terminal 1 treffen. In dem Bereich gibt es noch Lebenszeichen, sprich Passagiere. Schulte steuert auf eine Sitzgruppe zu, die direkt neben der Sicherheitskontrolle aufgebaut ist. Die wenigen Fluggäste versuchen, Abstand zum Vordermann zu halten. »Ich schätze mal, dass wir heute so auf knapp 20 000 Passagiere kommen«, sagt Schulte.

Selten ist eine Branche derart steil abgestürzt wie die Luftfahrt. Jahrelang eilten die Flughäfen von Rekord zu Rekord, wurden die Airports größer und größer. Und kaum jemand glaubte an ein Ende des Booms.

Im Jahr 2019 stiegen die Passagierzahlen auf weltweit 4,5 Milliarden. Bis 2040, so lautete noch im Dezember eine Prognose, sollte sich die Zahl mehr als verdoppeln – auf 9,4 Milliarden Flugreisende. Das ist alles Makulatur. Die Branche wäre schon froh, wenn sie irgendwann überhaupt wieder auf das Niveau vom vergangenen Jahr kommt, selbst wenn es einmal einen Impfstoff geben sollte.

Denn nicht nur die Angst vor Covid-19 hält die Menschen vom Flughafen fern. Vor allem Geschäftsreisende haben in der Krise die Vorzüge von Videokonferenzen schätzen gelernt – und sich vermutlich dauerhaft davon entwöhnt, für jeden Business-Kontakt in den Flieger zu steigen.

»Dieses Segment wird niemals wieder zu alter Größe zurückkehren«, lautet die düstere Prophezeiung von Stephen Dutton vom Marktforschungsunternehmen Euro-monitor. »In der Krise haben die Leute kapituliert, dass die virtuellen Treffen gar nicht so schlecht funktionieren.«

Zumal viele von der Coronakrise gebeutelte Firmen sparen und ihre Reiseetats zusammenstreichen müssen. Schon in der Finanzkrise, so hat Euromonitor berechnet, habe es bei den hauptsächlich von Touristen genutzten Billigreisen drei Jahre gedauert, bis sich die Airlines erholten. Bei den Interkontinentalflügen, die vor allem Geschäftsreisende frequentieren, waren es sieben Jahre, bis das alte Niveau erreicht war. Das wird diesmal anders, glaubt Dutton: »Das gleiche Niveau wird einfach nie mehr wieder erreicht.«

Auch Flughafenchef Schulte ist lange nicht mehr geflogen. »Ich freue mich jetzt auf meine erste Dienstreise nach Monaten«, sagt er. Es geht nach Berlin.

Die ersten Reisenden sind auch Versuchsubjekte. Klappt das mit den Hygienekonzepten? Wie viele Auflagen, wie viele Unannehmlichkeiten kann man ihnen zumuten, ohne dass sie vollends die Lust verlieren?

Schulte hat das alles organisiert. Der Gast sollte die Bordkarte bereits dabei-

haben, am besten digital. Die Check-in-Schalter sind zwar geöffnet, aber die Schlangen sind schon bei den wenigen Passagieren ziemlich lang, weil alle Abstand halten müssen.

Überall kleben Warnhinweise. Auch an der Sicherheitskontrolle. Die ist ein besonderes Problem. Wie sorgt man dafür, dass es kaum Leibesvisitationen – also Körperkontakt – gibt? Es wird akribischer mithilfe von Durchleuchtungsmaschinen und Metalldetektoren geprüft. Das alles aber dauert.

An normalen Tagen würden der Sicherheitsabstand vor den Scannern und die penible Untersuchung den Frankfurter Flughafen ins Chaos stürzen. »Aber bei so wenigen Passagieren ist das alles kein Problem«, sagt Schulte. Er rechnet nicht damit, dass ihn die Reisenden plötzlich überrennen werden. Das Terminal 2 ist noch geschlossen. Wenn der Andrang steigt, macht er es einfach wieder auf, bevor sich größere Schlangen bilden. »Wir haben für die kommenden Monate genug Reserven.«

Größere Sorgen macht ihm da schon jenes Areal nach der Sicherheitskontrolle: der Shoppingbereich. Früher verwandelten Auslagen mit Spirituosen, Zigaretten und Parfum den Weg in Richtung Flugzeug in einen Slalomparcours. Nicht an diesem Tag. Nur wenige Läden haben geöffnet, morgens sind fast alle geschlossen. Ein paar wenige Zeitungen vom Vortag liegen in den Regalen.

## Rückenwind

Staatliche Zuschüsse und Kredite aufgrund der Coronakrise für ausgewählte Fluglinien, in Mrd. €



Die Duty-free-Welt ist wichtig für Schulte. Rund 14 Euro verdient der Flughafen an einem Passagier, etwa drei Euro davon entfallen auf Shoppingausgaben, von denen die Ladenbetreiber Fraport etwas abgeben müssen. »Wenn der Verkehr nicht bald wieder ansteigt, reißt uns das immer tiefer in den Strudel«, sagt Schulte.

Ohne die Einnahmen fressen ihm die laufenden Kosten riesige Löcher ins Budget. Gebäude, Infrastruktur, Reinigung, Sicherheit: »Das kann man nicht mal einfach abschütteln«, sagt er. Einzig beim Personal spart Fraport schon jetzt: Von den 22 000 Fraport-Mitarbeitern waren zuletzt 18 000 in Kurzarbeit; 15 Prozent der Stellen am Flughafen sollen gestrichen werden.

Schulte rechnet mit einer sehr langsamen Erholung am viertgrößten Flughafen Europas. »2023 werden wir etwa 80 bis 85 Prozent der Passagierzahlen von vor der Krise erreichen, glaubt er und fügt hinzu: »Wenn alles gut geht!«

Für die Flughäfen sind das bittere Ausichten. Vorbei die Zeiten, in denen die Airlines um freie Slots bettelten. Das Spiel wird sich umdrehen, das Angebot an Slots die Nachfrage übersteigen. »Da kann man schneller mal ein paar Flugzeuge abziehen und so die Airports gegeneinander ausspielen«, sagt Schulte.

Gern würde der Manager seinen Fluggästen wieder einen Hauch dieser Weltläufigkeit bieten, der durch die Hallen wehte, bevor das Virus kam. Seine Kunden sollen sich wieder zugehörig fühlen zu jener polyglotten Gemeinschaft von Flugreisenden, die das Privileg genießen können, fremde Länder zu besuchen. Sei es geschäftlich oder zum reinen Vergnügen. Den letzten Rest vom Luxus, der Fliegen einmal war.

Diese Eitelkeit ließ sich bislang am besten in den Vielfliegerlounges bedienen. Im Bereich A, wo die Lufthansa ihre Basis hat, gibt es gleich eine ganze Handvoll davon. Doch das Gefühl, etwas Besseres zu sein, kommt an diesem Morgen in der Senator Lounge nicht auf. Im Gegenteil. Die Stimmung ist angespannt.

Ein Passagier will mit einer Bordkarte hinein, mit der er gerade in Frankfurt gelandet ist. Obwohl das eigentlich erlaubt ist, wird ihm der Zutritt verweigert. Frust bricht sich Bahn. Der Mann tobt.

Vielleicht hätten sie ihn kurz eintreten lassen sollen. Dann wäre er vermutlich nicht mehr so erpicht auf das exklusive Séparée gewesen. Drinnen sind die Buffets leer, es gibt keine Getränke außer Wasser in Flaschen. Ein Bediensteter hinter der Theke verteilt Chips und Toblerone.

Ein Loungegast ruft in seine Freisprechschur, dass es »furchtbar« sei, man könne an diesem Ort kaum arbeiten. Der Mann ist wohl Besseres gewöhnt, als Mitglied im HON Circle, dem höchsten Status-



RAYMOND HAINDL

## Lebenszeichen an Terminal 1

Fraport-Chef Schulte

niveau von Lufthansas Vielfliegerprogramm Miles & More. Vor Corona gab es für Reisende wie ihn spezielle First Class Lounges sowie ein ganzes Terminal. Ruinart-Champagner wurde dort gereicht, umfangreiche Menüs wurden serviert. Vor dem Abflug fuhren Chauffeure die Gäste mit einem Porsche zum Flugzeug.

Jetzt muss der Mann laufen, was ihn offenbar in seinem Staturempfinden kränkt. Jedenfalls will er sich gar nicht mehr beruhigen. Andere haben sich in ihr Schicksal gefügt: Sie bringen sich ihren Kaffee von den wenigen offenen Backshops in der Abflughalle mit in die Lounge. Einer bringt zwei große Biere im Plastikbecher mit, so als wäre er auf Abiturfahrt. Es ist elf Uhr vormittags.

Flughafenchef Schulte bereitet sich auf eine Zeit vor, in der Geschäftsreisende eine kleinere Rolle spielen werden. »Sicherlich brauchen wir zukünftig weniger Arbeitsinseln«, sagt er und schwärmt von »neuen Konzepten«. Er spricht von einer Yogainsel im »Raum der Stille«.

Als ob fehlende Stille gerade das Problem wäre.

## An Bord

Flug EW 9580 nach Palma de Mallorca hat Luxemburg hinter sich gelassen und nimmt Kurs auf das Mittelmeer. Es befinden sich lediglich 37 Passagiere an Bord. Touristen, so wie früher, sind es nicht. Für die bleiben die Grenzen einsteilen dicht. Die Behörden in Spanien er-



RAMON TIARNOU / DER SPIEGEL

## Wieder Tomatensaft für Normalzahler

Lufthansa-Managerin Foerster

lauben die Einreise nur aus einem besonderen Grund.

Manuela Krieter, die Heimreisende, sitzt auf Platz 10D und fühlt sich nicht sonderlich wohl. Sie sagt: »A bisserl scary ist die Atmosphäre schon.« Sie mag die Leere am Flughafen und an Bord nicht. Auch die Masken stören sie, hinter denen Gesichter zu einer Fassade werden. Das Fliegen sei reduziert auf das Wesentliche: auf das Losfliegen und das Ankommen.

Normalerweise würde jetzt der Duft aufgebakener Brötchen durch die Kabine wehen. Das Geklapper von Trolleys würde ertönen und die Frage: »Mit oder ohne Kohlensäure?« Doch zu hören ist nur das Rauschen der Triebwerke.

Edda Groth, die Purserin, läuft an Krieter vorbei nach vorn. Sie bereitet zwei Pappbecher mit Kaffee zu. »Für die Piloten«, flüstert sie entschuldigend, denn für die Passagiere gibt es nichts. Sie lächelt tapfer. Auch sie kann sich nur schwer an die neuen Zeiten gewöhnen. Hinzu kommt die Sorge um den Arbeitsplatz. Groth hat bei Air Berlin gearbeitet, die Pleite miterlebt. Sie will das nicht noch einmal durchmachen.

Die Fluggäste seien anders, irgendwie angenehmer, findet sie. Weniger gereizt, viel entspannter. Sie bedanken sich häufiger für ihre Arbeit, sagt die Flugbegleiterin: »Das könnte gern so bleiben.« Nach so vielen Monaten ohne das Fliegen sind manche Gäste offensichtlich froh, dass sie wieder abheben können.

Unter normalen Umständen würden sie den spartanischen Service an Bord niemals

akzeptieren. Es gibt eine Wasserflasche zu kaufen, ohne Becher. Das habe man abgeschafft, um dem Virus keine weitere Übertragungsmöglichkeit zu geben, erklärt Groth. Zu essen gibt es – unter anderem – eine Packung Smarties, für den Notfall. »Wenn jemand an Bord unterzuckert ist«, sagt sie. Das war's.

Viele Airlines haben wie Eurowings in der ersten Schockstarre das Essens- und Getränkeangebot an Bord bis auf eine karge Ration reduziert. Auch die Lufthansa, die Muttergesellschaft von Eurowings. Doch das soll sich schnell ändern, zumindest wenn es nach Christina Foerster geht.

Wer ihr zum ersten Mal begegnet, könnte sie leicht für eine Motivationstrainerin halten. Die derzeit einzige Frau im Lufthansa-Vorstand lacht gern und versteht es, gute Stimmung zu verbreiten, schon bei der Wahl ihrer Garderobe. Sie trägt ein blaues Kleid mit einem wilden Fantasiegemisch aus roten Rosen, Taxi- und Kaffeehausschildern.

Doch der Eindruck der Leichtigkeit täuscht. Die ehemalige Boston-Consulting-Beraterin hat einen der härtesten Jobs, der bei der gerade erst vom Staat geretteten Airline zu erledigen ist: Sie soll die Kunden wieder an Bord locken.

Die frühere Leiterin des Konzernablegers Brussels Airlines war Anfang Januar ins oberste Führungsgremium gewechselt, um sich unter anderem um das Produktmanagement zu kümmern. Ihr Problem ist, dass dieses Produkt gerade schwer verkäuflich ist. Und so ist sie unversehens zur Corona-Beauftragten des Konzerns geworden – und ein bisschen zur Fürsprecherin der Kunden. Gerade kämpft sie darum, dass über den Wolken wieder ein paar Annehmlichkeiten Einzug halten. Zumindest auf Verbindungen, die länger als zweieinhalb Stunden dauern, will sie den Bordservice nun auch in der Economy-Class wieder hochfahren.

Das heißt: Für Normalzahler gibt es wieder Tomatensaft, First-Class-Gäste müssen nicht auf ihren Kaviar verzichten. Allerdings wird der Edelsnack nicht mehr im Servierwagen vorgefahren, sondern fertig portioniert per Tablett gereicht.

Foerster muss das Unmögliche schaffen: den Flug zugleich angenehm und hygienisch einwandfrei gestalten. Dabei ist sie mit einem »ganz schönen Wirrwarr« konfrontiert, wie sie sagt.

Branchenorganisationen wie der Weltluftfahrtverband IATA, der Konkurrenzverband ICAO oder die europäische Behörde EASA geben nahezu täglich Empfehlungen ab, wie die Passagiere an Bord am besten zu schützen seien. Leider widersprechen sich die Ratschläge häufig oder erweisen sich als nur schwer praktikabel. Asiatische Airlines zum Beispiel stecken ihre Bordangestellten neuerdings

gern in Ganzkörpermonturen, Handschuhe und Schutzbrillen. Bei Emirates werden die Flugbegleiter vor dem Einsatz daheim abgeholt und nach getaner Arbeit für zwei Wochen routinemäßig in Quarantäne geschickt.

Die Lufthansa-Managerin hält das für übertrieben: »Unsere Virologen versichern uns, dass es ausreicht, an Bord eine Maske zu tragen, sich möglichst nicht ins Gesicht zu greifen und häufig die Hände zu waschen.«

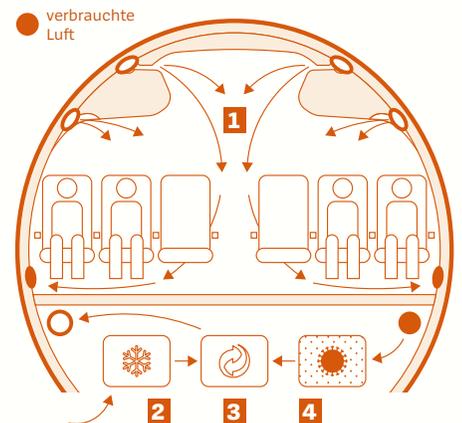
Besonders ängstlichen oder vorsichtigen Economy-Passagieren will die Lufthansa womöglich anbieten, auf Langstrecken gegen Aufpreis den Mittelsitz neben sich dazuzukaufen – falls es dafür genug Nachfrage gibt. »Billig wird das nicht« sagt die oberste Hygienewächterin der Lufthansa. Nötig ist es aus ihrer Sicht auch nicht.

Airline-Strategen wie Foerster verkaufen das Flugzeug gerade als eine Art fliegenden OP-Saal. Obwohl die Erfahrung vieler Gäste schon vor Corona eine ganz andere war, nämlich, dass sich zum Jetlag gern eine Erkältung gesellt. In der Klimaanlage seien Hepa-Filter eingebaut, versichert Foerster, jene, die auch im Operationssaal verwendet würden und dort praktisch keimfreie Luft garantieren. Die-

## Luftwäsche

Klimatisierung einer Passagiermaschine, Beispiel Airbus A320

- 1 Die Luft strömt von oben nach unten. In zwei bis drei Minuten ist die Kabinenluft komplett **ausgetauscht**.



- 2 Frischluft gelangt über die Turbinen in das Flugzeug, wo sie von der **Klimaanlage** heruntergekühlt wird.
- 3 In der **Mischeinheit** werden frische Luft und zirkulierende Luft aus der Kabine zusammengeführt.
- 4 Sogenannte **HEPA-Filter** entfernen über 99,9% aller Partikel (darunter Viren) aus dem Luftkreislauf.

ser Argumentation folgt gerade die gesamte Branche. Sie hat den Vorteil, dass man die Abstandsregeln nicht arg streng auslegen muss und jeden Sitz belegen kann.

So sauber, wie Lufthansa behauptet, ist die Luft an Bord aber offenbar nicht. Christian Kähler ist Professor am Institut für Strömungsmechanik und Aerodynamik an der Universität der Bundeswehr in München und widerspricht Foersterns Darstellung.

Die OP-Qualität gebe es höchstens unter idealen Bedingungen, sagt der Wissenschaftler. Also dann, wenn die Luftdüsen alle offen stünden. Nur so werde die Luft so schnell zu Boden gedrückt, eingesaugt und gefiltert, wie die Airline-Leute versprechen. »Doch ein Flugzeug ist kein Operationssaal, da kann auch mal ein Luftstrom anders gelenkt werden«, sagt Kähler.

Und wenn eine Maschine auf dem Rollfeld bei brütender Hitze auf die Start-erlaubnis warten muss, ohne die Turbinen anwerfen zu dürfen, haben Aerosole ohnehin freie Bahn.

Im Prinzip müsste also der Mittelsitz freibleiben, das hält Kähler für sicherer. Am besten mit voll aufgedrehter Luftdüse. »Eine solche Windbarriere könnte dazu führen, dass Aerosole nach unten abgelenkt werden«, sagt er. Doch der Mittelsitz bleibt nur dann frei, wenn man ihn kaufen kann, so, wie Lufthansa-Managerin Foerster das erwägt. Würden die Airlines zu dem Abstand verpflichtet, würden die Preise durch die Decke schießen. Der Airline-Dachverband IATA hat ausgerechnet, dass die Ticketpreise mindestens um rund 50 Prozent steigen müssten, sollte es eine behördliche Auflage geben, den Mittelsitz freizulassen.

Kähler empfiehlt daher, Masken zu tragen, am besten die der höheren Schutzklassen FFP2 oder 3. Und die solle man auf einem Langstreckenflug öfter mal wechseln. Ein Restrisiko bleibe trotzdem bestehen. Wer auf Nummer sicher gehen wolle, könne für sich lediglich eine Schlussfolgerung treffen, sagt er: »zu Hause bleiben«.

## Das Ziel

Manche Urlaubsländer bleiben fürs Erste ohnehin unerreichbar. Darunter einige, die den Deutschen besonders lieb sind und in die sie verlässlich reisen.

Etwa die Türkei. Derzeit laufen hektische Verhandlungen zwischen den Regierungen in Ankara und Berlin. Die Türken wollen, dass die Deutschen die Reise-warnung für das Land kurzfristig aufheben. Doch das Außenamt von Heiko Maas (SPD) weigert sich bislang. Er habe Bedenken, dass die offiziellen Corona-Statistiken in der Türkei nicht stimmen – und hohe



ARIF HUDAVEYDI YAMAN / ANADOLU AGENCY / PICTURE ALLIANCE / DPA



## Flugbegleiterin, Passagiere auf türkischem Inlandsdienst Das Essens- und Getränkeangebot auf eine karge Ration reduziert

Fallzahlen wären mit einer Lockerung nicht vereinbar. Zudem könne man eine Türkei-reise nicht empfehlen, weil Patienten dort bei einem positiven Covid-19-Test sofort in eine Klinik eingewiesen und mit dem an Nebenwirkungen reichen Medikament Hydroxychloroquin behandelt würden – zwangsweise.

Der türkische Amtskollege von Maas, Mevlüt Çavuşoğlu, zeigt sich »enttäuscht« über die harte Haltung. »Die wissenschaftlichen Gründe hinter der Entscheidung sind für uns nur schwer zu verstehen«, sagt Çavuşoğlu. Man erwarte, dass Deutschland die Reisewarnungen »zum frühestmöglichen Zeitpunkt« aufhebe. Alles sei vorbereitet für eine sichere Reise in die Türkei. Die von seinem Land ergriffenen Maßnahmen würden unter anderem vom TÜV Süd überprüft werden.

So ist am neuen Istanbuler Großflughafen eigens ein Labor aufgebaut. Sobald eine Wärmebildkamera eine Temperatur von 38 Grad oder mehr detektiert, würde bei dem betreffenden Touristen ein Schnelltest gemacht. Nach zweieinhalb Stunden liegt das Ergebnis vor. Dann habe er die Möglichkeit, direkt nach Deutschland zurückzukehren. Die Staatsfluglinie Turkish Airlines soll von Ankara angewiesen worden sein, die hinteren Sitzreihen ihrer Maschinen gen Deutschland für Covid-Infizierte freizuhalten. Doch das Auswärtige Amt ist weiter zögerlich.

Unterstützung bekommen die Türken allerdings vom Tourismusbeauftragten der Bundesregierung, Thomas Bareiß (CDU). Man müsse natürlich sehr vorsichtig sein,

die Erfolge im Kampf gegen Corona nicht zu riskieren. »Trotzdem sollten wir bei den Ländern, die nachweislich eine positive Entwicklung der Neuinfektionen und vor Ort ausreichend Schutz gewährleiten, auch Reisewarnungen zurücknehmen«, sagt er. Sonst verspiele man bei den Bürgern Glaubwürdigkeit.

Für die türkischen und deutschen Airlines läuft die Zeit ab. Wenn es bis zum Wochenende keine Lösung gibt, befürchten sie tausendfache Stornierungen von Flugreisen in die Türkei.

Der Fall Türkei zeigt, dass die Luftfahrt-konzerne auf viele entscheidende Faktoren, die ihnen das Überleben sichern sollen, kaum Einfluss haben. Die Verfügbarkeit der Ziele. Die Sicherheit vor Ort. Die Gewissheit, dass ich als Gast wieder nach Hause komme, wenn mich das Virus im Ausland erwischt. All das drückt auf die Reiselust.

Die Unsicherheit darüber, was die Menschen an ihrem Ziel erwartet, ist aus Sicht von Marktforschern eine der größten Hemmschwellen fürs Fliegen. »Je weiter sie sich von ihrem Zuhause bewegen, desto unsicherer werden sie sich fühlen«, sagt Euromonitor-Marktforscher Dutton.

Der Analyst glaubt deshalb nur an langsam steigende Passagierzahlen. Das Gefühl der Unsicherheit werde erst vorbei sein, wenn die Pandemie beendet und ein Impfstoff gefunden ist.

So lange bleiben Flugreisen wohl eher etwas für unerschrockene Vielreisende wie den pensionierten Postboten Peter Haberkorn, 63, und seine Lebensgefähr-

**Fluggesellschaften** Johan Lundgren, 53, Chef des britischen Billig-anbieters Easyjet, wettet gegen die Staatshilfe für Lufthansa und Co.

## »Fliegen ist sicher«

**SPIEGEL:** Herr Lundgren, wann sind Sie das letzte Mal geflogen?

**Lundgren:** Am 18. Februar, London–Wien und zurück. Kurz danach kam der Lock-down in Italien, im März mussten wir unsere gesamte Flotte stilllegen. Das war surreal.

**SPIEGEL:** Die Pandemie ist noch nicht vorbei, wie wollen Sie Menschen davon überzeugen, ein Flugzeug zu besteigen?

**Lundgren:** Wir Airlines wollen auf keinen Fall zu einer zweiten Viruswelle beitragen. Der Schaden wäre gigantisch, auch für uns selbst. Deshalb gibt es jetzt umfassende Maßnahmen: ständige Reinigung und Desinfektion der Flugzeuge, Temperaturkontrollen und Abstandsregeln, Maskenpflicht an Bord. Fliegen ist sicher.

**SPIEGEL:** Sicher? Sie müssen einen Flugplan aufstellen, ohne zu wissen, wie groß der Andrang sein wird.

**Lundgren:** Das ist schwierig, weil sich die Lage ständig verändert. Jeder neue Flug, den wir in diesem Sommer dazunehmen, muss dem Unternehmen Ertrag bringen. Wir werden nicht einfach losfliegen und Verluste riskieren. Deswegen beginnen wir am 15. Juni mit einem kleinen Programm. Am 1. Juli starten wir auch in Deutschland wieder und weiten die Zahl der Flüge bis Ende September sukzessive aus, vielleicht bis auf 30 Prozent der ursprünglich geplanten Zahl. Das hängt von der Nachfrage ab und von möglichen Restriktionen.

**SPIEGEL:** Wie kann in der Kabine und am Flughafen der nötige Abstand eingehalten werden, wenn mehr Passagiere kommen?

**Lundgren:** Wir setzen das Social Distancing an den Flughäfen und beim Boarding um. An Bord verlangen die Regulierungsbehörden keine Abstandsregeln. Wenn es möglich ist, können Gäste aber auf Wunsch den Sitzplatz wechseln.

**SPIEGEL:** Regierungen rund um den Globus retten mit Milliarden an Steuergeld ihre nationalen Fluggesellschaft-Airlines. Die Lufthansa etwa soll fast zehn Milliarden Euro kriegen. Easyjet, Ryanair und andere private Fluglinien müssen ohne diese Staatshilfe auskommen. Macht Sie das wütend?

**Lundgren:** Ich befürchte massive Wettbewerbsverzerrungen. Easyjet ist eine der finanzstärksten Airlines Europas. Wir haben ein Investment-Grade-Rating und sehr geringe Schulden. Vor der Krise waren wir vielen Konkurrenten voraus. Aber wir drohen diesen Vorsprung zu verlieren, weil Airlines, die viel ineffizienter waren als wir, jetzt unangemessene Staatshilfe bekommen.

**SPIEGEL:** Wie die hoch defizitäre Alitalia, die komplett verstaatlicht werden soll?

**Lundgren:** Ich nenne keine Namen, aber viel Fluggesellschaften haben es jahrelang nicht geschafft, wirtschaftlich zu arbeiten. Und nun heißt es: »Wir müssen die kritische Infrastruktur schützen, wir müssen sicherstellen, dass unser Land mit der Welt verbunden ist.« Es kann nicht sein, dass Milliarden und Abermilliarden über einige der ineffizientesten, klimaschädlichsten, schlechtesten Airlines Europas ausgeschüttet werden. Wir rufen die EU auf, das zu verhindern.

**SPIEGEL:** Sind Sie prinzipiell gegen Staatshilfe?

**Lundgren:** Nein, aber die Unterstützung sollte allen Airlines offenstehen, alles andere ist eine Wettbewerbsverzerrung zugunsten von Passagieren und Steuerzahlern.

**SPIEGEL:** Was schwebt Ihnen vor?

**Lundgren:** In Berlin etwa hat Easyjet groß investiert, wir geben dort 1500 Menschen Arbeit. Viele haben wir nach der Pleite von Air Berlin übernommen. Wir bezahlen anständig, wir stellen sie fest an, umgehen nicht das Arbeitsrecht wie mancher Wettbewerber. Deshalb sollten wir unterstützt werden, so wie andere lokale Arbeitgeber.

**SPIEGEL:** Aber auch Sie streichen massiv Jobs. 4500 von 15 000 Stellen fallen weg.

**Lundgren:** Das ist die schlimmste Krise, die unsere Branche je durchlebt hat. Und wir haben keine Ahnung, wie sich das Geschäft



**Airlinemanager Lundgren**  
»Der Schaden wäre gigantisch«

entwickelt. Im Sommer wird es stark reduziert sein, im Winter verlieren viele Airlines schon in normalen Zeiten Geld. Wir erwarten, dass die Branche erst 2023 das Passagierniveau von 2019 wieder erreicht. Wir müssen uns der niedrigeren Nachfrage anpassen. Dieser Stellenabbau ist nötig, um das Unternehmen langfristig zu erhalten.

**SPIEGEL:** Easyjet ist als Billigflieger groß geworden. Ist die Zeit der 19,99-Euro-Tickets vorbei?

**Lundgren:** Wie sich die Preise entwickeln, weiß niemand. Einerseits müssen die Airlines jetzt mit günstigen Ticketangeboten ihre Flugzeuge füllen. Andererseits steigen die Kosten für Sicherheitsmaßnahmen, Schulden müssen getilgt werden. Auf Dauer werden viele deshalb ihre Bilanzen verbessern, statt Marktanteile zu erobern. Das spricht für höhere Preise.

**SPIEGEL:** Also auch bei Easyjet?

**Lundgren:** Es ist uns immer gelungen, unseren Kunden wettbewerbsfähige Preise anzubieten, das werden wir auch in Zukunft tun. In wirtschaftlichen Krisen schauen die Menschen genau auf das Preis-Leistungs-Verhältnis. Anbieter wie Easyjet schlagen sich in solchen Zeiten relativ gesehen besser. Unsere Ticketpreise sind niedrig. Unser Geschäftsmodell ist nicht so kompliziert, weil wir nur Direktflüge anbieten. Das wird in den nächsten Jahren ein Vorteil sein.

**SPIEGEL:** Sie glauben, die Billiganbieter gehen als Gewinner aus der Krise hervor?

**Lundgren:** Gewinner werden am Ende diejenigen sein, die vor der Krise stark waren und nun konservativ planen. Wer schon vorher ineffizient gearbeitet hat, wird zu den Verlierern zählen – da hilft auch das viele Staatsgeld nicht. Die Rückzahlungen werden zur Bürde für diese Airlines.

**SPIEGEL:** Wird es nach der Krise noch eine »Generation Easyjet« geben, also jene jungen Jetsetter, die mal eben für ein Wochenende nach London oder Madrid fliegen?

**Lundgren:** Ja, der Lockdown hat doch gezeigt, was uns fehlt, wenn wir uns nicht mehr treffen können. Das lässt sich die junge Generation nicht nehmen.

**SPIEGEL:** Würde die Luftfahrtbranche eine zweite Infektionswelle überleben?

**Lundgren:** Natürlich haben wir Angst vor einer zweiten Welle. Deshalb planen wir ja sehr konservativ: Wir brauchen genug Cash, um eine weitere Stilllegung unserer Flotte zu überstehen. Bisher haben wir Szenarien für drei, sechs und neun Monate Stillstand entwickelt. Wir fürchten den Worst Case – und hoffen auf das Beste.

**SPIEGEL:** Easyjet würde also überleben?

**Lundgren:** Ich habe mir zum Ziel gesetzt, dass Easyjet die letzte überlebende Airline auf dem Planeten sein wird, wenn es richtig schlimm kommt. Unser Marktanteil wäre dann ziemlich hoch.

Interview: Claus Hecking, Martin U. Müller

tin, die es gar nicht erwarten können, wieder in die Ferne zu schweifen. Sie als Globetrotter zu bezeichnen, wäre untertrieben. Ihr Reiseprogramm der vergangenen Jahre liest sich wie das Pensum eines professionellen Hoteltesters: Singapur, Thailand, Vietnam, Dominikanische Republik und der gesamte Mittelmeerraum. Ägypten muss auch einmal pro Jahr sein, zum Schnorcheln. Zuletzt waren sie im Februar mit der »Aida« auf Karibikkreuzfahrt – und kamen noch rechtzeitig zurück.

Anfang Mai sollte es wieder losgehen, nach Rhodos, endlich Griechenland, zum ersten Mal, und zwar ins Labranda Blue Bay Beach Hotel mit dem Münchner Veranstalter FTI. Corona killte die Pläne. Doch Haberkorn und seine Partnerin lassen sich nicht abschrecken. Am 1. Juli fliegen die beiden nun mit der türkischen Billigfluggesellschaft Corendon von Nürnberg nach Rhodos.

Dass vor Ort am Strand bei Liegen und Sonnenschirmen Mindestabstände eingehalten werden müssen, stört sie nicht. »Es ist doch schöner, wenn sich alles ein bisschen verteilt«, sagt Haberkorn, »außerdem muss man sich daheim im Supermarkt auch an Hygieneauflagen halten.«

Seine Lebensgefährtin, die in einem Behindertenheim als Heilerziehungspflegerin arbeitet, muss besonders vorsichtig sein. »Wir halten uns an die Regeln«, beteuert Haberkorn, »außerdem ist Griechenland von Corona ja vergleichsweise verschont geblieben. Wir lieben nun mal das Meer, die Sonne und den Strand, und alles zusammen stärkt das Immunsystem.«

Für Lufthansa-Managerin Foerster sind Menschen wie Haberkorn ein Segen. Sie arbeitet daran, die psychologischen Barrieren zu überwinden und plant, jedem Passagier während des gesamten Trips eine Art elektronischen Reisegefährten an die Seite zu geben. Die Lufthansa-Tochter Eurowings praktiziert das schon seit Längerem. Speziell angefertigte Filme sind auf der Website abrufbar und erläutern dem Kunden, was ihn an den verschiedenen Stationen seiner Reise erwartet, vom Flughafen über die Kabine bis zum Zielgebiet.

Hat der Gast gebucht, soll für ihn mithilfe der Stationsleiter vor Ort, der zentralen Lufthansa-Datenbank und künstlicher Intelligenz ein maßgeschneidertes elektronisches Handbuch erstellt werden. »Wir helfen unseren Kunden beim Navigieren durch den Dschungel«, wirbt Foerster für das Projekt, das zusammen mit Eurowings entwickelt wurde.

Sollte bei Langstreckenverbindungen am Zielort der Nachweis nötig sein, dass man nicht an Corona erkrankt ist, können Kunden sich dafür künftig ebenfalls schon am Flughafen wappnen. Die Lufthansa will Ende des Monats, spätestens aber An-



NACHO DOCE / REUTERS



**Fluggast in Schutzkleidung nach Ankunft am Flughafen Barcelona**  
Wie trostlos ist das eigentlich alles?

fang Juli zusammen mit örtlichen Partnern Testcenter in Frankfurt und München betreiben. Bis das Ergebnis vorliegt, dauert es dann vier Stunden.

Wer im Reiseland hängen bleibt, etwa weil er an Corona erkrankt ist oder weil die Flüge wegen eines neuerlichen Aufkommens der Pandemie gestrichen sind, dem gibt der Konzern eine Rückholgarantie. Auch die Billigfluggesellschaft Eurowings will demnächst einen solchen Service anbieten. »Wir wollen einfach signalisieren: Wir kümmern uns, wir sind verlässlich und jederzeit ansprechbar«, sagt Foerster.

Ob das Kalkül aufgeht? Fest steht, dass alle Airlines ihre Kapazitäten wieder hochfahren. Eurowings-Chef Bischof erwartet deshalb in den nächsten Wochen ein deutliches Überangebot, vor allem auf einst beliebten Urlaubsstrecken. »Die logische Folge wären niedrige Preise«, sagt er.

Diesen Preiskampf werden vermutlich nur jene Airlines überstehen, die von ihren Heimatstaaten in der Coronakrise mit Rettungsmilliarden ausgestattet worden sind. Bischof mit seiner Eurowings profitiert von den neun Milliarden Euro, mit denen die Bundesregierung seinen Mutterkonzern Lufthansa gepampert hat.

Und noch einen weiteren Überlebensvorteil hat er. Marktanalysten erwarten, dass Billig- und Urlaubsairlines den Neustart besser schaffen. Sie fliegen ihre Destinationen direkt an, ohne über einen zentralen Hub die Passagiere in die ganze Welt zu shutteln, so wie die Lufthansa über ihre Drehkreuze München und Frankfurt.

Letzteres ist aufwendig und teuer. Die Logistik von Eurowings oder Easyjet ist um ein Vielfaches einfacher.

Der Airbus mit der Flugnummer EW 9580 hat inzwischen überpünktlich in Palma aufgesetzt. Die früher übliche Warterei vor dem Start ist ausgeblieben. Die Fluglotsen haben den Piloten sogar ein paar Abkürzungen zugewiesen. Das hat insgesamt 20 Minuten Zeitersparnis gebracht.

Andreas Herrmann ist mit seinem Bruder unterwegs. Sie wollen ihre kranke Mutter auf Mallorca besuchen. »Ich fliege eigentlich für mein Leben gern«, sagt er.

Herrmann ist Ingenieur bei Porsche. Natürlich gebe es berufliche Termine, für die man ins Flugzeug steigen müsse. Etwa, wenn ein neuer Wagen getestet wird. »Das geht nur mit physischer Anwesenheit«, sagt er. Aber für die ganzen Strategietreffen, wo man ohnehin nur an einem Tisch zusammensitzt, will auch Herrmann nicht mehr unbedingt reisen. Er werde diesen Geschäftsflügen nicht hinterhertrauern.

Für die Flugbranche ist Herrmann aber nicht verloren. Denn eine Sorte von Reisen will er ganz sicher nicht aufgeben, auch nicht wegen Corona: seine Abenteuertrips. »Meine Neugier, die Welt zu entdecken, ist noch lange nicht gestillt.«

Dinah Deckstein, Matthias Gebauer, Claus Hecking, Martin U. Müller, Gerald Traufetter

Mail: gerald.traufetter@spiegel.de