

Flugzeug: das Massenverkehrsmittel der Stunde?

Wie alle Massenverkehrsmittel müssen auch die Airlines samt dazugehöriger Infrastruktur epidemie-bedingte Vorsorgen treffen. Für viele bedeutet dies zusätzliche Kosten, verlängerte Turn-Around-Zeiten, erschwerte Abläufe und (noch mehr) Gewinneinbußen. Mit intelligenten Maßnahmen, verbesserter Öffentlichkeitsarbeit und erhöhtem Service für die Passagiere kann dies aber auch die Chance für neue Höhenflüge bedeuten. Es zeigt sich nämlich, dass das Flugzeug allen anderen Massenverkehrsmitteln in Sachen Sicherheit des Betriebes, aber auch – und vor allem – in Sachen Gesundheit und Infektionsschutz weit überlegen sein kann. Ja, sogar in Fragen des Klimaschutzes kann das Flugzeug durchaus mithalten.

Bei genauerer Betrachtung des technischen Aufbaues eines modernen Verkehrsflugzeuges erschließt sich, dass die Frischluftsysteme (bleed-air) nicht nur absolut keimfreie Luft in das Flugzeug blasen, sondern auch dafür sorgen, dass diese Frischluft sehr rasch erneuert wird (A-320 etwa alle drei Minuten). Der Erkenntnisstand und die Beobachtungen über die Verbreitung von Infektionen, also auch von Viren, durch die Luft, machen also klar, dass die Ansteckungsgefahr bei derartig schnellem Luftaustausch äußerst gering ist; jedenfalls wesentlich geringer als in Massenverkehrsmitteln mit langsamerer Luftzirkulation, bzw. mit geschlossenen Belüftungssystemen (Zug, Bus).

Eine direkte Infektionsübertragung zwischen Passagieren kann (zusätzlich) durch Abstandsmaßnahmen zwischen den Passagieren (Stichwort: „freier Mittelsitz“ auf der Kurzstrecke, bzw. ECO-Langstrecke) und zusätzliche Desinfektionsmaßnahmen während der Turn-Arounds minimiert werden. Dass für einen minder-besetzten Flug natürlich auch ein moderat erhöhter Flugpreis zu bezahlen sein wird, wird jedem (vernunftbegabten) Passagier einleuchten. Ergänzend kann als Ausgleich die Servicequalität erhöht werden; die Crews haben ja während des Fluges deutlich mehr Zeit pro Passagier. Die somit – quasi gleichgestellte – Business-Class auf der Kurzstrecke könnte entweder gänzlich aufgelassen werden oder ebenfalls „ausgedünnt“ werden. Auf der Langstrecke bräuchten in den oberen Klassen kaum Änderungen vorgenommen werden; die Tourist-Class würde eine Aufwertung erfahren.

Erweiterte Hygienemaßnahmen (Desinfektion) während des Turn-Arounds oder, nochmals erweiterte, Hygienemaßnahmen bei Crew-Wechsel würden nur einen geringen, bzw. vertretbaren zusätzlichen Zeitverlust bedeuten.

Beim Boarden der Flugzeuge müssen die Passagiere in Kleingruppen aufgeteilt werden. Um „Blockbildungen“ im Flugzeug während dieses Vorganges zu verhindern, könnte sich die Zusammensetzung der Boardinggruppen aus den Check-in-Sequenznummern ergeben. Eine (drastische) Verringerung des Handgepäcks würde die „infektionskritische“ Aufenthaltsdauer in den

Flugzeuggängen verringern und könnte so einen guten Teil der verlängerten Einstiegszeiten wieder ausgleichen. Beim Check-In könnten ungewünschte Personenansammlungen durch Verwendung von „Aufrufnummern“ oder, wenn es am jeweiligen Flughafen nicht anders ginge, durch Aufrufen der Check-In-Sequenznummern vermieden werden. Ähnlich könnte auch beim De-Boarden und bei der Gepäckausgabe vorgegangen werden. Wesentlich erscheint aber, dass wartende Passagiere angehalten werden, während der Wartezeit keine Gruppen zu bilden und sich in den jeweiligen Gebäudeteilen zu verteilen.

Um Wettbewerbsnachteile zum Nachteil der (Infektions-) Sicherheit zu vermeiden, müssten die so zu setzenden Maßnahmen, wenigstens, von den sogenannten Prime-Airlines konzertiert umgesetzt werden. Eine Verankerung als „Vorschrift über die Sicherheit der Luftfahrt“ ist anzustreben.

Damit aber der Flugbetrieb überhaupt wieder hochgefahren werden kann, wäre eine deutliche Erhöhung des Service- und Informationsangebotes für die Passagiere nötig. Dazu gehört nicht nur eine breite Information über die (Infektions-) Sicherheit in Flugzeugen und auf Flughäfen, sondern auch detaillierte Informationen über die jeweilige Destination (z.B. Hotel- und Restaurantöffnungen an der Destination, allfällige Ausgangssperren, etc.) Gesundheitstests und/oder –befragungen der Passagiere vor Abflug könnten zusätzliches Vertrauen bei den Behörden der Destinationen wecken und Landeerlaubnisse, Einreiserlaubnisse, etc. erheblich erleichtern. Dass im Zuge solch verbesserter Informationskampagnen auch die allgemein überschätzte Klimaschädlichkeit des Flugzeugverkehrs in ein realistischeres Bild gerückt werden könnte, kann als positiver Nebeneffekt gewertet werden.

Allfällige, negative Auswirkungen der oben dargestellten Maßnahmen treffen die Airlines, abhängig von deren Qualitäts- und Preisstandards unterschiedlich, können aber auch eine Chance für die Airlines sein, sich mit Qualität, Innovation und Service besser zu profilieren als sie dies bisher möglich war. Details dazu in der Analyse „Fliegen in Corona-Zeiten“.

Rückfragen unter:

+43 699 17 824824

+351 912 403 683