

FLIEGEN IN „CORONA-ZEITEN“

Vorwort

Alle Airlines müssen auf die Maßnahmen gegen die Ausbreitung von COVID-19 reagieren, die meisten in ähnlicher Weise. Soweit Flugbetrieb überhaupt durchgeführt wird, werden „Social-Distancing“ samt Begleitmaßnahmen als wesentliche Vorsichtsmaßnahme wahrgenommen.

Dennoch wird sich die Wieder-Aufnahme eines wenigstens halbwegs regulären Flugbetriebes als äußerst schwierig darstellen. Solange nicht die jeweiligen Destinations-Länder klar zu erkennen geben, dass eine Reise ohne Einschränkungen oder, wenigstens, ohne den Zweck der Reise (stark) beeinträchtigende Maßnahmen möglich ist, werden Passagiere nur mit großer Zurückhaltung buchen. Daneben scheint bei vielen Passagieren ein großes Misstrauen gegen den Flugbetrieb allgemein vorzuherrschen. Es gilt daher nicht nur die „vor-coronalen“ Falschinformationen zur Umweltschädlichkeit des Fliegens auszuräumen, jetzt geht es auch darum dem Passagier verständlich zu machen, dass die grundsätzliche Ansteckungsgefahr im Flugzeug deutlich geringer ist als in anderen Transportmitteln. Offensichtlich unterliegen viele Passagiere dem Irrtum, dass im Flugzeug

ein Umluftsystem installiert wäre und sich die Atemluft daher während des Fluges mit Viren, etc. zunehmend anreichere. Diese Meinung scheint übrigens auf bei manchen Gesundheits-„Experten“ vor zu herrschen und führt daher zu völlig falschen (Reise-) Empfehlungen.

„Lockerungen“ oder Klarstellungen seitens nationaler Regierungen können von den Fluglinien nur beschränkt beeinflusst werden (z.B. Quarantänerichtlinien für Einreisende, Flughafen-Wiedereröffnungen – ORY und viele andere sind noch immer geschlossen, Sicherheitsvorkehrungen im Transit- und Terminalbereich sind Sache des lokalen Betreibers, etc.). Dennoch können Airlines als Vorreiter in Sachen Sicherheit und durch Vorgabe entsprechender Standards wesentliche Argumente für eine Einschränkung des Flugbetriebes entkräften. Gleichzeitig könnte durch breite Information der Passagiere über (Gesundheits-) Sicherheit (und auch Klimakonformität) nicht nur Vertrauen in die Luftfahrt, sondern sogar eine Bevorzugung der Luftfahrt erreicht werden. Dies wiederum könnte den Druck auf nationale Regierungen erhöhen, die Luftfahrt priorisiert freizugeben.

Kernaussagen

Das Flugzeug ist wesentlich (infektions-) sicherer als jedes andere (terrestrische) Fortbewegungsmittel, namentlich Fernzüge, Fernbusse oder Fernfahrten mit dem PKW

Während des Fluges sind **keine Masken** o.ä. notwendig

Menschenansammlungen können vermieden werden (auch bei Check-In, Boarding, etc.). Die Abstandsregeln können – bei Weitem – eingehalten werden

(Gesundheits-) Kontrollen des fliegenden Personals und der Passagiere **sind einfach durchführbar** als bei anderen Verkehrsmitteln, bzw. ohnedies schon laufende Praxis

Verminderte Einnahmen pro Flug können/müssen durch **(moderat) erhöhte Ticketpreise** zwar nicht gänzlich ausgeglichen werden, führen aber zu einer **längerfristigen Kundenbindung**. Der „Qualitäts-Kunde“ wird sich später daran erinnern, dass diese Airline nicht nur auf Flugsicherheit sondern auch auf die Gesundheit ihrer Passagiere geachtet hat.

Wäre es möglich die unten beschriebenen **Procedures als internationale Standards** zu definieren, könnte zusätzliches Vertrauen in die Branche gewonnen werden.

Infektionssicherheit im Flugzeug

Es ist zu betonen, dass die Luft in Flugzeugen binnen kürzester Zeit (A 320: ungefähr alle drei Minuten) erneuert wird. Die über das Triebwerk (bleed-air) angesaugt Luft ist keimfrei, weil sie in der Turbine auf rund 200°C erhitzt wird und danach wieder abgekühlt wird. Das Lüftungssystem drückt ständig Frischluft in den oberen Kabinenbereich und saugt die verbrauchte Luft im Bodenbereich ab. Dadurch entsteht ein beständiger, leichter Luftzug; gegebenenfalls kann die Ventilation erhöht werden. Etwaige, von Personen ausgestoßene Schadstoffe, wie etwa Viren, oder – die vielzitierten – Aerosole werden also von diesem Luftzug erfasst und zu Boden gedrückt;

eine Verteilung durch das Flugzeug, wie es etwa bei Umluft-Systemen (z.B. Zug, Bus, ...) zu befürchten wäre, ist auszuschließen. Einzig bei eruptionsartigem Ausstoß von Atemluft (z.B. starkes Niesen, starkes Husten, etc.), nicht aber bei etwas erhöhtem Ausstoß von Atemluft (z.B. Husteln, Räuspern, etc.), könnten benachbarte Personen beeinträchtigt werden. Dies kann aber durch entsprechende Sicherheitshinweise an den Sitzen und die Bereitstellung von Papiertaschentüchern an den Sitzen, welche im Falle solcher eruptionsartiger Ausstöße verpflichtend zur Abdeckung von Nase und Mund zu verwenden sind, hintan gehalten werden.

Dieser Umstand lässt sich übrigens nicht nur theoretisch-physikalisch belegen, sondern auch empirisch. Jedenfalls ist festzustellen, dass bei tausenden Flügen nach Auftreten des Virus, ja selbst bei „Heimkehrerflügen“, die oft extrem lange dauerten, keine Ansteckungen stattgefunden haben. Es wäre höchst unwahrscheinlich, dass sich auf all diesen Flügen keine infizierten Personen befunden hätten. Im Gegenteil: es ist, wenigstens, ein Fall belegt, wo eine tatsächlich bereits fiebrige, COVID19-infizierte Person von LHR nach VIE mit BA geflogen ist und es im (vollen) Flugzeug dennoch keine weiteren Ansteckungen gab.

Nach jedem Flug sind der Sitzbereich der Passagiere, die Trays, Armlehnen, etc. und die Allgemeinflächen (Toilets, etc.) zu desinfizieren; nach jedem Crewwechsel auch die Galley und das Cockpit. Dies führt zu etwas längeren Turn-Arounds. Diese (zusätzliche) Verzögerung sollte sich aber im einstelligen Minutenbereich bewegen, für den Crew-Bereich sind etwa weitere zehn Minuten einzuplanen. Diese Verzögerungszeiten lassen sich aus „Aircraft-Searches“, wie sie bei manchen Einreisen in die USA vorgeschrieben sind, empirisch ableiten. Zusätzlich könnten desinfizierende Tücher (ähnlich den Erfrischungstüchern) für alle Passagiere auf ihren Sitzen bereit gelegt werden.

Der jeweilige Nebensitz ist grundsätzlich freizuhalten. Damit ist dem Gebot des „Abstand-Haltens“ Folge geleistet. Da dies zu einer Minderauslastung der Flugzeuge

(zumeist ca. 1/3) müsste der Ticketpreis moderat angehoben werden. Dafür könnte dem Passagier ein kleiner Ausgleich durch eine Serviceverbesserung gewährt werden (z.B. erhöhter Kabinenservice, Menüauswahl, Sitzplatzauswahl beim Buchen, Wahl einer „Sequenznummer“ – siehe später dazu). Schließlich lassen weniger Passagiere pro Flug auch einen individuelleren Service (selbst auf relativ kurzen Flügen) zu. Andere Tarifformen, die kein Gepäck beinhalten oder andere „Nebenkosten“ verursachen, könnten in Einem ersatzlos gestrichen werden.

Zumal auf der Kurz- und Mittelstrecke mit einer solchen Maßnahme einhergeht, dass es keinen (wesentlichen) Unterschied zur Business-Class gibt und zu befürchten ist, dass somit keine C-Tickets mehr gebucht werden, müssen auch hier Adaptionen vorgenommen werden. Denkbar wäre auch in der Business-Class eine „Ausdünnung“ der Passagierzahlen, also nur mehr eine Person pro halber Sitzreihe (also entweder A-C oder D-F pro Passagier). Eine andere Alternative wäre die (temporäre) Auflassung der C-Klasse und die Einführung eines 1-Klassen-Systems (nur auf der Kurzstrecke!).

Bei der Langstrecke ist dies, wegen der ohnedies unterschiedlichen Bestuhlung nicht nötig. Es wäre jedoch eine „Trennwand“ zwischen den Business-Class-Sitzen (ähnlich wie bei British Airways) anzudenken. Soweit nicht vorhanden, ließe sich eine solche „Trennwand“ wahrscheinlich leicht und zu sehr geringen Kosten einbauen.

Infektionssicherheit beim Boarden

Hauptansteckungsgefahren entstehen beim Boarding wohl einerseits in (mehr oder weniger) geordneten Warteschlangen vor dem Boarding, wie auch im Flugzeug selbst, wenn (übergroßes) Handgepäck, Mäntel, u.s.w.

verstaubt werden. Zumal im Flughafengebäude (wahrscheinlich) ohnedies eine Maskenpflicht/Empfehlung herrscht, könnte diese bis zur Einnahme des Sitzplatzes ausgedehnt werden. Dito: bei Verlassen des Sitzplatzes.

Weiters könnte angedacht werden, dass das Flugzeug grundsätzlich nicht nach den bisherigen Boarding-Gruppen zu besteigen ist, sondern in Kleingruppen (max. 5 Pax). Diese Kleingruppen könnten willkürlich aus den Sequenznummern gebildet werden. Damit wäre es wahrscheinlich, dass gemeinsam Fliegende (als zum Beispiel Familien) beisammen bleiben, der Rest der Passagiere aber „zufällig“, also mit großem Abstand, im Flugzeug verteilt sind, während diese Handgepäck, etc. verstauen. Dies könnte durch entsprechend adaptierte Anzeigen an den Flugsteigen erfolgen: „Boarding-Sequenz 1-5 jetzt boarden“, danach 6-10, 11-15, etc. Erscheinen Passagiere nicht rechtzeitig zu „ihrer“ Einsteige-Sequenz kann es nach Abschluss des regulären Boarding eine Nachtragssequenz geben. Danach ist der Flugsteig zu schließen. Passagiere, die noch nicht aufgerufen sind oder die ihre Einstiegs-

Sequenz verpasst haben, sind aufzufordern, sich (mit entsprechendem Sicherheitsabstand) im Gebäude zu verteilen (und nicht in Schlange oder „Knäuel“ zu warten).

Wie bereits oben angedeutet, wäre es sinnvoll reine „Handgepäck-Tarife“ zu streichen. Die Zulässigkeit des Handgepäckes ist auf ein Minimum zu reduzieren (nur das, was man im Flugzeug unbedingt benötigt, wie Babynahrung oder Medikamente und Wertgegenstände, wie etwa Laptops, Dokumente, etc.). Das ergibt wohl eine Limitierung auf eine Tasche und ein Gewichtslimit von maximal 5 kg. Damit könnte das – ohnedies zeitraubende – „Gerangel“ um Stauraum in der Kabine vermieden werden, das (nun ausgedehnte) Boarding wiederum verkürzt werden und eine mögliche Ansteckungsgefahr zu dieser Zeit vermieden werden.

Infektionssicherheit beim Check-In

Ähnlich wie bei Boarden, könnten auch die Gepäckabgabe und der Counter-Check-In nach den Vornummerierung in Kleingruppen erfolgen. Je nach Gegebenheiten des Flugplatzes können diese Gruppen größer oder kleiner ausfallen. Es könnte ein System mit „Aufrufnummern“ etabliert werden. Dazu wären aber Installationen solcher Systeme an den Flughäfen notwendig. Dabei wäre zu prüfen ob dies in kurzer Zeit an allen Flughäfen umsetzbar ist und ob dies an allen, relevanten Flughäfen gleichartig wäre. Nicht aufgerufene Passagiere, bzw. Passagiere, die nicht unmittelbar davor stehen, aufgerufen zu werden, sind vom Wartebereich zu den Countern fernzuhalten und haben sich im Gebäude zu verteilen.

Alternativ könnte, ähnlich wie bei Boarden, auch die Gepäckabgabe und der Counter-Check-In nach den angeführten Sequenznummern in Kleingruppen erfolgen. Je nach Gegebenheiten des Flugplatzes können auch diese Gruppen größer oder kleiner ausfallen. Um unnötigen „Auflauf“ von Passagieren am Flughafen oder beim Check-in zu vermeiden, könnten verbindliche Check-In-Zeitfenster bereits auf den Tickets angegeben werden. Wahrscheinlich wäre es, in diesem Fall, aus organisatorischer Sicht sinnvoll jedem Flug einen (oder mehrere) separate Counter zuzuweisen.

Infektionssicherheit beim De-Boarding und bei der Gepäckausgabe

Beim De-Boarding ist ebenfalls darauf zu achten, dass nicht alle Passagiere gleichzeitig aus dem Flugzeug „stürzen“. Die Passagiere sind anzuweisen, auf ihren Sitzplätzen zu verharren, bis sie zum De-Boarden aufgerufen werden. Beispiel: „Reihe 1 und 5, jetzt aussteigen.“ Danach 2 und 6, etc. Die Crews sollten dabei darauf achten, dass die Passagiere ihren Mund-Nasen-Schutz (soweit verpflichtend) angelegt haben.

Bei der Gepäckausgabe wäre darauf zu achten, dass die Pax auch hier die entsprechenden Abstandsregeln einhalten und nicht „klumpenartig“ am Beginn des Förderbandes warten. Zusätzlich könnte der Ground-Service angewiesen werden das Gepäck nicht in Mengen (quasi auf einmal) auszuliefern, sondern die Auslieferung in kleineren Tranchen durchzuführen (Bonmot am Rande: an manchen Flughäfen ist das ohnedies gängige Praxis, z.B. LIS).

Begleitmaßnahmen

Die oben beschriebenen Vorgehensweisen müssen gesetzlich, oder wenigstens „beförderungsbedingungsmaßig“ verankert werden. Ein Verstoß gegen diese Abläufe wäre als Verstoß gegen die Sicherheit der Luftfahrt, ähnlich wie die Weigerung sich anzuschallen, eine Weigerung die Toilette zu verlassen oder Rauchen an Bord, zu ahnden.

Sinnvoll wäre hier eine Abstimmung, zumindest der Prime-Airlines (LH-Group, BA/IAG, AF/KLM-Group) untereinander und eine Angleichung der Vorschriften. Auch dies könnte dazu verhelfen, dass die nationalen Regierungen, vielleicht in der Folge sogar die EU, diese Maßnahmen unterstützt oder vorschreibt.

Auf kleinere Airlines und/oder Low-Cost-Carrier könnten diese Maßnahmen aber negative Auswirkungen haben. Im Vergleich zum ohnedies schon entstehenden Schaden durch den totalen Flugstillstand, allerdings ein geringes Übel. Würden diese Maßnahmen, die

naturgemäß zu einer Verteuerung des Flugbetriebes führten, zwingend vorgeschrieben oder wenigstens als dringende Empfehlung verabschiedet werden, ist leider davon auszugehen, dass, insbesondere, auf die Low-Cost-Carrier auch auf kleinere Qualitäts-Airlines ein nicht bewältigbarer Kostendruck zukäme. Könnten diese Linien aber die Flugauflagen oder –empfehlungen nicht mittragen, ist davon auszugehen, dass auch ein guter Teil des „kostenfixierten“ Publikums diesen Airlines das Vertrauen versagt. Mit anderen Worten: die „Angst“ vor Ansteckung oder sonstiger Unbill bei Benutzung nicht konformer Airlines würde gegenüber der Lust an „Geiz ist Geil“ wohl dominieren. Es würde also zu einer Ausdünnung der Marktanbieter und, logischer Weise, zu einer Stärkung der Prime-Airlines führen. Je länger die „Shut-Downs“ (auch in abgeschwächter Form) dauern oder je öfter sich diese wiederholen, desto stärker wird dieser Effekt zu Tage treten.

Service und Information

Wesentlich erscheint, dass all die oben beschriebenen Maßnahmen, aber auch die technischen Umstände einem breiten Publikum transportiert werden. Der Bevölkerung, bzw. den Passagieren muss das Gefühl vermittelt werden, dass Airlines eine höhere Sicherheit bieten.

Gleichzeitig müssen die Airlines ihre Serviceangebote dahin gehend ausweiten, dass sie ihre Passagiere über absehbare Vorschriften oder Maßnahmen an der Destination informieren und – ggf. – auch helfen, allfällige Einschränkungen am Destinations-Ort zu minimieren. Dies könnte, z.B., durch Corona-Schnelltests (wenn diese einmal verlässlich genug sein werden) beim Check-In, durch Gesundheitsfragebögen, die an der Destination anerkannt werden oder ähnlicher Maßnahmen geschehen. Auch über Unterkunfts- und Verpflegungsmöglichkeiten,

Ausgangssperren, etc. wäre destinationsspezifisch und detailliert zu informieren. Lapidare Informationen (nicht einmal multi-lingual), wie sie beispielsweise von AF ausgegeben werden, sind, exemplarisch, zu wenig. (*“Before making any travel plans, please contact the relevant national authorities to check entry and stay requirements in your destination and transit countries. We also advise you to make backup plans for both your travel and accommodation.”*)

Im Zuge einer breiten Informationskampagne könnte auch das Thema Klimaschutz transportiert werden. In der Bevölkerung scheint es nämlich weitestgehend unbekannt, dass, z.B., LH den spezifischen Treibstoffverbrauch pro 100 Passierkilometer auf 3,65 gesenkt hat und, dass Bahn und PKW kaum besser abschneiden.

Fachliche Beratung
Valentin D. WAECHTER

Flugdienstberater, ATPL (frozen), Cabin-Crew

Lothar E. WAECHTER

Wirtschaftsberater, PPL

lew@bridging.cc

CH-8706 Meilen, Seestrasse 810
PT-4935-572 Castelo do Neiva, Rua das Dunas 1374

Rückfragen unter:

+43 699 17 824824
+351 912 403 683