

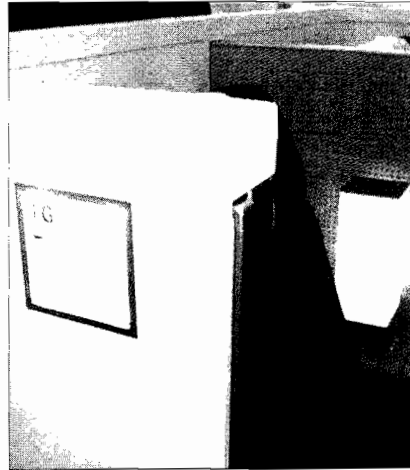
«Schön, aber nicht zu Ende gedacht» zu 25.4.09

Die neue First Class der Swiss im A330-300 ist schön, aber auch nicht ganz ungefährlich. Von den Ecken und Kanten geht Verletzungsgefahr aus.

Sepp Moser

Seit dem 20. April umfasst die 77 Flugzeuge starke Flotte der Swiss ein neues Langstreckenflugzeug Airbus A330-300. Dessen Passagiere kommen, wie die Airline stolz verkündet, «in den Genuss eines völlig neuen Kabinenproduktes in allen drei Klassen». Dazu gehört eine «Suite über den Wolken für unsere First-Gäste» als «zentrales Element des neuen Produkts».

Schön ist sie, die neue Erstkasskabine. Aber nicht ganz ungefährlich. Die Trennwände, welche die einzelnen Suiten von den Gängen abgrenzen, weisen markante Ecken und Kanten auf und widersprechen damit den Grundsätzen für die Gestaltung von Passagierkabinen. Diese sollten nämlich «sturzsicher» gestaltet sein, denn bei schweren Turbulenzen kommt es immer wieder vor, dass Passagiere oder Besatzungsmitglieder auf die Nase fallen. Schlägt in der Erstkasskabine des neu-



Die Eckkanten in der First-Class bergen für die Passagiere eine potenzielle Verletzungsgefahr. (mo)

en Swiss-Jets eine Person mit dem Kopf auf eine dieser Ecken (siehe Bild), so sind schwere Verletzungen möglich.

Allgemeines Erstaunen

In Fachkreisen (auch beim Flugpersonal der Swiss) reibt man sich die Augen: Wie konnte es kommen, dass eine renommierte Fluggesellschaft ihre besten Kunden einer solchen Gefahr aussetzt? Der Mangel betrifft nämlich nur die First Class; in der Business- und in der Economy-Klasse ist das Mobiliar

auch neu und teilweise recht innovativ, aber ohne Ecken und Kanten. Haben da in der First Class die Designer ihrer Kreativität freien Lauf gelassen, ohne von Fachleuten kontrolliert worden zu sein? Wenn ja: Hat das vielleicht damit zu tun, dass es bei der Swiss am technischen Fachwissen mangelt, seit sie nur noch eine Marketing- und Betriebsgesellschaft im Lufthansa-Konzern ist? Und warum hat dann nicht die Lufthansa ein wachsames Auge auf die Sache geworfen?

Rückfragen bei der Swiss verlaufen erfolglos. Die Presseabteilung verspricht zuerst einen Kontakt mit den zuständigen Fachleuten, blockt diesen jedoch später ab und teilt statt dessen lakonisch mit: «Das Airworthiness Certificate wurde vom Bazl (Bundesamt für Zivilluftfahrt) ausgestellt. Es gibt von unserer Seite nichts weiter zu kommunizieren. Mit freundlichen Grüßen.»

Hat hier jemand etwas zu verbergen? Das Airworthiness Certificate oder Lufttüchtigkeitszeugnis bescheinigt die technische Lufttüchtigkeit des Flugzeuges, nicht aber die Detailsicherheit der von Airline zu Airline verschiedenen Innenausstattung. Diese zu kontrollieren, obliegt der Aufsichtsbehörde.

In der Schweiz ist dies das Bazl, welches sich nach den Vorgaben der europäischen Easa richtet. Bei anderer, ver-

gleichbarer Gelegenheit ist das Bazl aktiv geworden und hat zum Beispiel vor Jahren den Einbau eines unter Druck stehenden Bierfasses in ein Flugzeug verboten, weil bei einem Abfall des Kabinendruckes eventuell eine Explosionsgefahr bestanden hätte.

In Sachen First Class der Swiss sieht das Amt jedoch keinen Handlungsbedarf und verweist auf die Easa. Diese weigert sich – wie die Swiss – auf das Thema einzugehen und erklärt lediglich pauschal, dass die anwendbaren Vorschriften für Grossflugzeuge eingehalten seien.

Hochtrabende Ideen

Fachleute halten das Mobiliar der neuen Erstkasskabine für «Design um seiner selbst willen»: schön, aber nicht zu Ende gedacht. Für die Swiss ist das kein neues Problem. Nicht lange ist es her, da erwog sie ernsthaft eine Erstkasskabine mit wallenden Vorhängen und Parkettboden. Der Boden hätte wohl den ersten Flug nicht überstanden, die Vorhänge wären an der ersten Reinigung gescheitert. Wenigstens das hat die Airline sich und ihren Gästen erspart. Inzwischen fliegt die A330-300 der Swiss mit dem kantigen Erstkassabteil fleissig zwischen Europa und den USA hin und her – und gerät hoffentlich nie in Turbulenzen.