



Virgin-Doppelbett (Entwurf)
Romantik für den „Mile-high Club“

LUFTFAHRT

Kopf an Kopf

Der Wettbewerb der Airlines geht in die nächste Runde: Zahlungskräftige Fluggäste dürfen in komfortablen Betten über den Wolken schlafen.

Piloten nennen ihn den „Mile-high Club“, und dazu zählen darf sich nur, wer sich schon einmal im Flugzeug mit Partner oder Partnerin vergnügt hat – vorzugsweise auf der engen Bordtoilette. Dazu brauchte es bislang freilich die Gelenkigkeit eines Kunstturners. Schluss damit: Die britische Fluggesellschaft Virgin Atlantic, scherzt ihr Chef Richard Branson, werde dem Sex über den Wolken jetzt endlich zu mehr Komfort verhelfen.

Dem Flugverkehr soll „ein Stück Romantik“ zurückgegeben werden, verheißt Exzentriker Branson und kündigt an, noch dieses Jahres erstmals Doppelbett-Flüge anzubieten. Fast wie die Jungfern-Linie wollen auch British Airways und die US-Gesellschaft American Airlines ihre Kunden über den Wolken weicher betten. Konkurrent Lufthansa sieht seine Langstrecken-Klientel hinreichend mit Schlafzissen versorgt und plant keine fliegenden Bettenburgen.

British Airways wird von März an auf der Route London–New York in der Business-Klasse Sitze anbieten, die sich immerhin zum Einzelbett entfalten lassen. Und American Airlines will Anfang 2001 die 1. Klasse auf allen Atlantik- und Pazifikflügen mit Einzelbetten bestücken.

Bislang ist es Passagieren der 1. Klasse vorbehalten, Langstreckenflüge ohne nennenswerte Haltungsschäden zu überstehen. Fast alle Fluggesellschaften bieten in der

First Class komfortable Sitze an, die sich zu bettähnlichen Liegen ausklappen lassen. Auch in den Sitzen der Business-Klasse finden mittelgroße Passagiere bei den meisten Linien noch ausreichend Raum, ihre Glieder zu strecken.

„Der harte Wettstreit der Fluggesellschaften“, so British-Airways-Vorstand Carl Michel, verlange nun aber „neue Anstrengungen“ in Sachen Komfort.

Denn auf vielen Routen hätten „Fluggäste die Wahl unter bis zu zehn Gesellschaften“.

Im harten Kampf um Marktanteile hoffen Michel und Branson, mit den Betten

Geschäftsreisende in ihre Jets zu locken. Zwar zählt nur jeder fünfte Fluggast zu den Berufsreisenden, die zumeist einen Platz in der Business- oder 1. Klasse buchen. Diese kleine Klientel aber beschert den Gesellschaften, zumeist auf Firmenkosten, gut 50 Prozent der Ticket-Umsätze. Mit den Dumping-Preisen in der Touristenklasse lässt sich weit schwieriger Geld verdienen.

Der begeisterte Ballonpilot Branson, der auf Rekordjagden oft wochenlang in Metallgondeln mit dem Komfort fliegender Smarts ausharrte, setzte als Virgin-Chef schon bislang erfolgreich auf Luxus. So umwirbt die Airline Business-Gäste mit Bord-Massage und -Maniküre.

Den neuen Dreh mit dem Doppelbett im Linienflieger hält Branson-Konkurrent Michel gleichwohl nur für einen „Werbe Gag“. Branson kündigte die Schmusecouch schon seit Jahren an, moserte er. Und, so Michel, wer wolle schon Doppelbetten? Paare würden schließlich nur sehr selten gemeinsam auf Geschäftsreise gehen. Und was ist, gibt der Airline-Manager zu bedenken, „wenn einer der beiden aufstehen, der andere aber liegen bleiben will“?

Preis und Maße der Doppelliege schränken Bransons potenzielle Klientel ohnehin ein. 18 000 Mark soll der Transatlantikflug in der Horizontalen kosten – pro Schläfer, versteht sich. Das Bettmaß von 1,40 Meter Breite und 1,85 Meter Länge verlangt nach nicht allzu dicken Geschäftsreisenden, auch die Partnerinnen sollten eher Virgin-Maße haben.

British Airways will die Business-Klasse der Transatlantik-Jets lieber mit 70 Sitzbetten in Doppelreihen bestücken. Zum Schlaf sollen sich Fluggäste Kopf an Kopf betten, die Füße mal in, mal gegen die Flugrichtung gestreckt, der Preis: knapp 11 000 Mark.

Pauschalflieger können nur neidvoll auf die neue Liegeklasse blicken. Die Raummaße für den normalen Flugpassagier stammen aus den fünfziger Jahren. Damals befanden Forscher der Harvard-Universität, 46 Zentimeter Sitzbreite seien das Minimum, um Zugreisenden im Pendelverkehr hinreichende Bequemlichkeit zu sichern. Die Luftfahrt übernahm das karge Maß, auch wenn Langstrecken-Jets längst zwölf Stunden und mehr nonstop zwischen Kontinenten kreuzen.

In manchem Muster wurde das Harvard-Maß gar noch beschnitten. So schrumpfte etwa die Sitzbreite der für Kurzstrecken ausgelegten Boeing-737-Jets, die inzwischen immerhin knapp 6000 Kilometer weit fliegen können, vielfach auf nur noch 43 Zentimeter. Der Abstand der Sitzreihen wurde von manchen Gesellschaften von einst üblichen 86 Zentimetern auf nur noch 79 Zentimeter gekürzt.

Würden Tiere so zusammengepfercht, gäbe es wohl einen öffentlichen Aufschrei. Es sei ein Wunder, spottete die „Los Angeles Times“, dass nicht mehr Fluggäste auf den „geflügelten Folterstühlen“ ausrasten.

ULRICH JAEGER



British-Airways-Betten (Modell): Kampf um die Business-Klientel