



Ein Blick in die 34 Meter lange, noch leere Kabine eines Airbus A321. Später werden hier 200 Passagiersitze eingebaut. An der Decke sind Kabelstränge und Rohre der Klimaanlage sichtbar. Fotos: Roland Magunia

## Lufthansa-Chef kündigt neues Sparprogramm an

FRANKFURT :: Angesichts sinkender Gewinne legt die Lufthansa zum kommenden Jahr ein zusätzliches Sparprogramm auf. Vorstandschef Christoph Franz stimmt die Beschäftigten am Freitag in seinem Weihnachtsbrief in der Mitarbeiterzeitung „Lufthansa“ auf ein neues konzernweites Programm zur Ergebnisverbesserung ein. Die Feinabstimmung sei noch nicht abgeschlossen und die Mitarbeiter würden im ersten Quartal ausführlich informiert. Das erneute Sparpaket soll zusätzlich zu den bereits etablierten Einsparungen etwa durch das Programm Climb 2011 umgesetzt werden. Lufthansa werde 2011 zwar noch mit einem positiven operativen Ergebnis abschließen können, schrieb Franz. Dies liege aber bei Weitem nicht in der Größenordnung, die erforderlich sei, um Unternehmen und Arbeitsplätze auch in Zukunft zu sichern. „Gerade deshalb brauchen wir mittelfristig eine deutlich höhere operative Marge.“ Franz bekräftigte das Ziel, größte Airline in Europa zu bleiben und sich der zunehmenden Konkurrenz zu erwehren. In einem veränderten Umfeld sei es bereits ein erheblicher Kraftakt, mit dem Markt wachsen zu wollen. (dpa)

# Küchen aus der Schweiz, Sitze aus Polen

Der Airbus bekommt sein Innenleben. **Abendblatt-Serie. Teil 3:** Die Kabine wird fertiggestellt und das Seitenleitwerk aufgesetzt

VOLKER MESTER

HAMBURG :: In gemessenem Tempo, Zentimeter für Zentimeter, steigt der Kranich vom Hallenboden empor. Aufgehängt an nur vier Schrauben schwebt das sechs Meter hohe und 600 Kilogramm schwere Seitenleitwerk mit dem gelben Firmensymbol jetzt über dem Lufthansa-Jet. Einer der Männer in Airbus-Arbeitskleidung auf einer Hebebühne neben dem Flugzeug dirigiert den Kran mit einer Fernbedienung, setzt die Heckflosse an ihren Platz.

Anders als der Rumpf, der noch die hellgrüne Korrosionsschutzfarbe trägt, ist das in Stadien aus Kohlefaserwerkstoff hergestellte Leitwerk bereits fertig lackiert. Ganz oben prangen in Weiß die beiden letzten Buchstaben der Kennung D-AIDN, die die A321 nach seiner Zulassung für den Liniendienst tragen wird. Vorerst aber zählt nur die Airbus-interne Seriennummer 4976.

Gleich nach dem Anbau des Leitwerks wird ein Lufthansa-Ingenieur die Arbeit begutachten. „Fast alle unsere Kunden nehmen diese Möglichkeit wahr“, sagt Christian Pester, Koordinator für die Station 35 der Hamburger Endmontagelinie. Bis zur Fertigstellung gibt es etwa 30 solcher Kundenabnahmen. Außer dem Seitenleitwerk installiert Pesters Team die Höhenleitwerke und die Heckspitze mit dem Hilfstriebwerk, das den Jet später während der Bodenzeiten mit Energie versorgt, sowie die Landeklappen, die aus dem Werk Bremen kommen.

Ebenfalls auf dieser Station schalten die Techniker erstmals die Hydraulik und die Klimaanlage ein und setzen die Elektrik mit ihren insgesamt 300 Kilometer Kabeln unter Spannung. „Hier erwecken wir das Flugzeug zum Leben“, sagt Pester.

Ein anderes Team hat inzwischen mit der Kabinenausstattung begonnen. Die sogenannten Monumente – die je-

weils drei Bordküchen und Toiletten – hat man allerdings schon etliche Tage zuvor, noch vor dem Zusammenbau von Rumpfvorder- und Hinterteil, provisorisch ins Flugzeug gestellt. „Weil diese Module nicht durch die Türen passen, müssten wir sie sonst zerlegen“, erklärt Michael Duschl, Leiter Kabinenmontage für die A320-Familie. Auch sonst ist

**Der Kabineneinbau erfolgt in Etappen, verteilt über 14 Tage. Acht bis zehn Mitarbeiter sind gleichzeitig im Flugzeug.**

die Reihenfolge wichtig. Zuerst kommen Seitenverkleidungen und Gepäckfächer in den Jet. „Bevor die Kollegen aus der Sattlerei den Teppich legen können, muss der Kunde die Arbeiten am Fußboden und der Technik darunter abgenommen haben“, so Duschl. Doch nicht immer geht alles glatt. Bei der Lufthansa-Maschine zeigen sich Risse im Kitt, mit dem man die Fugen zwischen den Bodenplatten abdichtet. Es muss nachgearbeitet werden, der Einbau der Sitze verschiebt sich.

Der Zeitplan aber lässt genügend Spielraum, solche Verzögerungen durch Überstunden oder Wochenendarbeit aufzuholen. Denn der Kabineneinbau erfolgt in Etappen, verteilt über etwa 14 Tage. In der Regel sind höchstens acht bis zehn Mitarbeiter gleichzeitig im Flugzeuginnenraum tätig, meist Mechaniker und Elektriker. „Wären es deutlich mehr, würde man sich nur gegenseitig auf die Füße treten“, sagt Duschl. Er ist für 175 Beschäftigte einschließlich der Leihkräfte verantwortlich; im Rahmen der geplanten Produktionsratensteigerung soll die Zahl auf rund 200 zunehmen.

Nachdem die Schwierigkeiten mit dem Fußboden behoben sind, dürfen die 200 Passagiersitze ins Flugzeug – in 38 Reihen hintereinander, die meisten davon mit je zwei Dreiersitzblöcken rechts und links vom Mittelgang. Die erst im vergangenen Jahr neu entwickelten, pro Einzelplatz nur noch elf Kilogramm wiegenden Sitze wurden von Recaro Aircraft Seating geliefert. Gefertigt werden sie im Stammwerk Schwäbisch Hall und in Polen.

**Alle Funktionen jedes einzelnen Sitzes müssen getestet werden**

Die Bordküchen hingegen stammen vom schweizerischen Hersteller Bucher Leichtbau nahe Zürich, während die Toiletten den kürzesten Weg haben: Sie entstehen auf Finkenwerder bei der zum Diehl-Konzern gehörenden Firma Dasell.

Auch wenn die Kabinen der doppelstöckigen A380-Megajets weit aufwendiger ausgestattet sind, ist die Arbeit in den Flugzeugen der A320-Familie „auf keinen Fall langweilig“, sondern durchaus abwechslungsreich, sagt Sebastian Völcker. „Ich installiere zum Beispiel die Küchengeräte, verlege Kabel im Kabinenboden, baue Sitze ein und bringe die Beschilderung an“, sagt der 28 Jahre alte Fluggerätemechaniker.

Darüber hinaus gebe es auch in den kleineren Jets je nach der Flugesell-

schaft erhebliche Unterschiede bei der Ausstattung. „Die Spanne reicht von den Billigfliegern bis zu Maschinen, die in jedem Sitz Bildschirme für das Bordunterhaltungssystem haben.“ Bei derartigen Jets seien schon deshalb deutlich mehr Arbeitsstunden nötig, weil alle Funktionen jedes einzelnen Sitzes getestet werden müssen, sagt Michael Duschl. Zwar geht es hier meist nicht um sicherheitskritische Dinge. Aber es ist schließlich die Kabine, die der Fluggast im Blick hat – selbst in einem Kurz- und Mittelstreckenjet wie der A321 manchmal für mehr als drei Stunden. Daher ist der Flugzeuginnenraum wichtig für den Qualitätseindruck, den die Airline hinterlässt.

Entsprechend hart ist der Wettbewerb. So hat Boeing vor gut einem Jahr eine modernisierte Kabinenausstattung für ihre 737-Reihe mit Anklängen an das Innendesign des neuen Langstreckenfliegers 787 Dreamliner eingeführt. „Damit ist Boeing beim Modell 737 ein Generationensprung gelungen“, sagt der Hamburger Luftfahrtexperte

Heinrich Großbongardt. „Die Kabine schafft ein ganz neues Raumgefühl und wirkt sehr viel luftiger als bisher.“ So sei der Kopfraum ähnlich üppig bemessen wie sonst nur in Großraumflugzeugen.

Doch nach Auffassung von Günter Butschek, Chef von Airbus Deutschland, müssen die Europäer die Konkurrenz nicht fürchten: „Das Kabinendesign der A320-Familie haben wir wie auch das Gesamtflugzeug stetig modernisiert und verbessert.“ So investiere das Unternehmen jedes Jahr rund 250 Millionen Euro in die Weiterentwicklung dieser Typenreihe.

**Die Lufthansa hat ihren neuen Jet schon im Jahr 2006 bestellt**

„Zahlreiche Umfragen belegen, dass gerade die breite und komfortable Kabine bei Passagieren wie auch bei Fluggesellschaften – von Low-Cost- bis Staatsfluglinien – äußerst beliebt ist“, so Butschek. Und der Verkaufserfolg der im Dezember 2010 angekündigten Variante A320neo unterstreiche „das langjährige Kundenvertrauen und die

Zukunftsfähigkeit der gesamten A320-Familie“. Tatsächlich hat Airbus seit dem bereits rund 1500 der mit besonders sparsamen Triebwerken ausgerüsteten Maschinen verkauft. Die erste davon soll im Oktober 2015 den Liniendienst aufnehmen.

Ihren A321-Jet mit der Seriennummer 4976 hat die Lufthansa jedoch schon im Jahr 2006 bestellt, lange vor dem Verkaufsstart der modernisierten Ausführung. Dem Flugzeug stehen nun noch der Anbau der Motoren sowie eine lange Reihe von Funktionstests bevor. Mehr als 100 000 Mess- und Prüfschritte müssen abgehabt werden, bevor der Flieger erstmals abheben kann.

**Die Flugzeuge der A320-Familie sind das Brot- und Butter-Geschäft von Airbus; mehr als 4900 dieser Maschinen entstanden seit 1987.** Das Abendblatt blickte im Hamburger Werk hinter die Kulissen: In einer fünfteiligen Serie berichten wir über den Bau eines A321 für die Lufthansa. In den nachfolgenden Teilen vier und fünf geht es um die Lackierung, den Anbau der Triebwerke, um die Boden- und Flugtests sowie um die Abnahme durch die Lufthansa.

## Die größte Halle ist 370 Meter lang

Das Werk auf Finkenwerder arbeitet an allen Ziviljetprogrammen von Airbus mit

HAMBURG :: Der Airbus-Standort Finkenwerder, auf dem rund 14 000 Menschen arbeiten, umfasst eine Gesamtfläche von 130 Hektar. Das größte Gebäude des Werks ist die Halle, in der die A380-Jets ihre Innenausstattung erhalten. Diese Halle ist 370 Meter lang und mehr als 31 Meter hoch. Ihre Grundfläche entspricht der Fläche von mehr als fünf Fußballfeldern.

Das Airbus-Werk kann besichtigt werden: Eine zweieinhalb Stunden lan-

ge Führung kostet 14 Euro, für Schüler, Studenten und Rentner sind es elf Euro. Das Mindestalter für die Teilnehmer beträgt 14 Jahre. Nähere Informationen dazu findet man im Internet unter: [www.airbus-werksbesichtigung.de](http://www.airbus-werksbesichtigung.de)

In Hamburg wird an allen Passagierjetprogrammen der Firma gearbeitet. Flugzeuge der A320-Familie werden hier komplett montiert. Außerdem bauen die Airbus-Beschäftigten Rumpfteile für den Megajet A380, der hier

auch seine Kabinenausstattung und die Lackierung erhält. Auf Finkenwerder entstehen auch die mittleren und hinteren Rumpfsektionen für die Langstreckenjets A330 und A350.

Allerdings ist das Werk an der Elbe nicht der einzige Airbus-Standort in der Stadt: Das Ersatzteilgeschäft hat seinen Sitz in Fuhsbüttel nahe dem Hamburger Flughafen, in Bahrenfeld arbeiten Airbus-Mitarbeiter an der Entwicklung der neuen A350. (HA)



Ein Kran hebt das sechs Meter hohe Leitwerk auf den Lufthansa-Airbus



Ein Techniker prüft die Kabinenelektrik. 300 Kilometer Kabel stecken in dem Jet

## Lehman-Anleger ziehen vor das Verfassungsgericht

Zwei Hamburgerinnen wollen sich mit dem **BGH-Urteil** gegen sie nicht abfinden

HAMBURG :: Die vom Bundesgerichtshof (BGH) abgewiesenen Lehman-Anleger haben jetzt als letzten Ausweg, das Bundesverfassungsgericht anrufen. „Für meine beiden Mandantinnen aus Hamburg habe ich Verfassungsbeschwerden eingelegt“, sagte der Anwalt Richard Lindner dem Abendblatt. Nach seiner Einschätzung hätten die Richter vor einer Entscheidung den Fall dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) vorlegen müssen, weil bei der Urteilsfindung EU-Richtlinien eine entscheidende Rolle spielen und ihre Auslegung umstritten ist. „Diese Pflicht haben die Richter in grundlegender Weise verkannt“, sagte Lindner. In Deutschland sind 50 000 geschädigte Anleger betroffen, deren Chancen auf Schadenersatz nach dem BGH-Urteil deutlich gesunken waren.

„Eine Verfassungsbeschwerde ist die letzte Möglichkeit, um gegen ein Urteil des BGH vorzugehen“, sagte der Hamburger Anwalt Ulrich Husack, der die Verfahren in den Vorinstanzen geführt hatte. Beide Klägerinnen hatten auf Anraten der Hamburger Sparkasse (Haspa) jeweils 10 000 Euro in ein Lehman-Zertifikat investiert. Nach der Insolvenz der US-Investmentbank Lehman Brothers wurden die Papiere wertlos. Während das Landgericht Hamburg die Haspa zu Schadenersatz verurteilte, weil die Bank über ihre Gewinnmarge beim Verkauf der Zertifikate nicht aufgeklärt hatte, hob das Oberlandesgericht Hamburg die Entscheidung auf. Auch mit der Revision vor dem BGH scheiterten die Klägerinnen im September 2011. Der BGH verneinte klar eine Aufklärungspflicht über die Gewinnmarge. „Ich werde alles unternehmen, damit dieses Urteil so nicht stehen bleibt“, sagte Brigitte Kuchs-Krupsky, eine der Klägerinnen dem Abendblatt. Das neue Verfahren soll mit Spenden finanziert werden.

Nach zwei EU-Richtlinien müssen die Kunden über alle Zahlungen informiert werden, die Banken durch Wertpapiergeschäfte mit ihren Kunden erhalten. Lindner zählt dazu auch Gewinnmargen. Die Haspa hatte von Lehman einen Einkaufsrabatt erhalten. Die erste Richtlinie stammt schon aus dem Jahr 2004, also lange bevor die Lehman-Papiere von den Klägerinnen 2006 und 2007 gekauft wurden.

Nimmt das Bundesverfassungsgericht die Beschwerde an, müsste der BGH in der Sache erneut verhandeln und zuvor wahrscheinlich auch den EuGH anrufen. Aber auch ein Abweisen der Beschwerde ist möglich. „Es werden keine Verfahren wegen der Verfassungsbeschwerden ausgesetzt“, sagte eine Sprecherin des BGH auf Abendblatt-Anfrage. Schon am 14. Februar soll in einem weiteren Lehman-Fall verhandelt werden. Auch die Haspa bleibt gelassen: „Das ist eine Auseinandersetzung der Kläger mit dem BGH, in die wir nicht unmittelbar involviert sind“, sagte Haspa-Sprecherin Stefanie von Carlsburg dem Abendblatt. (stp)