

Region

Was der neue Airbus dem Fluggast wirklich bringt

25 Prozent weniger Treibstoff und CO₂ Im französischen Toulouse wird der erste A350 der Swiss fertig zusammengebaut. Im Sommer soll er auf die Strecke. Der neue Jet wird viele Versprechen einzulösen haben.

Florian Schaer

Bei Swiss ist die Vorfreude auf das neue Flugzeug gross. Letzte Woche hat die Airline eigens Medienvertreterinnen und -vertreter zur Fertigungshalle nach Toulouse eingeladen, um ihren ersten A350-900 zu bestaunen.

Im Sommer soll er ausgeliefert werden. Cockpit- und Kabinenpersonal trainieren zu Hause in Glattbrugg, um bereit zu sein, wenn es losgeht. Weitere neun Flugzeuge des Typs hat die Lufthansa für die Swiss geordert.

Hochzeit in der grossen Halle

Der A350, der dereinst als HB-IFA für die Swiss abheben wird, steht gerade auf der besonderen «Position 40» der Final Assembly Line, also der Endmontage-Linie. Besonders ist die «P40» deshalb, weil hier aus all den quasi pflanzenfertig angelieferten Elementen die Grundstruktur des Flugzeugs fertig zusammenmontiert wird. Von der «Hochzeit» ist im Flugzeugbau die Rede, wenn die Flügel auf wenige Hundertstelmillimeter genau an den Rumpf angepasst werden.

«Es ist tatsächlich ein bisschen wie mit einem grossen Lego-Set», sagt Louis Ponthus Rochot, der bei Airbus die Verantwortung über diesen Abschnitt der A350-Produktion hat. «Im Grunde ist der Prozess recht einfach. Wir tun hier auf P40 zwei Dinge: einerseits die strukturelle Montage des Flugzeugs, andererseits die erste Einrichtung in der Kabine.» Mit den Beluga-Transportflugzeugen wurden die Einzelteile aus den verschiedenen Produktionsstätten Europas nach Toulouse geflogen: Die Tragflächen kamen aus Wales und erhielten in Bremen ihre Klappen und Vorflügel, die Rumpfteile wurden teils in Nordenham (DE) und teils in Nantes (F) gefertigt, das Höhenleitwerk in Spanien, die Heckflosse im deutschen Stade.

Wo immer über den A350 geredet wird, ist man beim Hersteller Airbus wie bei den Airlines als Kundinnen voll der Superlative. Der umweltfreundlichste Jet auf der Langstrecke soll es sein, effizienter, mit 25 Prozent weniger Treibstoffverbrauch und 25 Prozent weniger CO₂-Ausstoss. Dazu weniger als halb so viel Lärm-Emissionen und im Cockpit das Neuste vom Neuen.

Und was bringt das den Fluggästen?

Die wichtigere Frage ist freilich, wie ich als Fluggast vom neuen Flugzeug mit all den technischen und technologischen Neuerungen profitieren werde. Und ausgerechnet der Blick in den Passagierraum blieb den Medien in Toulouse verwehrt. «Da sind aber ohnehin erst die Sitze der Economyclass verbaut», merkte Louis Ponthus Rochot an.

Vieles von dem, was die Swiss ihren Passagieren unter dem künftigen Produktnamen «Swiss Senses» als Premium verkaufen wird, ist noch gar nicht



So soll die HB-IFA als erster A350 der Swiss im Sommer abheben. Haupteinsatzziel vorerst: Die Ostküste der USA. Visualisierung: Swiss



«Es ist ein bisschen wie mit einem Lego-Set», sagt Louis Ponthus Rochot von Airbus. Fotos: Florian Schaer

da. Sitzbreite, Beinfreiheit, Speisekarte, Wi-Fi-Preise oder Bildschirmgrösse am Sitz – alles Aspekte einer Flugreise, die für die meisten Gäste entscheidend sein dürften. Und: «Senses» ist gar nicht A350-exklusiv. Viel mehr wird die gesamte Langstrecke die neuen Sitze und Angebote erhalten, also auch die A330-300 und die Boeing 777-300ER.

Doch der A350 hat für Reisende tatsächlich ein paar messbare Vorteile gegenüber den älteren Modellen. Das neue Belüftungssystem erneuert die Luft in der Kabine alle zwei bis drei Minuten – schneller als die Vorgänger. Und moderne Beleuchtungssysteme an Bord sollen mit «Lichtszenerarien» den Tag-/Nachtrhythmus unterstützen können.

Auch messbar: Das Flugzeug ist nicht nur für die Umgebung leiser, sondern auch im Kabineninnern. 50 bis 55 dB statt 60 bis 65 dB, das entspricht etwa einer Halbierung der subjektiv empfundenen Lautstärke. Und das ist

nicht nur den leiseren Triebwerken von Rolls-Royce geschuldet. Wie beim Treibstoffverbrauch ist auch hier eine Hauptzutat machentscheidend: der kohlenstofffaserverstärkte Kunststoff (CFK). Etwa 53 Prozent der Struktur eines A350 besteht aus diesem Material. Es reduziert das Gewicht, erhöht gleichzeitig die strukturelle Festigkeit – und dämmt Schall besser als die Aluminiumlegierungen, die bei A330 oder A340 Verwendung finden.

Und CFK bietet dem Fluggast weitere Zückerchen: Das Material erlaubt 24,1 mal 34,3 cm grosse Kabinenfenster. Das entspricht einer Fläche von etwas mehr als einem A4-Blatt und ist leicht grösser als die Fenster der Vorgänger von Airbus, wenn auch deutlich kleiner als die Fenster einer 787. Boeing schafft dort etwa 1,8-mal A4. Trotzdem: Auch die A350 hat bessere Sicht und ein grosszügigeres Raumgefühl.

«Und dann wird man nach einem 14-stündigen Flug weniger müde sein», sagt Emilie Clegnac,

bei Airbus zuständig für die Vermarktung von Grossraumflugzeugen. «Das Kompositmaterial ist belastbarer, ermöglicht uns also einen höheren Druck in der Kabine. Damit fühlt sich das für den Fluggast nicht mehr so an, als wäre er auf einer Bergspitze.» Konkret beträgt die Kabinendruckhöhe beim A350 nur noch etwa 1800 Meter (6000 Fuss). Ein A330 kommt nur mit etwa 8000 Fuss klar. Man muss also nur noch etwa die dünne Luft der Rigi aushalten und nicht mehr die noch dünnere des Titlis.

Mehr Luftfeuchtigkeit dank CFK

Auch die Luftfeuchtigkeit kann dank CFK deutlich erhöht werden. Wo das Aluminium aufgrund der Anfälligkeit für Korrosion nur eine Feuchtigkeit von 5 bis 10 Prozent erlaubt, ist beim A350 ein Wert von etwa 20 Prozent möglich. Weniger trockene Augen, trockene Haut und Lippen und weniger ausgetrocknete Schleimhäute.

Alles Versprechen, die Kundinnen und Kunden selber überprüfen können. Bleibt nur die Frage: Wann? Zu einem genaueren Auslieferungsdatum als Sommer 2025 lässt sich die Swiss bislang nicht hinreissen. Und auch das betrifft nur die HB-IFA. Eine zweite Maschine soll bis Ende Jahr folgen, bis alle zehn Flugzeuge da sind, dauert es noch bis 2031.

Die Final Assembly Line in Toulouse ist die weltweit einzige für den A350. In der Anlage wird immer an zehn Flugzeugen gleichzeitig gearbeitet, in unterschiedlichen Produktionsschritten. Nach eigenen Angaben hat Airbus im Jahr 2024 total 57 Maschinen des Typs (A350-900 und A350-1000) ausgeliefert. 2023 waren es 64.

Und die Auftragsbücher in Toulouse sind zum Bersten voll: Von weltweit total 1363 bestellten A350 sind bis heute 644 ausgeliefert. Auf über 700 wird gewartet. Will heissen: Wer heute einen solchen Airbus bestellt, darf sich

auf eine Wartezeit von gut und gerne zehn Jahren gefasst machen. Allerdings will Airbus nach eigenen Angaben die Produktion steigern: Bis 2028 will man ein Tempo von 12 Flugzeugen pro Monat erreichen.

Dort, wo der A330 heute fliegt

Genauso wie die Edelweiss, wird auch die Swiss die neuen Flugzeuge zunächst für einige Monate auf der Kurz- und Mittelstrecke einsetzen. Dies, um neuen Crews am Anfang möglichst viele Starts und Landungen zu ermöglichen. Es ist aus Passagiersicht quasi die Chance, den Langstreckenjet zum Europaticketpreis probezufliegen. Welche Destinationen da berücksichtigt werden, ist nicht verbindlich zu erfahren. Naheliegend sind zum einen Städte mit hoher Nachfrage, um die Flugzeuge möglichst auszulasten. Doch bei einem Hub-Carrier wie der Swiss sind weitere Faktoren mit entscheidend.

Auf der Langstrecke werden die Städte an der Ostküste der USA zu den ersten Zielen des A350 gehören. Insgesamt ist das neue Flugzeug generell für Strecken vorgesehen, die heute vom Airbus A330 abgedeckt werden. Dazu würden auch Montreal, Mumbai, Delhi oder Dubai gehören.

Edelweiss mit fast 100 Sitzen mehr

Bekannt ist seit Herbst 2023 auch die Bestuhlung: Bei der Swiss wird der A350 mit 156 Economysitzen, 38 Plätzen in der Premium Economy, 45 in der Businessclass und 3 in der First Class ausgestattet sein. Das ist auch ein Bekenntnis zur Reiseklasse der Premium Economy und insgesamt zur Positionierung der Swiss als Premium-Marke. Trotzdem kommt der neue Flieger in der Summe auf mehr Sitzplätze als die A330-300 (Total 236) und die A340-300 (Total 215). Die Kabinenbreite steigt zwar von 5,3 auf 5,6 Meter – dafür gibt es in der Economy auch einen Sitzplatz mehr nebeneinander. Man stuhlt 3-3-3 statt vorher 2-4-2.

Ob das erhöhte Sitzplatzangebot einen Einfluss auf die Ticketpreise hat, ist kaum abzuschätzen. Letztlich spielen zu viele weitere Faktoren bei der Berechnung von Preisen eine Rolle. Und die Swiss ging zuletzt eher davon aus, dass die Preise für Flugreisen ansteigen werden.

Die Swiss-Schwester Edelweiss setzt ihren ersten Occasions-A350-900 schon ab April auf der Strecke ein, übrigens mit ganzen 339 Sitzen. Das ist Platz für fast 100 Leute mehr. Wer schon heute ab Zürich mit einer A350 fliegen möchte, kann das aktuell bei Cathay Pacific (nach Hongkong) oder bei Qatar (nach Doha) buchen. Zudem kommt die Ethiopian Airways mit dem Flugzeug nach Kloten, jeweils von Addis Abeba via Mailand.