

A350 XWB Airbus beginnt mit Fertigung von Baugruppen in Deutschland

STADE - Europas neuer Hoffnungsträger nimmt Gestalt an: Zwei Jahre vor dem geplanten Erstflug seines neuen High- Tech- Jets A350 XWB startet der Flugzeugbauer Airbus am kommenden Dienstag in Deutschland die Produktion der ersten Bauteile. Ein wichtiger Meilenstein, denn nach der A380 und der A400M ist die neue Flugzeugfamilie für Airbus und seine Konzernmutter EADS das wichtigste Projekt der nahen Zukunft.

Es geht um eine neue Generation von Langstreckenfliegern, mit denen künftig Passagiere von Frankfurt nach Rio oder von London nach Hawaii reisen können. 2013 soll die A350 bereits an den ersten Kunden gehen. Ein ehrgeiziger Zeitplan, zeigen die jüngsten Verzögerungen des Boeing- Konkurrenzprodukts 787 doch die Risiken eines solch komplexen Flugzeugs.

Mit dem enormen Aufwand von gut 10 Milliarden Euro stemmt Airbus das A350- Projekt - diesmal darf nichts schiefgehen; Kabelprobleme, wie sie einst bei der Serienfertigung der doppelstöckigen A380 auftraten, darf es nicht mehr geben. Das Produktionsdebakel führte zu Milliardenverlusten; Aktionäre klagten, Abnehmer forderten Schadenersatz. Seitdem hat sich bei Airbus viel geändert, auch die Führung ist neu. «Wir haben Lehren daraus gezogen», heißt es im größten deutschen Airbus- Werk in Hamburg.

Doch nun drängt die Zeit. Nach dem Fiasko um den teuren Militärtransporter A400M geht es für Airbus im Wettrennen mit dem Erzrivalen Boeing um den Anschluss an die Zukunft. Auf dem Spiel steht nicht weniger als die technologische Glaubwürdigkeit der europäischen Flugzeugbauindustrie. Denn der ewige Rivale Boeing ist mit dem Konkurrenzmodell 787 «Dreamliner», wenn auch stark verzögert, bereits auf der Startbahn.

Airbus selbst schätzt für die kommenden 20 Jahre den Bedarf für diese neue Verkehrsflugzeuggeneration auf rund 5.800 Maschinen. Das Unternehmen hat schon 535 Festaufträge für die A350 verbuchen können; doch Boeing liegt bereits bei mehr als 840 Aufträgen für seinen «Dreamliner», der mit dreijähriger Verspätung nun um den Februar 2011 herum ausgeliefert werden soll.

Für Airbus wie für Boeing ist die neue mittelgroße Langstreckenmaschine Hoffnungsträger und Sorgenkind zugleich. Grund sind die neuen Materialien, die den Flieger leichter, effizienter und umweltverträglicher machen sollen. Ultraleichte Kohlefaser-Werkstoffe sparen Treibstoff, gut ein Fünftel weniger sollen die Flieger verglichen mit herkömmlichen Langstreckenjets verbrauchen. Bei dem neuen Werkstoff wurde in vielfacher Hinsicht technisches Neuland betreten - Verzögerungen durch unerwartete Probleme waren die Folge.

Ausstattung nach dem Katalogprinzip

Mit viel Geld und unter hohem Zeitdruck wurden die deutschen Airbus- Werke in Hamburg, Stade und Bremen für die A350-Fertigung aufgerüstet. In Partnerwerke von Premium Aerotec in Nordenham, Varel und Augsburg, die dem Airbus- Mutterkonzern EADS gehören, flossen ebenfalls hunderte Millionen Euro.

Die Liste der Zulieferer ist lang und reicht von den Elbe Flugzeugwerken in Dresden über PFW Aerospace in Speyer bis zu Eurocopter in Donauwörth. «Durch die Konkurrenz der 787 sind einige deutsche Werke in der Kohlefasertechnik aus dem Tiefschlaf aufgerüttelt worden», bescheinigte der Branchenkenner Peter Pletschacher.

Airbus sei zudem weitaus besser aufgestellt. Jetzt könnten die Kunden die Ausstattung ihrer Flugzeuge aus dem Katalog bestellen, «wie beim Auto». Bei der A380 sei Airbus dagegen zu sehr auf einzelne Kundenwünsche eingegangen, was hohe Kosten verursachte. Der Airbus- Betriebsrat spricht von einem regelrechten Schub für die deutschen Werke durch die neue A350. Besonders sichtbar ist das in Stade. Dort gibt Airbus- Chef Thomas Enders am Dienstag den Startschuss für die Produktion. In das norddeutsche Werk hat Airbus allein eine halbe Milliarde Euro investiert.

Stade ist seit langem auf Kohlenstofffaser- Verbundwerkstoffe spezialisiert - im Gegensatz zu anderen Werken, die erst von Aluminium auf das neue Material umgestellt werden mussten. In Stade werden die Seitenleitwerke gebaut sowie einige Rumpfschalen und die oberen Flügelschalen, mit 33 Metern Länge die größten Kohlefaserbauteile.

13.000 europäische Arbeitsplätze im Programm

Europaweit beschäftigt Airbus im neuen Flugzeugprogramm 6.000 Mitarbeiter, mittelfristig sollen es 13.000 werden. In Deutschland sind es derzeit rund 1.700. Die Endmontage erfolgt im Airbus- Zentrum in Toulouse, in der Teileproduktion haben die Franzosen auch schon losgelegt. «Ein Drittel der Fertigung entfällt auf Frankreich, ein Drittel aber auch auf Deutschland», kündigte der Flugzeugbauer an.

Einer der Airbus- Großabnehmer will mit Bestellungen noch warten - die Deutsche Lufthansa. «Wir schauen uns erst einmal an, wie sich beide entwickeln. Wir haben keinen Entscheidungsdruck», sagte eine Sprecherin zu den beiden Konkurrenzmodellen A350 und 787.