

Basel wartet auf neuen Langstreckenjet

USA in Reichweite Das Kind aus der A320-Familie fliegt weiter als viele andere Flugzeuge. Airlines und Flughäfen fassen nun neue Ziele ins Auge. Der Euro-Airport findet den Jet «relevant».

Simon Bordier

Der Rummel um den schlanken Jet mit grosser Reichweite nimmt nicht ab, obwohl noch kein einziger A321XLR ausgeliefert wurde. Über 500 Aufträge sind beim Hersteller Airbus eingegangen.

Airline- und Flughafenbetreiber malen sich neue Streckennetze aus. So wird bei den Airports Düsseldorf und Hamburg laut über Direktverbindungen in die USA und nach Asien nachgedacht, wie die Zeitung «Die Welt» kürzlich berichtete.

In Basel findet man das neue Flugzeugmodell «relevant, wenn es sich um Strecken an die Ostküste der USA und Richtung Mittlerer Osten handelt», heisst es beim Euro-Airport. Bereits heute werde ein Vorgängermodell auf der einzigen Transatlantikverbindung, jener nach Montreal in Kanada, eingesetzt. Der Euro-Air-

port werde aber wohl auch in Zukunft vor allem Flüge nach Destinationen in Europa anbieten.

Den Flughäfen Basel, Hamburg und Düsseldorf ist gemein, dass sie recht viele Passagiere bedienen, im Linienverkehr jedoch eine nachgeordnete Rolle spielen. Viele Langstreckenangebote laufen über Megadrehkreuze wie Frankfurt oder Paris. Dort kommen genügend Fluggäste zusammen, um Grossraumflugzeuge auszulasten und regelmässig über den Atlantik oder nach Asien zu schicken.

Kleinere Jets verfügen oft nicht über die nötige Reichweite. Oder der Kerosinverbrauch pro Kopf ist derart hoch, dass sich die Langstrecke finanziell nicht lohnt. Die Swissair flog um die Jahrtausendwende mit einem A310 sechsmal wöchentlich zwischen Basel und Newark/New York – und scheiterte.

Airbus versucht seit geraumer Zeit, Jets aus dem Kurz- und Mittelstreckenbereich für grosse Distanzen fit zu machen. Der neue A321XLR soll mithilfe eines speziellen Zusatztanks insgesamt 8700 Kilometer erreichen. Das sind 2200 Kilometer mehr, als ein «normaler» A321neo schafft. Nach Kalifornien, Australien oder Thailand kommt man ab Basel mit dem A321XLR nicht. Doch die östliche Hälfte der USA und von Kanada oder auch Indien liegen drin.

Kommt es zur Neuauflage Basel–New York?

Der Kerosinverbrauch soll dabei so niedrig sein, dass die Maschine mit ihren circa 200 Sitzplätzen – etwa halb so viele wie in einem Jumbojet – auf Langstrecken auch rentiert.

Ob es zu einer Neuauflage von Basel–New York kommt, ist

dennoch offen. «An der amerikanischen Ostküste befinden sich klassische Businessdestinationen», gibt der Aviatik-Experte Thomas O. Koller zu bedenken. Freizeitverkehr komme «eher nicht infrage».

Ein Charakteristikum von Businessverbindungen sei, dass sie praktisch täglich bedient werden müssten, um erfolgreich zu sein. Denn eine Geschäftsbeziehung werde «kaum funktionieren, wenn man zwar am Tag X hinkommt, dann aber erst am übernächsten oder überübernächsten Tag zurückreisen kann».

Für Koller ist die «Schlüsselfrage», ob aus dem Grossraum Basel-Freiburg genügend Businessnachfrage generiert werden könne. Er sei aber nicht imstande, diese Frage zu beantworten.

Doch der Pilot und Start-up-Gründer Alvaro Nogueira de Oliveira glaubt an das Potenzial.

2018 lancierte der Brasilianer mit anderen Aviatikveteranen das Projekt Swiss Skies: Eine neue Billigairline sollte mit neuen, schlanken Langstreckenfliegern bestückt werden und den Euro-Airport mit Zielen in den USA verbinden. Im «Blick» nannte Nogueira de Oliveira die Stadt Cincinnati als mögliches Ziel, da diese wie Basel von der Pharmaindustrie lebe und diverse Anschlussflüge biete.

Airbus kämpft mit Lieferschwierigkeiten

Das erforderliche Kapital für Swiss Skies kam damals nicht zusammen. Die Pandemie habe die ursprünglichen Pläne «erheblich beeinträchtigt», schreibt der Unternehmer auf Nachfrage.

Unter dem Namen Moov Airways sei man daran, neue Strategien zu entwickeln, versichert er. Man sehe weiter «Potenzial

für kostengünstige Langstreckenangebote von Flughäfen wie Basel». Und der A321XLR sei «ein ausgezeichnetes Produkt».

Leider habe Airbus wie andere Flugzeughersteller mit Lieferschwierigkeiten zu kämpfen. Sein Unternehmen habe noch keinen A321XLR bestellt, so Alvaro Nogueira de Oliveira. Näheres möchte er nicht sagen.

Die spanische Iberia gibt an, sie werde Ende Sommer als erste Airline weltweit einen A321XLR in ihre Flotte aufnehmen.

Zu den Erstbestellern gehört auch Wizz Air, die am zweitgrößten genutzte Fluggesellschaft am Euro-Airport. Gemäss dem Branchenportal «Aerotelegraph» möchte die Billigairline die ersten Maschinen in Grossbritannien und Abu Dhabi platzieren. Eine Anfrage dieser Zeitung zu möglichen Plänen in Basel blieb unbeantwortet.