



„Am Ende sind wir wieder dort, wo wir in den 1980er-Jahren waren – bei einem Monopol“

„Flugtickets werden teurer“

Rennsportlegende und Airline-Unternehmer **Niki Lauda** analysiert die Situation der heimischen Luftfahrt, in der momentan so viel los ist wie schon lange nicht. Er sagt, warum er ein Monopol der Lufthansa-Gruppe befürchtet und wieso das für die Kunden unangenehme Folgen haben könnte

Von Günter Fritz; Foto: Ricardo Herrgott

Herr Lauda, in der österreichischen Luftfahrt gibt es derzeit so viele Turbulenzen wie schon lange nicht – man denke nur an das umstrittene Urteil des Bundesverwaltungsgerichts, das den Bau einer dritten Piste am Flughafen Wien verbietet. Wie beurteilen Sie die Situation?

Ich kann ein Urteil wie das zur dritten Piste absolut nicht verstehen, das ist außerhalb jeglicher Realität. Als das Gericht vor einigen Jahren eingerichtet worden ist, sollen die Richter ja zum Teil auch aus der Politik gekommen sein, und nur das kann so eine Entscheidung erklären. Wie trotz aller anerkannten positiven Aspekte für den Wirtschaftsstandort der Klimaschutz als Argument dafür herhalten muss, dass die dritte Piste nicht gebaut werden darf, ist für mich nicht nachvollziehbar.

Welche Auswirkungen hat das Urteil?

Wien und die ganze Region brauchen einen leistungsfähigen Flughafen wie etwa Frankfurt oder München, um langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben. Ich hoffe, dass es noch zu einer anderen Entscheidung

kommt. Und der Flughafen muss im Sinne der Mitarbeiter, der Unternehmen und des Tourismus dafür kämpfen.

Die Airlines sind ja wohl auch betroffen...

Dass so ein Urteil auch zum Schaden von AUA und Co. ist, ist ebenfalls völlig klar. Langfristig wird man dann irgendwann gar nicht mehr fliegen können. Ich habe den Eindruck, wir sind in einer Bananenrepublik gelandet.

Wie sehen Sie eigentlich die Performance der AUA?

Die entwickelt sich grundsätzlich nach oben, aber das ist vor dem Hintergrund, dass sie Teil des Lufthansa-Konzerns ist und angesichts der Entwicklung um Air Berlin, Niki und deren Haupteigentümer, Etihad, logisch. Air Berlin und Niki werden filetiert bzw. aufgelöst, die Lufthansa wird als der große Gewinner aus dieser Entwicklung hervorgehen. Sie bekommt von der Air Berlin 38 Flugzeuge und fünf davon die AUA. Die Lufthansa hat auch noch ihre Tochter Eurowings, die zusätzlich den ganzen Billigverkehr abziehen wird. Am Ende sind wir wieder dort, wo wir in den 1980er-Jahren waren – bei einem Monopol.

Düstere Aussichten?

Im Prinzip, ja. Ich bin aber ge-

spannt, wie Brüssel und die Kartellbehörden entscheiden werden; der Zusammenschluss von Niki und der Tui-Flugsparte Tuifly beispielsweise ist ja noch nicht durchgewunken.

Tut es Ihnen eigentlich leid um Ihr doch sehr erfolgreiches Baby Niki?

Das tut mir überhaupt nicht leid. Ich habe Niki nämlich zum richtigen Zeitpunkt verkauft (2004 gab Lauda 24 Prozent an Air Berlin ab; 2011 wurden 100 übernommen, Anm.). Ich hatte ab dem Zeitpunkt auch kein In-

teresse mehr daran, weil ich ja ohne Einfluss darauf war. Und wenn jetzt im Zusammenschluss mit der Tuifly eine Charter-Fluglinie daraus werden soll, muss sich die erst etablieren. Ich möchte das aber nicht weiter kommentieren.

Sie sagen, der Lufthansa-Konzern wird hierzulande alleine wachsen; können nicht Billig-Airlines wie Easyjet oder Ryanair dagegen halten?

Easyjet und wohl auch Ryanair werden sicher noch zulegen, aber es wird für sie schwierig, gegen so eine Machtkonzentration aufzukommen. Nüchtern und vom unternehmerischen Standpunkt aus betrachtet, hat die Lufthansa mit Eurowings alles richtig gemacht. Die wird als Gruppe die Passagiere, die durch die Entwicklung bei Air Berlin und Niki wegfallen, einzu-eins übernehmen. Die Konsequenz für die Kunden wird jedoch sein, dass mittelfristig die Flugtickets teurer werden.

Was war die Ursache für diese Entwicklung?

Man muss dem Air-Berlin-Management den Vorwurf machen, es nicht geschafft zu haben, das Unternehmen am Markt zu halten. Drei CEOs haben über mehrere Jahre alles falsch gemacht und jedes Jahr ▶

Niki Lauda

Der dreifache Formel-1-Weltmeister und Gründer der Fluglinien Lauda Air und Niki (68) ist einer der bekanntesten Österreicher. Neben seinem aktuellen Hauptjob als Aufsichtsratschef und Zehn-Prozent-Eigentümer des Mercedes-Formel-1-Teams betreibt er die Bedarfsfluglinie Laudamotion und ist u. a. an der Signa Retail GmbH von Immobilieninvestor René Benko beteiligt.

Hunderte Millionen Euro Verluste eingeflogen (Gründer und CEO Joachim Hunold schied 2011 aus, Anm.). Und zum Schluss, nachdem 1,2 Milliarden Euro an Schulden angehäuft worden waren, hat der größte Einzelaktionär, Etihad (nationale Fluglinie der Vereinigten Arabischen Emirate, Anm.), gesagt, ihm reicht es, er zahlt nichts mehr ein. Und jetzt ist es eben vorbei – und alles wurde selbst verschuldet.

Etihad steckt ja selbst auch in Schwierigkeiten ...

Airline-Chef James Hogan, der den gescheiterten Expansionskurs zu verantworten hat, muss auf Druck der Eigentümer gehen. Das erinnert frappant an das Aus der ehemaligen Swissair, die an ihren Beteiligungen verblutet ist. Deshalb wird der Nachfolger von Hogan bei allen Beteiligungen wie etwa bei der Alitalia den Stecker ziehen müssen. Dazu kommt noch, dass Etihad am Heimmarkt mit Emirates und Qatar Airways Probleme hat, weil sie sich in einem intensiven Wettbewerb gegenseitig in den Boden dumpfen.

Diese Entwicklung hat Sie aber nicht daran gehindert, wieder selbst ins Flugeschäft einzusteigen.

Ich habe vor rund einem Jahr die ehemalige Amira Air über-

„Um Niki tut es mir überhaupt nicht leid. Ich habe nämlich zum richtigen Zeitpunkt verkauft“

nommen und in die Bedarfsfluglinie Laudamotion umgewandelt. Wir betreiben 17 Executive Jets für unsere Kunden, darunter sieben Bombardier Challenger 300, eine Challenger 604 sowie fünf Global Express. Wir führen Kurzstrecken- und Interkontinentalflüge durch und kümmern uns um alles – von der Technik bis zu den Piloten und Flugbegleitern. Und wir stellen sicher, dass die Jets unserer Kunden alle erforderlichen Genehmigungen, Versicherungen und Wartungen erfüllen.

Ist das ein Geschäft, mit dem man Gewinn machen kann?

Wir haben zuletzt mit 63 Mitarbeitern, davon 44 Piloten, rund 40 Millionen Euro umgesetzt, und wir verdienen Geld damit.

Fliegen Sie eigentlich noch selbst?

Ja, regelmäßig mit meiner privaten Bombardier Global 6000. Am vergangenen Wochenende bin ich damit zum Beispiel zu den Mercedes-Testfahrten nach Barcelona geflogen. ☺

LINIENFLUGGESELLSCHAFT	ANTEIL IN %
Austrian*	44,5
Niki	9,2
Airberlin	6,2
Eurowings* und Germanwings*	5,5
Lufthansa*	3,9
EasyJet und EasyJet Switzerland	2,7
British Airways	2,2
Turkish Airlines	2,0
Emirates	1,8
Swiss*	1,7
KLM Royal Dutch Airlines	1,5
Aeroflot	1,2
Air France	1,2
Vueling Airlines	1,0
Iberia	0,9
Sonstige (darunter Brussels Airlines und SunExpress)*	14,5
davon Lufthansa Gruppe	56,8

Der Anteil der Lufthansa-Gruppe an den 23,35 Millionen Passagieren in Wien beträgt 56,8 Prozent und wird heuer um rund fünf Prozentpunkte steigen

* Tochtergesellschaft der Lufthansa Gruppe (Austrian Airlines, Lufthansa, Germanwings, Eurowings, Swiss, Brussels Airlines, SunExpress)

Quelle: Flughafen Wien AG
News infografik: M. Stein

Die AUA hebt weiter ab

Trotz Turbulenzen in Österreichs Luftfahrt steht der Lufthansa-Tochter AUA ein weiterer Steigflug bevor. 2017 bleibt für **Airline-Chef Kratky aber herausfordernd**

Von Günter Fritz

Kommende Woche wird die Lufthansa-Tochter Austrian Airlines ihr Jahresergebnis für 2016 präsentieren. Und so wie es aussieht, wird es wie in den drei Vorjahren wieder eine Gewinnsteigerung geben, wenngleich nur eine leichte. Blieben 2015 unterm Strich 54 Millionen Euro, so dürfte sich der Gewinn für 2016 laut Schätzungen zwischen 60 und 70 Millionen Euro bewegen. Offiziell will AUA-Boss Kay Kratky dazu mit Verweis auf die „Silent Period“ vor der Bilanzpräsentation nichts sagen, notiert doch die AUA-Mutter Lufthansa an der Börse. Dass die schwarzen Zahlen höher sein werden als im Jahr davor, scheint laut Unternehmenskennern unbestritten.

Bis Ende September gab es sowohl bei Umsatz, Gewinn, Anzahl der Flüge und Mitarbeitern ein Plus zwischen vier und sieben Prozent. AUA-CEO Kratky zieht gegenüber News eine durchaus zufriedene Bilanz: „Wir mussten 2016 viel Geld in die Modernisierung der AUA stecken. Zehn neue Embraer-Jets, zwei Airbusse, Verbesserungen der Business Class und Internet an Bord.“ Dazu kam nach der Durststrecke noch ein starker Aufbau an Personal – mehr als 400 Mitarbeiter wurden eingestellt.

2017 sollte es jedenfalls weiter aufwärts gehen, so der Plan – doch das wird alles andere als einfach. Die AUA muss weiter investieren, weil die „Flugzeuge ins Alter gekommen sind“, sagt Kratky. Sieben weitere Embraer-Jets kommen dieses Jahr dazu, jeder einzelne habe einen Listenpreis von rund 50 Millionen US-Dollar. Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts, das dem Flughafen Wien den Bau einer dritten Piste untersagt, „hat auch uns überrascht“,