

Domestic Austrian **Sinn und Unsinn von 150 km Inlandsstrecken**

WIEN - Als die AUA noch zu 42 Prozent Herrn und Frau Österreicher gehörte, war zumindest eins klar: der Standort konnte sich auf seinen Homecarrier verlassen. Und auch dass Verlässlichkeit was kostet. Von 2001 bis Herbst 2009 immerhin rund eine Milliarde Euro. Am Ende aber war das doch zu viel. Vor allem für den Käufer. Mit einer Verlustabdeckung von 500 Millionen entließ der Staat die AUA in die Unabhängigkeit.

Dies trotz massiver Zweifel der Verkäufer, der Abverkauf an die Lufthansa könnte den Standort sein wichtigstes Standbein kosten: Die Drehscheibe Wien als Gateway in die weite Welt. Das Aspirin für das historische Trauma: Lufthansa Boss Wolfgang Mayrhuber, als gebürtiger Oberösterreicher politisch ein Garant für Fairness gegenüber Standort und Nation.

Die "deutsche" AUA im Härtestest

Nicht lange auf sich warten ließ freilich der erste Härtestest der nun über eine nationale Stiftung frisch angelobten Bündnistreue. Angetrieben durch eine Konzernvorgabe ihren Cashflow 2010 positiv zu drehen und 2011 mit einem positiven EBIT abzuschließen, durchforstet die Airline jetzt jeden Baum im Wald, naheliegend zuerst den Nächsten vor ihrer Haustür.

Testfall Linz: Auf der nur 95nm kurzen Strecke nach Wien bietet Austrian pro Woche 24 Flüge an, für jährlich rund 150.000 Passagiere. Das magere Ergebnis: Ein sattes Minus von 1,8 Millionen Euro. Ähnliches nach Graz (26 Flüge) und Klagenfurt (29 Flüge). Unterm Strich legt die AUA auch dort bei jedem Fluggast noch rund 10 Euro zu.

Bei fast 100 Prozent Umsteigeverkehr ein Sturm im Wasserglas? Immerhin verlor die AUA 2009 systemweit rund 15 Euro pro Ticket, davon chronisch gut 10 Euro allein im operativen Geschäft. Dementsprechend auch die Resonanz aus den Bundesländern: Wir sind nicht das Problem.

Tatsächlich muss die AUA im Inland jetzt eine strategische Erblast stemmen: Nach ihrem Beitritt zur Star Alliance im Jahre 2000 kappte sie fast den gesamten Regionalverkehr und band die Bundesländer fest an ihr Bündnisdrehkreuz Wien. Mit München, Frankfurt und Zürich als Partner im System hat die neue Verbundairline damit nun ein ernstes Problem. Und auch ihr Heimatstandort Wien.

Immerhin stellen die Bundesländer gut ein Fünftel ihres Transitaufkommens, und leisten damit einen vitalen Beitrag zu ihrem Netzverkehr. Keine Frage, die Erhaltung der Inlandszubringer ist nicht nur eine makroökonomische Notwendigkeit, sondern auch ein nationaler Testfall für die Verlässlichkeit der Lufthansa als Standortpartner.

Dazu AUA- Vorstand Peter Malanik: "Als gewissenhafte Kaufleute müssen wir auf den defizitären Strecken handeln und gegensteuern. Wir suchen jetzt das Gespräch mit den Partnern vor Ort, um eine Lösung zu finden." Mangels einer hochrangigen Bahnanbindung des Wiener Flughafens sei auch eine Busverbindung denkbar, die wie erwartet auf breiter Front abgelehnt wurde. So sei vor allem der Morgenanschluss an das AUA- Drehkreuz mit Busabfahrt um 4h früh für die meisten Kunden unannehmbar.

AUA: Verlustabdeckung über PSO möglich

Eine Alternative sei eine Verlustabdeckung über das sogenannte PSO- Verfahren (Public Service Obligation). PSO ist ein von der EU genehmigtes Instrument zur Erhaltung volkswirtschaftlich notwendiger Infrastruktur: Die öffentliche Hand macht hier eine öffentliche, europaweite Ausschreibung, interessierte Airlines bewerben sich für die Strecke und der Gewinner verpflichtet sich für eine bestimmte Zeit zu einer klar definierten Verkehrsleistung. Eventuelle Verluste werden durch die öffentliche Hand abgedeckt. Jüngstes Beispiel, die geförderte Übernahme der Lufthansa- Codeshare- Strecke Hof- Frankfurt durch die saarländische Cirrus Airlines. Insgesamt werden in der EU derzeit 255 Strecken nach dem PSO- Modell betrieben.

Landespolitik: Ja zu Inlandsstrecken, nein zu Subventionen

Erwartungsgemäß fand der Vorstoß der AUA bei der Landespolitik unisono wenig Verständnis. Für den Kärntner Landeshauptmann Dörfler wörtlich eine Erpressung: "Ich denke nicht daran, dass Kärnten die lahmen Flügel finanzieren wird". Immerhin geschäftsbereit, sein steirischer Kollege Franz Voves: "Die Zuständigkeit liegt beim Finanz- und Wirtschaftslandesrat." So sei für den 4. Februar ein Gipfelgespräch zwischen dem AUA- Management und den betroffenen Landeshauptleuten vereinbart.

Deutlich auch der oberösterreichische Landeshauptmann Josef Pühringer: "Wenn wir damit anfangen - wo hört das auf?" Es handle sich dabei um Zubringerflüge. Gibt es die nicht mehr, könnten die Passagiere genauso gut auf andere Flughäfen wie München ausweichen, der Zeitverlust sei gering.

Auf Anfrage von aero.de, naturgemäß konträr die Stellungnahme der AUA: "Ein Wort zu den oft geäußerten Vorwürfen *Die AUA hat schon 500 Millionen bekommen - nun ist es genug*. Was wir wollen, ist eine klare, faire und transparente Ausschreibung. Die 500 Mio. Beihilfe ist von der EU mitklaren Auflagen genehmigt worden. Eine davon ist, dass wir sie dazu verwenden, das Unternehmen zu sanieren, also die notwendigen Maßnahmen treffen, damit Austrian Airlines wieder wirtschaftlich gesundet. Daher prüfen wir jetzt mögliche Maßnahmen für diese unrentablen Bundesländerstrecken. Eine öffentliche Ausschreibung im Rahmen eines PSO ist eine der Möglichkeiten."

Ein Kompromiss: Statt PSO, größere Flieger und weniger Flüge

Durchaus glaubwürdig ist auch die Sicht von Geschäftsführer Gerhard Kunesch, Flughafen Linz. Er sei zuversichtlich, dass die aktuelle Diskussion zu einer für alle zufriedenstellenden Lösung führen werde. Die AUA gehe als Betreiber der Linie an die Sache sehr vernünftig heran. Er rechne nicht damit, dass sie "Knall auf Fall" Entscheidungen fällt.

So gab es inzwischen ein von allen Beteiligten sehr positiv bewertetes Gespräch zwischen AUA- Vorstand Andreas Bierwirth und Vertretern der Kärntner Politik und Wirtschaft. Bierwirths neues Angebot: Statt PSO, größere Flieger, aber weniger Flüge. Statt Steuermittel, eine bessere Steuerung der Erträge. Und zum ersten Mal seit langem, schon fast zufriedene Gesichter.

