



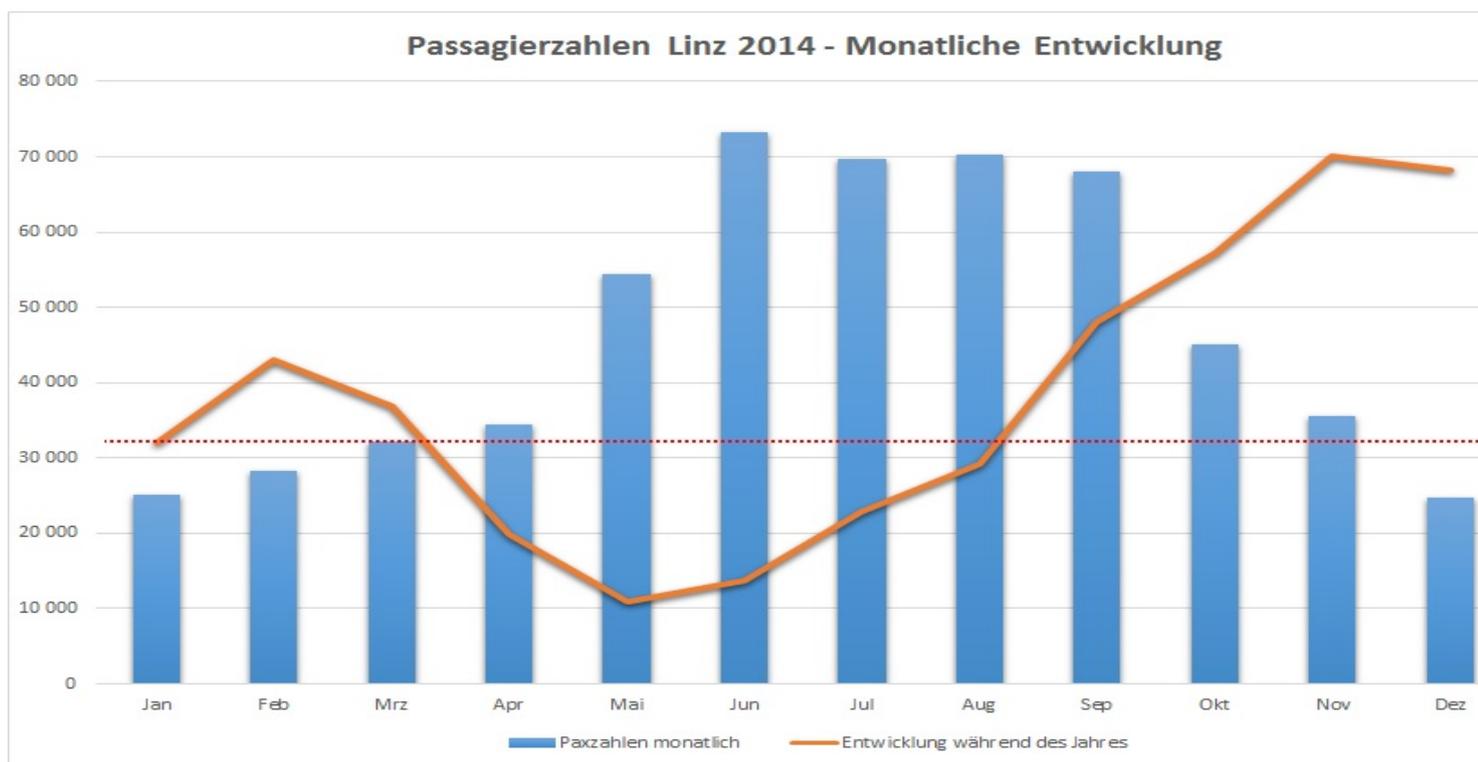
Mit 561.295 Passagieren lag das Gesamtpassagieraufkommen am Linzer Flughafen um 2,1% über dem des Jahres 2013. Im Linienverkehr reisten 363.692 Passagiere (+6,1%). 193.356 Passagiere (-5,0%) zählte der Flughafen im Charterverkehr. Im Ausweichverkehr wurden 4.247 Passagiere betreut. Im Frachtverkehr verzeichnete der Flughafen Linz ein Wachstum von 3,3%. Mit 44.400 Tonnen Luftfracht konnte der blue danube airport linz seine Position als größter, regionaler Frachtflughafen Österreichs nicht nur bestätigen sondern sogar noch ausbauen

Ein Kommentar dazu von Michael David

Mit einem Passagierplus von insgesamt 2,1% und einem erfreulichen Zuwachs in der Fracht von 3,3% ging nun das Jahr 2014 zu Ende. Ein Jahr, welches nicht minder spannend und turbulent zu gleich wie die vergangenen Jahre war. Und dennoch schaffte der blue danube airport ein, wenn auch leichtes, Wachstum am Ende des Tages. Natürlich ist der Flughafen Linz bei den Passagierzahlen nicht dort, wo er schon einmal war. Eine Kritik, die so manchen relativ rasch über die Lippen kommt und daher dieses Wachstum schnell in eine Unzufriedenheit verwandelt. Auch ich hätte mir am liebsten andere Passagierzahlen gewünscht, da meiner Meinung nach unser Flughafen noch dort steht, wo er eigentlich hingehört. Bei näherer Betrachtung der Zahlen im Detail wird aber dann doch klar, soooo schlecht ist auch dieses Plus von "nur" 2,1% dann doch nicht.

In den ersten beiden Monaten des Jahres 2014 konnte Linz mit einem durchschnittlichen Wachstum von 7% im Vergleich der Bundesländerflughäfen überzeugen. Bestimmend waren hier die bessere Auslastung der Linienflüge an sich, als natürlich auch der voll angenommene Flug der Ryanair nach Teneriffa. Die darauffolgenden drei Monate gestalteten sich wider allen Erwarten als sehr schwierig. Die wiederholten Streiks bei Lufthansa und vor allem die

Einstellung der Flüge nach Sharm-el-Sheikh aus sicherheitspolitischen Risiken heraus, schlugen voll durch. Gerade in einer Zeit, in der besonders im Leisure-Bereich stornierte Flüge nicht ohne weiteres abgedeckt werden konnten. Obwohl weder die Streiks bei der Lufthansa, als auch die politische Situation auf der Halbinsel Sinai nicht im unmittelbaren Einflussbereich des blue danube airport linz lagen, büßte dieser fast 10.000 Passagiere von März bis Mai ein. Damit war das verhältnismäßige gute Wachstum aus den ersten beiden Monaten weit mehr als das Doppelte eingestampft, mit dem Resultat, dass auch ein zartes Plus im Juni den doch eher überraschenden Halbjahresverlust nicht mehr abfangen konnte.



Grafik: Michael David

Was danach folgte, nämlich das 2. Halbjahr, kann man durchaus als Metamorphose der Bemühungen, eine Trendwende am Linzer Flughafen durch diverse Impulssetzungen, ansehen. Allen voran ein Zürich, welches sich trotz massiver Kritik aufgrund der Verspätungsanfälligkeit des Fluggeräts in Zusammenhang mit der Slotsituation am Zürcher Flughafen Kloten, respektabel entwickelte. Zusammen mit einer starken Grundauslastung der Linienmaschinen, eine Reihe neuer, interessanter Sonderflüge erbrachte die Hochsommersaison ein Wachstum um mehr als 10.000 Passagiere. Somit waren die drei schwachen Monate im ersten Halbjahr

egalisiert, man konnte also schon mit einem Vorsprung ins vierte und somit letzte Quartal gehen. Bis auf ein leichtes Minus im Dezember, welches dennoch nicht so dramatisch wie auf anderen Regionalflughäfen ausfiel, schaffte man es, selbst im eigentlich schwächeren Verkehrsmonat November um gleich 4.000 Passagiere zuzulegen. Am Ende des Tages, nämlich am 31.12. mit dem letzten Flug des Jahres 2014 nach Zürich, blieb ein Wachstum von rund 22.000 Passagiere. Somit entschieden sich etwa 60 neue Fluggäste pro Tag für den blue danube airport linz. Prozentuell im Vergleich gesehen dann doch ein respektables Ergebnis, leicht vor Graz und auch vor Innsbruck, welche ebenso mit diversen, nicht immer beeinflussbaren Problemen und deren Begleitumstände zu kämpfen hatten. Nur Salzburg setzte mit einem starken Wachstum von rund 9% ein starkes Zeichen.



Was bleibt also von 2014? Wohin führt der Weg 2015? Auf alle Fälle wird es spannend. Nicht nur, dass der Flughafen Linz 60 Jahre alt wird und mit diversen Jahresaktivitäten ein Zeichen für die Zukunft setzen wird, es darf gehofft werden, dass der innovativ-kreative Weg, der vor einiger Zeit eingeschlagen wurde, endlich Früchte trägt. Natürlich hätte ich sehr gerne an dieser Stellen bereits über konkrete neuen Linienverbindungen, etwa Linz-Amsterdam, berichtet, dennoch sehe ich durchaus positiv in die Zukunft. Warum? Nun lassen Sie es mich erklären: da wäre in erster Linie einmal Zürich, die sich bereits auf einem meiner Meinung nach respektabeln Niveau etablieren konnte. Auch die Anpassungen und Kapazitätsaufstockungen Richtung Palma sollten Impulse für ein Wachstum geben. Und natürlich die erfreulichste Nachricht der letzten Wochen, dass Ryanair an die Teneriffa-Strecke glaubt, dass man sie über das Gesamtjahr 2015 führt. Alleine auf dieser einen Verbindung sehe ich ein Potential von 7.000 zusätzlichen Passagieren. Auch die ergeizigen, aber nicht unrealistischen, Zielsetzungen der Donau-Moldau-Region und deren Impulsgeber dürften 2015 dafür sorgen, dass der Name "blue danube airport" mit entsprechenden Leben erfüllt wird. Man darf auf alle Fälle gespannt sind, vor der Haustür des Flughafens liegt immerhin eine der touristischen Wasserstraßen der Welt.

Aber natürlich überschattet diese Aussicht momentan diverse geopolitische Entwicklungen und

Medienberichte. Der Anschlag von Paris hat wieder ins Gedächtnis gerufen, dass wir - auch in Europa, selbst auch nicht in Österreich - nicht in einer heilen Welt leben und doch sehr schnell alles anders werden könnte, wie geplant. Dies betrifft vor allem die Verkehrsfluffahrt, die zudem auch 2015 mit anderen Problemen, wie ein vermindertes Wirtschaftswachstum, Auseinandersetzungen mit der Belegschaft und den eigenen Geschäftszahlen und Kostenstrukturen zu kämpfen hat. Alles Umstände und Fragen, die sich Regionalflughäfen wie Linz, nicht entziehen können, ja sogar Mitten drin statt nur dabei sind. Obwohl sich daraus nicht automatisch neue Verkehrsverbindungen ableiten lassen, was natürlich zu einer gewissen Kritik an handelnden Personen und wieder zu einer Unzufriedenheit in bestimmten Kreisen führt, sollte es man zumindest und wenigstens anerkennen, dass der Linzer Flughafen zu den 40 letzten Airports in Europa zählt, die nicht über die eigenen finanziellen Verhältnisse wirtschaften. "Davon kann man sich nichts kaufen", heißt eine viel benutzte Phrase in der Kritik, von geschlossenen Flughäfen auf mittlere oder längere Sicht aber noch weniger. Zweibrücken oder auch andere, noch geöffnete Regionalflughäfen in Deutschland, sollten jedenfalls ein mahnendes Zeichen dafür sein, dass Flughäfen am Ende doch nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen geführte Unternehmen und keine Selbstbedienungsläden oder gar langfristige Selbstläufer sind.

Abschließend möchte ich nur kurz auf das momentan heißdiskutierte Thema der Wien-Flüge eingehen. Derzeit kursieren alle möglichen Gerüchte aus den diversten Quellen. Fix ist aber, dass scheinbar noch nichts fix ist. Es war und es bleibt aber anzunehmen, dass es sich weder die Austrian, noch die ÖBB leisten können, noch dauerhaft sich Konkurrenz zu machen. Immerhin hat der Eigentümer - als wir, der Steuerzahler - wohl den Anspruch darauf, dass die um etliche Millionen finanzierte Bahninfrastruktur entsprechend genutzt wird. Selbst wenn wir, als Sympathisanten des Linzer Flughafens, dies mit Sicherheit anders beurteilen wie beispielsweise ein Niederösterreicher oder Wien. Die Austrian wird sich aber nur sehr schwer es leisten können, gänzlich auf die Flugverbindungen zwischen Linz und Wien, vor allem am Tagesrand zu verzichten. Es wird - und da bin auch ich mir sicher - auf eine Reduktion noch in diesem Jahr hinauslaufen. Trotzdem sehe ich diese Thematik nicht nur grundlegend negativ, immerhin ist die Zugverbindung ja keine Einbahnstraße nach Wien. Besonders bei Ryanair sieht man, dass auch für den Wiener Kunden Linz auch attraktiv sein kann. Selbst die Austrian wird Fluggäste durch diese neue Direktzugverbindung verlieren, nämlich an Mitbewerber wie Emirates, Qatar oder Niki. Auch der Flughafen Wien wird die Auswirkungen im Bereich der Parktarifeinnahmen zu spüren bekommen, durchaus um eine mittlere einstellige Millionensumme.

Zum den gilt eines eben nicht: ohne Wien ist Linz tot. Nun, dass keine Wien-Flüge mehr nicht wirklich von Vorteil sind, für diese Erkenntnis braucht man keine eher eindimensional denkenden Kritiker. Es ist aber auch kein Nachteil, einen Markt ohne Wien-Flüge für andere interessant zu machen. Dafür bedarf es natürlich eingeschlagene Wege weiterzugehen und alte wie neue Kooperation mit Wirtschaft, Tourismus und all den anderen Partnern weiter zu stärken. Es hat niemand behauptet, dass diese Trendwende leicht werden würden. Gemeinsam

ist es trotzdem zu schaffen, davon bin ich nach wie vor überzeugt. Betrachtet man die Thematik also als unterschiedlichen Blickwinkel, zeigt es sich: es ist doch keine Einbahnstraße, man muss aber die richtigen Rezepte dazu finden, um positives daraus abzuleiten. Das gilt auch für den Flughafen Linz.

Dieses Kommentar ist eine persönliche Meinung von Michael David, welche nicht mit jener anderen VFFL-Mitglieder übereinstimmen muss.