

STALEY / LAT / REX SHUTTERSTOCK / ACTION PRESS

Fluglinien

„Alles wurde nur teurer“

Niki Lauda, 67, Exrennfahrer, über sein viertes Luftfahrt-Experiment und darüber, warum er für Air Berlin keine Rettungsmöglichkeit sieht

SPIEGEL: Sie haben gerade eine Flotte von 16 Privatjets gekauft – unter dem Namen LaudaMotion soll das Geschäft weiter wachsen. Damit starten Sie zum vierten Mal im Fluggeschäft. Können Sie die Finger vom Fliegen nicht lassen?
Lauda: Kurz vor Weihnachten hat mir die Firma, bei der mein eigener Privatjet steht, den Kauf des Unternehmens angeboten. Nach einem Blick in die Zahlen war klar: Das mache ich.
SPIEGEL: Ihre unternehmerischen Erfahrungen mit Luftfahrt sind eher gemischt.
Lauda: Ich habe alle Höhen und Tiefen kennengelernt. Doch dem Unternehmen geht es sehr gut, ich bin nicht in ein krankes Geschäft eingestiegen. Ich will nicht die größte Flotte der Welt, aber ich will die zufriedensten Kunden und denen einen Standard bei Piloten und Wartung bieten, den sonst nur Liniengesellschaften haben.
SPIEGEL: Ihre Fluglinie Niki wurde von Air Berlin gekauft. Tut es Ihnen weh, zu sehen, wie es dort wirtschaftlich bergab geht?
Lauda: Das nicht. Aber es wundert mich, was für Fehlentscheidungen vom Management getroffen werden.
SPIEGEL: Welche zum Beispiel?
Lauda: Man muss zu günstigeren Preisen fliegen, hat aber zu hohe Kosten. Hier macht Air Berlin seit sechs Jahren einen Fehler nach dem anderen. Tarifverträge für Piloten, üppige Flugdienstzeiten-Regeln – das passt alles nicht zur wirtschaftlichen Lage. Man braucht sich bei Air Berlin nicht darüber wundern, dass man im Jahr 300 Millionen Euro oder mehr verliert. Lufthansa macht es mit Eurowings besser. Wenn Eurowings so ausgebaut wird wie geplant, wird das die Konkurrenz massiv unter Druck setzen.
SPIEGEL: Können die alten Airline-Riesen überhaupt überleben?
Lauda: Als sich Air Berlin an meiner alten Airline Niki beteiligte, waren die Kosten dort rund 40 Prozent niedriger. Doch dann setzte Air Berlin eigene Manager nach Wien, und alles wurde nur teurer, bis zu den Tarifverträgen. Die Flugzeuge wurden verkauft und teuer zurückgeleast. Noch macht Niki Gewinn, doch bald wird auch dieser Firmenteil nicht mehr konkurrenzfähig sein.
SPIEGEL: Haben Sie interveniert?
Lauda: Na klar. Aber ich hatte im Verwaltungsrat nur eine Stimme. Nach einem Jahr habe ich gesagt, ich gehe. Der Einstieg von Etihad war dann eine Rettung um fünf vor zwölf.
SPIEGEL: Wann verliert Etihad, die Fluggesellschaft aus Abu Dhabi, die Lust und zieht bei Air Berlin den Stecker?
Lauda: Dort ist der Zugang zum Geld ein anderer. Das ist tatsächlich eine Lustfrage. Bisher hat Etihad etwa eine Milliarde Euro in Air Berlin gesteckt. Doch das Grundsatzproblem bleibt, da helfen Geldspritzen nicht. Etihad hat so viel in Air Berlin investiert, dass der Zeitpunkt überschritten ist, damit jemals Geld zu verdienen.
SPIEGEL: Wie würden Sie das Problem lösen?
Lauda: Ich sehe mich trotz meiner Erfahrung in der Luftfahrt außerstande, Air Berlin zu retten. mum

Öffentliche Finanzen

Staatsverschuldung nimmt ab

Deutschlands Schuldenstandsquote soll 2020 erstmals seit Jahren wieder unter die symbolisch wichtige Marke von 60 Prozent des Bruttoinlandsprodukts (BIP) sinken. Das prognostiziert das neue Stabilitätsprogramm, das die Bundesregierung in der nächsten Woche beschließen und nach Brüssel an die EU-Kommission schicken will. Nach den Berechnungen wird der Anteil der Schulden von Bund, Ländern und Gemeinden gemessen am BIP 2020 bei rund 59 Prozent liegen. Für das laufende Jahr verzeichnet der Bericht noch einen Wert von 68 Prozent. Er soll ab 2017 sukzessive von 66 Prozent über 63 Prozent im Jahr 2018 sowie 61 Prozent im Jahr 2019 auf den Zielwert schrumpfen. Das jährliche Finanzierungsdefizit aller staatlichen Ebenen soll in dem Zeitraum zusammengenommen ausgeglichen sein. Während der Finanzkrise und unmittelbar danach musste der Staat Konjunkturprogramme finanzieren und Steuerausfälle kompensieren. Als Folge war die Staatsverschuldung massiv gestiegen – bis zu einem Höchststand von rund 80 Prozent im Jahr 2010. Tritt die Entwicklung wie erwartet ein, würde Deutschland 2020 erstmals wieder beide Vorgaben des EU-Vertrags von Maastricht erfüllen. Er sieht ein Staatsdefizit von höchstens drei Prozent vor und erlaubt einen Schuldenstand von maximal 60 Prozent des BIP. rei