

Letzte Aktualisierung: 10.10.22 um 10:18 Uhr

Newsletter



Suchen...



Ungewisse Zukunft

Ersetzt Austrian Airlines ihre Boeing 767 überhaupt?

Die Boeing 767 sind die ältesten Langstreckenflugzeuge der österreichischen Lufthansa-Tochter. Doch vielleicht ersetzt Austrian Airlines die drei Jets gar nicht.

10.10.22 - 11:10 | Stefan Eiselin

63 Kommentare





Boeing 767 von Austrian Airlines: Werden sie überhaupt ersetzt?

aeroTELEGRAPH

«Die Boeing 767 kann [...] noch sehr gut vier bis fünf Jahre fliegen.» [Das sagte Austrian Airlines' Operativchef Francesco Sciortino im Januar zu aeroTELEGRAPH](#). Das heißt aber auch: Spätestens ab 2027 braucht die Lufthansa-Tochter Ersatz für die drei Langstreckenflugzeuge, die inzwischen durchschnittlich 23 Jahre alt sind.

Und irgendwann müssen auch die sechs Boeing 777-200 ersetzt werden, die ebenfalls schon 22-jährig sind. Mutter Lufthansa Group machte stets klar, dass Austrian Airlines erst beweisen muss, dass sie die Investitionen in neue Langstreckenflugzeuge selber finanzieren kann. Davon ist die Fluggesellschaft nach Corona weiter entfernt als auch schon.

Wie wirkt sich Fit for 55 aus?

Erst muss sie die Staatshilfe von 300 Millionen vollständig zurückzahlen, die ihr während der Corona-Krise gewährt wurde. Bisher hat sie erst ein Drittel des Kredites getilgt. Und jetzt gibt es Zweifel, ob die Boeing 767 überhaupt ersetzt werden.

Wie Austrian-Chefin Annette Mann gegenüber den Analysten von [Airinsight](#) erklärt, wird in nächster Zeit keine Entscheidung über den Ersatz der Boeing 767 getroffen. Denn erst will sie genauer analysieren, wie die [Klimastrategie Europas ihre Airline beeinflussen wird](#), [Diese ist unter dem Titel Fit for 55](#) bekannt. Man habe in Wien bereits jetzt ein «eher kleines Dreieck» für Langstreckenflüge», so Mann.

Auch politisches Kalkül

So wie es jetzt aussehe, würden die Regeln für die Kompensation von Kohlenstoff

[Crews von American Airlines widersprechen Boeing bei der 737 Max](#)[Zum nächsten Artikel >](#)

die Vorschriften für nachhaltiges Kerosin europäischer Flughäfen gegenüber der Konkurrenz in der Türkei und im Nahen Osten weiter benachteiligen. Wenn Wien ein sehr kleines Drehkreuz werde, «dann ist die Investition in neue Langstreckenflugzeuge möglicherweise keine kluge Entscheidung», so Mann.

Natürlich sind die Bedenken berechtigt. Zugleich sind sie aber auch politisches Kalkül. Sie sind ein Wink mit dem Zaunpfahl Richtung Brüssel, doch noch Änderungen und Entlastungen für die Luftverkehrsbranche zu gewähren.

Dreamliner in der Poleposition

Manns Vorgänger Alexis von Hoensbroech hat stets betont, «dass wir am Ende nur noch ein Langstreckenmodell betreiben werden». Als Ersatz für die Boeing 777 und allenfalls die 767 steht die Boeing 787 im Vordergrund. Denn AUA braucht ein Flugzeug, das zur Größe ihres Drehkreuzes Wien passt. Jets mit viel mehr als 300 Sitzen kommen nicht in Frage.

Mehr zum Thema

[OE-LZN: Austrian Airlines hat ihren ersten Airbus A320 Neo](#)

[Beliebtes Angebot: Business Class weicht Premium Economy in Austrians Boeing 777](#)

[Vier Dreamliner für Austrian?: Das Rätselraten um die Boeing 787 der Lufthansa-Gruppe](#)

 Feedback

