

Airline-Porträt Air Astana

(erschieden im Sammelwerk „Das große Archiv der Airlines“, Geramond-Verlag München)

Die ehemalige Sowjetrepublik Kasachstan ist in etwa so groß wie Westeuropa, doch leben hier nur etwa 15 Millionen Menschen, die sich zudem in nur wenigen Städten konzentrieren. Aufgrund von Erdöl- und Erdgasvorkommen sowie weiteren Bodenschätzen ist Kasachstan nicht nur eine ökonomische Macht in Zentralasien, sondern wegen und der schier Größe, die sich über unterschiedliche Klimazonen erstreckt, auch ein beliebtes Touristenziel.

Als das Land sich 1991 für unabhängig erklärte, entstand im Jahr darauf mit Kazakhstan Airlines eine erste Nationalairline, die aus dem Aeroflot-Erbe zahlreiche Flugzeuge sowie Personal übernahm. Doch der Flugplan war aufgrund finanzieller Schwierigkeiten oft Makulatur. 1996 baute die Regierung die staatliche Airline um und taufte sie auf den Namen Air Kazakhstan. Doch die Probleme blieben, bis die Airline im Jahr 2004 für bankrott erklärt wurde.

Britische Geburtshelfer

Inzwischen hatte der Westen das rohstoffreiche und touristisch reizvolle Land entdeckt und die kasachische Regierung versuchte Geld und Know-how mittels Joint-Ventures ins Land zu holen. Auch der darben Luftverkehr sollte davon profitieren und so wandte man sich bereits im Jahr 2000 an den britischen Flugzeugbauer BAe Systems. Ziel war es, eine komplett neue, nach westlichem Vorbild geführte Fluggesellschaft mit modernem Flugzeugpark auf die Beine zu stellen. Am 14. September 2001 unterschrieben beide Seiten den Joint-Venture-Vertrag zur Gründung der Air Astana, die je zur Hälfte in Händen des kasachischen Staates und BAe Systems lag. Als Präsident für das neue Unternehmen wurde der Engländer Lloyd Paxton im folgenden Frühjahr bestellt, der 25 Jahre lang für BOAC und später British Airways im Mittleren Osten und Afrika tätig war.

Die Flotte bestand anfangs aus zwei Boeing 737-700 und einer größeren Boeing 737-800. Letztere hob am 15. Mai 2002 zum Jungfernflug der Air Astana, der von Almaty nach Astana führte, ab. Die neuen Boeings steuerten insbesondere Oral und Atyrau an, beides wichtige Wirtschaftszentren. Doch die Flughäfen dieser Städte verfügten aufgrund der starken klimatischen Schwankungen nur über steinharte Beton-Landebahnen, die die Einzelrad-Fahrwerke der Boeing 737 an den Rand der Belastbarkeit brachte. An einen dauerhaften Flugbetrieb mit den Boeings war hier nicht zu denken. Die alten Tupolevs und Ilyushins hatten daher immer Gondelfahrwerke mit mehreren Achsen. Air Astana stand nun vor der Wahl: ein Flugzeug aufgrund von Überkapazitäten zurückgeben oder es anderwärtig nutzen. So kam es, dass die Airline entgegen der ursprünglichen Planung ab August 2002 auch international flog. Erstes Auslandsziel war Dubai; bald darauf folgten Moskau und Peking. Für die Verkehrsrechte nach Russland und China mussten jedoch zuvor die Besitzverhältnisse bei Air Astana geändert werden, da die Regierungen beider Länder nur mit Airline verhandelten, die mehrheitlich in Staatsbesitz waren. Seitdem gehört Air Astana zu 51 % dem Staat und zu 49 % BAe Systems.

Flottenausbau als Pokerspiel

Doch wie ging es nun mit den auch vom Hersteller Boeing als „rough runways“ deklarierten Bahnen in Oral und Atyrau weiter? Präsident Paxton nahm das Problem als willkommenen Vorwand für einen schrittweisen Flottenausbau. Er hatte die Boeing 757-200 mit ihrem Doppelfahrwerk und ihrer nicht allzu großen Kapazität als einzig sinnvolle Ergänzung ausgemacht. Im Oktober 2003 leaste man die erste Maschine. Zwei weitere folgten im Dezember sowie im März 2004. Alle drei waren zuvor bei LTU im Einsatz. Nun konnte Air Astana endlich auch auf jenen betonharten Pisten dauerhaft operieren. Doch die viel größere Reichweite der Boeing 757 ließ auch Westeuropa näher heranrücken. Insbesondere der ethnische Verkehr nach Deutschland barg enormes Wachstumspotential. Zwar waren viele Deutschstämmige inzwischen in die Heimat ihrer Vorfahren ausgewandert, doch sie hielten Verbindung mit Kasachstan. Zudem waren aufgrund der verbesserten wirtschaftlichen Lage rund 300.000 Deutschstämmige in Kasachstan geblieben und sorgen heute für gute Auslastungszahlen. Weitere neue Routen führten nach Amsterdam, London, Seoul, Bangkok, Istanbul und Delhi. Das immer dichter werdende Inlandsnetz übernahmen ab Herbst 2004 mehrere angemietete Fokker 50.

Ab Herbst 2006 liefen die Leasingzeiten der inzwischen auf fünf Einheiten angewachsenen Boeing 737-Flotte aus. Zwei Maschinen kehrten an die türkische Pegasus zurück, während die drei anderen von der Leasingfirma sofort an Air Berlin weitergereicht wurden. Als Ersatz entschied sich Air Astana für die erfolgreiche A320-Familie von Airbus. Die Entscheidung überraschte nicht allzu sehr, da Anteilseigner BAe Systems auch zu 20 % an Airbus Industries beteiligt ist. Auf den nachfragestarken Langstrecken ergänzen seit 2007 zwei Boeing 767-300ER mit größeren Kapazitäten die bisherigen Boeing 757. Sie sollen bis 2012 in der Flotte bleiben und dann durch neueste Boeing 787 Dreamliner abgelöst werden.