

Brasilien braucht eine große Fluggesellschaft

Im *Tópicos*-Interview spricht der Vorsitzende des Aufsichtsrates der Deutschen Lufthansa AG und Beauftragte der Bundesregierung für Direktinvestitionen, Dr. Jürgen Weber, über die Turbulenzen bei Varig und Perspektiven des bilateralen Luftverkehrs.

INTERVIEW: DIE FRAGEN STELLTE DR. UWE KAESTNER

Tópicos: Herzlichen Glückwunsch zu Ihrer Ehrung als Deutsch-Brasilianische Persönlichkeit 2006! Brasilien – welche beruflichen Akzente, welche persönlichen Erfahrungen verbinden Sie mit diesem Land?

Dr. Jürgen Weber: Vielen Dank für Ihren Glückwunsch. Diese Ehrung gibt mir Anlass, über die enge Bindung unserer beiden Länder wieder einmal öffentlich zu sprechen. Sie wissen, die Verbindung Lufthansa/Brasilien hat eine lange Tradition, die in die dreißiger Jahre des letzten Jahrhunderts zurückreicht. Aus dieser Verbundenheit heraus war es mir ein Anliegen, die Varig als Gründungspartner für die Star Alliance zu gewinnen.

Als ich 1974 die Verantwortung für die Lufthansa-Technik weltweit übernahm, führte meine erste Reise nach

Rio de Janeiro und São Paulo – ich war persönlich tief beeindruckt vom Land und vom Einsatz unserer Mitarbeiter. Das verbindet auf Dauer.

Vor rund 50 Jahren hat die Deutsche Lufthansa den Liniendienst nach Brasilien wieder aufgenommen. Wie sehen Sie den heutigen Stand und die Zukunftsperspektiven des bilateralen Luftverkehrs?

Brasilien ist das Standbein von Lufthansa in Südamerika und das Tor zum Mercosur. Die Region erlebt derzeit ein starkes und kontinuierliches Wirtschaftswachstum. Das gilt vor allem für Brasilien als Kernland und größte Volkswirtschaft Lateinamerikas. In Zukunft dürfte sich die globale Rohstoffnachfrage weiterhin positiv für Brasilien auswirken – und Deutschland ist Brasiliens wichtigster Handelspartner in Europa. Das sind alles positive Voraussetzungen für den bilateralen Luftverkehr. Wir gehen

auch zukünftig von einer hohen Profitabilität und von starkem Wachstum aus.

Die Fußballweltmeisterschaft bewirkt auch einen Boom im Flugverkehr zwischen Brasilien und Deutschland. Wie beurteilen Sie die Möglichkeit, auch künftig hohe Buchungszahlen durch verstärkten Tourismus zu erzielen?

Die Basis für den touristischen Verkehr zwischen beiden Ländern ist bestens. Gerade im Winter auf der Nordhalbkugel ist Brasilien ein äußerst attraktives Ziel für Europäer – mit seiner einzigartigen Kultur, faszinierenden Landschaften und traumhaften Stränden. Sehr bemerkenswert ist das ständig wachsende Angebot für Ökotouristen.

Deutschland kann ebenfalls mit einer großen Vielfalt aufwarten. Kulturelle und historische Highlights, aber auch wunderschöne und sehr abwechslungsreiche Landschaften und nicht zuletzt die zentrale Lage in Europa. Um die hohen Buchungszahlen auf der touristischen Seite zu halten und weiter auszubauen, muss jeweils in die Infrastruktur investiert werden. Grundsätzlich kommt man ohne eine verstärkte positive Imagewerbung nicht aus.

Wie ist heute der Stellenwert Brasiliens in der Star Alliance?



Grundprinzip der Star Alliance war und bleibt, dass in jedem wichtigen Markt der Erde ein Partner zu Hause ist. Brasilien ist ein sehr wichtiger Standort der Alliance – und Varig wurde als bedeutende Gesellschaft in einem riesigen Markt unser Gründungsmitglied. Um so trauriger stimmt mich, dass Varig offenbar jetzt in Turbulenzen geraten ist – fiele sie aus, würde ein weißer Fleck auf der Karte der Alliance entstehen.

In einem stärker liberalisierten Markt nimmt der Wettbewerb zu – man muss also rechtzeitig die Weichen stellen, damit man nicht in eine Abwärtsspirale sinkender Gewinne, fallender Produktion, weiter zurückgehender Erträge gerät. Ich bin der festen Überzeugung: Brasilien braucht eine große, erfolgreiche, sichere und hochqualitative Fluggesellschaft.

Sie haben gleich zu Beginn Ihres Engagements für "Invest in Germany" Brasilien besucht. Welche Chancen sehen Sie für verstärkte Investitionen brasilianischer Unternehmen in Deutschland?

Der Besuch war mir ein Herzensanliegen. Ich beobachte seit geraumer Weile, wie sich Brasilien als Land der Hochtechnologie profiliert. Ich nenne nur den Namen Embraer, um ein Beispiel meiner Branche zu wählen. In mancherlei Weise ist Brasilien ein Global Player geworden. Nun ist Globalisierung ja keine Einbahnstraße. Einer der wichtigsten Gründe für jedes Unternehmen, Direktinvestitionen im Ausland vorzunehmen, ist die Präsenz in wichtigen Märkten. Gerade jenseits des Atlantiks liegen bedeutende Märkte Brasiliens, findet der Absatz statt, werden Gewinne eingefahren, findet man talentierte Leute, werden Innovationen geschaffen. Ich denke, wir sind als Partner aufeinander angewiesen.

Auch aus einem anderen Grund dürfte eine größere Verflechtung mit dem europäischen Wirtschaftsraum im Interesse Brasiliens liegen: Das Land hat ja genügend schmerzhaft Erfahrungen mit extremen Wechselkurschwankungen gemacht. Produktion vor Ort gleicht dies aus, so dass ich



Dr. Uwe Kaestner mit Dr. Jürgen Weber

mir gut vorstellen kann, dass ein natural hedging in der Form einer Präsenz in der Euro-Zone für brasilianische Unternehmen überaus interessant sein dürfte. Deutschland ist als größter Markt und infrastrukturelles Herzland der geeignetste Standort in Europa.

Wie beurteilen Sie das wirtschaftspolitische Umfeld für verstärkte deutsche Investitionen in Brasilien?

Auch für Deutschland ist Globalisierung keine Einbahnstraße. Bisher hat man vorrangig von der Triade USA-Europa-Japan gesprochen. Ich sehe aber eine weitere Triade, die sich etabliert: Ich nenne sie die "Triade der neuen Dynamik". Sie umfaßt die Länder Brasilien, China und Indien. Hier liegt für deutsche Unternehmen großes Potential, das zwar schon kräftig gehoben wird. Aber es sollte noch mehr werden. Auch in diesem Fall gilt: Wer in fremden Märkten verkaufen will, der sollte dort auch Fuß fassen. Brasilien hat für Lateinamerika einen natürlichen Führungsanspruch, den es auch wahrnehmen sollte. Deshalb ist Brasilien ein gutes Sprungbrett für den gesamten Subkontinent. Die deutsche Wirtschaft ist dort schon gut vertreten, was durchaus zusätzliche Sogwirkung haben kann. Ich bin optimistisch. ■

Lufthansa wird 80

Gegründet wurde die Deutsche Lufthansa bereits am 6. Januar 1926. Mit dem Beginn des Zweiten Weltkrieges wurde sie faktisch der Luftwaffe unterstellt. Zum Kriegsende 1945 wurde das Unternehmen von den Alliierten liquidiert.

Am 1. April 1955 wurde sie "wiedergeboren". Heute ist sie eine der größten Fluggesellschaften der Welt: Sie befördert mehr als 51 Millionen Passagiere pro Jahr zu 188 Zielen in 78 Ländern. Mehr als 90.000 Menschen sind bei der Lufthansa beschäftigt, zwei Drittel davon in Deutschland. Sie fliegt einmal täglich nach São Paulo.

Die Star Alliance ist eine 1997 gegründete Allianz von derzeit (April 2006) 18 Fluglinien (u.a. Lufthansa und Varig). Im Verbund der Star Alliance finden täglich fast 15.500 Flüge zu 842 Zielen in 152 Ländern statt. Dafür befinden sich rund 2832 Flugzeuge in der Luft, um jährlich fast 390 Millionen Passagiere zu befördern.

Defence and Communications Systems
The EADS Systems House



Command, Control, Communications and Information | Intelligence, Surveillance and Reconnaissance | Air and Naval Defence | Professional Mobile Radio | Homeland Security

Success depends on Strategy

Defence and Communications Systems (DCS) – the EADS System House. Our expertise in the defence and security area means we can operate world-wide, with the ability and capacity to integrate diverse systems and equipment to provide a complete solution to our Customer's requirements. Such solutions include: Information; Command and Control (C²); Weapons Deployment Systems; Systems for Manned and Unmanned Reconnaissance plus those for Public Safety, Border and Coastal Protection, and Military and Civil Telecommunications Solutions.

The EADS Systems House – The correct strategy for your success!

**EADS
Defence and
Communications Systems**
81663 Munich, Germany

www.eads.com

