Flugstrecke Wien–Graz ist bald Geschichte. Wie kam es dazu?

Die Verbindung war längst defizitär, trotzdem hielt man an ihr fest. Ende Oktober hebt aber nun endgültig der letzte AUA-Flieger zwischen Graz und Wien ab

Nicolas Dworak 4. August 2026, 15:33



Der Flughafen Graz fertigte im Vorjahr rund 830.000 Passagiere ab. Nur 60.000 davon verkehrten zwischen Wien und Graz.

Am 23. Oktober nimmt eine lange Geschichte ihr Ende: Dann fliegt der letzte Flieger mit der Flugnummer OS118 der Austrian Airlines von Graz nach Wien. Tags darauf gilt es entweder mit dem Auto oder der Bahn in die Bundeshauptstadt zu reisen. Oder an ein anderes Drehkreuz in Deutschland und der Schweiz. Was die einen bedauern, sehen die anderen als längst überfälligen Schritt an.

Die Ambivalenz liest sich auch in den Aussagen der AUA-Chefin Annette Mann. Noch im Mai argumentierte Mann, die Flugverbindung zwischen Graz und Wien sei eine "Standortfrage". Betriebswirtschaftlich bräuchte es derartige "Ultra-Kurzstreckenflüge" nicht, aber man sehe sich eben in einer "Standortverantwortung". Doch der Wind hat sich gedreht, die AUA ist im Sturzflug. Am Dienstag gab die Lufthansa-Tochter bekannt, im ersten Halbjahr einen Verlust von 94 Millionen Euro eingeflogen zu haben.

Der Krieg im Nahen und Mittleren Osten ließ die Kerosinpreise explodieren. 60 Millionen Euro mehr musste die AUA für den Treibstoff aufwenden als im Vergleichszeitraum 2025. "Hinzu kommen weitere Belastungen in zweistelliger Millionenhöhe aufgrund sicherheitsbedingter Streckeneinstellungen in den Nahen Osten." Das Geld ist knapp – und das Aus einiger Strecken besiegelt. Auch jenes der inländischen Verbindung in die steirische Landeshauptstadt. Nun heißt es: "Nur ein wirtschaftlich gesundes Unternehmen kann dauerhaft in den Standort investieren."

Nur noch ein Flug täglich

Zuletzt gab es ohnehin nur noch einen Flug pro Tag und Richtung. Fairerweise ist anzumerken, dass typische Geschäftsreisestrecken im Sommer traditionellerweise reduziert werden. Zuvor waren noch elf Flüge wöchentlich der Regelfall, erklärt der Chef des Graz Airport, Wolfgang Grimus. Auch das war bereits ein deutlicher Rückgang, der seinen Ursprung Ende 2025 nahm. Damals meldete ein Unternehmen im Umfeld der schwedischen Braathens Insolvenz an. Der AUA kam der Leasing-Partner abhanden – und mit ihm drei Flugzeuge. Aus einst bis zu 21 Flügen pro Woche wurden elf. "Darunter hat natürlich auch die Konnektivität gelitten", schildert Grimus dem STANDARD.

Ohne die Einstellung im Oktober hätte man im heurigen Jahr mit 60.000 Passagieren zwischen den beiden Landeshauptstädten gerechnet. Nun werden sich die Passagiere auf andere Drehkreuze verteilen. "Wir bedauern die Einstellung natürlich", meint Grimus, "gehen aber davon aus, dass wir einen guten Teil am Graz Airport behalten können". Schließlich

stockt die AUA die Sitzplätze auf. Ein Viertel mehr sind es nach Frankfurt, zehn Prozent nach München, 40 Prozent nach Zürich.

Nach Wien geht es nun am schnellsten mit dem Auto, alternativ in knapp unter drei Stunden mit der Bahn. ÖBB und AUA kooperieren schon länger und haben mit "AIRail" ein Angebot geschaffen, bei dem man mit nur einem Ticket Zug und Flieger besteigen kann. Eine Ausweitung werde "laufend evaluiert", heißt es dazu von der AUA. Wer bereits Tickets für Flugreisen gebucht hat, die nun nicht mehr stattfinden, werde darüber proaktiv kontaktiert, lässt die Airline wissen. Etwa hinsichtlich Umbuchung auf andere Lufthansa- oder AIRail-Verbindungen.



AUA-Chefin Annette Mann verkündete am Dienstagvormittag das Halbjahresergebnis – und mit ihm die Streichung wenig profitabler Kurzstrecken.

Lange angebahnt

Auch wenn die Einstellung der Verbindung überraschen mag: Sie kommt nicht aus heiterem Himmel. Schon länger stand sie zur Debatte. "So kurze Inlandsflüge werden klimapolitisch ohnehin nicht auf Dauer zu erhalten

sein", sagt Eric Kirschner, Regionalökonom FH Joanneum. "Die Implikationen für den Standort halten sich ohnehin in Grenzen."

Auch das staatliche AUA-Rettungspaket in der Pandemie dürfte mit hineinspielen. 2020 erhielt die AUA 300 Millionen Euro an Krediten, abgewickelt und besichert über die Cofag. Weitere 150 Millionen kamen als nicht rückzahlbarer Zuschuss hinzu. Im Deal verpflichtete man sich dazu, Inlandsflüge einzustellen, wenn die alternative Zugfahrt "deutlich unter drei Stunden" möglich ist.

Schon jetzt ist der Flughafen Wien-Schwechat vom Grazer Hauptbahnhof aus in knapp unter drei Stunden erreichbar. Mit Eröffnung des Semmeringtunnels Ende 2029 liegt die Fahrzeit dann bereits bei unter zwei Stunden. Die AUA betont, die Entscheidung sei unabhängig davon gefallen. Ein Ablaufdatum hätte die defizitäre Verbindung damit aber ohnehin gehabt. (Nicolas Dworak, 4.8.2026)