



**Ryanair hat die billigsten Tickets und sichere Flieger. Ihr eigentlicher Clou ist aber das Marketing. Von dem können alle lernen.**

**PRO  
&  
KONTRA**

**Geschäftsreisenden hilft ein Billigticket ohne Tagesrandverbindung kaum, zudem bereiten Ausfälle und Verspätung arge Probleme.**



# Brauchen wir die Billig-Flieger?

**JA: URS HARNIK-LAURIS\***

**H**oppla! Da packt eine freche Luftlinie die Sache plötzlich anders an: Schließt neuartige Abkommen mit Flughäfen, ist unkonventionell organisiert – und begeistert damit sieben Millionen Passagiere im Jahr. Die krisengeschüttelte Branche ist irritiert ob der Höhenflüge der Ryanair, zumal sich die auch an der Börse abspielen. Und sie schauen fassungslos zu, wie die alte Formel „Catering plus Stewardess mal Sicherheit ergibt Flugpreis“ aus heiterem Himmel außer Kraft gesetzt wird. Denn Ryanair ist nicht nur unschlagbar billig (Frankfurt-Mailand um 9 Euro), sie ist auch in ihrer internen Kostenstruktur konkurrenzlos. Trotzdem verfügt sie über eine hochmoderne Flotte und hatte in den 17 Jahren ihres Bestehens noch keinen Crash. Das sind überzeugende Argumente – auch für unser Unternehmen, das weltweit tätig ist: Immerhin legen die Mitarbeiter der austriamicrosystems AG jährlich über acht Millionen Flugmeilen zurück. Unser Check ergibt beste Karten für die Ryanair – vorausgesetzt, die Flugzeiten passen. Die neue Verbindung Graz-London bringt aber nicht nur Freude über das billige Ticket, sondern auch Erkenntnisse:

**D**ie Steiermark ist für Briten ab sofort direkt erreichbar und damit eine attraktive Destination. Ein weiß-grünes Standortmarketing in London in Sachen Wirtschaft und Tourismus wäre jetzt ideal.

Klar, die Ryanair verfolgt eine klare Nischenpolitik und ist nicht mit den großen Luftlinien und ih-

rem Streckennetz vergleichbar. Aber sie ist ein „Aufwecker“: Beispielsweise zu überlegen, warum ein Flug von Graz nach Zürich dreimal so viel kostet wie ein Ticket nach Miami. Und ob ein trockenes Käseweckerl auf dem Flug nach Frankfurt tatsächlich die Bezeichnung „Service“ und die saftige Preisdifferenz verdient. Und ob die Kostenstruktur von AUA, Lufthansa und Co. überhaupt noch stimmt.

**J**a, leider, liebe Airliner: Kunden sind kritischer und flexibler geworden. Sie ändern schneller ihre Wünsche und (Luft-)Partner, als manche das wahrhaben wollen. Das gilt übrigens für alle Branchen. Da heißt es rasch Gewohntes ad acta zu legen, Unkonventionelles aufzugreifen und neue Wege zu gehen. Das Konzept der Ryanair, die 1985 mit einer Maschine begonnen hat, zeigt, wie man das macht. Und auch in einem angeblich hoffnungslosen Markt zum Erfolg kommt.

**NEIN: WALTER KRAHL\***

**G**runderstätzlich belebt jede Konkurrenz den Markt. Im Fall des Billigfliegers Ryan Air vermisse ich ihn allerdings. Dafür sehe ich einige Probleme: Es gibt täglich nur einen einzigen Flug nach London. Was ist, wenn der ausfällt? Hat ein Geschäftsreisender einen Termin in London, besteht keine Möglichkeit, umzubuchen. Da bleibt nur übrig, ein teures Ticket bei einer anderen Fluggesellschaft zu kaufen, weil es, bedingt durch die Kurzfristigkeit, keine Ermäßigung gibt.

Eine zweite Sache ist, dass Ryan Air nur von Punkt zu Punkt fliegt. Wer ein Ticket kauft, weil er sich vom günstigen Grundtarif locken ließ, muss zur nächsten Destination auf eine andere Fluggesellschaft umsteigen. Verzeichnet Ryan Air eine Verspätung, so ist es in diesem Fall Sache des Passagiers, sich darum zu kümmern, wie er weiterkommt, denn der Billiganbieter befindet sich in keinem Flugverbund, wo eine an-

dere Gesellschaft sich dieser Passagiere annimmt. Das kann für den Kunden sehr teuer werden.

**A**uch die Zeitplanung spricht nicht für die Billigflieger, weil sie keine Tagesrandverbindungen anbieten, die aber gerade im Geschäftsreisebereich ideal sind: Zum Beispiel in der Früh von Graz über Wien nach London und am Abend wieder retour. Es entstehen zwar relativ gesehen höhere Flugkosten, aber sonst keine weiteren. Nach den vorliegenden Flugplänen ist man mit Ryan Air um 18 Uhr in London; wer am nächsten Tag zurückfliegen möchte, müsste bereits um neun Uhr früh zum Flughafen aufbrechen. Das heißt, Geschäftsreisende brauchen einen Tag länger in London, um wirklich ihre Geschäfte abzuwickeln. Ob der Flug dann wirklich noch so günstig ist, wenn Nächtigung und Verpflegung auf dem teuren Pflaster London dazukommen? Und: Wie viel kostet ein Geschäftsreisender einer Firma, wenn er, nur wegen eines günstigen Flugtickets, drei Tage unterwegs ist?

**A**ber auch für Touristen ist nicht alles Gold, was beim Billigflug glänzt. Mit anderen Linien fliegt man Donnerstag in der Früh nach London, am Sonntagabend retour. Man hat also vier volle Tage Weltstadt. Um die gleiche Aufenthaltsdauer mit Ryan Air zu erzielen, müsste der Tourist noch zwei Nächte in London bleiben. Merke: Man darf nie die Flugkosten alleine sehen, man muss immer die Gesamtkosten einer Reise sehen, um einen echten Vergleich anstellen zu können.



**Sind die Billigflüge der Ryanair eine tatsächlich wirtschaftlich vorbildliche Idee oder nur ein billiger Werbegag?**

RYANAIR, AUSTRIAMICROSYSTEMS, RUEFA

\*Mag. Urs Hamik-Lauris ist Konzern-Sprecher von „austriamicrosystems“ und Lehrbeauftragter für Marketing und Kommunikation an der Uni Graz.

\*Prokurist Walter Krahl vom Reiseveranstalter Ruefa ist seit eineinhalb Jahren für die gesamten Flugbelange des Konzerns in Österreich verantwortlich.