

Bloomberg Interview Michael O'Leary stellt Copiloten in Frage

DUBLIN - Zweifellos versteht Ryanair's Boss und Mitbesitzer Michael O'Leary sich durch schrille Auftritte Aufmerksamkeit zu verschaffen. Bei den Medien, der Branche, den Passagieren. Weltweit, zum Nulltarif. Zweifellos versteht O'Leary aber auch sein Geschäft. Wie kein anderer Airliner hat der Ire O'Leary die Verkehrsfluffahrt verändert, weltweit, sogar in Richtung Nulltarif. Würden am Anfang seine bizarren Ideen oft nur belächelt, so sind Viele heute branchenweit Realität.

Dabei haben O'Leary's visionäre Ambitionen einen ganz profanen Hintergrund. O'Leary ist von der Idee besessen, Fliegen soll so einfach werden wie Reisen im Bus. Und auch nicht mehr kosten. Der Mythos 'Fliegen' soll alltagstauglich entmystifiziert werden. Anders als oft interpretiert, leidet der innovative Ire damit nicht an Realitätsverlust. Im Gegenteil.

Fliegen wie im Bus

In einem Gespräch mit aero.at legte O'Leary durchaus plausibel dar, warum drei Toiletten an Bord eine sinnlose Platzverschwendung für die Passagiere seien. Auf deren Kosten. O'Leary: Kein Mensch käme auf die Idee in einem Stadtbuss Toiletten einzubauen, bei einer Fahrzeit von vielleicht einer Stunde. Eine Toilette für den 'Notfall' würde durchaus reichen, wenn die Fluggäste ihr 'Geschäft' wie im Stadtverkehr vorher oder nachher erledigen, zu Haus oder am Flughafen. Da ginge es nicht um eine zusätzliche Gebühr, sondern um eine adequate, im Alltag selbstverständliche Disziplin auch bei Flugreisen. Der eigentliche Gewinn: Bis zu 5% billigere Tickets. Zwei eingesparte Toiletten ermöglichen zwei zusätzliche Sitzreihen.

Vom Stadtbuss abgeschaut ist auch die Idee der Stehplätze. Im Gegensatz zum Bus seien seiner Ansicht nach gurtgesicherte Hocksitze im Flieger freilich um einiges sicherer als Halteschlaufen in Bus oder U-Bahn. Und im Evakuierungsfall auch sicherer als Sitze. Für O'Leary machbar wäre hinter der Sitzkabine auch eine reine Stehkabine, mit speziellen Haltevorrichtungen. Das könnte den 'Standby'-Ticketpreis nochmals um bis zu 25 Prozent senken.

Natürlich provoziert O'Leary, die Branche wie auch die Passagiere. Er weiß auch, dass er den toilettenfreien Flieger nicht bekommt, und auch keine Stehplätze im toilettenfreien Heck. Was er damit aber erreichen will, ist die Aufmerksamkeit der Hersteller. O'Leary will, dass die Hersteller den weltweiten Bedarf an Lowcost-Flügen etwas ernster nehmen. Und irgendwann auch lowcost-gerechte Flieger bauen.

Status quo als heilige Kuh

Fragt sich freilich, wie ernst gemeint war sein kürzlich in einem Gespräch mit Bloomberg Businessweek geäußertes Vorschlag, im Cockpit künftig auf den zweiten Piloten zu verzichten. Wenn's ernst wird, ruft der Pilot eine dafür ausgebildete Stewardess nach vorn. Sparwütig unverantwortlicher Hazard oder entwicklungsimmante Logik?

Durchaus ernst gemeint ist sein Paradigma das Flugzeug sei ein ganz normales Transportmittel wie jedes andere auch, kein abgewandeltes Relikt aus Zeiten, wo Fliegen noch ein Privileg der Vanderbuilts und Roosevelts war.

Warum tragen Fluggäste nicht auch einfach ihr Gepäck selbst zum Flieger? Wie am Bahnhof zum Zug, oder zum Bus.

Nach O'Leary's Verständnis seien die Flughäfen heute so gebaut, dass das gar nicht mehr möglich ist. Im Prinzip würden die Flughäfen ein uraltes System imitieren, als noch livrierte Bedienstete das Reisegepäck der Gäste mit weissen Handschuhen in Empfang nahmen. Und irgendwann übernahm dann eine Panam das gleiche Ritual.

Dank hochentwickelter Technik sei Fliegen heute auch um vieles sicherer. Das sollte man auch nutzen. 500 Fahrgäste in einer U-Bahn oder einem Intercity-Zug vertrauen ihrem Fahrer. Und der ihm anvertrauten Technik. Warum nicht auch einem Piloten?

Hinter O'Leary's Forderungen verbirgt sich eine Philosophie, seine Fluggäste seien keine empfindlichen Geschöpfe, die von kostenlosen Kissens, Decken und heißem Tee abhängen, die Meisten wollen schlichtweg nur günstig, schnell und sicher von A nach B, zusammen mit ihrem Gepäck.

O'Leary's Traum

Günstig heißt in O'Learys Träumen im Idealfall kostenlos. Der Flug bezahlt sich aus Bordverkäufen, Gebühren für zusätzliche Dienste und Provisionen aus Geschäften, die die Fluggäste dem Zielort bringen, wie Hotels, Mietwagen und Versicherungen, die die Airline über ihre Webseite absetzt.

Sein Geschäftsmodell: Eine Kosten und Ertragsteilung über die gesamte Wertschöpfungskette

O'Leary attackiert damit industrieweit traditionelle Muster, die seiner Ansicht nach im Jahr 2010 nichts mehr zu suchen haben. Die Frage sei längst nicht mehr, ob oder was die Branche von O'Leary's "Way of Flying" übernimmt, sondern wie weit und wie schnell sich die neuen Paradigmen ausbreiten.

O'Leary's Strategie: "Wenn Du an das Fluggeschäft nicht mit einer radikalen Sichtweise herangehst, landest Du im selben Denksalat wie die meisten Gesundheitsbeter in dieser Branche: So ging es bis jetzt, und so soll's auch bleiben. Die Folge ist, nichts ändert sich."

Dass O'Learys Konzepte funktionieren, zeigen schlicht auch Ryanair's Verkehrszahlen. So flog im Juli zum ersten Mal in der europäischen Geschichte eine Airline in einem Monat mehr als 7 Millionen Passagiere. Im August waren es bereits 7,7 Millionen. Und mit über 4 Milliarden Pfund in der Kriegskasse muss der Billigcarrier daran auch was verdienen. Auch mit Zwei Mann im Cockpit. Aber auch das ist nicht auf ewig festgeschrieben, nicht nur für O'Leary.