



EMIRATES

TITEL Business versus Economy

Klassen-Bewusstsein

Die Zahl der Firmen wächst, die nach der Krise auf Fernstrecke wieder die Business Class erlauben. Gründe dafür gibt es reichlich. Doch zugleich sind etliche Zwischenlösungen entstanden.

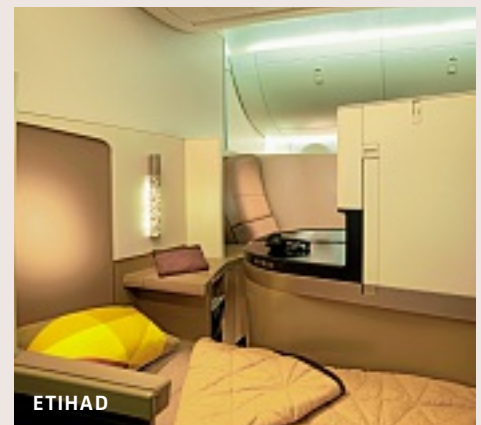
TEXT: OLIVER GRAUE



LUFTHANSA



AIR ASTANA



ETIHAD



KOREAN AIR

Für innerdeutsche Flüge gilt die Economy Class, fürs Ausland ist Business erlaubt: So komfortabel wie oft noch bis in die 90er-Jahre fliegt heute kaum noch ein Unternehmen. Längst haben Firmen das Sparpotenzial entdeckt, das ihnen die Geschäftsreise bietet, oder – positiver formuliert: ihren wertvollen Beitrag zur Wertschöpfungskette. Auf innerdeutschen oder innereuropäischen Flugstrecken gehört das Thema Business Class denn auch der Vergangenheit an. Laut aktueller Erhebung des Kreditkartenanbieters Airplus nehmen gerade noch vier Prozent der deutschen Geschäftsreisenden im vorderen Bereich

des Flugzeugs Platz. 96 Prozent verschwinden auf kürzeren Strecken in der Holzkasse. Und das meist ohne zu murren. Denn auch privat steigen sie in den Billigflieger. Oder sie wählen als Alternative zum Flug den Zug. Mit komfortablen Hochgeschwindigkeitsbahnen wie dem ICE, dem TGV oder Thalys ist die Schiene selbst innereuropäisch längst zu einer Alternative zum Flieger geworden.

Anders verhält es sich auf der Langstrecke. Hier tobt inzwischen ein Klassenkampf – im wahrsten Sinne des Wortes. „Natürlich schreiben wir auch auf der Fernstrecke die Economy Class vor – privat würden unsere Leute ja

Was Firmen buchen

2011	Inland	Europa	Fernstrecke
First	0 %	0 %	3 %
Business	5 %	6 %	41 %
Eco	95 %	94 %	56 %

2012	Inland	Europa	Fernstrecke
First	0 %	1 %	3 %
Business	5 %	5 %	39 %
Eco	95 %	94 %	58 %

2013	Inland	Europa	Fernstrecke
First	0 %	0 %	3 %
Business	4 %	4 %	43 %
Eco	96 %	96 %	54 %

2014	Inland	Europa	Fernstrecke
First	0 %	0 %	3 %
Business	4 %	4 %	44 %
Eco	96 %	96 %	53 %

QUELLE: AIRPLUS BUSINESS TRAVEL INDEX. 2014: JANUAR BIS MÄRZ

auch niemals Business buchen“, sagt eine Travel Managerin. „Ab drei Stunden Flugdauer ist bei uns Business Class erlaubt“, hält ihr ein Kollege entgegen: „Und im Traum käme ich nicht auf die Idee, an dieser Regelung etwas zu ändern.“ Nur motivierte Mitarbeiter, so argumentiert er, bringen gute Leistungen für die Firma.

Premium Eco als Alternative

Und einen ganz neuen Aspekt hat die vor einigen Jahren entworfene Premium Economy Class in die Debatte eingebracht. Nachdem sie jahrelang im Travel Management kaum Beachtung fand, scheinen manche Firmen nun genauer >



AIR CANADA



ASIANA



SAS



hinzusehen. Allerdings nur manche: Während die Lufthansa das Produkt frisch einführt, arbeiten andere wie Turkish Airlines schon wieder an dessen Abschaffung – weil der Erfolg ausblieb (siehe Seite 21).

Der Berater PWC gestattet bei einer Flugdauer ab drei Stunden die Buchung der Business Class. „Wir möchten, dass unsere Mitarbeiter fit am Ziel ankommen, damit sie gute Geschäfte machen können“, argumentiert Global Travel Manager Mark Avery: „Die Zeit, die sie an Bord verbringen, soll möglichst produktiv sein – entweder, indem sie arbeiten oder sich von anstrengender Arbeit erholen.“

Beim Darmstädter Pharmariesen Merck gilt die Grenze von vier Stunden. Das kann sich die Firma leisten? „Sie kann“, sagt Carnier und fügt

lächelnd hinzu: „Weil es eine preisgünstige Lösung ist.“ Seine Rechnung: Wer Business fliegt, der kommt ausgeruht am Ziel an „und hält sich dort kürzer auf, als jemand, der einen Tag vorher in der Economy anreist“. Zudem packt er oft mehrere Ziele in eine einzige Reise. Das spart Arbeitszeit und damit Kosten.

Geschütztes Arbeiten

Ein Eco-Preis von 1200 Euro für die Strecke Frankfurt–Hongkong kann sich durch eine zusätzliche Übernachtung, den Ausfall der Mitarbeiter für ein bis zwei Arbeitstage und der Spesen „schnell mal verdoppeln“, sagt Carnier. Und: „Wir verlangen, dass unsere Reisenden den günstigsten Business-Tarif nutzen, auch wenn sie dann umsteigen müssen.“ Da die Merck-

Mitarbeiter aus dienstlichen Gründen oft erst 24 Tage vor Abreise buchen, sind die Preisunterschiede zur Economy sowieso meist gering. Wichtig sind für viele Firmen auch ungestörtes und vor allem geschütztes Arbeiten. Wer in der Eco den Laptop aufklappt, kann entweder gar nicht arbeiten, weil der Vordermann seinen Sitz zurückgeklappt hat. Oder der Nebenmann hat Einblick in sensible Daten.

Firmen wie PWC und Merck sind inzwischen in der Minderheit. Laut American Express erlauben immer mehr Unternehmen ihren Reisenden die Business Class erst ab einer Flugdauer von mindestens sieben oder acht Stunden. Und dem Airplus Business Travel Index zufolge gestatten auch auf Langstrecke nur noch 44 Prozent der deutschen Firmen die Business-Buchung. Aller-

Vier Fragen an ...

... **JÖRG MARTIN**, Inhaber der Travel-Management-Beratung CTC Corporate Travel Consulting.

BizTravel hat ihn zum Thema

Business versus Economy Class befragt.

Sehen Sie – trotz guter Konjunktur – einen weiteren Trend in Richtung Economy Class auf Fernstrecke?

Nein, den kann ich nicht erkennen. Ich schätze den Markt eher so ein, dass sich die Nachfrage nach der Business Class gerade in den boomenden Branchen wieder erhöhen wird.

Dennoch: Vier von zehn Firmen buchen auf Langstrecke Economy. Ein wirksames Mittel zum Kosten sparen?

Mitarbeitern auf Langstrecke die Economy Class zuzumuten, bedarf aus meiner Sicht einer sehr angespannten wirtschaftlichen Lage

des Unternehmens. Wer über 1,80 Meter groß ist, für den grenzt Holzklasse an Körperverletzung. Geschäftsreisen sind ja kein Selbstzweck des Mitarbeiters, sondern sollen der Ergebnisoptimierung des Betriebs dienen. Vor diesem Hintergrund ist zu hinterfragen, wie wertvoll mir der Mitarbeiter und seine mit der Reise verbundene Leistung ist. Gerade im Kampf um Fachkräfte und angesichts alternativer Reisender spielen neben den Kosten zunehmend auch Kriterien im Personalwettbewerb eine Rolle.

Im Klartext: Firmen tun gut daran, für Fernstrecken Business Class zu erlauben?

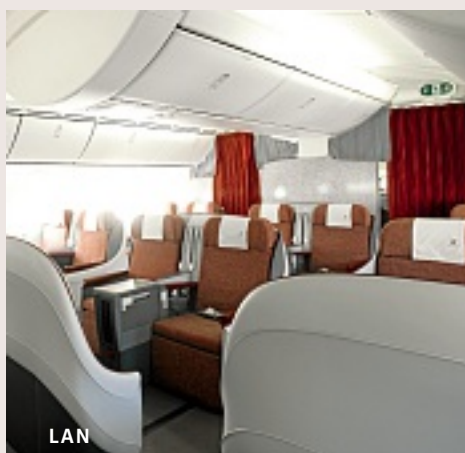
Sollte die Preisdifferenz zwischen der Economy und der Business Class den Wert der Reise für das Unternehmen nicht rechtfertigen, ist aus meiner Sicht die Reise an sich zu hinterfragen. Für die Business Class spricht sicher-

lich der Aspekt der Fürsorge und Wertschätzung für die Reisenden. Gerade bei größeren Verhandlungsvolumen, einer hohen Umbuchungsquote oder notwendigem Übergepäck wird die Preisdifferenz zwischen der Business und der Economy Class immer geringer. Zudem lässt sich für das Unternehmen ein Mehrwert erzielen, wenn man die Nutzung der Business Class daran knüpft, dass günstigere Umsteigeverbindungen mit verlängerten Reisezeiten zu nutzen sind.

Kann die Premium Economy in naher Zukunft die Business Class ersetzen?

Überlegungen hierzu werden in vielen Unternehmen angestellt. Dass die Premium Economy aber auch für Airlines nicht zwingend der Weisheit letzter Schluss ist, zeigt sich daran, dass sich die Turkish Airlines wieder von ihr verabschieden wird.





dings hat sich der Anteil der komfortablen Lösung seit 2012 um fünf Prozentpunkte erhöht. Was dafür spricht, dass die Firmen langsam ihre Reiserichtlinien wieder lockern.

Und: Mittlerweile sind etliche Zwischenlösungen entstanden. Die Flugdauer als Kriterium zählt dazu, aber auch die Unterscheidung zwischen Hin- und Rückflug: Vor der anstrengenden Verhandlungsrunde beispielsweise ist der bequeme Sitz okay, und beim Rückflug tut

es eben auch die Economy Class. Oder: Reisen- de dürfen vorn in der Maschine Platz nehmen, wenn sie sich beim Buchen für die preisgünstigere Umsteigeverbindung statt für den teuren Direktflug entscheiden.

Gesamt- statt Ticketkosten

„So lässt sich auch für das Unternehmen ein Mehrwert erzielen“, sagt Jörg Martin, Inhaber der Travel-Management-Beratung CTC Corpo-

rate Travel Consulting: „Der Mitarbeiter bleibt motiviert, und die Firma spart Geld.“

In jedem Fall warnen Experten, sich allein auf die Kosten des Tickets zu konzentrieren. „Besser ist eine Gesamtkostenrechnung: Ausgeruhte Mitarbeiter erzielen bessere Verhandlungsergebnisse für die Firma als gestresste“, sagt Anne Richter, die 2008 eine Analyse zu den Beförderungsklassen auf Langstrecke erstellt hatte. Dabei ist die wirtschaftliche Si- ➤

**Starten Sie
früher in den
Feierabend.**

Wir machen es möglich.

Ihre individuellen Wünsche rund um Ihre Geschäftsreise stehen im Mittelpunkt unserer Arbeit. Ihr persönlicher Ansprechpartner kümmert sich im Rahmen unserer Full-Service-Betreuung um alle Ihre Belange und macht das Unmögliche für Sie möglich: Ob bei der Planung, der kurzfristigen Umbuchung, während der Reise und nach der Reise. So können Sie sich auf das Wesentliche konzentrieren und sparen Zeit, Aufwand und Kosten.

www.de.fcm.travel

Better travel ideas. Greater savings.

DER Business
Travel

FCM
TRAVEL
SOLUTIONS



TURKISH AIRLINES



TURKISH AIRLINES

Praxisbeispiele: Von Diehl bis Dürr

➤ **DIEHL:** Zu denen, die ihren Mitarbeitern außerhalb Europas ausnahmslos die Business Class erlauben, gehört der Diehl-Konzern. „Da gibt es für uns keine Diskussionen“, sagt Travel Manager Andreas Konkel: „Zum einen wollen wir im Kampf um gutes Personal mithalten, zum anderen sind die Kosten zwar höher als bei Economy, aber daran dürfte keine Firma zugrunde gehen.“ Und wenn das Budget doch einmal knapp werden sollte, dürfen die Diehl-Töchter die Eco zur Pflicht machen.

➤ **MERCK:** Für Travel Manager Christoph Carnier steht fest: Ausgeruhte Mitarbeiter erzielen bessere Ergebnisse. Daher dürfen Reisende ab einer Flugzeit von vier Stunden die Business Class buchen. Allerdings müssen sie den günstigsten Tarif nutzen, also auch Umsteigeverbindungen akzeptieren, direkt zu den Terminen fliegen (ohne Übernachtung) und möglichst mehrere Ziele in eine einzige Reise packen.

➤ **DÜRR:** Der Spezialist für Montage- und Lackieranlagen schreibt in seinen Reise Richtlinien die Economy Class zwar auch für die Fernstrecke vor. Dazu aber gehört für Dürr auch die Premium Economy. Wer frühzeitig bucht und die streckenbezogenen Preislimits einhält, kann somit gut ein Premium-Eco-Ticket erhaschen und in den Genuss größerer Beinfreiheit kommen, so Travel Manager Marcus Scholz.

tuation jenes Jahres gut mit der heutigen Lage vergleichbar. Ein ausnahmsloses Ja zur Business Class hatte Richter schon vor sechs Jahren als illusorisch verworfen – das wäre für die meisten Firmen nicht finanzierbar. Die Flugdauer als Kriterium findet sie jedoch nicht ideal: „Flugzeiten sind unverbindlich, und in der Praxis wird gegen solche Regelungen häufig verstoßen.“ Sie empfiehlt eine Differenzierung nach Flugzielen. Also zum Beispiel: Holzklasse für Moskau, Business Class für Peking. Ihr Tipp: „Markieren Sie Ihre Zielorte auf einer Weltkarte.“

Ein weiterer Aspekt: die Gesundheit der Reisenden. Noch ist das Thema „altersgerechtes Reisen“ zwar nicht in den Unternehmen angekommen, wie es in der neuesten Airplus-Studie heißt: Nur sehr wenige Firmen räumen bislang ihren älteren Reisenden Privilegien wie die Nutzung der Business Class ein. In Skandinavien hingegen haben dies bereits 19 Prozent in ihren Richtlinien festgeschrieben. Anne Richter fordert, sowohl für Ältere (ab 50 Jahren) als auch für Risikopersonen (Krampfadern, Kreislaufprobleme), sehr große Menschen und Vielflieger die Business Class zu erlauben. Alter und Gesundheitsstatus ließen sich – nach Absprache mit Betriebsrat und Datenschutzbeauftragtem – in die Reisendenprofile integrieren.

Unternehmen wie Diehl haben aber auch die Erfahrung gemacht, dass das Thema Reisen in den Bewerbungsgesprächen zunehmend eine

Rolle spielt. Keine qualifizierte Fachkraft muss sich mehr die Holzklasse um jeden Preis gefallen lassen, wenn ein anderer Chef mit der Business Class lockt. Hier tut „intelligentes Reise-management“ not, wie es Experten beschwören: lieber mal auf eine eher unwichtigere Reise verzichten und im Gegenzug für einen wirklich wichtigen Ferntrip eine höhere Komfortabilität zulassen.

Beinfreiheit ist am wichtigsten

Ein Trend, auf den die Fluggesellschaften reagieren: Sie erhöhen die Qualität ihrer Business Class, reduzieren jedoch die Zahl der Sitze. Gerade erst hat Delta Air Lines sieben ihrer Business-Class-Plätze durch 30 Economy-Sitze ersetzt.

A und O der Business Class ist die Beinfreiheit. Tagsüber bequem arbeiten, nachts in Ruhe schlafen – fast jede Fluggesellschaft bietet heute Flat Beds, also Liegesitze.

United will diese jetzt erstmals auf einem Inlandsflug einführen (New York–Los Angeles), und sogar Nur-Business-Class-Flüge kommen ins Gespräch: Qatar setzt auf der Strecke London–Doha einen A-319 mit 40 Flat Beds ein.

Als fast genauso wichtig wie die Beinfreiheit bezeichnen Travel Manager Services wie die Nutzung der Fast Lane, schnellere Sicherheitschecks, den Lounge-Zugang oder den Gratis-Internet-Anschluss an Bord. In diesen Punkten unterscheiden sich die Business-Class-Angebote der Airlines noch stark. ➤



Flugkosten lassen sich mit der Teilnahme an einem Firmenprogramm der Airlines sparen. Welche Programme es gibt:

go.biztravel.de/fifoe