Die Entwicklung der wichtigsten Destinationen lässt vermuten, dass vor allem Urlaubsreisende schneller wieder zum Fliegen zurückgefunden haben als Geschäftsreisende. Diese These bestätigt Andreas Wittmer, Managing Director des Center for Aviation Competence an der Universität St.Gallen: «Man hat im Sommer 2020 und vor allem im Sommer 2021 gesehen, dass es vereinzelt sogar Nachholbedarf gab.» Neben den Urlaubsreisenden sei auch das Segment der «visiting friends and relatives»-Reisen (VFR) bereits wieder stark angewachsen. Darunter versteht man beispielsweise Heimatbesuche von Migrantinnen und Migranten. «Hier fliegt man nur nicht, wenn man wirklich nicht darf», beschreibt Wittmer.

Am besten abgeschnitten haben entsprechend Destinationen in Ländern, die sowohl für Urlaubsreisende interessant seien, als auch über eine grössere Community in der Schweiz verfügten. Wittmer nennt neben dem ehemaligen Jugoslawien auch Portugal. Stellenweise sei der Anstieg der Nachfrage sogar stärker ausgefallen, als die am Flugverkehr beteiligten Organisationen vermutet hätten.

Das führte insbesondere 2021 teilweise zu ausverkauften Flugzeugen und gar zu Verspätungen. Wittmer sagt: «Das internationale Luftfahrtsystem ist sehr komplex. Fluggsellschaften, Flughafenbetreiber und auch die Luftraumüberwachung sind alle erst wieder dabei, ihren Betrieb hochzufahren. Wenn das nicht synchron geschieht, kommt es da und dort zu Verzögerungen und Problemen.»

Das [hier geht es darum, dass die Diskussion um Flugscham auch vor Corona kaum Auswirkungen hatte] erstaunt Wittmer von der Universität St.Gallen nicht. «Es dürfte sich hier um eine Attitude-Behaviour-Gap handeln», sagt er. Die Haltung und das tatäschliche Handeln seien in dieser Frage offenbar oft nicht kongruent.

Wittmer verweist [bezüglich Prognose] auf die Eurocontrol, die internationale Koordinationsstelle der Luftraumüberwachung. Diese rechnet mit einer Normalisierung bis frühestens Ende 2023.

---

Die Verschiebung von typischen Geschäftsreisezielen hin zu Urlaubsdestinationen könnte sich fortsetzen, wie Andreas Wittmer, Managing Director des Center for Aviation Competence an der Universität St.Gallen, sagt. Die Forschung gehe von einem Minus von etwa 20 Prozent bei den Geschäftsreisen auch nach der Coronapandemie aus. Doch die Flugzeuge, Flughäfen und die weitere Infrastruktur sei auf ein gewisses Volumen ausgelegt. Die 20 Prozent müssten folglich anderweitig gedeckt werden.

In diese Richtung deutet Wittmer auch die Gründung der Eurowings Discover, einer neuen Fluggesellschaft des Lufthansa-Konzerns. «Die Branche hat gesehen, dass zum Beispiel die Edelweiss gut durch die Krise gekommen ist.» Warum die Lufthansa aber nicht auf einen Ausbau der ebenfalls zum Konzern gehörenden Edelweiss setzt, verstehe er nicht.

Die Entwicklung könnte für die Fluggesellschaften «ein Riesenproblem» werden, sagt Wittmer. «Geschäftsreisende buchen in der Regel spät und damit teurer.» Die Airlines verdienen an ihnen also mehr als an Touristinnen und Touristen. Darauf müssten sie sich jetzt aber einstellen.

Zur schlechteren Ertragslage gesellt sich ungünstigerweise eine Kostensteigerung . Wittmer erwähnt die teureren Kerosinpreise gegenüber vor Corona, die Kosten für die Schulung des Personals nach dem Ende der Kurzarbeit oder auch die Wartungskosten für zwischenzeitlich stillgelegte Flugzeuge. Das führe zwangsweise zu teureren Tickets auch für Urlaubsreisende.