

Vorausschau auf das Luftverkehrsangebot Dezember 2022 – Mai 2023

Berlin, Dezember 2022

1. Sitzplatzangebot nach Zielregionen



Verkehr von/nach*	Mio. Sitze	Anteil am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 12/2018 bis 05/2019
Innerdeutsch				
Innerdeutsch Drehkreuze	8,2	8 %	44 %	67 %
Innerdeutsch dezentral	1,8	2 %	37 %	32 %
Gesamt	10,0	10 %	42 %	56 %
Kurz- und Mittelstrecke				
Schweiz / Österreich	7,1	7 %	42 %	69 %
Nordeuropa	5,0	5 %	24 %	73 %
Westeuropa	16,8	16 %	37 %	78 %
Südeuropa	33,2	32 %	13 %	91 %
Ost- / Südosteuropa	10,9	10 %	17 %	69 %
Nordafrika / Levante	3,8	3 %	39 %	96 %
Gesamt	76,7	73 %	22 %	81 %
Langstrecke				
Nordamerika	7,2	7 %	29 %	97 %
Asien	4,0	4 %	114 %	70 %
Mittlerer Osten / Zentr. Asien	4,1	4 %	25 %	92 %
Afrika	1,1	1 %	25 %	87 %
Lateinamerika	1,1	1 %	4 %	70 %
Gesamt	17,5	17 %	38 %	86 %
Alle Gesamt	104,2	100 %	27 %	78 %

Ergebnisse im Überblick

- Von Dezember 2022 bis Mai 2023 beträgt das Sitzplatzangebot der Fluggesellschaften auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 104 Millionen. Das entspricht 78 Prozent des Angebots vor der Corona-Pandemie und stellt ein Wachstum von 27 Prozent gegenüber des Vergleichszeitraums 2021/2022 dar.
- Besonders stark erholt sich das Sitzplatzangebot in touristisch geprägte Regionen wie Südeuropa und Nordafrika/Levante: Es beträgt über 90 Prozent der Vorkrisenperiode (Dezember 2018 bis Mai 2019).
- Auch der interkontinentale Verkehr entwickelt sich in den kommenden sechs Monaten dynamisch. Der Luftverkehr mit Nordamerika ist fast vollständig zurückgekehrt (97 Prozent von 2018/2019). Inzwischen wächst im Zuge wegfallender pandemiebedingter Reiserestriktionen das Angebot an Sitzen auch von und nach Asien stark an (114 Prozent gegenüber der Vorjahresperiode).
- Hingegen erholt sich der innerdeutsche Luftverkehr sehr viel langsamer (56 Prozent von 2018/2019). Der seit vielen Jahren entwickelte Trend einer Verlagerung auf die Straße und Schiene hat sich im Zuge der Pandemie weiter verstärkt.

- Innerdeutsch Drehkreuze: Innerdeutsche Strecken von und nach Frankfurt / München.
- Innerdeutsch dezentral: Innerdeutsche Strecken, die Frankfurt und München nicht berühren.
- Südeuropa: Griechenland, Zypern, Türkei und Portugal wurden Südeuropa zugeordnet.
- Ost-/Südosteuropa: Alle zentral- und osteuropäischen Staaten inkl. baltischer Staaten, asiatischer Teil von Russland und allen Balkanstaaten.
- Westeuropa: Neben Benelux, Frankreich, UK und Irland gehört auch Island zu dieser Zielregion.
- „Nordafrika/Levante“: Israel, Jordanien, Libanon, Ägypten, Tunesien, Algerien, Marokko. Die Region gehört funktional zum Europa-Verkehr.
- Mittlerer Osten / Zentralasien: Golfregion und Armenien, Aserbaidschan, Georgien, Usbekistan, Tadschikistan, Turkmenistan und Kasachstan.

2. Sitzplatzangebot nach Flughafenstandort

Ab Flughäfen in Deutschland	Mio. Sitze	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 12/2018 bis 05/2019
Berlin	6,4	15 %	59 %
Bremen	0,5	27 %	72 %
Dresden	0,3	17 %	54 %
Dortmund	0,8	22 %	112 %
Düsseldorf	5,5	30 %	70 %
Frankfurt am Main	18,4	31 %	86 %
Friedrichshafen	0,1	38 %	86 %
Hahn	0,5	41 %	107 %
Hannover	1,1	21 %	68 %
Hamburg	3,9	23 %	73 %
Karlsruhe/Baden-Baden	0,4	24 %	118 %
Köln/Bonn	2,5	13 %	72 %
Leipzig/Halle	0,4	33 %	59 %
Memmingen	0,7	30 %	145 %
München	11,7	35 %	77 %
Münster/Osnabrück	0,2	4 %	84 %
Niederrhein/Weeze	0,3	8 %	85 %
Nürnberg	0,9	40 %	79 %
Paderborn/Lippstadt	0,1	29 %	49 %
Stuttgart	2,3	33 %	63 %
Weitere	0,1	-4 %	79 %

Ergebnisse im Überblick

- Die Verkehrsentwicklung der beiden Flughafen-Drehkreuze Frankfurt und München legt in den nächsten sechs Monaten weiter deutlich zu: Verglichen mit 2018/2019 werden über den Flughafen Frankfurt 86 Prozent der Sitzplätze angeboten, über München 77 Prozent. Der Grund für diese Erholung liegt vor allem in der Bedeutung der beiden Standorte für Umsteiger auf Langstreckenflügen.
- An den übrigen größeren Flughäfen (insbesondere Berlin, Düsseldorf, Stuttgart) schwächt sich die Erholung gegenüber 2018/2019 ab; ihr Wachstum fällt, verglichen mit 2021/2022, geringer aus. Hier schlagen sich hohe Standortkosten, ein deutlich reduziertes Angebot der Punkt-zu-Punkt-Fluggesellschaften sowie die weitere Verkehrsverlagerung auf Straße und Schiene nieder.
- Dagegen bauen Punkt-zu-Punkt-Fluggesellschaften ihre Präsenz an kleineren, dezentralen Flughäfen wie Dortmund, Memmingen, Nürnberg, Hahn, Karlsruhe, Niederrhein wieder aus. Daher erholen sich diese Standorte vergleichsweise gut: Das Sitzplatzangebot beträgt an einzelnen Flughäfen bis zu 145 Prozent (Memmingen) gegenüber der Vergleichsperiode 2018/2019.

3. Sitzplatzangebot nach Geschäftsmodell in Europa und Deutschland

Geschäftsmodell	Anteil Sitze am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 12/2018 bis 05/2019
Europa			
Europ. Netz-Airlines	39 %	28 %	86 %
Außereurop. Netz-Airlines	9 %	42 %	86 %
Punkt-zu-Punkt-Airlines	39 %	18 %	102 %
Touristische Airlines	4 %	12 %	91 %
Sonstige Airlines	10 %	29 %	77 %
Gesamt	100 %	24 %	91 %
Deutschland			
Europ. Netz-Airlines	53 %	33 %	82 %
Außereurop. Netz-Airlines	8 %	37 %	87 %
Punkt-zu-Punkt-Airlines	24 %	13 %	61 %
Touristische Airlines	12 %	14 %	110 %
Sonstige Airlines	4 %	64 %	79 %
Gesamt	100 %	27 %	78 %
Europa* ohne Deutschland			
Europ. Netz-Airlines	36 %	27 %	87 %
Außereurop. Netz-Airlines	9 %	43 %	86 %
Punkt-zu-Punkt-Airlines	42 %	18 %	111 %
Touristische Airlines	3 %	11 %	77 %
Sonstige Airlines	11 %	27 %	77 %
Gesamt	100 %	24 %	94 %

Ergebnisse im Überblick

Europa gesamt

- Das Sitzplatzangebot in Europa erreicht 91 Prozent des Vorkrisenniveaus 2018/2019. Europäische Netzwerk-Airlines und Punkt-zu-Punkt-Fluggesellschaften teilen sich den größten Anteil des Angebots mit jeweils 39 Prozent.
- Auffällig ist die Erholung der Punkt-zu-Punkt-Airlines: Ihr Sitzplatzangebot überschreitet mit 102 Prozent das Vorkrisenniveau.

Deutschland

- Mit einem Anteil von 53 Prozent dominieren die europäischen Netzwerk-Airlines das Sitzplatzangebot in Deutschland. Zudem steigt ihr Angebot erheblich auf 82 Prozent von 2018/2019. Ein Grund für den deutlich gestiegenen Marktanteil der Netzwerk-Airlines ist der Rückzug der Punkt-zu-Punkt-Fluggesellschaften aus Deutschland. Dieser spiegelt sich auch in deren geringem Anteil am Sitzplatzangebot wider (24 Prozent).
- Touristische Fluggesellschaften entwickeln sich in Deutschland mit einem Sitzplatzangebot von 110 Prozent gegenüber 2018/2019 besonders stark zurück, sogar stärker als in Europa (91 Prozent).

Europa* ohne Deutschland

- Bei einem Vergleich zwischen der Verkehrsentwicklung Deutschlands mit den übrigen europäischen Ländern zeigt sich, dass sich bei gleichen wirtschaftlichen Bedingungen das Sitzplatzangebot in Europa wesentlich dynamischer entwickelt: Es liegt in den kommenden sechs Monaten bei 94 Prozent des Vorkrisenniveaus, was insbesondere auf das überproportionale Wachstum der Punkt-zu-Punkt-Airlines zurückzuführen ist (ihr Sitzplatzangebot liegt mit 111 Prozent deutlich über dem Niveau von 2018/2019).

* Europa: Sitzplatzangebot von / nach / in den 27 EU-Mitgliedstaaten, im Europäischen Wirtschaftsraum sowie Großbritannien

- Die Vorausschau auf das Luftverkehrsangebot bildet das geplante Angebot an Sitzen deutscher Airlines und Flughäfen für die kommenden sechs Monate ab. Dabei beziehen sich die Zahlen immer auf den Luftverkehr von, nach und in Deutschland. Der Blick auf die Angebotsentwicklung in Sitzen zeigt, wie die deutschen Fluggesellschaften den Markt zum Zeitpunkt des Erscheinens dieser Vorausschau einschätzen.
- Die Fluggesellschaften wurden in folgende Geschäftsmodelle gruppiert:

Netzwerk-Fluggesellschaften: Netzwerk-Fluggesellschaften führen Kurz-, Mittel **und** Langstreckenverkehr durch. Dazu benötigen sie ein Flughafen-Drehkreuz (Hub). Dort bündeln sie ihre Flüge: Am Drehkreuz landen Lang- und Kurzstreckenflüge aus unterschiedlichen Destinationen gleichzeitig und können ideal miteinander verbunden werden. Drehkreuze sind somit die interkontinentalen Netzpunkte im Weltluftverkehr. Beispiel: **Lufthansa in Frankfurt und München, Swiss in Zürich, Austrian in Wien, KLM in Amsterdam, Air France in Paris, British Airways in London u. a.**

Punkt-zu-Punkt-Fluggesellschaften: Der Kern dieses Geschäftsmodells besteht in Nonstop-Flügen und attraktiven Preisen. Die Flotte besteht meist nur aus einem Flugzeugmuster. Punkt-zu-Punkt-Fluggesellschaften nutzen verschiedene Flughäfen als „Basen“. Dort sind Flugzeuge inklusive Crew stationiert und dort befinden sich auch Wartungspunkte. Beispiel: **Eurowings, Ryanair, EasyJet, Wizz u. a.**

Touristische Fluggesellschaften: Diese Fluggesellschaften fokussieren auf Urlaubsgäste und arbeiten im Vertrieb eng mit Reiseveranstaltern zusammen. Eigenes Branding und Vertrieb stehen zurück, da die Flüge häufig im Zusammenhang mit einer Pauschalreise gekauft werden. Diese Airlines setzen eher große und effizient bestuhlte Flugzeugmuster ein. Der Flugplan wird weitgehend vom Veranstalter bestimmt. Beispiel: **Condor, TUIfly, Sunexpress u. a.**