

# Vorausschau auf das Luftverkehrsangebot Mai – Oktober 2023

# 1. Sitzplatzangebot nach Zielregionen



Verkehr von/nach	Mio. Sitze	Anteil am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 05/2019 bis 10/2019
<b>Innerdeutsch</b>				
Innerdeutsch Drehkreuze	8,1	6,1%	15%	66%
Innerdeutsch Dezentral	1,6	1,2%	7%	29%
<b>Gesamt</b>	<b>9,7</b>	<b>7,3%</b>	<b>14%</b>	<b>55%</b>
<b>Kurz- und Mittelstrecke</b>				
Schweiz / Österreich	7,5	5,6%	11%	71%
Nordeuropa	5,9	4,4%	15%	83%
Westeuropa	18,3	13,7%	12%	81%
Südeuropa	52,6	39,5%	2%	95%
Ost-/Südosteuropa	15,0	11,2%	21%	78%
Nordafrika / Levante	4,4	3,3%	14%	102%
<b>Gesamt</b>	<b>103,7</b>	<b>77,7%</b>	<b>8%</b>	<b>87%</b>
<b>Langstrecke</b>				
Nordamerika	9,1	6,9%	14%	95%
Asien	4,6	3,5%	62%	74%
Mittlerer Osten / Zentralasien	4,4	3,3%	27%	99%
Afrika	1,0	0,8%	13%	84%
Lateinamerika	0,8	0,6%	-10%	70%
<b>Gesamt</b>	<b>20,0</b>	<b>15,0%</b>	<b>21%</b>	<b>88%</b>
<b>Alle Gesamt</b>	<b>133,4</b>	<b>100%</b>	<b>10%</b>	<b>84%</b>

## Ergebnisse im Überblick

- Von Mai bis Oktober 2023 beträgt das Sitzplatzangebot der Fluggesellschaften auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 133,4 Millionen. Das entspricht 84 Prozent des Angebots vor der Corona-Pandemie. Gegenüber dem Vergleichszeitraum 2022 stellt dies ein Wachstum von 10 Prozent dar.
- Gegenüber dem Vormonat (Bericht April–September 2023) wächst der Luftverkehr weiter, wobei der Verkehr nach Ost-/Südosteuropa auf der Kurz- und Mittelstrecke der stärkste Treiber ist.
- Auf der Langstrecke schwächt sich das Wachstum auf den Asienstrecken leicht ab, befindet sich durch die Nachholeffekte aber immer noch auf einem hohen Niveau. Etwas aufgeholt hat gegenüber dem Vormonatsreport der Verkehr nach Nordamerika.
- Unverändert weist die Langstrecke die stärkste Erholung gegenüber dem Niveau von 2019 in den kommenden sechs Monaten auf. Wichtigster Treiber ist hier auch wieder der Verkehr von und nach Nordamerika sowie mit der Region Mittlerer Osten / Zentralasien.
- Auf innerdeutschen Strecken nimmt das Wachstum des dezentralen Verkehrs gegenüber dem letzten Report zu. Insgesamt ist das Verkehrsniveau auf den dezentralen innerdeutschen Strecken gegenüber 2019 aber nach wie vor niedrig.

- 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 Flughafen	Mio. Sitze	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 05/2019 bis 10/2019
Berlin	7,9	11%	68%
Bremen	0,6	-1%	73%
Dortmund	1,2	28%	141%
Dresden	0,3	-26%	58%
Düsseldorf	7,3	9%	79%
Frankfurt	21,3	14%	86%
Friedrichshafen	0,1	-19%	59%
Hahn	0,6	12%	130%
Hamburg	5,0	11%	81%
Hannover	1,7	8%	71%
Karlsruhe Baden/Baden	0,6	24%	130%
Köln/Bonn	3,8	6%	84%
Leipzig/Halle	0,7	23%	70%
Memmingen	1,1	55%	207%
München	13,1	4%	76%
Niederrhein/Weeze	0,6	43%	136%
Nürnberg	1,5	8%	99%
Stuttgart	3,3	13%	69%
Weitere	0,9	-8%	79%

### Ergebnisse im Überblick

- Die Erholung des Geschäfts auf Interkontinentalstrecken beflügelt weiter das wichtigste deutsche Flughafen-Drehkreuz Frankfurt. Gegenüber dem Vormonatsreport konnte der Verkehr im Vergleich zum Vorkrisenzeitraum um nochmals einen Prozentpunkt auf jetzt 86% zulegen.
- Weiterhin schwach entwickelt sich das Angebot an weiteren großen Flughäfen wie Berlin und Stuttgart. Der Grund liegt im weiterhin deutlich zurückbleibenden Point-to-Point-Verkehr und schwachen Recovery-Werten im dezentralen innerdeutschen Verkehr.
- Ein Verkehrsniveau über Vorkrisenniveau weisen die kleineren dezentralen Flughäfen wie Dortmund, Hahn, Karlsruhe, Memmingen und Weeze auf. Das Angebot in Memmingen hat sich gegenüber dem Vergleichszeitraum 2019 mehr als verdoppelt. An diesen Standorten bauen die Punkt-zu-Punkt-Airlines ihr Angebot stark aus. Nicht von dieser Entwicklung profitieren können Friedrichshafen und Dresden, die nicht nur unter den Werten von 2019 liegen, sondern auch gegenüber 2022 Rückgänge im Angebot verkraften müssen.

### 3. Sitzplatzangebot nach Geschäftsmodell in Europa und Deutschland



Geschäftsmodell	Anteil Sitze am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 05/2019 bis 10/2019
<b>Europa*</b>			
Europ. Netz-Airlines	34%	12%	87%
Außereur. Netz-Airlines	9%	28%	94%
Punkt-zu-Punkt Airlines	42%	13%	114%
Touristische Airlines	6%	-2%	93%
Sonstige Airlines	10%	14%	77%
<b>Gesamt</b>	<b>100%</b>	<b>13%</b>	<b>96%</b>
<b>Deutschland</b>			
Europ. Netz-Airlines	46%	10%	83%
Außereur. Netz-Airlines	7%	27%	89%
Punkt-zu-Punkt Airlines	27%	14%	76%
Touristische Airlines	16%	-5%	102%
Sonstige Airlines	4%	32%	85%
<b>Gesamt</b>	<b>100%</b>	<b>10%</b>	<b>84%</b>
<b>Europa* ohne Deutschland</b>			
Europ. Netz-Airlines	31%	12%	89%
Außereur. Netz-Airlines	9%	28%	94%
Punkt-zu-Punkt Airlines	45%	13%	123%
Touristische Airlines	4%	0%	86%
Sonstige Airlines	11%	13%	76%
<b>Gesamt</b>	<b>100%</b>	<b>13%</b>	<b>100%</b>

#### Ergebnisse im Überblick

##### Europa\* gesamt

- Das Sitzplatzangebot in Europa erreicht 96 Prozent des Vorkrisenniveaus von 2019. Europäische Netzwerk-Airlines und Punkt-zu-Punkt-Fluggesellschaften teilen sich den größten Anteil des Angebots mit 34 und 42 Prozent.
- Besonders dynamisch ist weiterhin die Erholung der Punkt-zu-Punkt-Airlines: Ihr Sitzplatzangebot überschreitet mit 114 Prozent deutlich das Niveau des Vergleichszeitraums im Jahr 2019.

##### Deutschland

- Mit einem Anteil von 46 Prozent dominieren die europäischen Netzwerk-Airlines das Sitzplatzangebot in Deutschland. Ihr Angebot steigt auf 83 Prozent von 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 vergleichsweise geringem Anteil am Sitzplatzangebot wider (27 Prozent).
- Touristische Fluggesellschaften entwickeln sich in Deutschland mit einem Sitzplatzangebot von 102 Prozent gegenüber 2019 nach wie vor besonders stark, müssen aber im Vergleich zu 2022 leichte Rückgänge im Angebot verzeichnen.

##### Europa\* ohne Deutschland

- Der europäische Luftverkehr ohne Deutschland hat inzwischen wieder das Volumen von 2019 erreicht. Getrieben wird diese Entwicklung in erster Linie von den Punkt-zu-Punkt Carriern, die mit 45 Prozent auch einen wesentlich höheren Marktanteil als in Deutschland besitzen. Netz-Carrier spielen im restlichen Europa eine kleinere Rolle als in Deutschland.

- **Alle Daten geben das zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Vorschau geplante Sitzplatzangebot wieder.**
- **Europa\* = von / nach / in EU27 / EWR / Großbritannien**

## **Erläuterungen zu den Zielgebieten / Erklärung von Grenzfällen**

- Südeuropa: Griechenland, Zypern, Türkei und Portugal wurden Südeuropa zugeordnet.
- Ost-/ Südosteuropa: Diese Zielregion besteht aus allen zentral- und osteuropäischen Staaten inkl. den baltischer Staaten, dem asiatischen Teil von Russland und allen Balkanstaaten.
- Westeuropa: Neben Benelux, Frankreich, Ver. Königreich und Irland gehört auch Island zu dieser Zielregion.
- Das Verkehrsgebiet „Nordafrika / Levante“ besteht aus Israel, Jordanien, Libanon, Ägypten, Tunesien, Algerien, Marokko. Es stellt ein eigenes Verkehrsgebiet dar. Obwohl es im eigentlichen Sinne Interkontinentalverkehr ist, gehört es organisatorisch zum europäischen Verkehr (kürze Strecken als bspw. nach Asien oder Nordamerika, Teil des europäischen Mittelmeertourismus und Einsatz von Schmalrumpfflugzeugen).
- Mittlerer Osten / Zentralasien besteht aus der Golfregion und zusätzlich Armenien, Aserbeidschan, Georgien, Kasachstan, Tadschikistan, Turkmenistan und Usbekistan.

## **Erläuterung Zuordnung Airlines zu Geschäftsmodelle**

- Europäische Netz-Airlines: Lufthansa, Austrian, Brussels Airlines, Swiss, Air France, British Airways, Finnair, Iberia, KLM, SAS u.a.
- Punkt-zu-Punkt Airlines: Eurowings, EasyJet, Ryanair, Wizz Air u.a.
- Außereuropäische Netz-Airlines: Air India, American Airlines, Delta, Emirates, Qatar, Singapore, Thai, United u.a.
- Touristische Airlines: Condor, Eurowings Discover, TUfly, SunExpress u.a.
- Sonstige Airlines: Alle kleineren und regionalen Airlines, die nicht eindeutig o.a. Gruppen zuzuordnen sind.