

Vorausschau auf das Luftverkehrsangebot Dezember 2023 – Mai 2024

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	8,1	7%	16%	66%
Innerdeutsch Dezentral	1,2	1%	-9%	20%
Gesamt	9,3	8%	12%	52%
Kurz- und Mittelstrecke				
Schweiz / Österreich	7,3	7%	9%	71%
Nordeuropa	5,6	5%	16%	83%
Westeuropa	17,5	16%	13%	82%
Südeuropa	35,9	32%	12%	98%
Ost- / Südosteuropa	11,9	11%	18%	75%
Nordafrika / Levante	4,6	4%	25%	116%
Gesamt	82,9	74%	14%	87%
Langstrecke				
Nordamerika	7,3	7%	6%	98%
Asien	5,2	5%	38%	91%
Mittlerer Osten / Zentralasien	4,6	4%	15%	103%
Afrika	1,2	1%	15%	94%
Lateinamerika	1,1	1%	3%	71%
Gesamt	19,4	17%	16%	95%
Alle Gesamt	111,5	100%	14%	84%

Ergebnisse im Überblick

- Von Dezember 2023 bis Mai 2024 werden auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 111,5 Millionen Sitzplätze angeboten. Das entspricht 84 Prozent des Angebots vor Ausbruch der Corona-Pandemie. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum wächst der Luftverkehr in Deutschland um 14 Prozent.
- Die Langstrecke erreicht 95 Prozent des Vorkrisenniveaus. Hier ist Nordamerika das wichtigste Zielgebiet, das fast wieder das Vor-Corona-Niveau erreicht. Bei der Erholung der Langstrecke macht sich inzwischen auch das deutliche Wachstum des Asien-Verkehrs bemerkbar. Dabei zeigen die Zahlen aber, dass der Verkehr über die Nicht-EU-Drehkreuze im Mittleren Osten (103 Prozent Mittlerer Osten / Zentralasien) deutlich weiter in der Recovery ist, als der direkte Verkehr nach Asien (91 Prozent).
- Das Angebot auf allen Kurz- und Mittelstrecken liegt bei 87 Prozent des Vor-Corona-Niveaus. Stärkstes Zielgebiet in diesem Verkehrsbereich ist Südeuropa mit einem Anteil von 32 Prozent am Gesamtverkehr. Flüge in die Region Nordafrika / Levante erreichen aufgrund der hohen Nachfrage im touristischen Segment 116 Prozent des Vor-Corona-Niveaus.
- Beim innerdeutschen Verkehr machen sich weiterhin die Verlagerung auf Straße und Schiene sowie die Nutzung digitaler Kommunikationsmöglichkeiten bemerkbar. Vor allem dezentrale Strecken liegen deutlich unter Vorkrisenniveau.

- 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. 12/2018 bis 05/2019
Berlin	7,1	15%	65%
Bremen	0,6	15%	81%
Dortmund	0,9	13%	125%
Dresden	0,3	12%	53%
Düsseldorf	5,3	5%	68%
Frankfurt	19,4	16%	90%
Hahn	0,4	-13%	85%
Hamburg	4,2	13%	78%
Hannover	1,3	17%	77%
Karlsruhe Baden/Baden	0,4	3%	122%
Köln/Bonn	2,5	7%	73%
Leipzig/Halle	0,5	24%	74%
Memmingen	0,8	21%	176%
München	12,4	17%	82%
Niederrhein/Weeze	0,4	36%	138%
Nürnberg	0,9	2%	79%
Stuttgart	2,4	15%	67%
Weitere	0,6	9%	79%

Ergebnisse im Überblick

- Das Angebot an den beiden großen Drehkreuzen Frankfurt und München erreicht in den kommenden sechs Monaten 90 bzw. 82 Prozent des Vorkrisenniveaus. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum entspricht dies einem Wachstum von 16 bzw. 17 Prozent. Damit profitieren sowohl Frankfurt als auch München von der weiteren Erholung des Langstreckenverkehrs.
- Auch die meisten anderen deutschen Verkehrsflughäfen wachsen im Vorjahresvergleich. Allerdings liegen die mittelgroßen Flughafenstandorte wie Berlin, Düsseldorf, Hamburg, Hannover, Köln/Bonn und Stuttgart weiterhin hinter der durchschnittlichen Entwicklung in Deutschland und vor allem in Europa zurück. Hier macht sich das fehlende Angebot der europäischen Punkt-zu-Punkt Airlines besonders bemerkbar. In der Folge verlieren diese Standorte nicht nur an Konnektivität, sondern auch an Attraktivität und geraten im europäischen Vergleich ins Hintertreffen. Einige kleinere Standorte können im Vorjahresvergleich nur noch ein geringes Wachstum erreichen oder fallen wie der Flughafen Hahn hinter den Stand des Vergleichszeitraums 2022/23 zurück.
- Das Sitzplatzangebot von Dezember 2018 – Mai 2019 wird an kleinen dezentralen Standorten wie Dortmund, Karlsruhe Baden/Baden, Memmingen und Weeze in den kommenden sechs Monaten z.T. deutlich überschritten. Getrieben wird diese Entwicklung durch den Ausbau des Angebots der europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines. Das Angebot liegt an diesen Flughäfen im Berichtszeitraum aber jeweils unter einer Million Sitze.

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	37%	11%	92%
Außereur. Netz-Airlines	9%	16%	100%
Punkt-zu-Punkt Airlines	37%	8%	109%
Touristische Airlines	5%	18%	107%
Sonstige Airlines	12%	9%	84%
Gesamt	100%	10%	98%
Deutschland			
Europ. Netz-Airlines	51%	17%	88%
Außereur. Netz-Airlines	8%	8%	99%
Punkt-zu-Punkt Airlines	23%	9%	65%
Touristische Airlines	12%	14%	121%
Sonstige Airlines	6%	14%	78%
Gesamt	100%	14%	84%
Europa* ohne Deutschland			
Europ. Netz-Airlines	34%	9%	94%
Außereur. Netz-Airlines	9%	17%	100%
Punkt-zu-Punkt Airlines	40%	8%	119%
Touristische Airlines	3%	21%	98%
Sonstige Airlines	13%	8%	84%
Gesamt	100%	9%	102%

Ergebnisse im Überblick

Europa* gesamt

- Die Zahl der angebotenen Sitzplätze wächst im Zeitraum Dezember 2023 – Mai 2024 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 10 Prozent und erreicht mit 98 Prozent wieder fast das Vor-Corona-Niveau. Getrieben wird diese Entwicklung vor allem durch die europäischen Punkt-zu-Punkt Airlines, deren Angebot bei 109 Prozent des Vorkrisenniveaus liegt. Ihr Marktanteil beträgt 37 Prozent.

Deutschland

- Auch im aktuellen Berichtszeitraum erholt sich der Luftverkehr in Deutschland deutlich langsamer als im restlichen Europa. Insgesamt erreicht der Luftverkehr in Deutschland 84 Prozent des Vor-Corona-Niveaus. Gebremst wird die Erholung vor allem durch die schwache Entwicklung des für den innereuropäischen Verkehr besonders relevanten Angebots der Punkt-zu-Punkt-Airlines. Deren Sitzplatzangebot erreicht in den kommenden sechs Monaten 65 Prozent des Vor-Corona-Niveaus. Der Marktanteil der Punkt-zu-Punkt-Fluggesellschaften liegt mit 23 Prozent deutlich unter dem Niveau der übrigen europäischen Länder. Im Vergleich dazu zieht das Angebot der Netzwerk-Airlines mit einer Recovery von 88, bzw. 99 Prozent deutlich stärker an. Einzig die vor allem im Veranstaltergeschäft tätigen touristischen Airlines übertreffen mit einem Sitzplatzangebot von 121 Prozent deutlich das Vor-Corona-Niveau.

Europa* ohne Deutschland

- Im restlichen Europa übertrifft der Luftverkehr gemessen an der Anzahl der angebotenen Sitzplätze mit 102 Prozent das Vor-Corona-Niveau. Die Punkt-zu-Punkt-Carrier verzeichnen dabei mit 119 Prozent die höchste Recovery und haben mit 40 Prozent den größten Marktanteil. Auch die außereuropäischen Netzwerk-Airlines haben das Vorkrisenniveau wieder erreicht.

- 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 (kurze 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, Discover Airlines, TUifly, SunExpress u.a.
- Sonstige Airlines: Alle kleineren und regionalen Airlines, die nicht eindeutig o.a. Gruppen zuzuordnen sind.