

Vorausschau auf das Luftverkehrsangebot Juni – November 2023

1. Sitzplatzangebot von, nach und in Deutschland nach Zielregionen



Verkehr von/nach	Mio. Sitze	Anteil am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 06/2019 bis 11/2019
Innerdeutsch				
Innerdeutsch Drehkreuze	8,0	6%	14%	66%
Innerdeutsch Dezentral	1,6	1%	9%	29%
Gesamt	9,6	7%	13%	55%
Kurz- und Mittelstrecke				
Schweiz / Österreich	7,4	6%	11%	71%
Nordeuropa	5,8	5%	15%	84%
Westeuropa	18,1	13%	13%	83%
Südeuropa	49,8	38%	2%	95%
Ost- / Südosteuropa	13,5	11%	14%	73%
Nordafrika / Levante	4,6	4%	19%	105%
Gesamt	99,3	77%	8%	87%
Langstrecke				
Nordamerika	8,9	7%	10%	96%
Asien	4,7	4%	57%	77%
Mittlerer Osten / Zentralasien	4,4	3%	23%	98%
Afrika	1,1	1%	13%	86%
Lateinamerika	0,8	1%	-8%	71%
Gesamt	20,0	16%	21%	89%
Alle Gesamt	128,9	100%	10%	83%

Ergebnisse im Überblick

- Von Juni bis November 2023 beträgt das Sitzplatzangebot der Fluggesellschaften auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 128,9 Millionen. Das entspricht 83 Prozent des Angebots vor der Corona-Pandemie. Gegenüber dem Vergleichszeitraum 2022 stellt dies ein Wachstum von 10 Prozent dar.
- Nach wie vor hat der Verkehr nach Südeuropa mit 39% den stärksten Anteil am Gesamtverkehr und erreicht mit 95% fast wieder das Niveau von 2019. Mit Beginn des Winterflugplans am 28. Oktober sinkt das Angebot an touristischen Flügen. Dies zeigt sich vor allem am reduzierten Angebot von und nach Südeuropa sowie Ost- / Südosteuropa.
- Bei der Langstrecke setzen sich die Trends aus dem Bericht des Vormonats fort. Weiterhin ist das Wachstum auf den Asien-Strecken mit 57% gegenüber dem Vorjahreszeitraum am größten. Der Verkehr nach Nordamerika und in den Mittleren Osten / Zentralasien erreicht fast wieder das Niveau von 2019.
- Die Erholung des innerdeutschen Verkehrs setzt sich im Berichtszeitraum fort – allerdings auf niedrigem Niveau. Das Angebot steigt gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 13 Prozent. Gegenüber dem Vor-Corona-Niveau beträgt die Recovery auf innerdeutschen Strecken 55%.

- 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, Aserbaidshan, Georgien, Usbekistan, Tadschikistan, Turkmenistan und Kasachstan.

2. Sitzplatzangebot nach Flughafenstandort



Ab Flughafen	Mio. Sitze	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 06/2019 bis 11/2019
Berlin	7,7	13%	69%
Bremen	0,6	1%	74%
Dortmund	1,0	10%	120%
Dresden	0,3	-21%	56%
Düsseldorf	7,0	7%	78%
Frankfurt	21,0	15%	87%
Hahn	0,5	7%	127%
Hamburg	4,7	10%	80%
Hannover	1,6	10%	72%
Karlsruhe Baden/Baden	0,5	15%	121%
Köln/Bonn	3,6	6%	83%
Leipzig/Halle	0,6	22%	71%
Memmingen	0,9	31%	178%
München	13,1	6%	77%
Niederrhein/Weeze	0,6	48%	138%
Nürnberg	1,3	2%	90%
Stuttgart	3,2	12%	69%
Weitere	0,9	-9%	74%

Ergebnisse im Überblick

- Das Sitzplatzangebot steigt von Juni-November 2023 an fast allen deutschen Verkehrsflughäfen gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Ausnahmen sind der Flughafen Dresden und einige weitere kleine dezentrale Standorte.
- Das Flughafen-Drehkreuz Frankfurt profitiert vom weiterhin wachsenden Interkontinentalverkehr. Das Angebot steigt im Berichtszeitraum auf 87 Prozent des Wertes im Vor-Corona-Jahr 2019. Dies ist ein Prozentpunkt mehr als im Bericht des Vormonats. Das zweite wichtige Drehkreuz München profitiert davon, dass die Fluggesellschaften ihr Angebot an diesem Standort im Winterflugplan nicht zurückfahren. Das Sitzplatzangebot bleibt im Berichtszeitraum konstant bei 13,1 Millionen. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum steigt das Angebot um sechs Prozent und erreicht 77 Prozent des Vor-Corona-Niveaus.
- Weiterhin schwach entwickelt sich das Angebot an weiteren großen Flughäfen wie Berlin und Stuttgart. Der Grund liegt im 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 nahezu verdoppelt. An diesen Standorten bauen die Punkt-zu-Punkt-Airlines ihr Angebot stark aus.

3. Sitzplatzangebot nach Geschäftsmodell in Europa und Deutschland



Geschäftsmodell	Anteil Sitze am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 06/2019 bis 11/2019
Europa*			
Europ. Netz-Airlines	35%	12%	88%
Außereur. Netz-Airlines	9%	27%	94%
Punkt-zu-Punkt Airlines	40%	9%	110%
Touristische Airlines	6%	-1%	96%
Sonstige Airlines	10%	15%	79%
Gesamt	100%	12%	96%
Deutschland			
Europ. Netz-Airlines	47%	12%	84%
Außereur. Netz-Airlines	7%	24%	89%
Punkt-zu-Punkt Airlines	26%	11%	73%
Touristische Airlines	16%	-4%	103%
Sonstige Airlines	4%	26%	86%
Gesamt	100%	10%	83%
Europa* ohne Deutschland			
Europ. Netz-Airlines	32%	12%	89%
Außereur. Netz-Airlines	10%	27%	95%
Punkt-zu-Punkt Airlines	43%	9%	118%
Touristische Airlines	4%	3%	91%
Sonstige Airlines	11%	14%	78%
Gesamt	100%	12%	99%

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 35 und 40 Prozent.
- Die Recovery des Angebots der Punkt-zu-Punkt Airlines verläuft weiterhin deutlich überdurchschnittlich und erreicht im Berichtszeitraum 110% des Niveaus von 2019. Gegenüber dem Vormonatsbericht hat sich die Entwicklung aber leicht abgeschwächt.

Deutschland

- Die europäischen Netzwerk-Airlines haben mit 47% der angebotenen Sitze den mit Abstand größten Marktanteil in Deutschland. Deutlich dahinter liegt das Angebot der Punkt-zu-Punkt Airlines mit 26%. Im restlichen Europa ist diese Reihenfolge umgekehrt. Insgesamt bleibt die Recovery in Deutschland im Vergleich zu Europa weiterhin unterdurchschnittlich.
- Die Erholung des kleineren Segments der touristischen Fluggesellschaften entwickelt sich in Deutschland mit einem Sitzplatzangebot von 103 Prozent gegenüber 2019 überdurchschnittlich gut. Wie im Vormonatsbericht bleibt das Angebot aber etwas gegenüber dem von 2022 zurück.

Europa* ohne Deutschland

- Getrieben durch die hohen Recovery-Werte beim Angebot der Punkt-zu-Punkt Airlines (118%) hält sich der Verkehr auf nahezu dem Niveau von 2019. Das Angebot von Netzwerk-Airlines aus Drittstaaten steigt im Berichtszeitraum deutlich um 27% gegenüber dem Vorjahreszeitraum und erreicht 95 Prozent des Niveaus von 2019.

- 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, Vereinigtes 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, Eurowings Discover, TUIfly, SunExpress u.a.
- Sonstige Airlines: Alle kleineren und regionalen Airlines, die nicht eindeutig o.a. Gruppen zuzuordnen sind.