

Vorausschau auf das Luftverkehrsangebot September 2024 – Februar 2025

Berlin, 23. September 2024

1. Sitzplatzangebot nach Zielregionen



Verkehr von/nach	Mio. Sitze	Anteil am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 09/2019 bis 02/2020
Innerdeutsch				
Innerdeutsch Dezentral	1,2	1%	2%	25%
Innerdeutsch Drehkreuze	7,5	7%	0%	64%
Gesamt	8,7	8%	1%	52%
Kurz- und Mittelstrecke				
Nordafrika / Levante	5,0	4%	23%	120%
Nordeuropa	5,4	5%	0%	81%
Schweiz / Österreich	7,2	6%	1%	71%
Ost- / Südosteuropa	12,2	11%	8%	74%
Westeuropa	16,8	15%	-1%	82%
Südeuropa	40,7	35%	9%	108%
Gesamt	87,3	75%	6%	91%
Langstrecke				
Lateinamerika	1,1	1%	9%	82%
Afrika	1,2	1%	-1%	90%
Mittlerer Osten / Zentralasien	4,6	4%	4%	106%
Asien	5,3	5%	9%	95%
Nordamerika	7,5	5%	0%	98%
Gesamt	19,7	17%	4%	97%
Alle Gesamt	115,7	100%	5%	87%

Ergebnisse im Überblick

- Von September 2024 bis Februar 2025 werden auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 115,7 Millionen Sitzplätze angeboten. Damit wächst der Luftverkehr in Deutschland gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 5 Prozent. Mit einer Erholungsrate von 87 Prozent im Vergleich zu 2019 bleibt das Angebot jedoch weiter deutlich hinter dem Vor-Corona-Niveau zurück.
- Der innerdeutsche Verkehr liegt weiterhin unter Vor-Corona-Niveau. Besonders deutlich wird die schwache Erholung auf den dezentralen Strecken.
- Auf den Kurz- und Mittelstrecken erreicht das Angebot eine Erholungsrate von 91 Prozent im Vergleich zu 2019. Wachstumsstärkste Segmente sind die touristisch geprägten Strecken nach Südeuropa und Nordafrika / Levante. Die für die Anbindung des Wirtschaftsstandorts Deutschland wichtigen Zielregionen im restlichen Europa liegen alle noch deutlich unter den Werten von 2019.
- Die Langstrecke erreicht 97 Prozent des Vorkrisenniveaus. Das angebotsstärkste Zielgebiet Nordamerika hat fast wieder das Volumen von 2019 erreicht. Mit einer Recovery von 98 Prozent liegt es hinter dem Verkehrsgebiet Mittlerer Osten / Zentralasien (Recovery 106 Prozent). Dieses umfasst viele Umsteigeverbindungen nach Asien über Drehkreuze am Persischen Golf. Der mit 5,3 Millionen angebotenen Sitzen zweigrößte Markt der Direktverbindungen nach Asien wächst zwar um 9 Prozent, erreicht aber nur eine Recovery von 95 Prozent.

- 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. 09/2019 bis 02/2020
Berlin-Brandenburg	7,7	11%	76%
Bremen	0,6	11%	80%
Dortmund	0,8	9%	108%
Dresden	0,3	5%	53%
Düsseldorf	5,7	3%	74%
Frankfurt	18,7	-1%	88%
Hahn	0,5	20%	168%
Hamburg	4,5	9%	86%
Hannover	1,6	19%	86%
Karlsruhe Baden/Baden	0,5	21%	144%
Köln/Bonn	2,7	0%	75%
Leipzig/Halle	0,5	11%	79%
Memmingen	0,9	11%	207%
München	12,8	7%	83%
Niederrhein/Weeze	0,5	20%	179%
Nürnberg	1,0	3%	83%
Stuttgart	2,5	4%	66%
Weitere	0,6	10%	69%

Ergebnisse im Überblick

- Das Angebot an den beiden großen Drehkreuzen Frankfurt und München erreicht im Zeitraum September 2024 bis Februar 2025 88 bzw. 83 Prozent des Vorkrisenniveaus. In München macht sich das im Vergleich zum Vorjahr gewachsene Langstreckenangebot bemerkbar und verhilft dem Flughafen zu einem Wachstum von 7 Prozent, während die Entwicklung in Frankfurt aktuell stagniert.
- Auch die meisten anderen deutschen Verkehrsflughäfen wachsen im Vorjahresvergleich. Allerdings liegen die mittelgroßen Flughafenstandorte Berlin-Brandenburg, Düsseldorf, Köln/Bonn und Stuttgart weiterhin hinter der durchschnittlichen Entwicklung in Deutschland zurück. Hier macht sich das fehlende Angebot der europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines besonders bemerkbar. In der Folge ist die Konnektivität an diesen Standorten noch immer reduziert. Bis auf Köln/Bonn wachsen aber alle genannten Airports im Vorjahresvergleich; am stärksten Berlin-Brandenburg mit 11 Prozent.
- Die kleineren Standorte Dortmund, Hahn, Karlsruhe Baden/Baden, Memmingen und Niederrhein/Weeze, die jeweils unter eine Million Sitze im Berichtszeitraum anbieten, erreichen überdurchschnittlich hohe Werte bei der Recovery. In Memmingen hat sich das Angebot im Vergleich zu 2019 mehr als verdoppelt. Grund dafür ist, dass die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines an den kostengünstigeren kleinen Regionalflughäfen im begrenzten Umfang zusätzliche Kapazitäten einsetzen.
- Auch der Flughafen Hannover wächst mit 19 Prozent sehr stark im Vergleich zum Vorjahreszeitraum und schließt damit in den kommenden sechs Monaten zur durchschnittlichen Recovery der deutschen Verkehrsflughäfen auf. Dies gilt auch für den Flughafen Hamburg.

3. Sitzplatzangebot nach Geschäftsmodell in Europa und Deutschland



Geschäftsmodell	Anteil Sitze am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 09/2019 bis 02/2020
Europa*			
Europäische Netz-Airlines	36%	4%	91%
Außereurop. Netz-Airlines	10%	6%	103%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	39%	8%	117%
Touristische Airlines	5%	12%	115%
Sonstige Airlines	10%	10%	88%
Gesamt	100%	7%	102%
Deutschland			
Europäische Netz-Airlines	48%	-1%	83%
Außereurop. Netz-Airlines	8%	1%	93%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	26%	12%	78%
Touristische Airlines	14%	13%	121%
Sonstige Airlines	5%	31%	114%
Gesamt	100%	5%	87%
Europa* ohne Deutschland			
Europäische Netz-Airlines	34%	5%	94%
Außereurop. Netz-Airlines	10%	7%	105%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	42%	8%	125%
Touristische Airlines	3%	11%	110%
Sonstige Airlines	11%	8%	86%
Gesamt	100%	7%	106%

Ergebnisse im Überblick

Europa* gesamt

- Die Zahl der angebotenen Sitzplätze wächst im Zeitraum September 2024 bis Februar 2025 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 7 Prozent und übertrifft mit 102 Prozent Recovery auch das Vor-Corona-Niveau. Den größten Marktanteil haben die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines mit 39 Prozent. Dieses Geschäftsmodell erreicht auch eine überdurchschnittliche Recovery von 117 Prozent. Auch die touristischen Airlines wachsen gegenüber dem Vor-Corona-Niveau. Aufgrund ihres kleinen Marktanteils haben sie jedoch nur geringen Einfluss die Entwicklung der europäischen Luftverkehrswirtschaft. Die europäischen Netzwerk-Airlines erreichen noch nicht wieder das Niveau von 2019.

Deutschland

- Der Luftverkehr in Deutschland erholt sich im Berichtszeitraum weiterhin spürbar langsamer als im restlichen Europa und erreicht nur 87 Prozent des Angebots im Jahr 2019/20. Das Schlusslicht bei der Erholung der einzelnen Marktsegmente bilden die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines. Ihre Recovery liegt bei nur 78 Prozent. Auch ihr Marktanteil liegt in Deutschland mit 26 Prozent deutlich unter dem Niveau der übrigen europäischen Länder. Dagegen kommen die europäischen Netzwerk-Carrier auf einen Marktanteil von 48 Prozent. Weiterhin starkes Wachstum von 13 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zeigen die touristischen Airlines, die das Vor-Corona-Niveau mit einer Erholungsrate von 121 Prozent deutlich hinter sich gelassen haben.

Europa* ohne Deutschland

- Im restlichen Europa wird das Vor-Corona-Niveau im Luftverkehr gemessen an der Anzahl der angebotenen Sitzplätze mit 106 Prozent inzwischen deutlich übertroffen. Die europäischen Netz-Carrier haben mit 94 Prozent noch nicht wieder das Sitzplatzangebot von 2019 erreicht. Ein starkes Wachstum weisen die touristischen Airlines auf, die aber nur auf 3 Prozent Marktanteil kommen.

- 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 baltischen 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 (kürzere 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, Turkish Airlines 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: Air Baltic, Luxair u.a.