

Vorausschau auf das Luftverkehrsangebot Februar 2024 – Juli 2024

1. Sitzplatzangebot nach Zielregionen



Verkehr von/nach	Mio. Sitze	Anteil am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 02/2019 bis 07/2019
Innerdeutsch				
Innerdeutsch Drehkreuze	8,0	6%	9%	65%
Innerdeutsch Dezentral	1,2	1%	-13%	22%
Gesamt	9,2	7%	5%	52%
Kurz- und Mittelstrecke				
Schweiz / Österreich	7,5	6%	7%	72%
Nordeuropa	5,9	5%	13%	85%
Westeuropa	17,7	14%	7%	80%
Südeuropa	45,9	36%	12%	102%
Ost- / Südosteuropa	13,0	11%	11%	76%
Nordafrika / Levante	4,7	4%	17%	117%
Gesamt	94,7	76%	11%	90%
Langstrecke				
Nordamerika	8,4	7%	8%	100%
Asien	5,3	4%	29%	88%
Mittlerer Osten / Zentralasien	4,5	3%	11%	103%
Afrika	1,1	1%	4%	85%
Lateinamerika	1,0	1%	5%	72%
Gesamt	20,2	16%	13%	95%
Alle Gesamt	124,1	100%	11%	86%

Ergebnisse im Überblick

- Von Februar bis Juli 2024 werden auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 124,1 Millionen Sitzplätze angeboten. Damit wächst der Luftverkehr in Deutschland um 11 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Das entspricht 86 Prozent des Vor-Corona-Niveaus im Zeitraum Februar 2019 bis Juli 2019.
- Die Langstrecke erreicht 95 Prozent des Vorkrisenniveaus. Der größte Markt Nordamerika schließt mit einem Sitzplatzangebot von 8,4 Millionen zum Vor-Corona-Niveau auf. Bei der Erholung der Langstrecke macht sich auch das deutliche Wachstum des Asien-Verkehrs bemerkbar. Dabei zeigen die Zahlen, dass der Verkehr über Nicht-EU-Drehkreuze (103 Prozent Mittlerer Osten / Zentralasien) weiter in der Recovery ist als Direktverkehr nach Asien (88 Prozent).
- Das Angebot auf Kurz- und Mittelstrecken liegt bei 90 Prozent des Vor-Corona-Niveaus. Die touristisch geprägten Verkehre von und nach Südeuropa sowie Nordafrika / Levante liegen über dem Niveau von 2019. Dagegen erreichen die für die internationale Anbindung des Wirtschaftsstandorts Deutschland wichtigen Verbindungen in die Schweiz, nach Österreich sowie nach Ost- / Südost- und Westeuropa nicht das Vorkrisenniveau.
- Beim innerdeutschen Verkehr macht sich weiterhin die Verlagerung auf Straße und Schiene sowie die verstärkte Nutzung digitaler Kommunikationsmöglichkeiten bemerkbar. Vor allem dezentrale Strecken liegen unter dem Niveau von 2019.

- 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. 02/2019 bis 07/2019
Berlin	7,8	13%	69%
Bremen	0,6	7%	78%
Dortmund	1,0	8%	125%
Dresden	0,3	0%	53%
Düsseldorf	6,3	4%	74%
Frankfurt	20,2	9%	87%
Hahn	0,5	14%	122%
Hamburg	4,8	12%	83%
Hannover	1,6	16%	80%
Karlsruhe Baden/Baden	0,5	-1%	122%
Köln/Bonn	3,0	2%	78%
Leipzig/Halle	0,6	13%	74%
Memmingen	0,9	18%	182%
München	13,4	16%	83%
Niederrhein/Weeze	0,6	21%	151%
Nürnberg	1,1	1%	89%
Stuttgart	2,9	8%	69%
Weitere	0,8	10%	88%

Ergebnisse im Überblick

- Das Angebot an den beiden großen Drehkreuzen Frankfurt und München erreicht in den kommenden sechs Monaten 87 bzw. 83 Prozent des Vorkrisenniveaus. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum entspricht dies einem Wachstum von 9 bzw. 16 Prozent. Sowohl Frankfurt als auch München profitieren von der weiteren Erholung des Langstreckenverkehrs.
- Auch die meisten anderen deutschen Verkehrsflughäfen wachsen im Vorjahresvergleich. Allerdings liegen mittelgroße Flughafenstandorte wie Berlin, Düsseldorf, 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 an Konnektivität und geraten im europäischen Vergleich ins Hintertreffen.
- An kleineren dezentralen Standorten wie Dortmund, Hahn, Karlsruhe Baden/Baden, Memmingen und Weeze wird das Vor-Corona-Angebot in den kommenden sechs Monaten teilweise deutlich überschritten. Getrieben wird diese Entwicklung durch den Ausbau des Angebots der Punkt-zu-Punkt-Airlines. Das Angebot liegt an diesen Flughäfen im Berichtszeitraum aber jeweils bei nicht mehr als einer Million Sitzen.

3. Sitzplatzangebot nach Geschäftsmodell in Europa und Deutschland



Geschäftsmodell	Anteil Sitze am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 02/2019 bis 07/2019
Europa*			
Europ. Netz-Airlines	37%	8%	91%
Außereurop. Netz-Airlines	9%	15%	103%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	40%	9%	115%
Touristische Airlines	5%	10%	101%
Sonstige Airlines	9%	8%	81%
Gesamt	100%	9%	100%
Deutschland			
Europ. Netz-Airlines	48%	10%	85%
Außereurop. Netz-Airlines	7%	7%	94%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	26%	11%	74%
Touristische Airlines	15%	13%	119%
Sonstige Airlines	4%	11%	84%
Gesamt	100%	11%	86%
Europa* ohne Deutschland			
Europ. Netz-Airlines	33%	8%	93%
Außereurop. Netz-Airlines	10%	16%	105%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	43%	9%	124%
Touristische Airlines	3%	8%	89%
Sonstige Airlines	11%	8%	81%
Gesamt	100%	9%	104%

Ergebnisse im Überblick

Europa* gesamt

- Die Zahl der angebotenen Sitzplätze wächst im Zeitraum Februar bis Juli 2024 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 9 Prozent und erreicht wieder das Vor-Corona-Niveau. Getrieben wird diese Entwicklung vor allem durch die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines, deren Angebot bereits wieder bei 115 Prozent des Vorkrisenniveaus bei einem Marktanteil von 40 Prozent liegt.

Deutschland

- Im aktuellen Berichtszeitraum erholt sich der Luftverkehr in Deutschland deutlich langsamer als im restlichen Europa. Gebremst wird die Erholung des Luftverkehrs in Deutschland vor allem durch die schwache Recovery des für den innereuropäischen Verkehr besonders relevanten Angebots der europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines. Deren Sitzplatzangebot erreicht in den kommenden sechs Monaten 74 Prozent des Vor-Corona-Niveaus. Der Marktanteil der Punkt-zu-Punkt-Fluggesellschaften liegt mit 26 Prozent deutlich unter dem Niveau der übrigen europäischen Länder. Einzig die vor allem im Veranstaltergeschäft tätigen touristischen Airlines übertreffen mit einem Sitzplatzangebot von 119 Prozent das Vor-Corona-Niveau.

Europa* ohne Deutschland

- Im restlichen Europa übertrifft der Luftverkehr gemessen an der Anzahl der angebotenen Sitzplätze mit 104 Prozent das Vor-Corona-Niveau inzwischen deutlich. Die Punkt-zu-Punkt-Airlines verzeichnen dabei mit 124 Prozent die höchste Recovery und haben mit 43 Prozent gleichzeitig den größten Marktanteil. Auch die außereuropäischen Netzwerk-Airlines überschreiten das Vorkrisenniveau.

- 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 der Zuordnung von Airlines zu Geschäftsmodellen:

- Europäische Netzwerk-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 Netzwerk-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.