

Vorausschau auf das Luftverkehrsangebot Januar 2024 – Juni 2024

1. Sitzplatzangebot nach Zielregionen



Verkehr von/nach	Mio. Sitze	Anteil am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 01/2019 bis 06/2019
Innerdeutsch				
Innerdeutsch Drehkreuze	8,3	7%	18%	68%
Innerdeutsch Dezentral	1,2	1%	-12%	21%
Gesamt	9,5	8%	13%	53%
Kurz- und Mittelstrecke				
Schweiz / Österreich	7,6	6%	11%	73%
Nordeuropa	5,8	5%	15%	84%
Westeuropa	17,6	15%	10%	81%
Südeuropa	40,8	35%	14%	101%
Ost- / Südosteuropa	12,6	10%	18%	77%
Nordafrika / Levante	4,6	4%	22%	117%
Gesamt	89,0	75%	14%	89%
Langstrecke				
Nordamerika	7,8	7%	7%	99%
Asien	5,3	4%	34%	90%
Mittlerer Osten / Zentralasien	4,5	4%	13%	103%
Afrika	1,1	1%	8%	88%
Lateinamerika	1,0	1%	5%	72%
Gesamt	19,7	17%	15%	95%
Alle Gesamt	118,3	100%	14%	85%

Ergebnisse im Überblick

- Von Januar bis Juni 2024 werden auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 118,3 Millionen Sitzplätze angeboten. Das entspricht 85 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. Der größte Markt ist Nordamerika mit einem Angebot von 7,8 Mio. Sitzen und einer Recovery-Rate von 99 Prozent. Bei der Erholung der Langstrecke macht sich auch das deutliche Wachstum des Asien-Verkehrs bemerkbar. Dabei zeigen die Zahlen, 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 (90 Prozent).
 - Das Angebot auf Kurz- und Mittelstrecken liegt bei 89 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, Aserbaidschan, Georgien, Usbekistan, Tadschikistan, Turkmenistan und Kasachstan.

2. Sitzplatzangebot nach Flughafenstandort

Ab Flughafen	Mio. Sitze	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 01/2019 bis 06/2019
Berlin	7,4	14%	67%
Bremen	0,6	15%	82%
Dortmund	1,0	18%	133%
Dresden	0,3	16%	59%
Düsseldorf	5,8	8%	72%
Frankfurt	20,0	14%	90%
Hahn	0,5	11%	113%
Hamburg	4,4	14%	81%
Hannover	1,4	18%	79%
Karlsruhe Baden/Baden	0,5	11%	132%
Köln/Bonn	2,8	8%	77%
Leipzig/Halle	0,5	22%	76%
Memmingen	0,9	19%	177%
München	12,8	17%	82%
Niederrhein/Weeze	0,5	29%	146%
Nürnberg	1,0	-1%	82%
Stuttgart	2,7	13%	69%
Weitere	0,7	17%	89%

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 14 bzw. 17 Prozent. Sowohl Frankfurt als auch München profitieren von der weiteren Erholung des Langstreckenverkehrs.
- Auch die meisten anderen deutschen Verkehrsflughäfen wachsen im Vorjahresvergleich. Allerdings liegen viele mittelgroße Flughafenstandorte wie Berlin, Düsseldorf, 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.
- Das Sitzplatzangebot von Januar bis Juni 2019 wird an kleineren dezentralen Standorten wie Dortmund, Hahn, 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 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. 01/2019 bis 06/2019
Europa*			
Europ. Netz-Airlines	37%	10%	91%
Außereurop. Netz-Airlines	9%	17%	104%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	39%	9%	113%
Touristische Airlines	5%	14%	104%
Sonstige Airlines	10%	8%	80%
Gesamt	100%	10%	99%
Deutschland			
Europ. Netz-Airlines	50%	15%	87%
Außereurop. Netz-Airlines	7%	8%	95%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	25%	13%	71%
Touristische Airlines	13%	14%	120%
Sonstige Airlines	5%	13%	82%
Gesamt	100%	14%	85%
Europa* ohne Deutschland			
Europ. Netz-Airlines	34%	8%	93%
Außereurop. Netz-Airlines	10%	18%	105%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	42%	9%	122%
Touristische Airlines	3%	14%	93%
Sonstige Airlines	11%	8%	80%
Gesamt	100%	9%	103%

Ergebnisse im Überblick

Europa* gesamt

- Die Zahl der angebotenen Sitzplätze wächst im Zeitraum Januar bis Juni 2024 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 10 Prozent und erreicht mit 99 Prozent wieder fast das Vor-Corona-Niveau. Getrieben wird diese Entwicklung vor allem durch die Punkt-zu-Punkt-Airlines, deren Angebot auf 113 Prozent des Vorkrisenniveaus zunimmt. Ihr Marktanteil liegt bei 39 Prozent.

Deutschland

- Auch im aktuellen Berichtszeitraum erholt sich der Luftverkehr in Deutschland deutlich langsamer als im restlichen Europa. Insgesamt erreicht der Luftverkehr in Deutschland 85 Prozent des Vor-Corona-Niveaus. Gebremst wird die Entwicklung 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 71 Prozent des Vor-Corona-Niveaus. Der Marktanteil der Punkt-zu-Punkt-Fluggesellschaften liegt mit 25 Prozent deutlich unter dem Niveau der übrigen europäischen Länder. Im Vergleich dazu zieht das Angebot der Netzwerk-Airlines mit einer Recovery von 87, bzw. 95 Prozent deutlich stärker an. Einzig die vor allem im Veranstaltergeschäft tätigen touristischen Airlines übertreffen mit einem Sitzplatzangebot von 120 Prozent deutlich das Vor-Corona-Niveau.

Europa* ohne Deutschland

- Im restlichen Europa übertrifft der Luftverkehr gemessen an der Anzahl der angebotenen Sitzplätze mit 103 Prozent das Vor-Corona-Niveau inzwischen deutlich. Die Punkt-zu-Punkt-Airlines verzeichnen dabei mit 122 Prozent die höchste Recovery und haben mit 42 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 Zuordnung Airlines zu Geschäftsmodellen

- 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.