



Bundesverband der Deutschen
Luftverkehrswirtschaft

VORAUSSCHAU AUF DAS LUFTVERKEHRSANGEBOT

April – September 2025

Berlin, 24. April 2025

1. SITZPLATZANGEBOT NACH ZIELREGIONEN

Verkehr von/nach	Mio. Sitze	Anteil am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 04/2019 bis 09/2019
Innerdeutsch				
Innerdeutsch Dezentral	1,1	1%	-16%	20%
Innerdeutsch Drehkreuze	8,4	6%	9%	70%
Gesamt	9,5	7%	6%	54%
Kurz- und Mittelstrecke				
Nordafrika/Levante	5,5	4%	13%	131%
Nordeuropa	6,0	4%	-2%	86%
Schweiz/Österreich	7,7	5%	3%	74%
Ost-/Südosteuropa	16,1	11%	12%	85%
Westeuropa	18,1	13%	0%	81%
Südeuropa	59,0	41%	6%	109%
Gesamt	112,5	78%	5%	96%
Langstrecke				
Lateinamerika	0,8	1%	-7%	66%
Afrika	1,0	1%	4%	85%
Mittlerer Osten/Zentralasien	4,7	3%	5%	107%
Asien	5,4	4%	2%	87%
Nordamerika	9,5	7%	1%	101%
Gesamt	21,5	15%	2%	96%
Alle Gesamt	143,5	100%	5%	91%

Ergebnisse im Überblick

- Von April 2025 bis September 2025 werden auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 143,5 Millionen Sitzplätze angeboten. Damit wächst die angebotene Kapazität gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 5 Prozent. Mit einer Erholungsrate von 91 Prozent im Vergleich zu 2019 liegt das Angebot auch drei Jahre nach Ende der Pandemie immer noch deutlich unter Vor-Corona-Niveau.
- Der innerdeutsche Verkehr erreicht nur 54 Prozent des Niveaus von 2019. Das Angebot auf den dezentralen Strecken, die nicht die Drehkreuze Frankfurt oder München als Start oder Ziel haben, beträgt lediglich 20 Prozent des Niveaus von 2019. Auch im Vorjahresvergleich schrumpfen diese Verkehre deutlich um 16 Prozent.
- Auf europäischen Kurz- und Mittelstrecken nähert sich das Sitzplatzangebot mit einer Erholungsrate von 96 Prozent den Vor-Corona-Werten an. Treiber dieser Entwicklung sind saisonbedingt die touristisch und ethnisch geprägten Märkte in Südeuropa und Nordafrika/Levante, während die Verkehre in wichtige Wirtschaftsregionen Europas mit einer Recovery von 74 bis 86 Prozent weiterhin deutlich zurückfallen.
- Die Langstrecke erreicht im Berichtszeitraum 96 Prozent des Vorkrisenniveaus. Im Vergleich zum Vorjahr wächst dieser Bereich nur noch 2 Prozent. Das Zielgebiet mit der höchsten Recovery-Rate (107 Prozent) ist der Mittlere Osten/Zentralasien, in dem auch viele Umsteigeflughäfen auf dem Weg nach Südost-Asien liegen. Hier werden im Vergleich zum Vorjahr mit 5 Prozent auch die höchsten Zuwächse erzielt.

- Innerdeutsches Sitzplatzangebot pro Richtung einfach gezählt (nicht getrennt nach Start/Landung).
- 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, europäischer 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. 04/2019 bis 09/2019
Berlin-Brandenburg	8,4	0%	73%
Bremen	0,7	4%	81%
Dortmund	1,0	-1%	115%
Düsseldorf	7,6	7%	84%
Frankfurt	22,2	5%	91%
Hahn	0,7	19%	161%
Hamburg	5,2	1%	87%
Hannover	2,0	7%	86%
Karlsruhe Baden/Baden	0,7	29%	156%
Köln/Bonn	3,5	-1%	80%
Leipzig/Halle	0,7	4%	79%
Memmingen	1,1	15%	214%
München	15,5	7%	91%
Münster/Osnabrück	0,5	10%	125%
Niederrhein/Weeze	0,8	9%	178%
Nürnberg	1,5	14%	107%
Stuttgart	3,5	4%	74%
Weitere*	1,0	0%	70%

* Flughäfen, an denen das Sitzplatzangebot im Berichtszeitraum nicht mindestens 0,5 Millionen erreicht

Ergebnisse im Überblick

- Das Angebot an den beiden großen Drehkreuzen Frankfurt und München erreicht im Zeitraum April bis September 2025 jeweils 91 Prozent des Vorkrisenniveaus. Beide Hubs profitieren von der im Vergleich zu anderen Zielgebieten besseren Erholung der Langstrecken sowie den entsprechenden Zubringern.
- Auch die meisten anderen deutschen Verkehrsflughäfen wachsen im Vorjahresvergleich. Allerdings liegen die größeren Flughafenstandorte Berlin-Brandenburg, Düsseldorf, Köln/Bonn und Stuttgart weiterhin zum Teil deutlich hinter der durchschnittlichen Entwicklung in Deutschland zurück. Hier machen sich das fehlende Angebot der europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines und der weggebrochene dezentrale innerdeutsche Verkehr besonders bemerkbar. In der Folge ist die Konnektivität an diesen Standorten noch immer stark reduziert. An den Flughäfen Berlin-Brandenburg sowie Köln/Bonn wächst das Angebot auch nicht mehr gegenüber dem Vorjahreszeitraum.
- Die kleineren Standorte Dortmund, Hahn, Karlsruhe Baden/Baden, Memmingen, Münster, Niederrhein/Weeze und Nürnberg, die jeweils nicht mehr als 1,5 Millionen Sitze im Berichtszeitraum anbieten, erreichen überdurchschnittlich hohe Werte bei der Recovery nach der Corona-Pandemie. In Memmingen hat sich das Angebot im Vergleich zu 2019 sogar mehr als verdoppelt. Grund dafür ist, dass die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines an kleineren Regionalflughäfen mit vergleichsweise leicht geringeren Standortkosten im begrenzten Umfang zusätzliche Kapazitäten einsetzen. Hierbei handelt es sich vor allem um VFR-Verkehr (VFR=„Visiting Friends and Relatives“) und Flüge zu touristischen Zielen. An den meisten dieser Flughäfen wächst das Angebot weiterhin überdurchschnittlich.

2. SITZPLATZANGEBOT NACH GESCHÄFTSMODELL IN EUROPA UND DEUTSCHLAND

Geschäftsmodell	Anteil Sitze am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 04/2019 bis 09/2019
Europa*			
Europäische Netz-Airlines	33%	3%	93%
Außereurop. Netz-Airlines	10%	7%	111%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	41%	5%	123%
Touristische Airlines	6%	7%	106%
Sonstige Airlines	10%	8%	90%
Gesamt	100%	5%	106%
Deutschland			
Europäische Netz-Airlines	44%	3%	85%
Außereurop. Netz-Airlines	7%	3%	96%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	28%	5%	84%
Touristische Airlines	17%	9%	128%
Sonstige Airlines	4%	8%	99%
Gesamt	100%	5%	91%
Europa* ohne Deutschland			
Europäische Netz-Airlines	31%	3%	95%
Außereurop. Netz-Airlines	10%	8%	114%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	44%	5%	132%
Touristische Airlines	4%	5%	91%
Sonstige Airlines	12%	8%	89%
Gesamt	100%	5%	109%

Ergebnisse im Überblick

Europa* gesamt

- Die Zahl der angebotenen Sitzplätze wächst von April bis September 2025 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 5 Prozent und übertrifft mit einer Erholungsrate von 106 Prozent das Vor-Corona-Niveau. Den größten Marktanteil am gesamten Angebot haben die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines mit 41 Prozent. Dieses Geschäftsmodell übertrifft mit einer Recovery von 123 Prozent das Niveau von 2019 deutlich. Auch die außereuropäischen Netzwerk-Airlines und die touristischen Carrier wachsen im Vergleich zum Vor-Corona-Niveau. Die europäischen Netzwerk-Fluggesellschaften erreichen noch nicht wieder das Niveau von 2019 und fallen auch im Vorjahresvergleich gegenüber den anderen Geschäftsmodellen ab.

Deutschland

- Der Luftverkehr in Deutschland erholt sich unverändert spürbar langsamer als im restlichen Europa. Daher gelingt es weiterhin nicht, den Rückstand bei der Erholung nach der Corona-Pandemie gegenüber den anderen europäischen Ländern aufzuholen. Das Schlusslicht bei der Erholung der Marktsegmente bilden die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines mit einer Recovery von 84 Prozent. Mit 28 Prozent liegt auch ihr Marktanteil deutlich unter dem Niveau der übrigen europäischen Länder. Dagegen kommen die europäischen Netzwerk-Carrier auf einen Marktanteil von 44 Prozent, können im Vorjahresvergleich aber nur noch wenig wachsen. Einzig die touristischen Airlines überschreiten das Vor-Corona-Niveau mit einer Recovery-Rate von 128 Prozent deutlich. Ihr Marktanteil reicht aber nicht aus, um entscheidenden Einfluss auf die Gesamtentwicklung zu haben.

Europa* ohne Deutschland

- Im restlichen Europa ist das Luftverkehrsangebot inzwischen größer als jemals zuvor. Das Sitzplatzangebot erreicht 109 Prozent des Vor-Corona-Niveaus von 2019, das Angebot der europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines sogar 132 Prozent bei 44 Prozent Marktanteil.

ERLÄUTERUNGEN

- 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 europäischen 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, TUfly, SunExpress u.a.
- Sonstige Airlines: Alle kleineren und regionalen Airlines, die nicht eindeutig o.a. Gruppen zuzuordnen sind: Air Baltic, Luxair u.a.