



Bundesverband der Deutschen
Luftverkehrswirtschaft

VORAUSSCHAU AUF DAS LUFTVERKEHRSANGEBOT

Dezember 2025 – Mai 2026

Berlin, 23. Dezember 2025

ZUSAMMENFASSUNG



Von Dezember 2025 bis Mai 2026 werden auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 116,3 Millionen Sitzplätze angeboten. Das sind 2 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum – aber nur 87 Prozent des Angebotes, das es in den Jahren 2018/19 einmal gab. Dagegen wächst der Luftverkehr in den restlichen europäischen Ländern weiterhin dynamisch um 6 Prozent auf 114 Prozent von 2018/19. Die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines erreichen sogar 138 Prozent. Seite 3



Der innerdeutsche Verkehr schrumpft gegenüber dem Vorjahreswert um ein Prozent (48 Prozent von 2018/19). Auf europäischen Kurz- und Mittelstrecken entwickeln sich die für den Wirtschaftsstandort Deutschland wichtigen Städteziele schwächer als die touristischen Destinationen, bzw. schrumpfen sogar. Das Angebot wächst nur noch um 2 Prozent und erreicht 92 Prozent von 2018/19. Auf Langstrecken hat sich die Entwicklung ebenfalls abgeschwächt. Seite 4



An der Mehrheit der deutschen Verkehrsflughäfen wächst das Angebot nur noch leicht. Insbesondere die mittelgroßen Standorte liegen aber weiterhin hinter den einst angebotenen Kapazitäten zurück. Hier machen sich das fehlende Angebot der europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines und der weggebrochene dezentrale innerdeutsche Verkehr besonders bemerkbar. Einzelne Regionalflughäfen – mit leicht geringeren Standortkosten – erreichen dagegen überdurchschnittlich hohe Werte im Vergleich zum Referenzjahr 2018/19. Hier setzen die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines im begrenzten Umfang zusätzliche Kapazitäten ein. Seite 5

IN EUROPA IST DAS LUFTVERKEHRSANGEBOT GRÖßER ALS JE ZUVOR – UND ES WÄCHST IN DEN KOMMENDEN MONATEN WEITERHIN STARK.
AN DEUTSCHLAND GEHT DIESE ENTWICKLUNG AUFGRUND IMMER NOCH SEHR HOHER STAATLICHER STEUERN UND GEBÜHREN VORBEI.

1. SITZPLATZANGEBOT IN DEUTSCHLAND UND EUROPA

Region / Geschäftsmodell	Anteil Sitze am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 12/2018 bis 05/2019
Europa*		+5%	108%
Europäische Netzwerk-Airlines	35%	3%	94%
Außereurop. Netzwerk-Airlines	10%	5%	116%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	40%	7%	127%
Touristische Airlines	5%	6%	119%
Sonstige Airlines	10%	7%	94%
Deutschland		+2%	87%
Europäische Netzwerk-Airlines	46%	-1%	81%
Außereurop. Netzwerk-Airlines	8%	0%	99%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	27%	4%	78%
Touristische Airlines	14%	10%	148%
Sonstige Airlines	5%	5%	92%
Europa* ohne Deutschland		+6%	114%
Europäische Netzwerk-Airlines	33%	4%	98%
Außereurop. Netzwerk-Airlines	10%	6%	119%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	43%	7%	138%
Touristische Airlines	3%	2%	101%
Sonstige Airlines	11%	7%	94%

Ergebnisse im Überblick

Europa* gesamt

- Die Zahl der angebotenen Sitzplätze wächst von Dezember 2025 bis Mai 2026 im Vergleich zum Vergleichszeitraum 2024/2025 um 5 Prozent und übertrifft auch mit einer Erholungsrate von 108 Prozent den Referenzzeitraum 2018/19 deutlich. Den größten Marktanteil haben die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines mit 40 Prozent, die auch im Vorjahresvergleich mit 7 Prozent überdurchschnittlich wachsen. Im Vergleich zu 2019 haben sich die Punkt-zu-Punkt-Airlines am stärksten entwickelt. Sie erreichen eine Recovery-Rate von 127 Prozent, gefolgt von den touristischen Fluggesellschaften, die auf 119 Prozent kommen und den außereuropäischen Netzwerk-Airlines, die 116 Prozent erreichen.

Deutschland

- Der Luftverkehr in Deutschland wächst nur um 2 % gegenüber dem Vorjahr und bleibt damit deutlich hinter dem europäischen Durchschnitt zurück. Der Abstand zu den übrigen Märkten vergrößert sich weiter. Besonders groß ist der Unterschied bei der Erholung der Punkt-zu-Punkt-Airlines. Hier liegt das Sitzplatzangebot ab Deutschland ganze 60 Prozentpunkte zurück. Dieses Geschäftsfeld liegt mit einem Marktanteil von 27 Prozent deutlich unter dem Niveau der übrigen europäischen Länder. Auch die europäischen Netzwerk-Airlines erreichen nur 81 Prozent von 2018/19. Einzig die touristischen Airlines überschreiten das frühere Niveau mit einer Entwicklungsrate von 148 Prozent bei einem Marktanteil von 14 Prozent deutlich. In diesem Segment ist auch das Wachstum gegenüber dem Vorjahreszeitraum mit 10 Prozent am größten.

Europa* ohne Deutschland

- Im restlichen Europa ist das Luftverkehrsangebot größer als jemals zuvor. Das Sitzplatzangebot erreicht 114 Prozent des Referenzzeitraums 2018/19, das Angebot der europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines sogar 138 Prozent bei 43 Prozent Marktanteil.

Erläuterungen zu Zielregionen siehe Seite 6

2. SITZPLATZANGEBOT IN DEUTSCHLAND NACH ZIELREGIONEN

Verkehr von/nach	Mio. Sitze	Anteil am Gesamt- verkehr	Wachstum ggü. Vorjahres- periode	Erholung ggü. 12/2018 bis 05/2019
Gesamt	116,3		2%	87%
Innerdeutsch	8,5	7%	-1%	48%
Innerdeutsch Dezentral	1,0	1%	-12%	17%
Innerdeutsch Drehkreuze	7,6	7%	0%	62%
Kurz- / Mittelstrecke	87,7	75%	2%	92%
Nordafrika/Levante	5,4	5%	19%	137%
Nordeuropa	5,6	5%	2%	82%
Schweiz/Österreich	7,3	6%	0%	71%
Ost-/Südosteuropa	14,2	12%	15%	90%
Westeuropa	16,3	14%	-3%	76%
Südeuropa	38,9	33%	-1%	106%
Langstrecke	20,0	17%	2%	98%
Lateinamerika	1,1	1%	-1%	75%
Afrika	1,3	1%	12%	101%
Mittlerer Osten/Zentralasien	5,0	4%	10%	113%
Asien	5,4	5%	3%	95%
Nordamerika	7,1	6%	-4%	96%

Ergebnisse im Überblick

- Von Dezember 2025 bis Mai 2026 werden auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 116,3 Millionen Sitzplätze angeboten. Damit wächst die Kapazität gegenüber dem Vergleichszeitraum 2024/2025 um 2 Prozent. Das Angebot liegt derzeit bei nur 87 Prozent des Referenzwerts von 2018/19.
- Der innerdeutsche Verkehr geht gegenüber dem Vorjahreswert leicht um ein Prozent zurück und erreicht 48 Prozent des Niveaus von 2018/19. Auf den dezentralen Strecken, die nicht die Drehkreuze Frankfurt oder München als Start oder Ziel haben, beträgt die angebotene Kapazität sogar nur noch 17 Prozent des einstigen Angebots. Auch im Vorjahresvergleich gibt es keine Umkehr oder signifikante Verlangsamung des Trends. Der dezentrale Verkehr schrumpft weiter massiv um 12 Prozent.
- Auf europäischen Kurz- und Mittelstrecken bewegt sich das Sitzplatzangebot mit 92 Prozent auf einem signifikant niedrigeren Niveau als 2018/19. Im Vergleich zum Vorjahr wächst die angebotene Kapazität zu diesen Zielgebieten nur noch um 2 Prozent. Getragen wird dieses Wachstum hauptsächlich durch Verkehr auf den touristisch und ethnisch geprägten Strecken nach Ost-/Südosteuropa und Nordafrika/Levante. Die für den Wirtschaftsstandort Deutschland wichtigen Routen in die restlichen Regionen Europas liegen alle noch deutlich unter dem Niveau von 2018/19 und wachsen im Vorjahresvergleich kaum noch bzw. schrumpfen sogar.
- Das Sitzplatzangebot auf Langstrecken beträgt im Berichtszeitraum 98 Prozent des Niveaus von 2018/19. Im Vergleich zum Vorjahr wächst das Angebot um 2 Prozent. Deutlich größer ist das Wachstum bei Flügen in den Mittleren Osten/Zentralasien, das auch Umsteigeflüge über Non-EU-Hubs nach Asien und Afrika umfasst, mit 10 Prozent. Darüber hinaus wächst auch der vergleichsweise kleine Markt für Direktflüge nach Afrika im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zweistellig. Das Angebot Richtung Nordamerika ist dagegen leicht rückläufig.

Erläuterungen zu Zielregionen siehe Seite 6

3. SITZPLATZANGEBOT IN DEUTSCHLAND NACH FLUGHÄFEN

Ab Flughafen	Mio. Sitze	Wachstum ggü. Vorjahres- periode	Erholung ggü. 12/2018 bis 05/2019
Berlin-Brandenburg	7,4	-1%	68%
Bremen	0,5	-9%	77%
Dortmund	0,9	10%	128%
Düsseldorf	5,7	3%	73%
Frankfurt	19,2	4%	89%
Hahn	0,5	-5%	127%
Hamburg	4,3	-1%	80%
Hannover	1,4	-5%	84%
Karlsruhe Baden/Baden	0,6	11%	180%
Köln/Bonn	2,5	-1%	72%
Memmingen	1,1	11%	224%
München	12,8	1%	84%
Niederrhein/Weeze	0,6	13%	182%
Nürnberg	1,2	12%	100%
Stuttgart	2,5	3%	70%
Weitere*	1,3	-2%	65%

Ergebnisse im Überblick

- Das Angebot an den beiden großen Drehkreuzen Frankfurt und München erreicht im Zeitraum Dezember 2025 bis Mai 2026 89 bzw. 84 Prozent des Niveaus von 2018/19 und wächst im Vergleich zum Vorjahr um 4 bzw. 1 Prozent.
- Die Entwicklung der anderen großen deutschen Verkehrsflughäfen ist im Vorjahresvergleich uneinheitlich. Während Düsseldorf und Stuttgart ein Wachstum aufweisen, fallen Berlin, Hamburg und Köln/Bonn leicht zurück. Allerdings liegen alle genannten Standorte weiterhin zum Teil deutlich hinter der durchschnittlichen Entwicklung in Deutschland und damit hinter den 2018/2019 angebotenen Kapazitäten 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.
- Die kleineren Standorte Dortmund, Hahn, Karlsruhe Baden/Baden, Memmingen und Niederrhein/Weeze, die jeweils nicht mehr als 1,1 Millionen Sitze im Berichtszeitraum anbieten, erreichen überdurchschnittlich hohe Werte im Vergleich zum Jahr 2018/19 und konnten das Sitzplatzangebot teilweise mehr als verdoppeln. Auch die Wachstumsraten im Vergleich zum Vorjahr liegen mehrheitlich im zweistelligen Bereich. 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.

ERLÄUTERUNGEN

- Alle Daten geben das zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Vorschau geplante Sitzplatzangebot wieder, kurzfristige Streichungen aufgrund von Wetter, Streiks etc. sind nicht berücksichtigt.
- Europa* = von / nach / in EU27 / EWR / Großbritannien

Zuordnung Verkehrsgebiete / Grenzfälle

- Das Sitzplatzangebot wird pro Richtung einfach gezählt (nicht Ankunft+Abflug). Erfasst werden frei buchbare Sitzplätze, d.h. in der Regel keine Charterflüge.
- 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: 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.
- „Nordafrika / Levante“: Israel, Jordanien, Libanon, Ägypten, Tunesien, Algerien, Marokko. Diese Region stellt ein eigenes Verkehrsgebiet dar. Obwohl sie im eigentlichen Sinne zum Interkontinentalverkehr zählen würde, gehört es organisatorisch zum europäischen Verkehr (kürzere Strecken als bspw. nach Asien oder Nordamerika, Teil des europäischen Mittelmeertourismus und typischerweise Einsatz von Schmalrumpfflugzeugen).
- „Mittlerer Osten / Zentralasien“: Golfregion und Armenien, Aserbeidschan, Georgien, Kasachstan, Tadschikistan, Turkmenistan und Usbekistan.

Zuordnung 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.