



Bundesverband der Deutschen
Luftverkehrswirtschaft

VORAUSSCHAU AUF DAS LUFTVERKEHRSANGEBOT

November 2025 – April 2026

Berlin, 11. November 2025

ZUSAMMENFASSUNG



Von November 2025 bis April 2026 werden auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 111,2 Millionen Sitzplätze angeboten. Das sind 3 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum – aber nur 86 Prozent des Angebotes, das es in den Jahren 2018/19 einmal gab. Dagegen wächst der Luftverkehr in den restlichen europäischen Ländern weiterhin dynamisch um 5 Prozent auf 113 Prozent von 2018/19. Die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines erreichen sogar 137 Prozent. *Seite 3*



Der innerdeutsche Verkehr schrumpft gegenüber dem Vorjahreswert um ein Prozent (47 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 3 Prozent und erreicht 91 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 ÜBERHOHER
STAATLICHER STEUERN
UND GEBÜHREN VORBEI.

1. SITZPLATZANGEBOT IN DEUTSCHLAND UND EUROPA

Region / Geschäftsmodell	Anteil Sitze am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 11/2018 bis 04/2019
Europa*		+5%	107%
Europäische Netzwerk-Airlines	36%	3%	93%
Außereurop. Netzwerk-Airlines	10%	5%	114%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	39%	7%	125%
Touristische Airlines	5%	6%	121%
Sonstige Airlines	10%	10%	94%
Deutschland		+3%	86%
Europäische Netzwerk-Airlines	47%	-1%	80%
Außereurop. Netzwerk-Airlines	8%	1%	98%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	27%	6%	76%
Touristische Airlines	13%	12%	147%
Sonstige Airlines	5%	8%	92%
Europa* ohne Deutschland		+6%	113%
Europäische Netzwerk-Airlines	34%	4%	98%
Außereurop. Netzwerk-Airlines	10%	6%	118%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	42%	7%	137%
Touristische Airlines	3%	1%	104%
Sonstige Airlines	11%	10%	94%

Ergebnisse im Überblick

Europa* gesamt

- Die Zahl der angebotenen Sitzplätze wächst von November 2025 bis April 2026 im Vergleich zum Vergleichszeitraum 2024/2025 um 5 Prozent und übertrifft auch mit einer Erholungsrate von 107 Prozent den Referenzzeitraum 2018/19 deutlich. Den größten Marktanteil haben die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines mit 39 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 125 Prozent, dicht gefolgt von den touristischen Fluggesellschaften, die auf 121 Prozent kommen.

Deutschland

- Der Luftverkehr in Deutschland hängt im Vergleich zum restlichen Europa in der Entwicklung weiterhin stark zurück. Das Wachstum liegt mit 3 Prozent gegenüber dem Vorjahr klar unter dem europäischen Durchschnitt. Dadurch vergrößert sich der ohnehin schon sehr große Abstand zum restlichen Europa weiter. Besonders groß ist der Unterschied bei der Erholung der Punkt-zu-Punkt-Airlines. Hier liegt das Sitzplatzangebot ab Deutschland ganze 61 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 80 Prozent von 2018/19. Einzig die touristischen Airlines überschreiten das frühere Niveau mit einer Entwicklungsrate von 147 Prozent bei einem Marktanteil von 13 Prozent deutlich. In diesem Segment ist auch das Wachstum gegenüber dem Vorjahreszeitraum mit 12 Prozent am größten.

Europa* ohne Deutschland

- Im restlichen Europa ist das Luftverkehrsangebot größer als jemals zuvor. Das Sitzplatzangebot erreicht 113 Prozent des Referenzzeitraums 2018/19, das Angebot der europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines sogar 137 Prozent bei 42 Prozent Marktanteil.

Erläuterungen zu Zielregionen siehe Seite 6

2. SITZPLATZANGEBOT IN DEUTSCHLAND NACH ZIELREGIONEN

Verkehr von/nach	Mio. Sitze	Anteil am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 11/2018 bis 04/2019
Gesamt	111,2		3%	86%
Innerdeutsch	8,4	8%	-1%	47%
Innerdeutsch Dezentral	1,0	1%	-12%	17%
Innerdeutsch Drehkreuze	7,5	7%	1%	62%
Kurz- / Mittelstrecke	83,0	75%	3%	91%
Nordeuropa	5,4	5%	1%	81%
Nordafrika/Levante	5,4	5%	20%	134%
Schweiz/Österreich	7,3	7%	2%	71%
Ost-/Südosteuropa	13,4	12%	16%	88%
Westeuropa	16,1	14%	-2%	76%
Südeuropa	35,3	32%	0%	106%
Langstrecke	19,8	18%	3%	98%
Lateinamerika	1,2	1%	-4%	75%
Afrika	1,4	1%	10%	102%
Mittlerer Osten/Zentralasien	5,0	4%	11%	109%
Asien	5,5	5%	4%	97%
Nordamerika	6,8	6%	-3%	96%

Ergebnisse im Überblick

- Von November 2025 bis April 2026 werden auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 111,2 Millionen Sitzplätze angeboten. Damit wächst die Kapazität gegenüber dem Vergleichszeitraum 2024/2025 um 3 Prozent. Das Angebot liegt derzeit bei nur 86 Prozent des Referenzwerts von 2018/19.
- Der innerdeutsche Verkehr geht gegenüber dem Vorjahreswert leicht um ein Prozent zurück und erreicht 47 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 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 91 Prozent auf einem signifikant niedrigeren Niveau als 2018/19. Im Vergleich zum Vorjahr wächst die angebotene Kapazität zu diesen Zielgebieten nur noch um 3 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 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 hat sich die positive Entwicklung der Wachstumsraten abgeschwächt. Ausnahme ist mit einem Wachstum von 11 Prozent das Angebot in den Mittleren Osten/Zentralasien, das auch Umsteigeflüge über Non-EU-Hubs nach Asien und Afrika umfasst. Darüber hinaus wächst auch der vergleichsweise kleine Markt für Direktflüge nach Afrika ggü. Vorjahr zweistellig. Das Angebot Richtung Nordamerika ist im Vorjahresvergleich leicht rückläufig.

Erläuterungen zu Zielregionen siehe Seite 6

3. SITZPLATZANGEBOT IN DEUTSCHLAND NACH FLUGHÄFEN

Ab Flughafen	Mio. Sitze	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 11/2018 bis 04/2019
Berlin-Brandenburg	7,2	0%	67%
Bremen	0,5	-7%	79%
Dortmund	0,9	9%	131%
Düsseldorf	5,4	4%	70%
Frankfurt	18,4	3%	88%
Hahn	0,5	-2%	125%
Hamburg	4,1	-2%	78%
Hannover	1,3	-4%	85%
Karlsruhe Baden/Baden	0,6	15%	183%
Köln/Bonn	2,3	0%	71%
Memmingen	1,0	13%	228%
München	12,4	1%	83%
Niederrhein/Weeze	0,5	20%	183%
Nürnberg	1,1	17%	95%
Stuttgart	2,4	7%	71%
Weitere*	1,1	-1%	60%

Ergebnisse im Überblick

- Das Angebot an den beiden großen Drehkreuzen Frankfurt und München erreicht im Zeitraum November 2025 bis April 2026 88 bzw. 83 Prozent des Niveaus von 2018/19 und wächst im Vergleich zum Vorjahr um 3 bzw. 1 Prozent.
- Auch die Mehrheit der anderen deutschen Verkehrsflughäfen wächst im Vorjahresvergleich. Allerdings liegen die größeren Flughafenstandorte Berlin-Brandenburg, Düsseldorf, Hamburg, Köln/Bonn und Stuttgart weiterhin zum Teil deutlich hinter der durchschnittlichen Entwicklung in Deutschland und damit 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. In der Folge ist die Konnektivität an diesen Standorten noch immer stark reduziert.
- Die kleineren Standorte Dortmund, Hahn, Karlsruhe Baden/Baden, Memmingen, Niederrhein/Weeze und Nürnberg, 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 und erreichen teilweise bis zu 20 Prozent. 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.

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

ERLÄUTERUNGEN

- Alle Daten geben das zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Vorschau geplante Sitzplatzangebot wieder.
- Europa* = von / nach / in EU27 / EWR / Großbritannien

Zuordnung Verkehrsgebiete / Grenzfälle

- Innerdeutsches Sitzplatzangebot wird 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: 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.