



Bundesverband der Deutschen
Luftverkehrswirtschaft

VORAUSSCHAU AUF DAS LUFTVERKEHRSANGEBOT

Oktober 2025 – März 2026

Berlin, 21. Oktober 2025

1. SITZPLATZANGEBOT IN DEUTSCHLAND UND EUROPA

Region / Geschäftsmodell	Anteil Sitze am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 10/2018 bis 03/2019
Europa*		+7%	108%
Europäische Netz-Airlines	36%	3%	93%
Außereurop. Netz-Airlines	10%	6%	113%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	39%	8%	126%
Touristische Airlines	5%	15%	127%
Sonstige Airlines	10%	12%	94%
Deutschland		+6%	88%
Europäische Netz-Airlines	46%	0%	81%
Außereurop. Netz-Airlines	8%	1%	98%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	27%	8%	78%
Touristische Airlines	15%	24%	151%
Sonstige Airlines	5%	19%	100%
Europa* ohne Deutschland		+7%	113%
Europäische Netz-Airlines	34%	4%	98%
Außereurop. Netz-Airlines	10%	7%	117%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	42%	8%	137%
Touristische Airlines	3%	7%	109%
Sonstige Airlines	11%	11%	94%

Ergebnisse im Überblick

Europa* gesamt

- Die Zahl der angebotenen Sitzplätze wächst von Oktober 2025 bis März 2026 im Vergleich zum Vergleichszeitraum 2024/2025 um 7 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 39 Prozent, dicht gefolgt von den Europäischen Netzwerk-Airlines mit 36 Prozent. Im Vergleich zu 2019 haben sich die touristischen und Punkt-zu-Punkt-Airlines am stärksten entwickelt. Sie erreichen eine Recovery-Rate von 127 bzw. 126 Prozent.

Deutschland

- Der Luftverkehr in Deutschland hängt im Vergleich zum restlichen Europa in der Entwicklung deutlich zurück. Das Wachstum liegt mit 6 Prozent gegenüber dem Vorjahr 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 59 Prozentpunkte hinter der Entwicklung im restlichen Europa zurück. Dieses Geschäftsfeld liegt mit einem Marktanteil von 27 Prozent deutlich unter dem Niveau der übrigen europäischen Länder. Im Vergleich zu 2019 verzeichnet es mit 78 Prozent eine signifikant geringere Erholung als die Gesamtheit der Geschäftsfelder. Einzig die touristischen Airlines überschreiten das Niveau von 2019 mit einer Entwicklungsrate von 151 Prozent deutlich.

Europa* ohne Deutschland

- Im restlichen Europa ist das Luftverkehrsangebot größer als jemals zuvor. Das Sitzplatzangebot erreicht 113 Prozent des Referenzjahres 2019, das Angebot der europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines sogar 137 Prozent bei 42 Prozent Marktanteil.

Erläuterungen zu Zielregionen siehe Seite 5

2. SITZPLATZANGEBOT IN DEUTSCHLAND NACH ZIELREGIONEN

Verkehr von/nach	Mio. Sitze	Anteil am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 10/2018 bis 03/2019
Gesamt	116,7		6%	88%
Innerdeutsch	8,6	7%	0%	47%
Innerdeutsch Dezentral	1,0	1%	-15%	17%
Innerdeutsch Drehkreuze	7,6	6%	3%	61%
Kurz- / Mittelstrecke	88,1	76%	7%	94%
Nordeuropa	5,3	5%	-1%	79%
Nordafrika/Levante	5,7	5%	28%	137%
Schweiz/Österreich	7,5	6%	4%	71%
Ost-/Südosteuropa	13,7	12%	18%	89%
Westeuropa	16,5	14%	-1%	77%
Südeuropa	39,5	34%	7%	112%
Langstrecke	20,0	17%	3%	98%
Lateinamerika	1,1	1%	-6%	73%
Afrika	1,4	1%	8%	101%
Mittlerer Osten/Zentralasien	5,0	4%	11%	107%
Asien	5,5	5%	5%	99%
Nordamerika	7,0	6%	-2%	97%

Ergebnisse im Überblick

- Von Oktober 2025 bis März 2026 werden auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 116,7 Millionen Sitzplätze angeboten. Damit wächst die Kapazität gegenüber dem Vergleichszeitraum 2024/2025 um 6 Prozent. Das Angebot liegt derzeit bei 88 Prozent des Referenzwerts von 2019 und hat damit das Niveau des Vergleichsjahres noch nicht wieder erreicht.
- Der innerdeutsche Verkehr stagniert bei 47 Prozent des Niveaus von 2019. 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 Angebots von 2019. Auch im Vorjahresvergleich gibt es keine Umkehr oder signifikante Verlangsamung des Trends. Der dezentrale Verkehr schrumpft weiter massiv um 15 Prozent. Insgesamt wächst das innerdeutsche Angebot im Vorjahresvergleich nicht mehr weiter.
- Auf europäischen Kurz- und Mittelstrecken bewegt sich das Sitzplatzangebot mit 94 Prozent auf einem niedrigeren Niveau als 2019. Im Vergleich zum Vorjahr wächst die angebotene Kapazität zu diesen Zielgebieten um 7 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 2019 und wachsen im Vorjahresvergleich kaum noch bzw. schrumpfen sogar.
- Das Sitzplatzangebot auf Langstrecken beträgt im Berichtszeitraum 98 Prozent des Niveaus von 2019. 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. Das Angebot Richtung Nordamerika ist im Vorjahresvergleich leicht rückläufig.

Erläuterungen zu Zielregionen siehe Seite 5

3. SITZPLATZANGEBOT IN DEUTSCHLAND NACH FLUGHÄFEN

Ab Flughafen	Mio. Sitze	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 10/2018 bis 03/2019
Berlin-Brandenburg	7,6	3%	68%
Bremen	0,6	1%	83%
Dortmund	0,9	6%	136%
Düsseldorf	5,7	9%	73%
Frankfurt	18,7	5%	88%
Hahn	0,6	7%	123%
Hamburg	4,3	0%	80%
Hannover	1,5	7%	91%
Karlsruhe Baden/Baden	0,6	23%	184%
Köln/Bonn	2,5	3%	72%
Leipzig/Halle	0,5	7%	79%
Memmingen	1,1	24%	256%
München	12,6	3%	84%
Niederrhein/Weeze	0,5	19%	169%
Nürnberg	1,2	27%	97%
Stuttgart	2,5	8%	74%
Weitere*	1,0	32%	71%

Ergebnisse im Überblick

- Das Angebot an den beiden großen Drehkreuzen Frankfurt und München erreicht im Zeitraum Oktober 2025 bis März 2026 88 bzw. 84 Prozent des Niveaus von 2019 und wächst im Vergleich zum Vorjahr um 5 bzw. 3 Prozent.
- Auch fast alle 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 und damit hinter den angebotenen Kapazitäten aus 2019 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 1,2 Millionen Sitze im Berichtszeitraum anbieten, erreichen überdurchschnittlich hohe Werte im Vergleich zum Jahr 2019 und konnten das Sitzplatzangebot teilweise mehr als verdoppeln. Auch die Wachstumsraten im Vergleich zum Vorjahr liegen größtenteils im zweistelligen Bereich und erreichen teilweise fast 30 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.