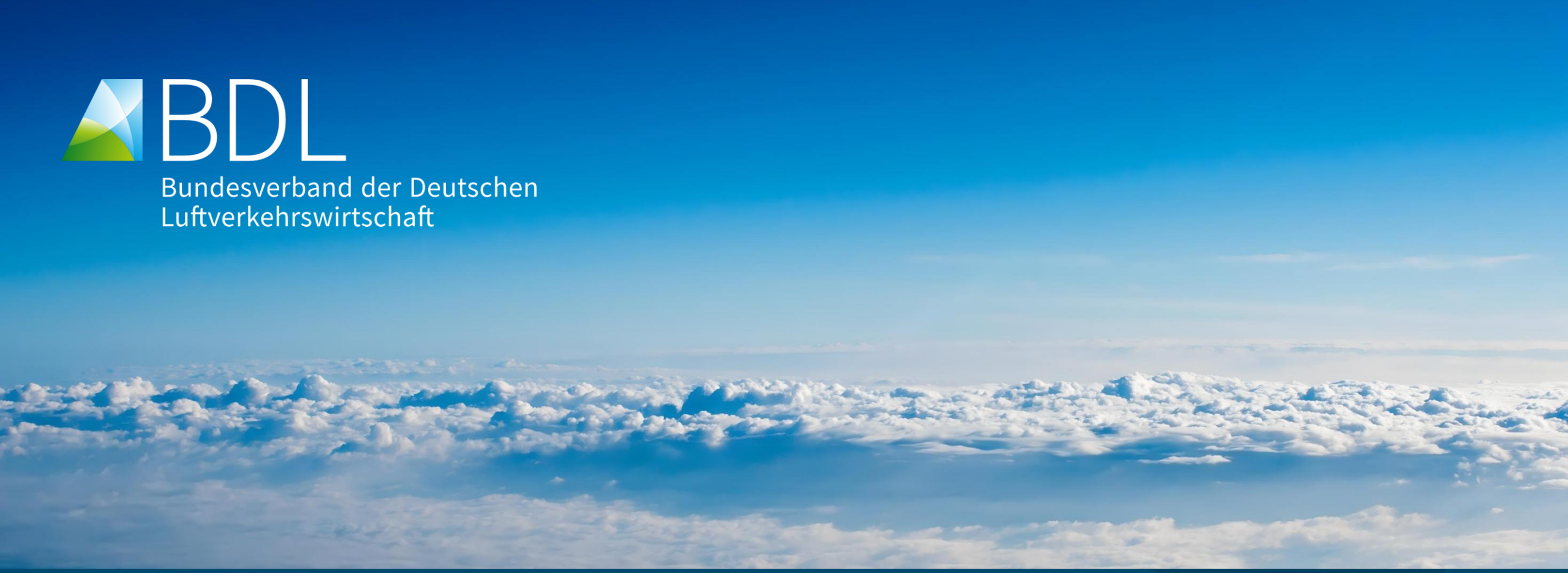

BDL
Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft

VORAUSSCHAU AUF DAS LUFTVERKEHRSANGEBOT

September 2025 – Februar 2026

Berlin, 19. September 2025

1. SITZPLATZANGEBOT IN DEUTSCHLAND UND EUROPA

Region / Geschäftsmodell	Anteil Sitze am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahres-periode	Erholung ggü. 09/2019 bis 02/2020
Europa*		**+7%**	**107%**
Europäische Netz-Airlines	35%	2%	91%
Außereurop. Netz-Airlines	10%	6%	110%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	40%	8%	125%
Touristische Airlines	6%	17%	136%
Sonstige Airlines	10%	13%	96%
Deutschland		**+7%**	**92%**
Europäische Netz-Airlines	44%	0%	81%
Außereurop. Netz-Airlines	7%	2%	96%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	27%	10%	86%
Touristische Airlines	16%	25%	153%
Sonstige Airlines	5%	26%	125%
Europa* ohne Deutschland		**+6%**	**111%**
Europäische Netz-Airlines	33%	3%	94%
Außereurop. Netz-Airlines	10%	7%	113%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	42%	8%	134%
Touristische Airlines	3%	9%	122%
Sonstige Airlines	11%	11%	94%

Ergebnisse im Überblick

Europa* gesamt

– Die Zahl der angebotenen Sitzplätze wächst von September 2025 bis Februar 2026 im Vergleich zum Vergleichszeitraum 2024/2025 um 7 Prozent und übertrifft mit einer Erholungsrate von 107 Prozent den Referenzzeitraum 2019/20 deutlich. Den größten Marktanteil haben die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines mit 40 Prozent. Dieses Geschäftsmodell liegt mit 125 Prozent deutlich über dem Niveau von 2019/20. Auch die außereuropäischen Netzwerk-Airlines und die touristischen Fluggesellschaften weisen mit 110 bzw. 136 Prozent eine überdurchschnittliche Entwicklung im Vergleich zu 2019/20 auf.

Deutschland

– Der Luftverkehr in Deutschland entwickelt sich unverändert spürbar langsamer als im restlichen Europa. Das Wachstum liegt mit 7 Prozent gegenüber dem Vorjahr im europäischen Durchschnitt. Das reicht nicht aus, um die Lücke zur Entwicklung im restlichen Europa signifikant zu verkleinern.

– Besonders groß ist der Unterschied bei der Erholung der Punkt-zu-Punkt-Airlines. Hier liegt das Sitzplatzangebot ab Deutschland 48 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 verzeichnen sie mit 86 Prozent eine signifikant geringere Erholung als die Gesamtheit der Geschäftsfelder. Einzig die touristischen Airlines überschreiten das Niveau von 2019 mit einer Entwicklungsrate von 153 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 größer als jemals zuvor. Das Sitzplatzangebot erreicht 111 Prozent des Referenzjahres 2019, das Angebot der europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines sogar 134 Prozent bei 42 Prozent Marktanteil.

Erläuterungen zu Zielregionen siehe Seite 5

2. SITZPLATZANGEBOT IN DEUTSCHLAND NACH ZIELREGIONEN

Verkehr von/nach	Mio. Sitze	Anteil am Gesamt-verkehr	Wachstum ggü. Vorjahres-periode	Erholung ggü. 09/2019 bis 02/2020
Gesamt	**123,1**		**7%**	**92%**
Innerdeutsch	**8,7**	**7%**	**1%**	**51%**
Innerdeutsch Dezentral	1,1	1%	-12%	21%
Innerdeutsch Drehkreuze	7,6	6%	3%	64%
Kurz- / Mittelstrecke	**94,2**	**77%**	**9%**	**98%**
Nordeuropa	5,4	4%	-2%	80%
Nordafrika/Levante	5,7	5%	30%	137%
Schweiz/Österreich	7,5	6%	4%	74%
Ost-/Südosteuropa	14,5	12%	20%	87%
Westeuropa	16,7	14%	0%	81%
Südeuropa	44,4	36%	9%	118%
Langstrecke	**20,2**	**16%**	**4%**	**98%**
Lateinamerika	1,1	1%	-6%	77%
Afrika	1,3	1%	7%	96%
Mittlerer Osten/Zentralasien	5,0	4%	12%	115%
Asien	5,5	4%	5%	97%
Nordamerika	7,4	6%	-1%	94%

Ergebnisse im Überblick

- Von September 2025 bis Februar 2026 werden auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 123,1 Millionen Sitzplätze angeboten. Damit wächst die Kapazität gegenüber dem Vergleichszeitraum 2024/2025 um 7 Prozent. Gegenüber dem Stand des Vergleichszeitraums 2019/2020 erreicht das Angebot mit 92 Prozent noch immer nicht das Vor-Corona-Niveau.
- Der innerdeutsche Verkehr stagniert bei 51 Prozent des Niveaus von 2019. Auf den dezentralen Strecken, die nicht die Drehkreuze Frankfurt oder München als Start oder Ziel haben, beträgt die die angebotene Kapazität sogar nur 21 Prozent des Angebots von 2019. Auch im Vorjahresvergleich gibt es keine Umkehr oder signifikante Verlangsamung des Trends. Der dezentrale Verkehr schrumpft weiter massiv um 12 Prozent. Insgesamt wächst das innerdeutsche Angebot im Vorjahresvergleich lediglich um 1 Prozent.
- Auf europäischen Kurz- und Mittelstrecken bewegt sich das Sitzplatzangebot mit 98 Prozent auf einem ähnlichen Niveau wie 2019. Im Vergleich zum Vorjahr wächst die angebotene Kapazität zu diesen Zielgebieten um 9 Prozent. Getragen wird dieses Wachstum hauptsächlich durch Verkehr auf den touristisch und ethnisch geprägten Strecken nach Südeuropa und Nordafrika/Levante, während die für den Wirtschaftsstandort Deutschland wichtigen Routen in die restlichen Regionen Europas noch deutlich unter dem Niveau von 2019 liegen und im Vorjahresvergleich kaum noch wachsen oder sogar schrumpfen.
- Das Sitzplatzangebot auf Langstrecken beträgt im Berichtszeitraum 98 Prozent des Niveaus von 2019. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die positive Entwicklung der Wachstumsraten deutlich abgeschwächt. Ausnahme ist mit einem Wachstum von 12 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. Vorjahres-periode	Erholung ggü. 09/2019 bis 02/2020
Berlin-Brandenburg	7,7	3%	77%
Bremen	0,6	2%	80%
Dortmund	1,0	9%	123%
Düsseldorf	6,2	10%	81%
Frankfurt	19,2	5%	90%
Hahn	0,6	21%	202%
Hamburg	4,4	-1%	84%
Hannover	1,7	14%	96%
Karlsruhe Baden/Baden	0,6	33%	188%
Köln/Bonn	2,8	7%	80%
Leipzig/Halle	0,6	15%	88%
Memmingen	1,2	32%	276%
München	13,1	4%	85%
Niederrhein/Weeze	0,5	22%	212%
Nürnberg	1,4	38%	114%
Stuttgart	2,8	9%	73%
Weitere*	1,1	31%	79%

* 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 September 2025 bis Februar 2026 90 bzw. 85 Prozent des Niveaus von 2019 und wächst im Vergleich zum Vorjahr um 5 bzw. 4 Prozent.
- Auch fast alle anderen deutschen Verkehrsflughäfen wachsen 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 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 1,4 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 fast durchweg im zweistelligen Bereich und erreichen teilweise 30 Prozent und mehr. 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.
- 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.