



Bundesverband der Deutschen  
Luftverkehrswirtschaft

# ENTWICKLUNG DES LUFTVERKEHRS IM JAHR 2025

Aktueller Stand und Ausblick 2026

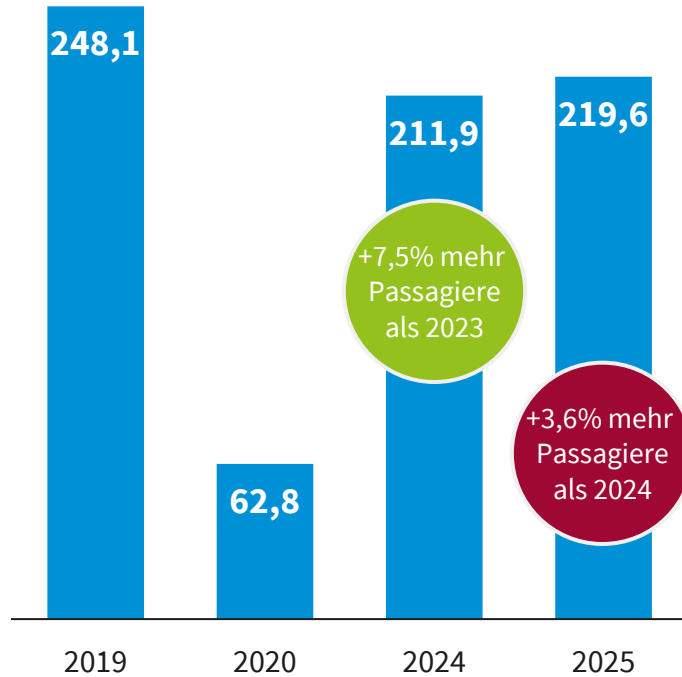
Berlin, 18. Februar 2026

- 1. Entwicklung des Passagierverkehrs in Deutschland und Europa 2025**
- 2. Veränderung der Konnektivität Deutschlands 2019–2025**
- 3. Vergleich der Entwicklung von Punkt-zu-Punkt-Airlines in Europa**
- 4. Entwicklung des Luftfrachtverkehrs in Deutschland und Europa 2025**
- 5. Entwicklung ausgewählter Märkte: Polen und Schweden**
- 6. Ausblick auf das Frühjahr 2026**
- 7. Kennzahlen im Überblick**

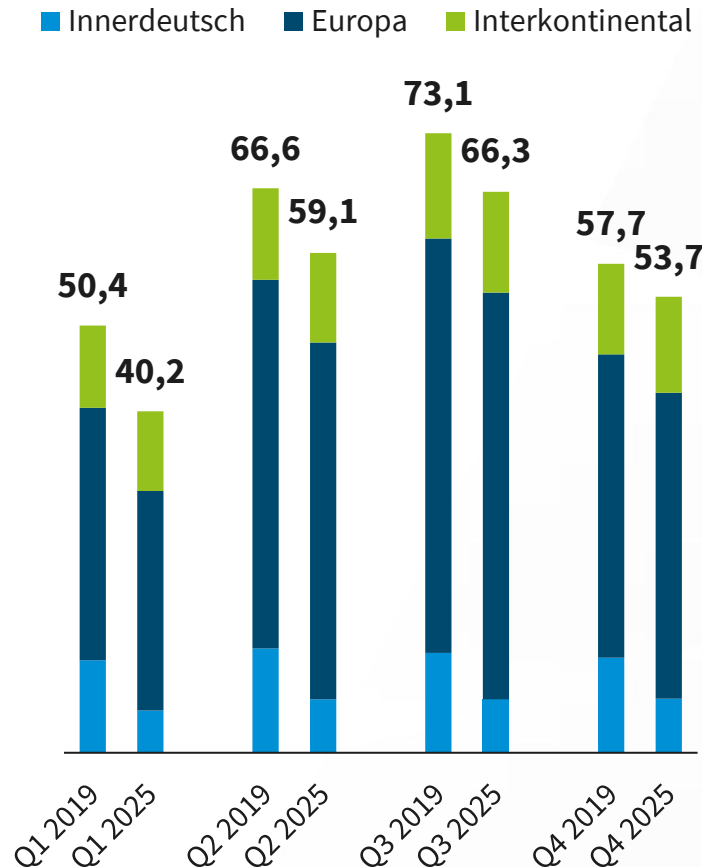
# **1. Entwicklung des Passagierverkehrs in Deutschland und Europa 2025**

# PASSAGIERWACHSTUM HALBIERT SICH GEGENÜBER VORJAHR

**Passagiere an/ab deutschen Flughäfen**  
in Millionen



**Passagiere an/ab deutschen Flughäfen**  
Quartalsweise nach Zielgebiet (in Millionen)



**Die Erholung des Luftverkehrs in Deutschland hat sich im Jahr 2025 massiv verlangsamt. Die Zahl der Passagiere an den deutschen Flughäfen ist gegenüber dem Vorjahr nur noch um 3,6 Prozent auf 219,6 Millionen gestiegen. Damit liegt der Luftverkehrsstandort Deutschland noch 12 Prozent unter dem Niveau von 2019.**

Im Vorjahr erreichte der Luftverkehr von und nach Deutschland noch einen Zuwachs von 7,5 Prozent (85 Prozent des Vor-Corona-Niveaus).

Größtes Verkehrssegment ist der innereuropäische Verkehr mit insgesamt 152 Millionen Passagieren von und nach Deutschland.

Ähnlich hat sich das Geschäft der Bodenverkehrsdienste entwickelt. Dagegen macht sich beim Travel-Retail-Markt, zu dem auch die Duty-Free-Shops an den Flughäfen zählen, vielerorts die herausfordernde ökonomische Situation im Land durch rückläufige Ausgaben pro Passagier bemerkbar.

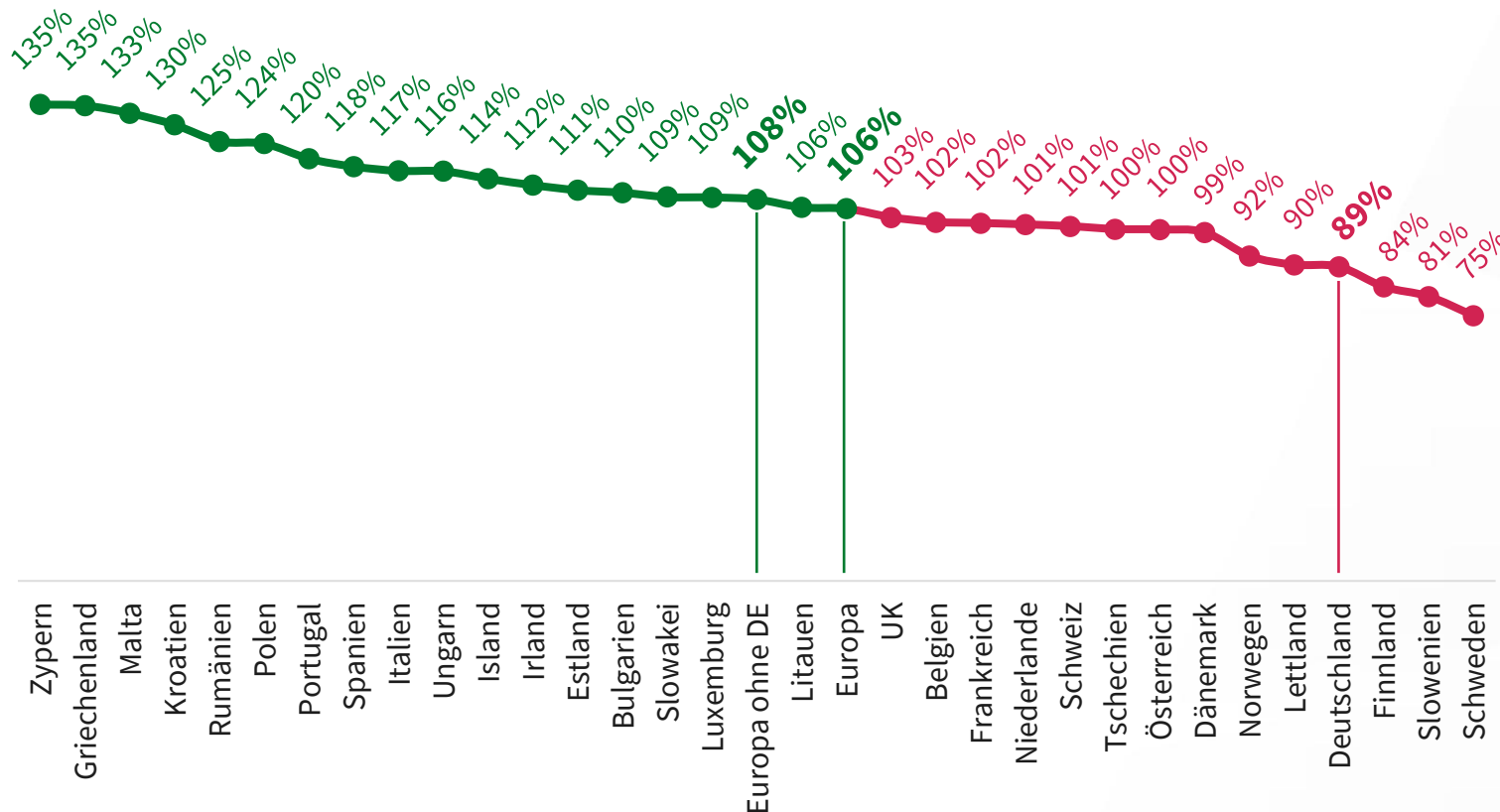
Quelle: Flughafenverband ADV

Entwicklung des Luftverkehrs im Jahr 2025

# DEUTSCHLAND LIEGT IM EUROPÄISCHEN VERGLEICH WEIT ZURÜCK

## Entwicklung des Luftverkehrs in allen europäischen Staaten

Angebote Sitzplätze 2025 gegenüber 2019 in Prozent



**Auch im Jahr 2025 konnte Deutschland bei der Entwicklung des Luftverkehrs im Vergleich zu anderen europäischen Staaten keinen Boden gutmachen. Das Sitzplatzangebot erreichte nur 89 Prozent von 2019. Damit gehört Deutschland zu den Ländern mit der schwächsten Entwicklung des Luftverkehrs nach der Corona-Pandemie.**

In den meisten europäischen Ländern ist das Luftverkehrsangebot größer als vor der Pandemie. Damit ist die Phase der Erholung fast überall abgeschlossen. Im Jahr 2025 erreichte das Angebot in Europa im Durchschnitt 106 Prozent von 2019, ohne Deutschland sogar 108 Prozent.

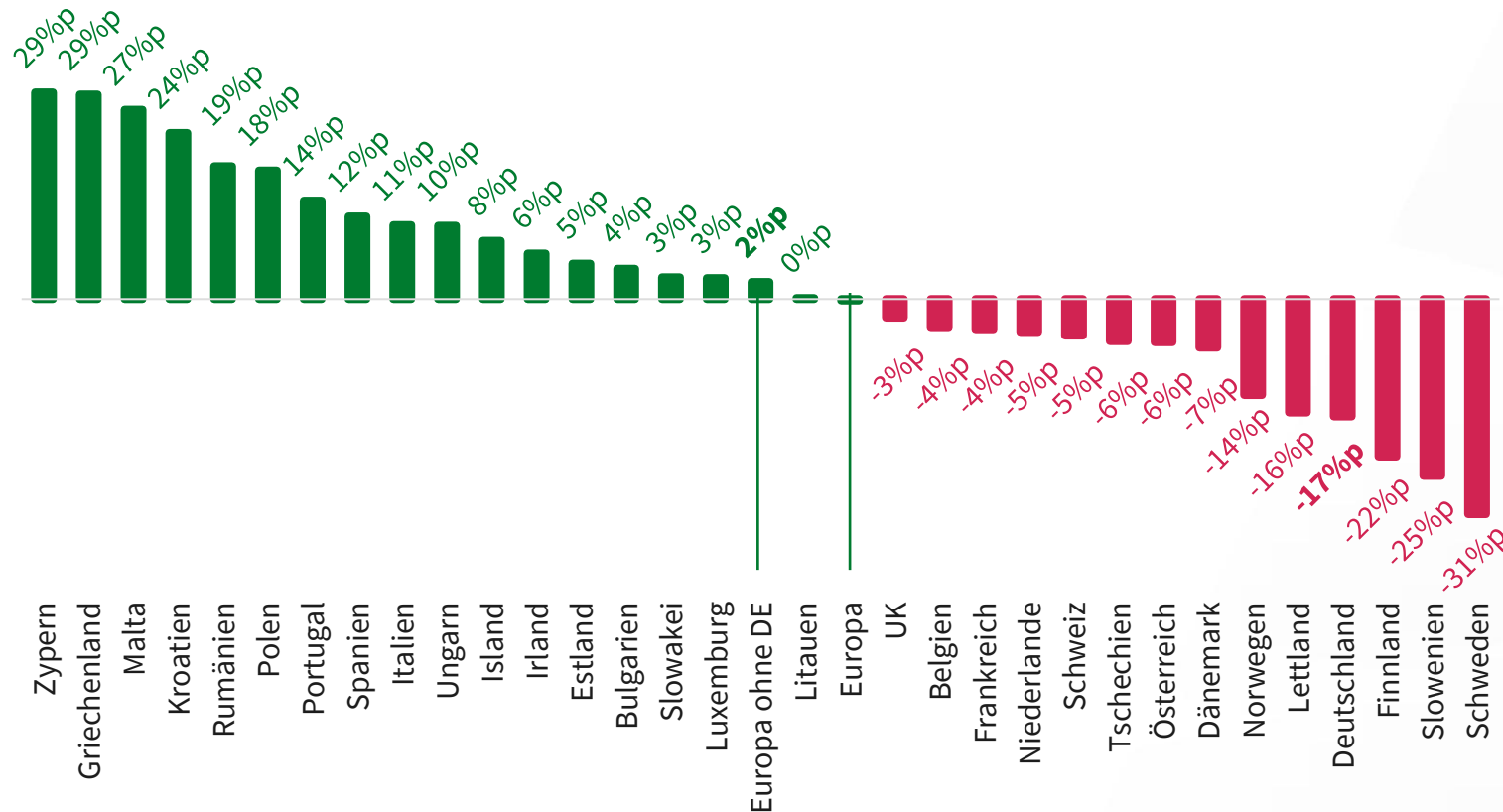
Dem Luftverkehr in Deutschland gelingt es weiterhin nicht, die Lücke zur europäischen Entwicklung nach der Pandemie zu schließen. Hierzu müsste der Luftverkehr ab Deutschland stärker wachsen als im restlichen Europa. Dies bleibt jedoch aufgrund der überhohen staatlichen Standortkosten aus.

Quelle: SRS Analyser

# DEUTSCHLAND VERLIERT ANSCHLUSS AN EUROPÄISCHEN LUFTFAHRT-BOOM

## Abweichung von der durchschnittlichen Recovery Europas

Im Jahr 2025 in Prozentpunkten



Diese Grafik zeigt die Abweichung der einzelnen Länder vom europäischen Durchschnitt im Jahr 2025. In Deutschland erreichte das Sitzplatzangebot nur 89 Prozent von 2019 – und lag damit 17 Prozentpunkte unter dem europäischen Durchschnitt. Hier zählt der Luftverkehrsstandort Deutschland zu den Schlusslichtern Europas.

Dagegen sind viele europäische Länder der durchschnittlichen Entwicklung weit voraus. Dazu zählen nicht nur Staaten, die von einem starken Tourismus profitieren oder aufgrund ihrer geografischen Situation auf den Luftverkehr angewiesen sind, sondern auch Länder wie Polen, Rumänien oder Ungarn.

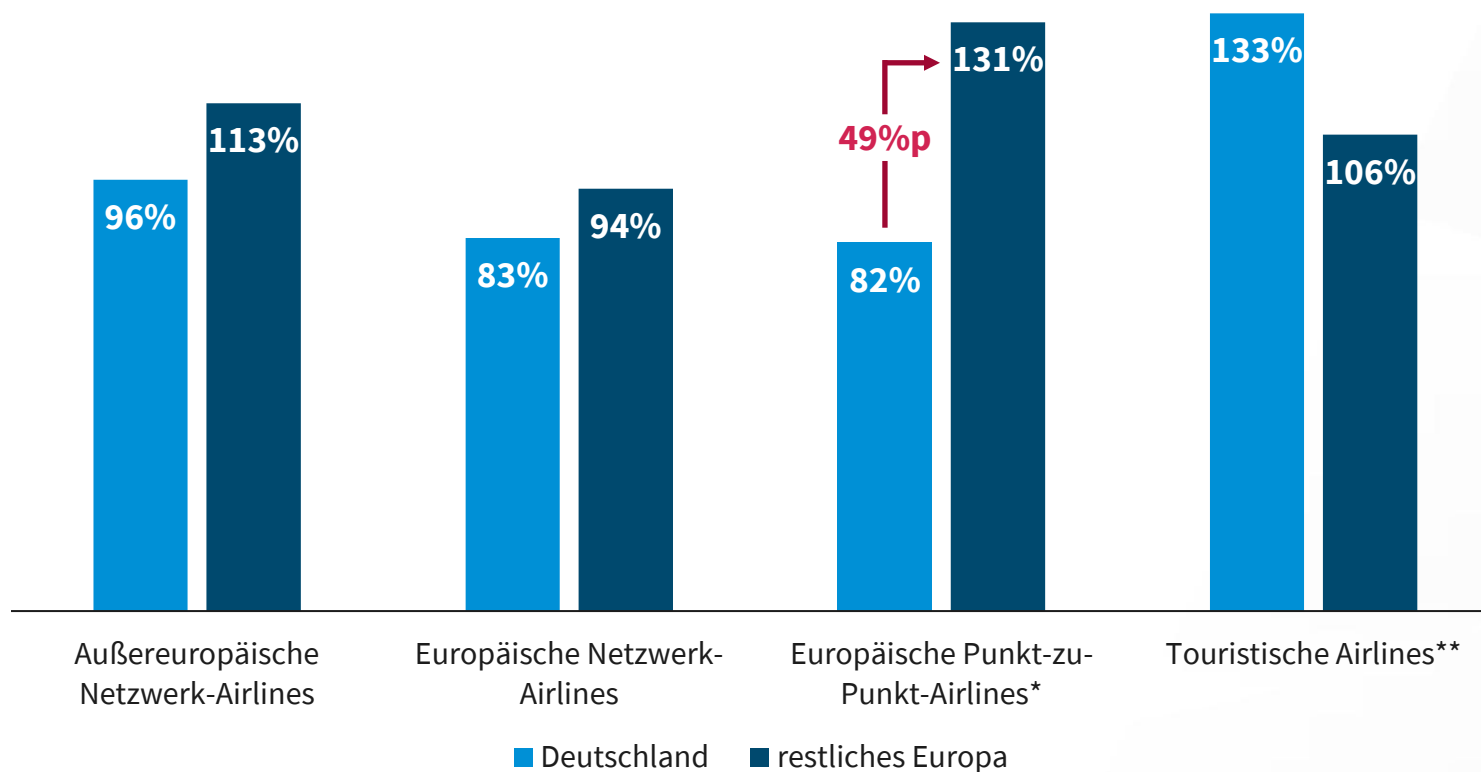
Quelle: SRS Analyser

Entwicklung des Luftverkehrs im Jahr 2025

# EUROPÄISCHE PUNKT-ZU-PUNKT-AIRLINES MEIDEN DEUTSCHLAND

## Sitzplatzangebot nach Geschäftsmodell

2025 gegenüber 2019 in Prozent



**In Deutschland entwickelt sich derzeit nur ein Geschäftsfeld – auch im Vergleich zu den übrigen europäischen Ländern – besser als vor der Corona-Pandemie: Das Angebot der touristischen Airlines wuchs im Jahr 2025 um 13 Prozentpunkte auf 133 Prozent von 2019. Der Marktanteil dieses Segments ist mit 16 Prozent aber vergleichsweise gering.**

Alle anderen Geschäftsfelder lagen dagegen im Vergleich zu den restlichen europäischen Ländern teilweise deutlich zurück.

Besonders deutlich wird dies bei der Entwicklung der europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines. Das Angebot dieser Fluggesellschaften liegt in Deutschland 49 Prozentpunkte hinter der allgemeinen Entwicklung zurück. Auch der Marktanteil ist mit 28 Prozent deutlich kleiner als im restlichen Europa (43 Prozent).

Quelle: SRS Analyser / Europa: EU27, Schweiz, UK, Island, Norwegen

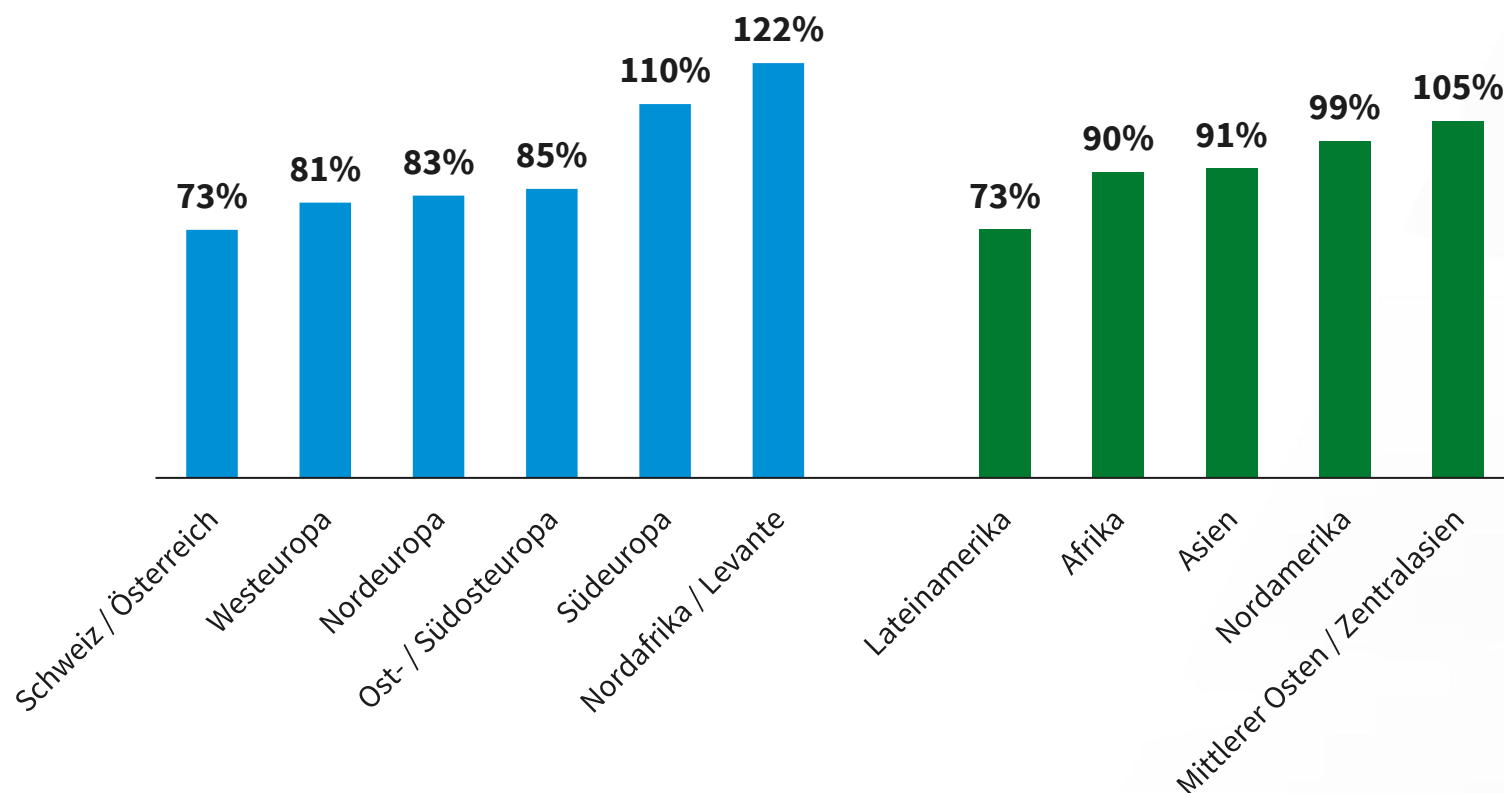
\*Punkt-zu-Punkt-Airlines: Eurowings, EasyJet, Ryanair, Wizz Air u.a.; \*\*Touristische Airlines: Condor, Discover Airlines, TUIfly, SunExpress u.a.



# WENIGER VERBINDUNGEN ZU EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTSMETROPOLEN

## Entwicklung Luftverkehrsangebot ab Deutschland nach Zielgebieten

Angebotene Sitzplätze 2025 gegenüber 2019 in Prozent



Quelle: SRS Analyser

Entwicklung des Luftverkehrs im Jahr 2025

**Verbindungen zwischen Deutschland und Flughäfen in Nord-, Ost- und Westeuropa sind stark ausgedünnt im Vergleich zu 2019. Damit fehlen viele Flüge in europäische Wirtschaftsmetropolen. Einzig die touristischen Zielgebiete Südeuropa und Nordafrika / Levante entwickeln sich stärker als vor der Pandemie.**

Auf der Langstrecke ist das Angebot Richtung Mittlerer Osten / Zentralasien heute größer als 2019. Airlines aus dieser Region gewinnen zunehmend Marktanteile mit Umsteigeverbindungen in Richtung Asien und Afrika gegenüber Nonstop-Flügen ab Deutschland.

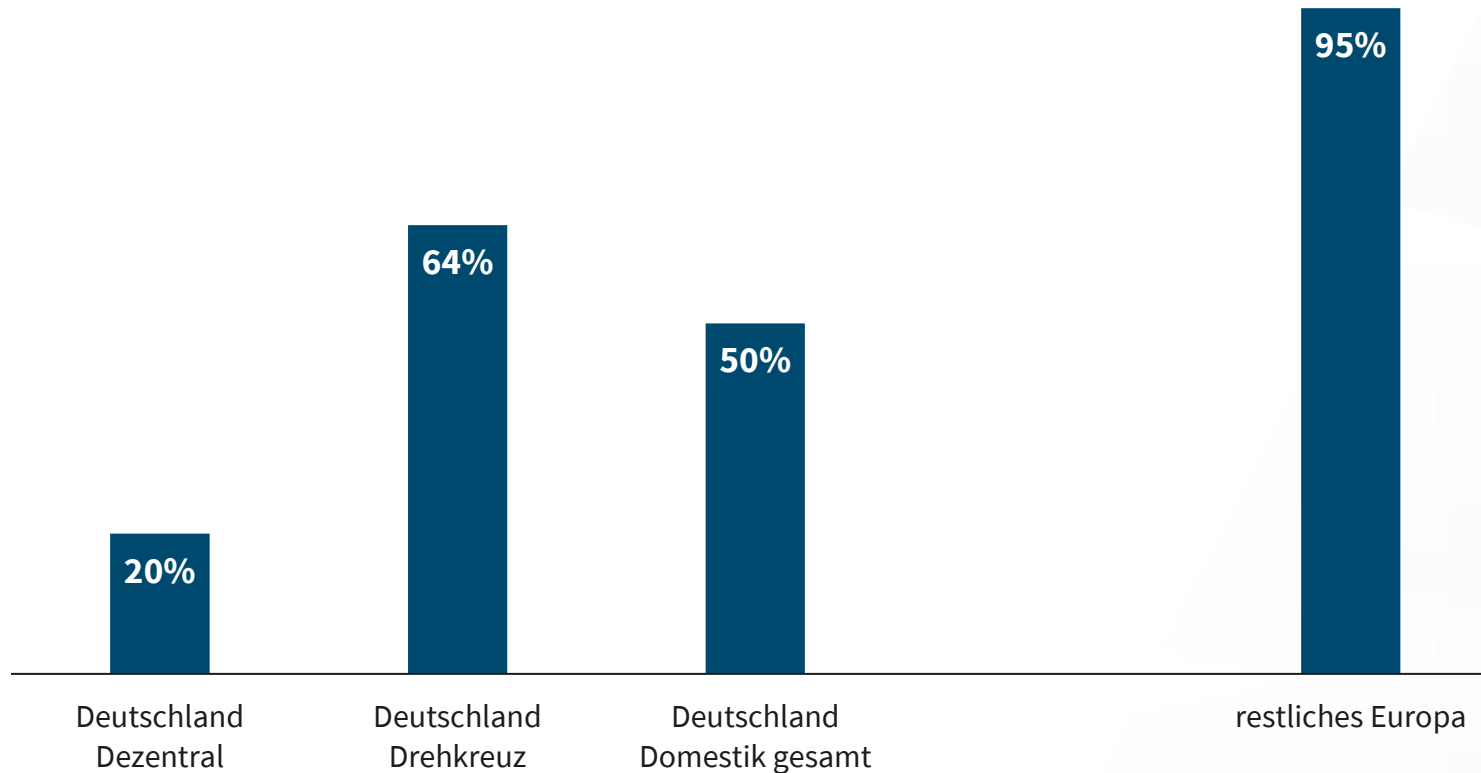
Hintergrund sind insbesondere ungleiche Wettbewerbsbedingungen wie geringere Umwelt-, Arbeits- und Sozialstandards sowie staatlich gestützte aggressive Expansionsstrategien bei Airlines mit Sitz außerhalb der EU. Hinzu kommt seit 2025 eine Ungleichbehandlung bei der vorgeschriebenen Verwendung nachhaltiger Kraftstoffe bei Flügen mit Start in der Europäischen Union.



# INLANDSVERKEHR IN DEUTSCHLAND SEIT 2019 HALBIERT

## Erholungsrate Inlandsverkehre in Europa

2025 gegenüber 2019 in Prozent



**Der Inlandsverkehr in Deutschland bleibt weiterhin deutlich hinter dem Vor-Corona-Niveau zurück. Im Jahr 2025 fanden im Vergleich mit 2019 nur noch halb so viele Inlandsflüge statt.**

Gegenüber dem Vorjahr blieb das Angebot fast unverändert: Zubringerflüge zur Anbindung an die internationalen Drehkreuze Frankfurt und München wuchsen leicht um 3 Prozent. Dezentrale Verbindungen zwischen den übrigen Städten gingen um 12 Prozent zurück.

Dagegen haben Inlandsverkehre im europäischen Ausland im vergangenen Jahr fast wieder den Stand von 2019 erreicht. Im restlichen Europa lag die Erholungsrate stabil bei 95 Prozent.

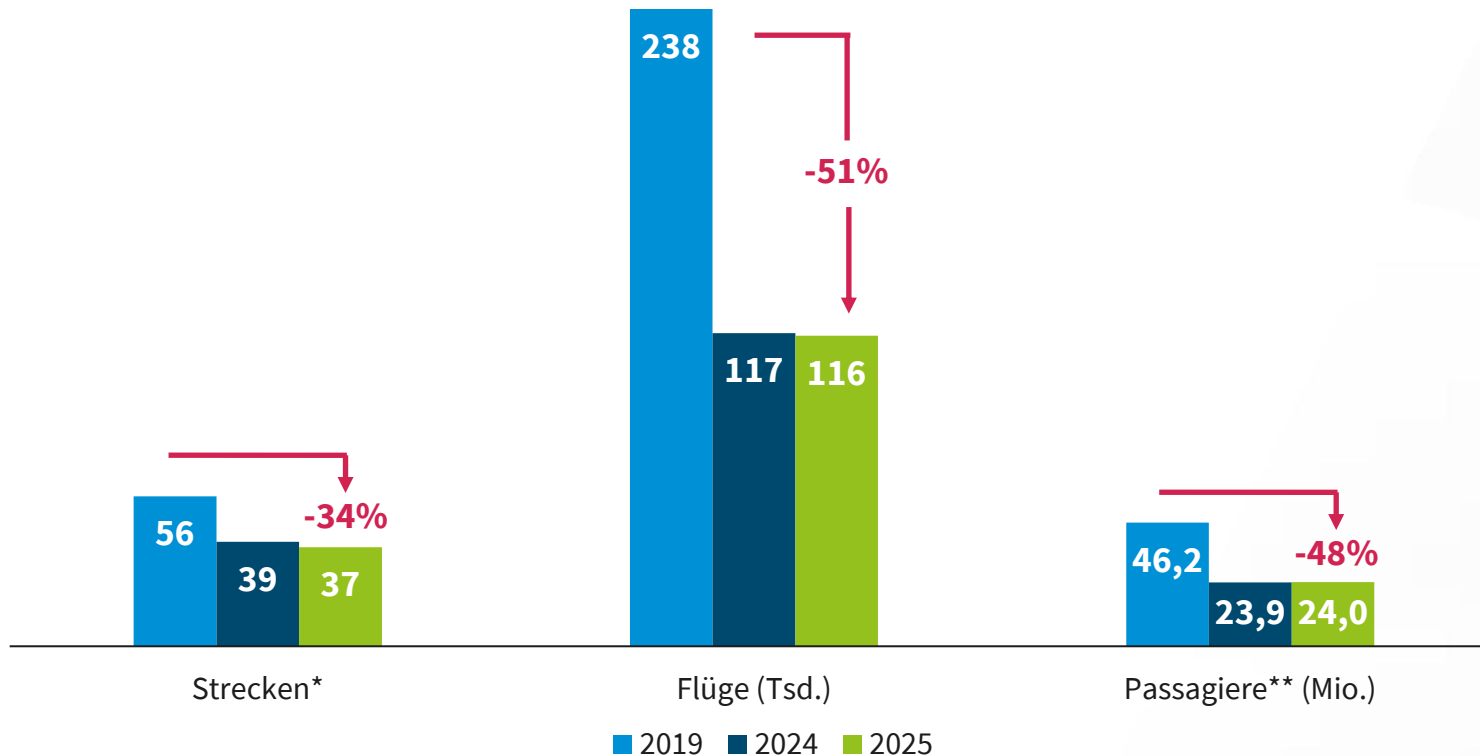
Quelle: SRS Analyser / Europa: EU27, Schweiz, UK, Island, Norwegen

## 2. **Veränderung der Konnektivität Deutschlands 2019–2025**

## INLAND: STRECKENNETZ IST AUCH 2025 GESCHRUMPFT

### Innerdeutsche Strecken, Flüge und Passagiere

Zahl der angebotenen Strecken, Flüge (Tausend) und Passagiere (Millionen) 2019, 2024, 2025



**Die Zahl der angebotenen Strecken und Flüge im innerdeutschen Verkehr ist im Jahr 2025 erneut gesunken. Seit 2019 sind mehr als ein Drittel der Strecken und mehr als die Hälfte der Flüge gestrichen worden.**

Im vergangenen Jahr wurden folgende Routen eingeführt, die insbesondere für den Geschäftsreiseverkehr und die Drehkreuz-Anbindung wichtig waren:

- Münster/Osnabrück – Frankfurt
- Friedrichshafen – Frankfurt
- Düsseldorf – Leipzig

Diese Entwicklung ist auch eine Folge der hohen staatlichen Standortkosten in Deutschland. Bei Inlandsflügen fallen sie in voller Höhe sowohl beim Hin- als auch beim Rückflug an. Dies betrifft etwa die Luftverkehrssteuer. Zusätzlich verteuert die Mehrwertsteuer die Tickets.

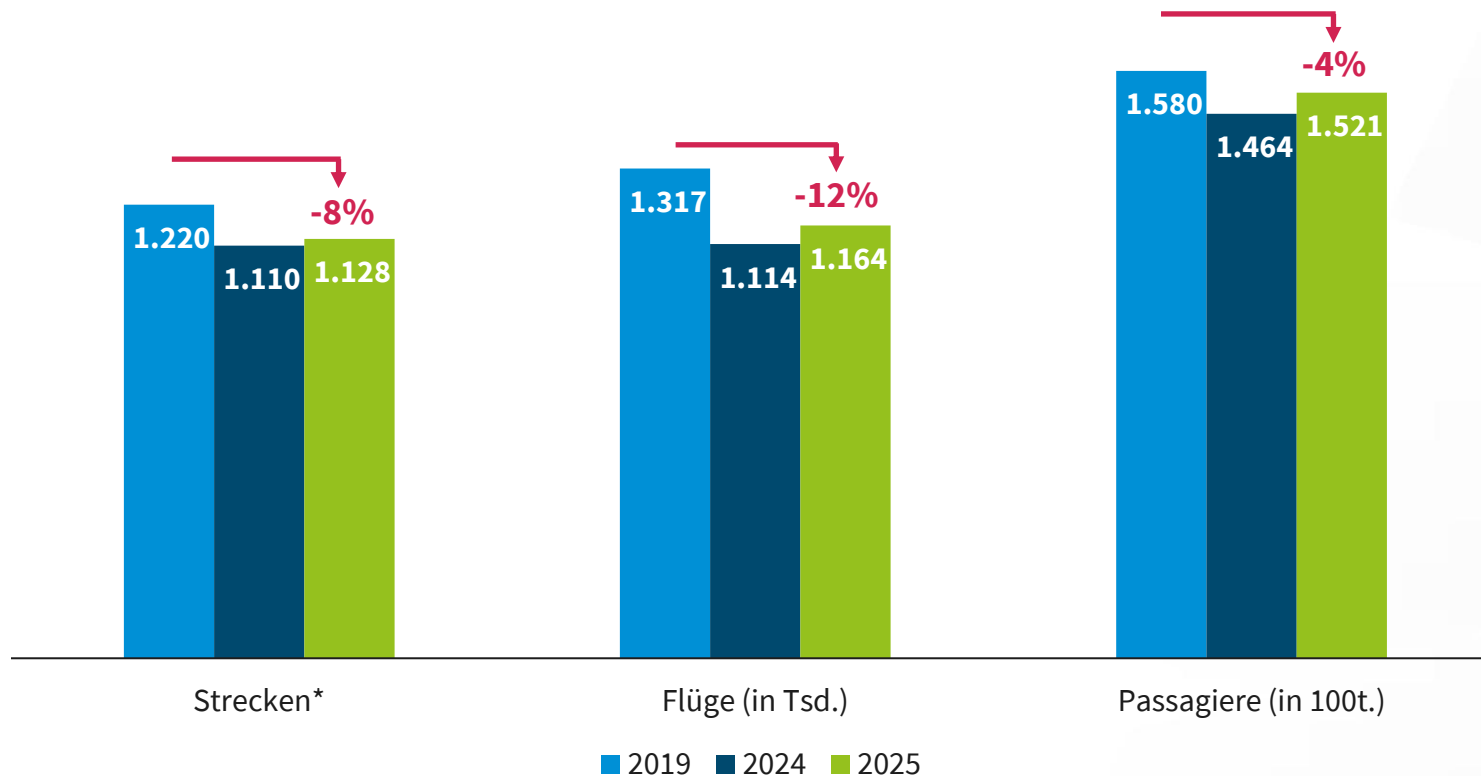
Quelle: SRS Analyser, Flughafenverband ADV

\*Strecke = mindestens 100 Flüge in beide Richtungen pro Jahr; \*\*Passagiere = Ein- und Aussteiger

## EUROPA: ERHOLUNG AUF BUSINESS-STRECKEN BLEIBT AUS

### Strecken, Flüge und Passagiere zwischen Deutschland und Europa

Zahl der angebotenen Strecken, Flüge (Tausend) und Passagiere (Hunderttausend) 2019, 2024, 2025



Quelle: SRS Analyser, Flughafenverband ADV

\*Strecke = mindestens 100 Flüge in beide Richtungen pro Jahr

**Im Verkehr zwischen Deutschland und anderen europäischen Ländern ist sowohl die Zahl der angebotenen Strecken als auch die Passagierzahl noch immer geringer als im Jahr 2019.**

Damit sind insbesondere viele für den Wirtschaftsstandort Deutschland wichtige Strecken in europäische Metropolen und Sekundärstädte verloren gegangen. Wichtige Business-Verbindungen nach Zürich, Brüssel oder Rom, die 2019 noch geflogen wurden, fehlen an vielen deutschen Flughäfen.

Die leichte Erholung auf den Europa-Strecken wird in erster Linie durch die Touristik und den VFR-Verkehr (Visiting Friends and Relatives) getragen.

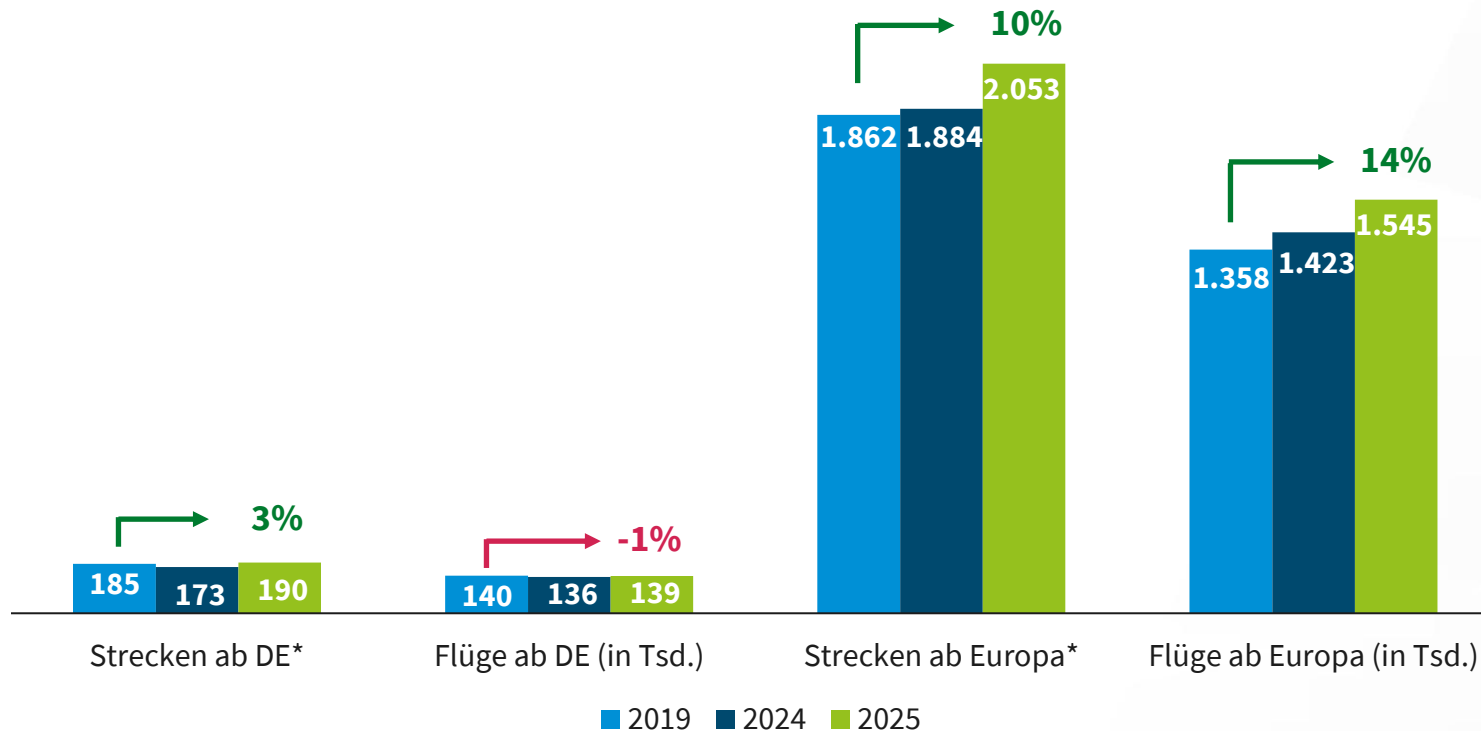
Beispiele für 2025 neu aufgelegte Strecken:

- Bremen–Istanbul Sabiha Gökçen
- Dortmund–Chişinău
- Frankfurt–Bydgoszcz
- Nürnberg–Fuerteventura

## LANGSTRECKE: ANGEBOT WÄCHST IN EUROPA – NUR IN DEUTSCHLAND NICHT

### Strecken und Flüge zwischen Deutschland bzw. Europa und außereuropäischen Zielen

Zahl der angebotenen Strecken und Flüge (Tausend) 2019, 2024, 2025



**Die vergleichsweise hohe Recoveryrate des Sitzplatzangebotes auf der Langstrecke von 96 Prozent im Jahr 2025 spiegelt sich auch bei der Zahl der angebotenen Strecken und durchgeführten Flüge wider. In diesem Verkehrssegment ist ab Deutschland nahezu das Vor-Corona-Niveau erreicht.**

Getrieben wird diese Entwicklung durch ein überproportionales Wachstum auf Strecken in den Mittleren Osten – vor allem durch Umsteigeverkehre nach Asien und Afrika über Drehkreuze in Drittstaaten.

Unterdessen hat sich das Langstrecken-Angebot in den übrigen europäischen Ländern wesentlich stärker entwickelt als in Deutschland – sowohl gegenüber dem Vorjahr als auch dem Vor-Corona-Niveau. Die Zahl der angebotenen Strecken ist seit 2019 um 10 Prozent gestiegen, die Zahl der Flüge um 14 Prozent.

Quelle: SRS Analyser

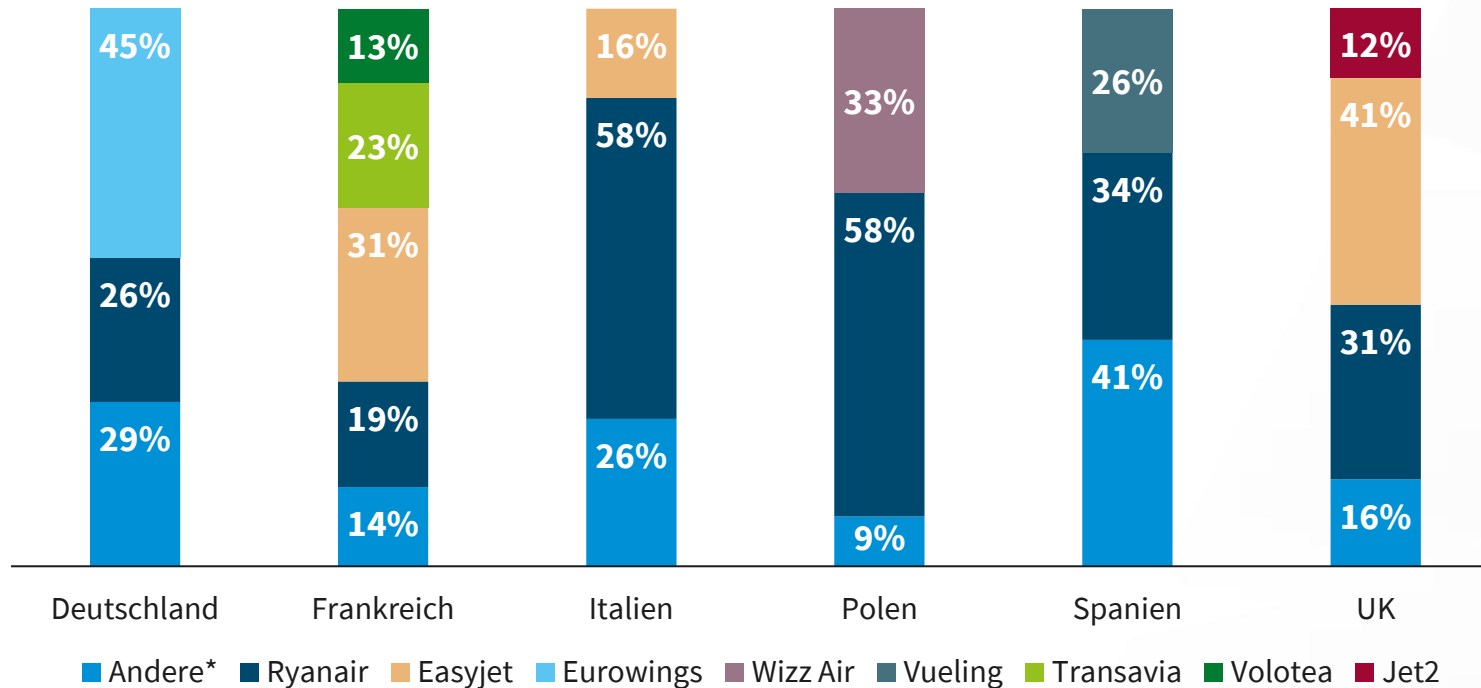
\*Strecke = mindestens 100 Flüge in beide Richtungen pro Jahr

# 3. Vergleich der Entwicklung von Punkt-zu-Punkt-Airlines in Europa

# WENIGE PUNKT-ZU-PUNKT-AIRLINES DOMINIEREN DEN EUROPÄISCHEN MARKT

## Marktanteile der europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines in ausgewählten Märkten

Anteil der angebotenen Sitzplätze im P2P-Segment im Jahr 2025



**In den meisten europäischen Ländern wird der Markt der Punkt-zu-Punkt-Airlines von wenigen Fluggesellschaften dominiert. Lediglich Ryanair ist es dabei gelungen, sich in allen relevanten europäischen Märkten größere Marktanteile zu sichern.**

In der Mehrzahl der bedeutendsten Märkte für die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines gelingt es jeweils nur zwei Anbietern, mehr als 10 Prozent der angebotenen Sitzplatzkapazität des Marktsegments auf sich zu vereinen.

In der Regel konzentriert sich der Flugbetrieb dieser Airlines auf Flughäfen, die ihr Angebot vor allem auf die Bedürfnisse der P2P-Carrier abgestimmt haben.

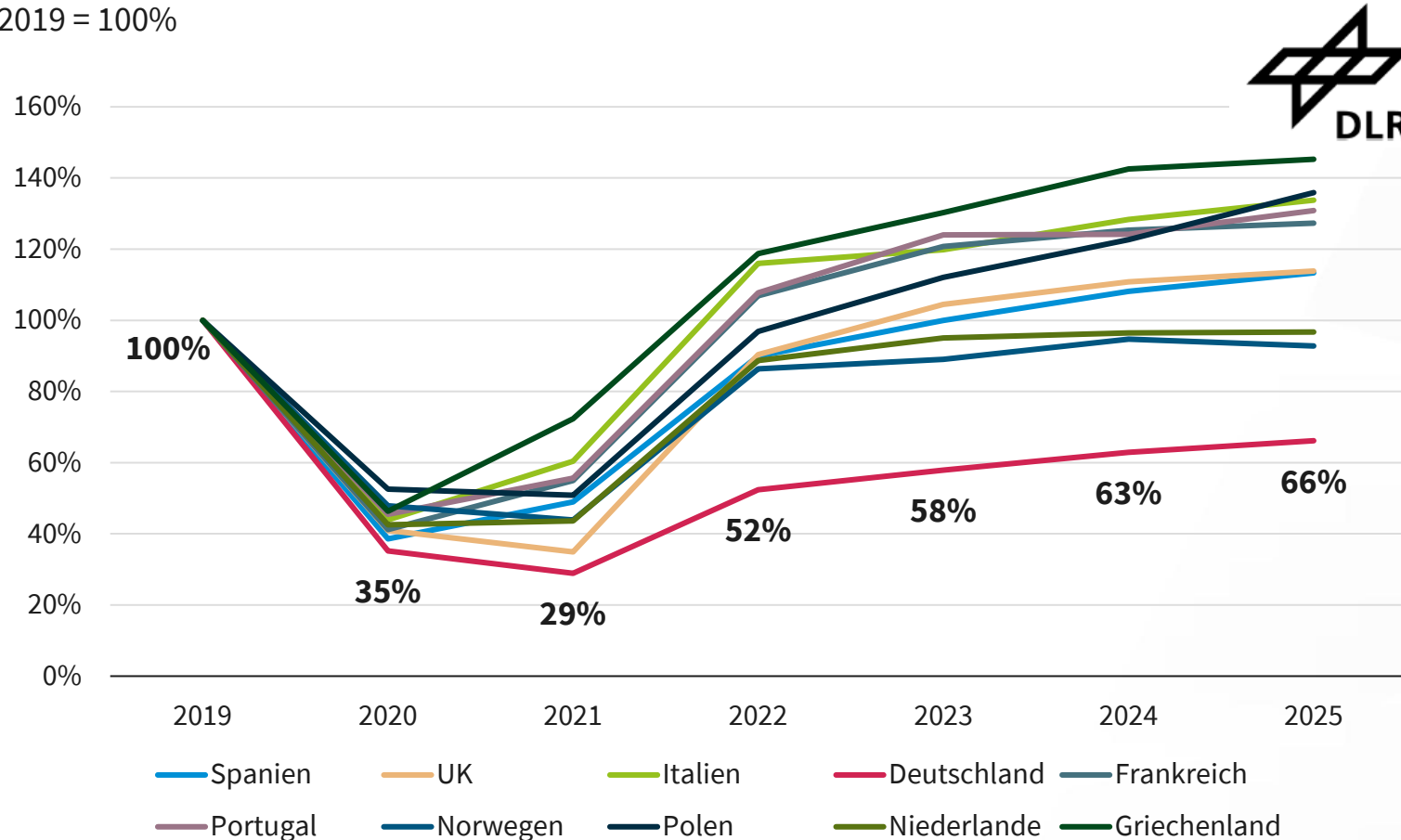
Quelle: Datenanalyse DLR auf Basis Schedule-Plandaten Sabre MI

\*Andere: < 10 Prozent Marktanteil Punkt-zu-Punkt-Airlines



# DEUTSCHLAND MIT SCHWÄCHSTER ENTWICKLUNG DER PUNKT-ZU-PUNKT-VERKEHRE

**Entwicklung der durchgeführten Punkt-zu-Punkt-Flüge in einzelnen europäischen Märkten**  
2019 = 100%



**Im Vergleich mit anderen bedeutenden europäischen Luftverkehrsmärkten hat sich der Punkt-zu-Punkt-Verkehr ab Deutschland in den Jahren nach der Corona-Pandemie deutlich schwächer erholt. In nahezu allen anderen relevanten Ländern ist das Angebot heute größer als im Jahr 2019.**

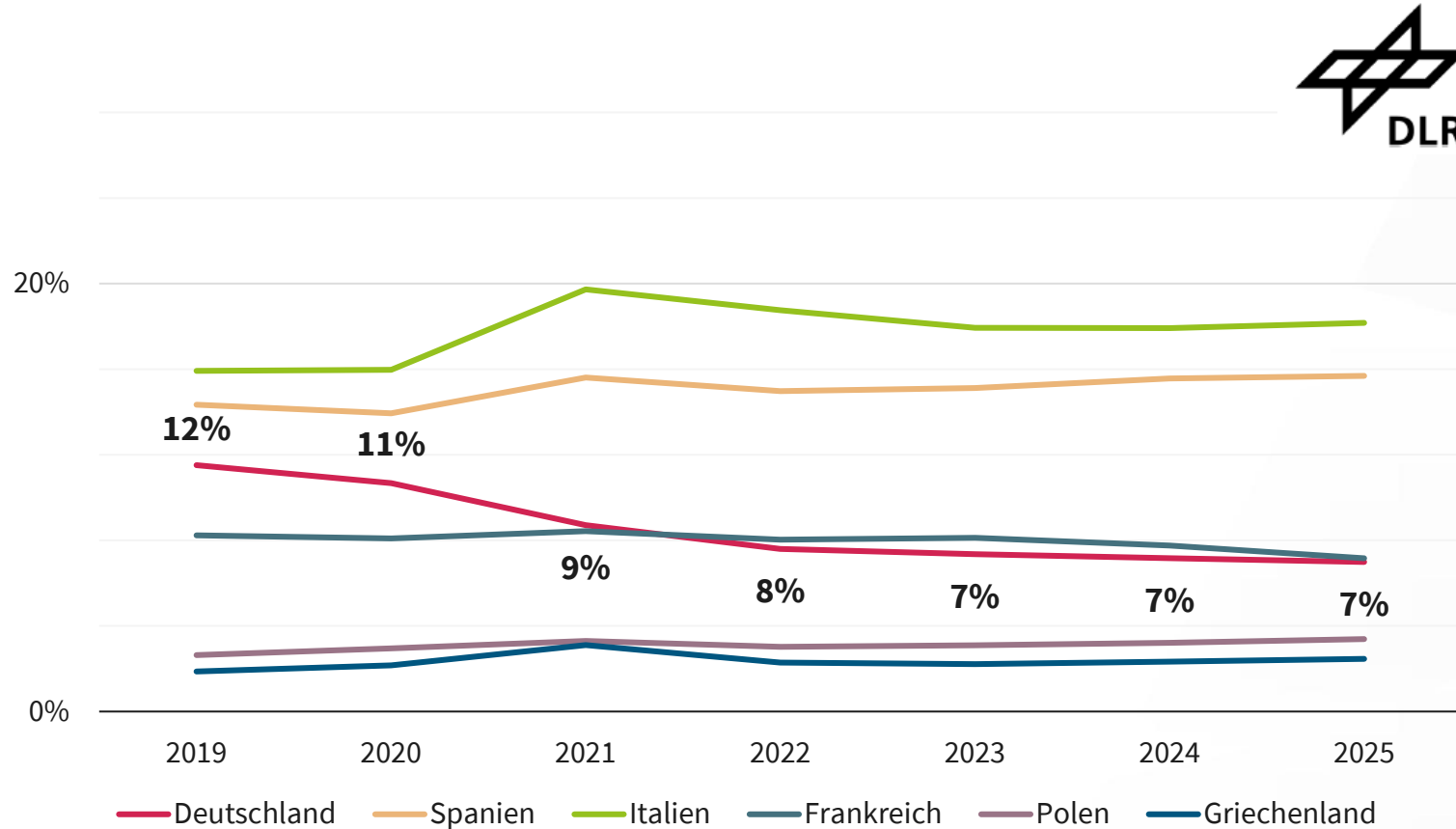
Deutschland wurde von dieser Entwicklung abgekoppelt. Zu den Faktoren, die hierbei eine Rolle spielen gehören die hohen staatlichen Standortkosten. So wurde zum Beispiel die Luftverkehrsteuer in der Distanzklasse 1 (Europa) seit dem Jahr 2020 nahezu verdoppelt. Diese ist für Punkt-zu-Punkt-Airlines besonders relevant: Sie bieten den größten Teil ihres Angebots innerhalb Europas an.

Quelle: Datenanalyse DLR auf Basis Schedule-Plandaten Sabre MI

# GROSSE PUNKT-ZU-PUNKT-AIRLINES ZIEHEN KAPAZITÄTEN AUS DEUTSCHLAND AB

## Anteil der Sitzplatzkapazität großer Punkt-zu-Punkt-Carrier in europäischen Ländern

Anteil der Kapazität der drei größten P2P-Carrier im jeweiligen Land ggü. deren Gesamtkapazität



**Aufgrund von hohen Standortkosten in Deutschland und besseren Rahmenbedingungen in anderen Ländern ziehen Punkt-zu-Punkt-Airlines vermehrt Kapazitäten aus Deutschland ab.**

Während bei den drei größten in Deutschland tätigen Punkt-zu-Punkt-Airlines der Anteil der Sitzplätze sinkt, der an deutschen Flughäfen angeboten wird, steigt dieser in anderen europäischen Ländern, beziehungsweise bleibt dort konstant.

Da Punkt-zu-Punkt-Airlines anders als etwa Netzwerk-Fluggesellschaften nicht an Drehkreuze zum Umsteigen gebunden sind, können sie ihre Flugzeuge besonders einfach an andere Standorte mit günstigeren Rahmenbedingungen verlegen. Deutschland ist von dieser Entwicklung in besonderem Maße betroffen.

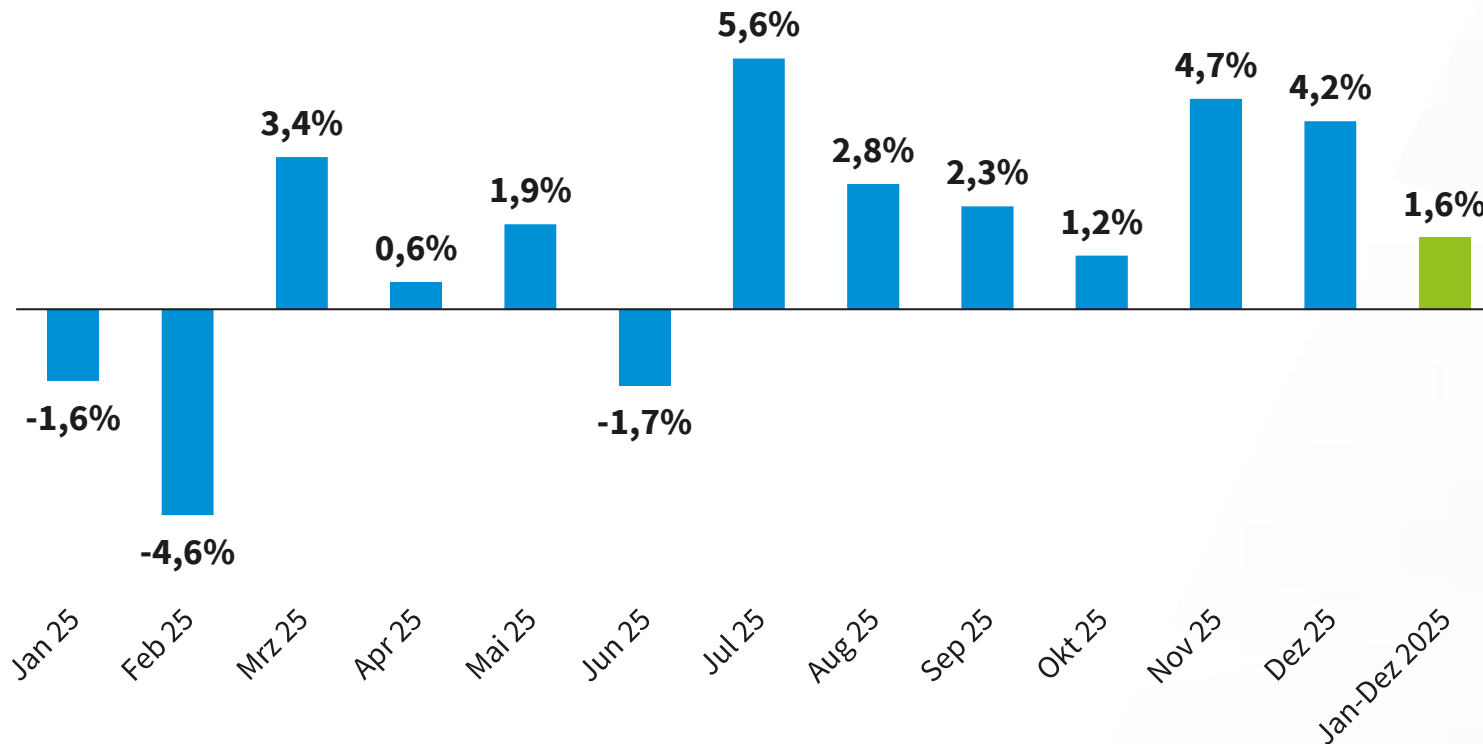
Quelle: Datenanalyse DLR auf Basis Schedule-Plandaten Sabre MI

# **4. Entwicklung des Luftfrachtverkehrs in Deutschland und Europa 2025**

# US-ZOLLPOLITIK SORGT FÜR STEIGENDEN BEDARF AN LUFTFRACHT-TRANSPORTEN

## Ein- und Ausladungen an deutschen Flughäfen

Entwicklung 2025 gegenüber 2024 in Prozent



Quelle: ADV

Entwicklung des Luftverkehrs im Jahr 2025

**Trotz schwieriger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen wurde 2025 mehr Luftfracht an Flughäfen in Deutschland ein- und ausgeladen. Gegenüber dem Vorjahr ist die Ladungsmenge an den deutschen Flughäfen um 1,6 Prozent auf rund 4,86 Millionen Tonnen gestiegen. Damit wird das Luftfrachtaufkommen des Jahres 2019 um 1,2 Prozent übertroffen. Weltweit wuchs die Luftfracht 2025 dagegen um 3,4 Prozent.**

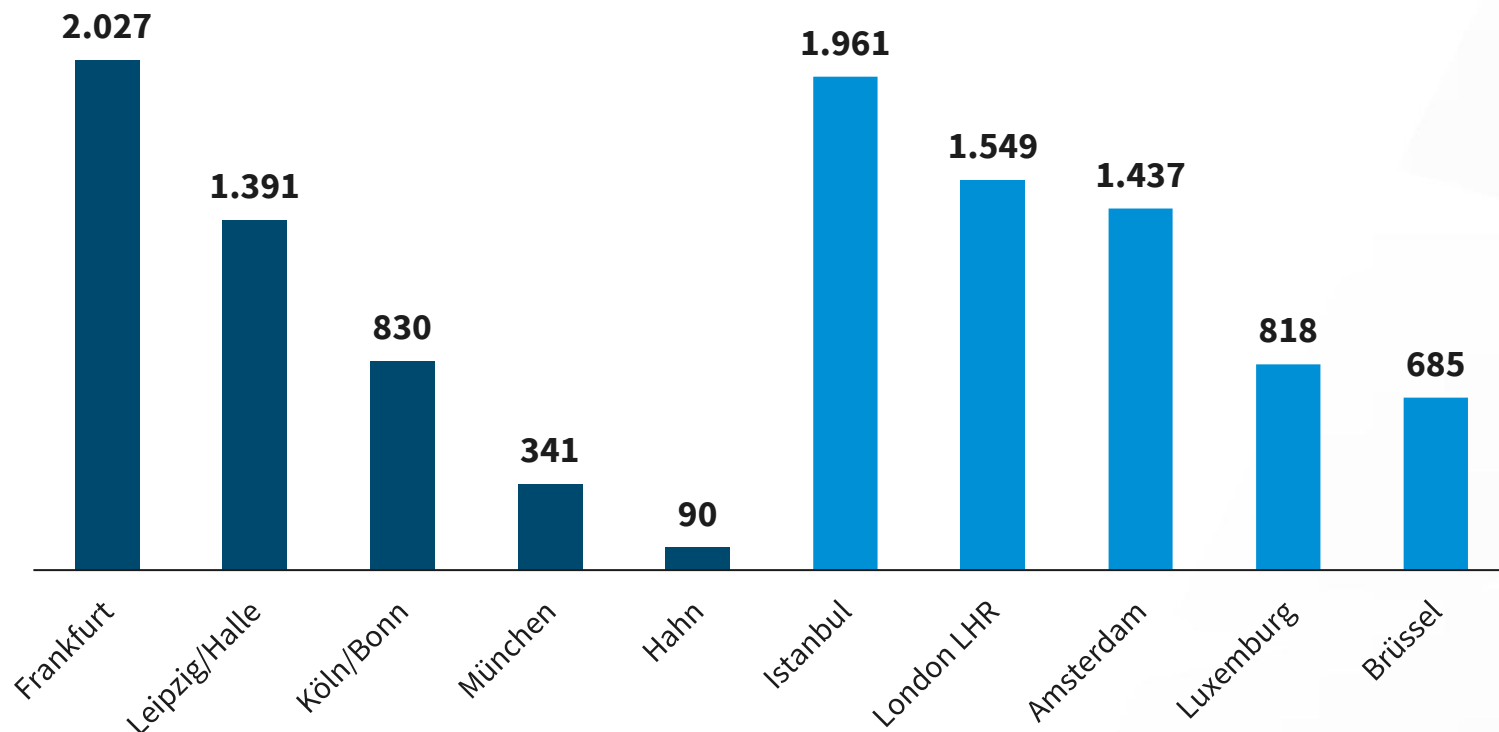
Das leichte Wachstum in Deutschland ist insbesondere auf einen Sondereffekt zurückzuführen: Die US-Zollpolitik führte im Jahresverlauf zu mehreren Nachfragespitzen für eilige Luftfrachttransporte. Unternehmen auf beiden Seiten des Atlantiks füllten ihre Lager mit potenziell von Strafzöllen betroffenen Produkten.

Zudem wurden 2025 erneut mehr Waren aus dem Ausland nach Deutschland importiert. Die Ausladungen nahmen um 2,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr zu. Die Einladungen stiegen dagegen nur um 1,2 Prozent.

# FRANKFURT WIEDER GRÖßTER FRACHTFLUGHAFEN EUROPAS

## Ein- und Ausladungen an wichtigen europäischen Frachtflughäfen

In Tausend Tonnen



Im Vergleich mit anderen wichtigen europäischen Fracht-Drehkreuzen hat der Flughafen Frankfurt seine Spitzenposition 2025 wiedererlangt. Das Frachtaufkommen wuchs um 1,8 Prozent und erreichte 97 Prozent des Vor-Corona-Niveaus. Istanbul, im Vorjahr größter Frachtflughafen Europas, verlor dagegen 3,8 Prozent der Ladungen.

Die Expressfracht-Drehkreuze Leipzig/Halle und Köln/Bonn konnten mit 0,4 und 0,1 Prozent Zuwachs ihre Positionen halten.

Die Flughäfen München und Hahn – deren Frachtgeschäft wesentlich kleiner ist – konnten die Ein- und Ausladungen im vergangenen Jahr um 9,5 Prozent, beziehungsweise 8,3 Prozent steigern.

Im restlichen Europa verbuchte London-Heathrow 0,8 Prozent mehr Luftfracht, Brüssel einen Zuwachs von 11 Prozent, Luxemburg einen Rückgang 0,9 Prozent und Amsterdam ein Minus von 4,1 Prozent.

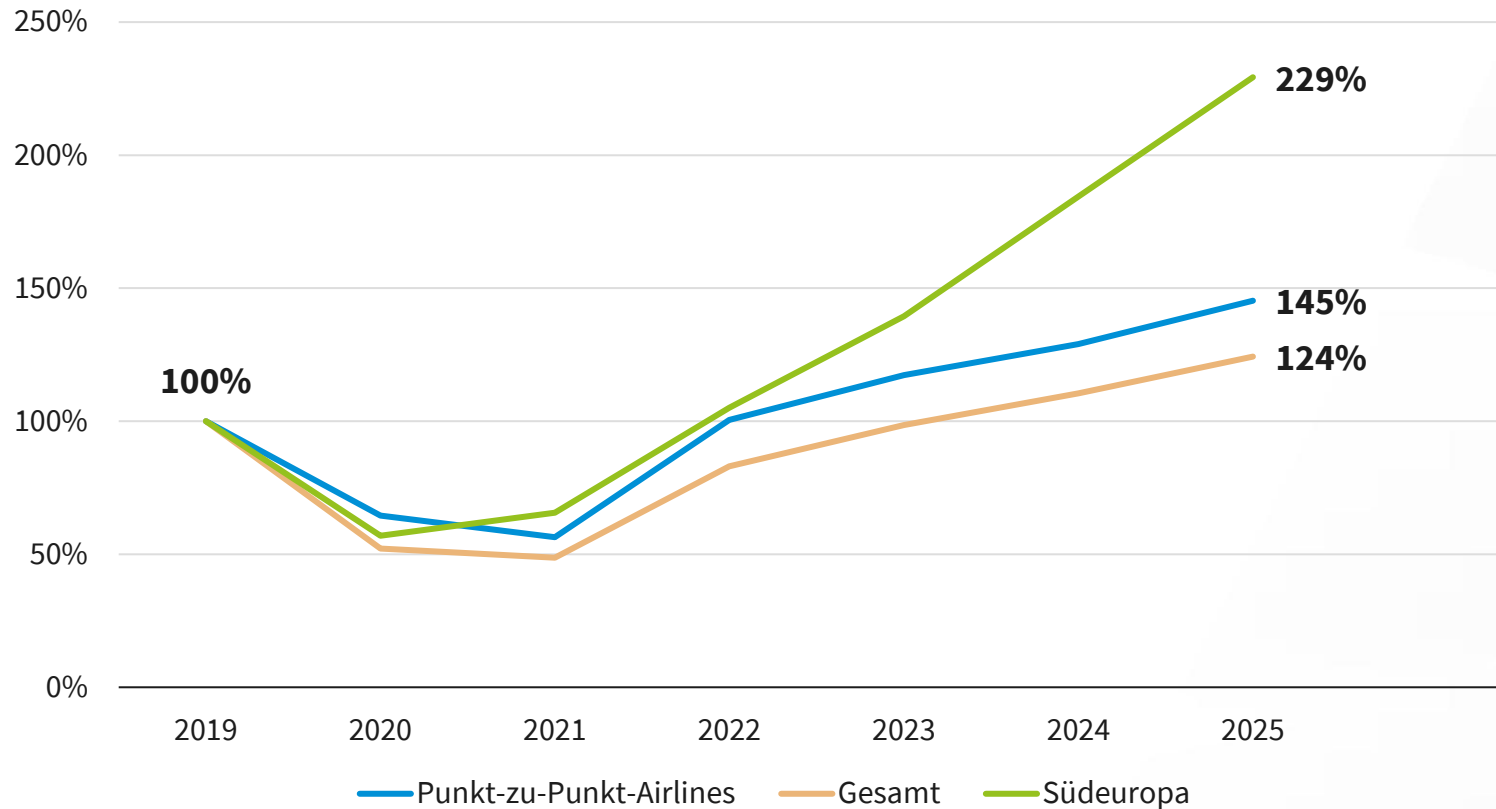
Quelle: ADV und Statistiken der Flughäfen; Paris CDG und Lüttich veröffentlichen keine aktuellen Daten

## 5. Entwicklung ausgewählter Märkte:

- **Polen**
- **Schweden**

# ENTWICKLUNG DES POLNISCHEN LUFTVERKEHRS SEIT 2019

**Entwicklung der angebotenen Sitzplatzkapazitäten nach Marktsegment und Zielgebiet**  
2019 = 100%



**Der polnische Luftverkehrsmarkt ist in den Jahren nach der Corona-Pandemie stark gewachsen. Das Angebot stieg im Jahr 2025 auf 124 Prozent von 2019. Die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines sind das Marktsegment mit dem größten Wachstum. Das stärkste Zielgebiet ist das touristisch geprägte Südeuropa.**

Der europäische Punkt-zu-Punkt-Verkehr erreichte bereits im Jahr 2022 wieder das Vorkrisenniveau und wuchs auch danach jedes Jahr mit zweistelligen Wachstumsraten weiter. Im vergangenen Jahr stieg das Angebot auf 145 Prozent von 2019.

Eine genauso deutliche Entwicklung gibt es auch bei den Zielgebieten des polnischen Luftverkehrs. Das von touristischen Zielen geprägte Angebot nach Südeuropa übertraf schon 2022 das Niveau von 2019 um 5 Prozentpunkte. Diese Entwicklung setzt sich ungebremsst fort. Im vergangenen Jahr wuchs das Angebot auf 229 Prozent von 2019.

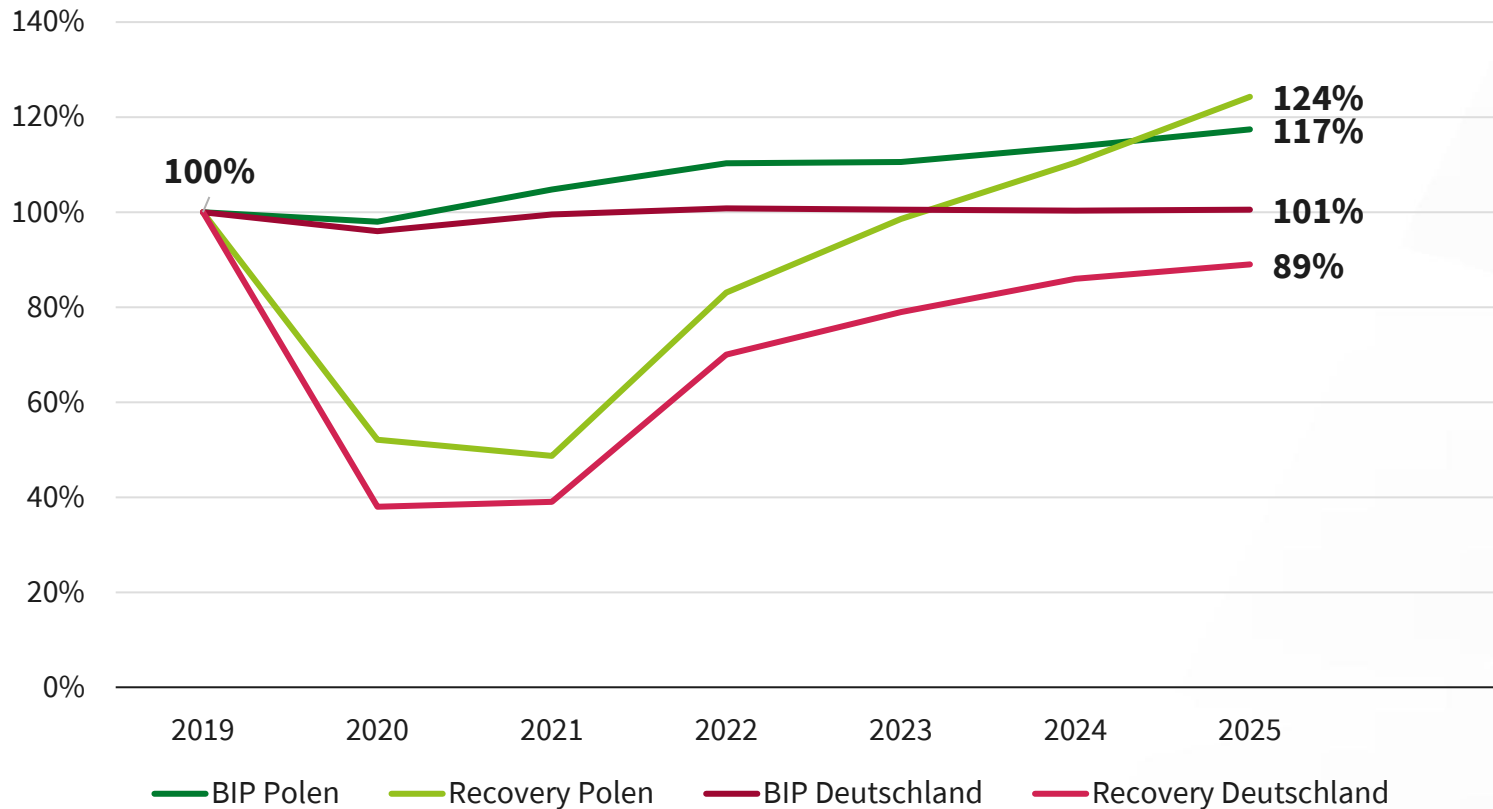
Quelle: SRS Analyser



# GRÜNDE FÜR DIE STARKE ENTWICKLUNG DES LUFTVERKEHRS IN POLEN

## Entwicklung der angebotenen Sitzplatzkapazitäten und des realen BIP in Polen

2019 = 100%



**Die Entwicklung des Luftverkehrs in Polen lässt sich nicht alleine durch das polnische Wirtschaftswachstum erklären. Anders als in Deutschland hat der Luftverkehr die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in den Jahren nach der Corona-Pandemie hinter sich gelassen und entwickelt seither eine deutlich größere Dynamik.**

Die staatlichen Standortkosten des Luftverkehrs in Polen liegen deutlich unter denen in Deutschland. Einen Kostenfaktor wie die Luftverkehrsteuer gibt es in Polen nicht. Dies schafft für Fluggesellschaften besonders attraktive Rahmenbedingungen für den Ausbau ihres Angebots.

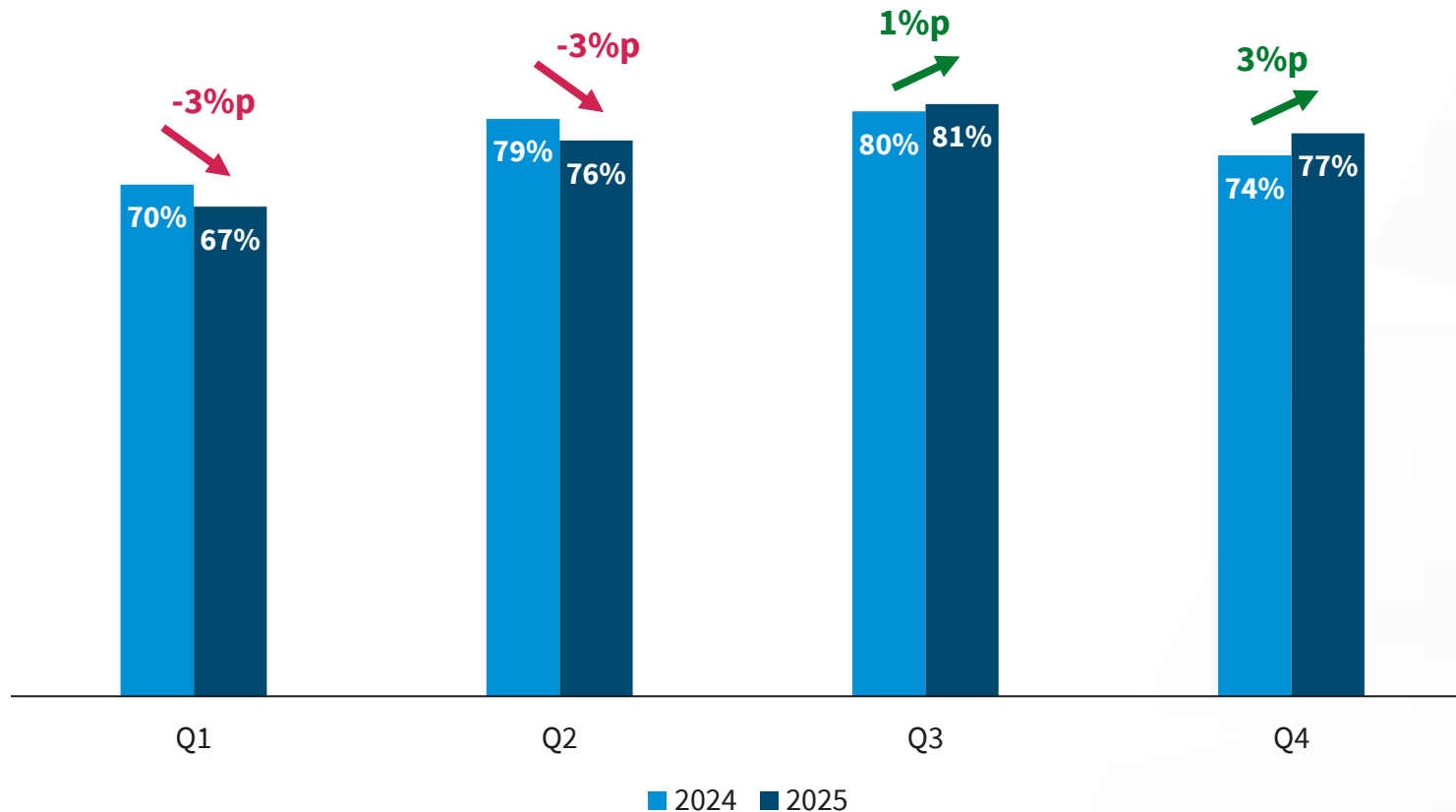
Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) hat in seinem Gutachten aus dem Jahr 2025 zu den deutschen und europäischen Standortkosten dargestellt, dass polnische Airports in allen Flughafenkategorien deutlich niedrigere staatliche Standortkosten ausweisen als deutsche Flughäfen.

Quelle: SRS Analyser und Weltbank (BIP 2025 Prognose)

## SCHWEDEN: TRENDWENDE NACH ABSCHAFFUNG DER LUFTVERKEHRSTEUER

### Entwicklung des Luftverkehrs in Schweden

Angebote Kapazität pro Quartal 2024/2025 gegenüber 2019 in Prozent



**Die Abschaffung der Luftverkehrsteuer in Schweden Mitte 2025 hat sich sofort positiv auf die Entwicklung des Luftverkehrs ausgewirkt. Bereits im folgenden Quartal (Q3/2025) haben die Fluggesellschaften ihr Angebot um einen Prozentpunkt gegenüber dem Vorjahreszeitraum gesteigert. Das entspricht 120.000 Sitzplätzen.**

Zum Jahresende verstärkte sich der Effekt: im vierten Quartal 2025 lag das Sitzplatzangebot auf Flügen von, nach und in Schweden drei Prozentpunkte über dem Wert des Vorjahreszeitraums. Das entspricht mehr als eine Viertelmillion zusätzlicher Sitzplätze.

Diese Trendwende gelang der schwedischen Luftverkehrswirtschaft unter zusätzlich erschwerten Rahmenbedingungen. Zu Beginn des Jahres 2025 hatte die Fluggesellschaft Braathens Regional Airways ihren eigenen Flugbetrieb eingestellt. Im Jahr 2024 hatte sie noch mehr als 1,7 Millionen Sitzplätze unter eigener Flugnummer angeboten.

Quelle: SRS Analyser

## 6. **Ausblick auf das Frühjahr 2026**

## DEUTSCHLAND: ENTLASTUNGEN 2026 KÖNNEN NUR EIN ERSTER SCHRITT SEIN

### Entlastungen 2026: ca. 300 Mio. Euro

**Luftsicherheitsgebühr**  
**1 Mrd. Euro**

**Flugsicherungsgebühr**  
**1,1 Mrd. Euro**

**Luftverkehrsteuer**  
**1,9 Mrd. Euro**

**SAF-Beimischung**  
**0,3 Mrd. Euro**

Die von der Bundesregierung beschlossenen Entlastungen für den Luftverkehr gehen in die richtige Richtung. Sie schaffen aber noch keine Rahmenbedingungen, mit denen der deutsche Luftverkehr an den Luftfahrt-Boom im restlichen Europa anknüpfen kann. Im Jahr 2025 stiegen die Belastungen durch staatliche Standortkosten in Deutschland um 1,1 Milliarden Euro auf 4,3 Milliarden Euro.

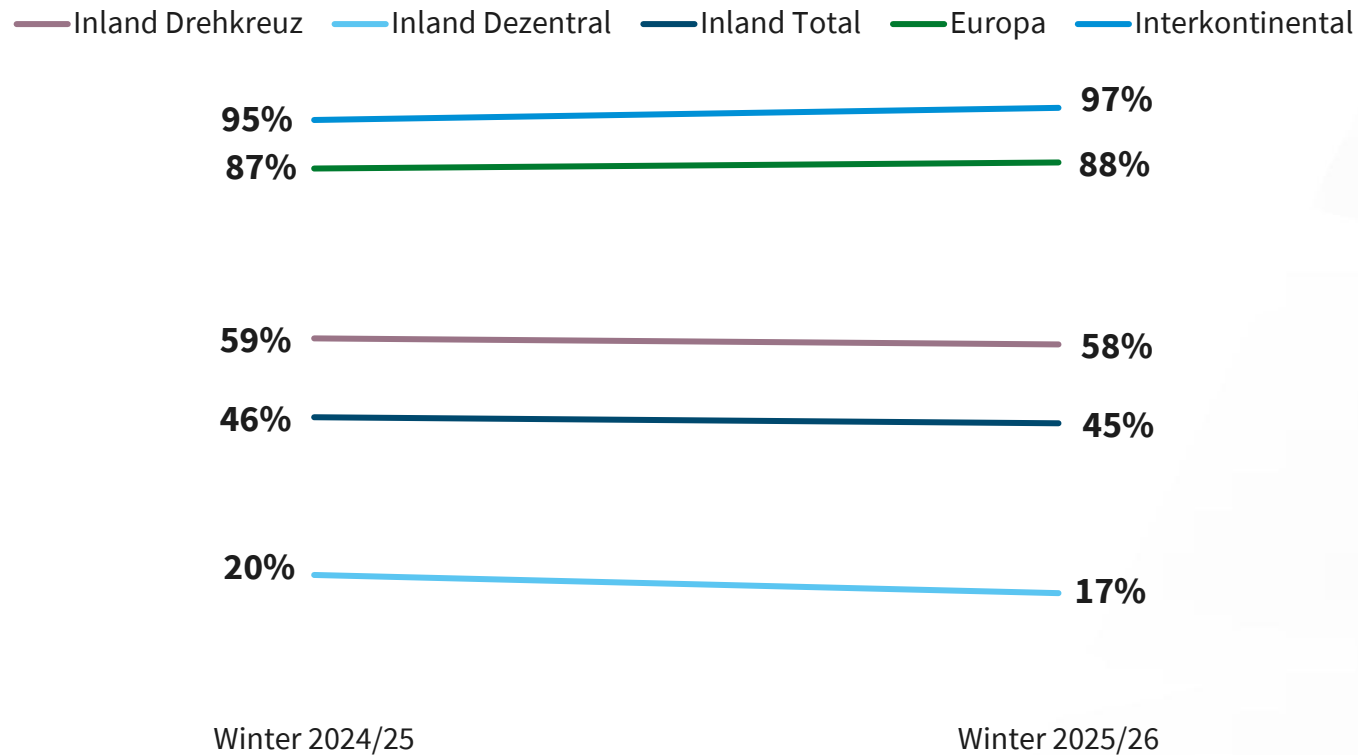
Insgesamt verringert sich die Belastung durch staatliche Standortkosten für die deutsche Luftverkehrswirtschaft 2026 nur marginal. Um mehr Wachstum zu ermöglichen, müssten die Kosten halbiert werden.

Dies könnte zum Beispiel durch die ersatzlose Abschaffung der Luftverkehrsteuer erreicht werden. Das Beispiel Schweden verdeutlicht die unmittelbare Wirkung einer solchen Maßnahme.

# LUFTVERKEHR AB DEUTSCHLAND WÄCHST 2026 NUR NOCH SCHWACH

## Erholung des Verkehrs von/nach/in Deutschland

Sitzplatzangebot Winterflugplan 2024/25 und 2025/26 im Vergleich zu 2019



**Der Luftverkehr in Deutschland wächst zu Beginn des Jahres 2026 nur schwach. Internationale Flüge verzeichnen noch leichte Zuwächse. Dagegen schrumpft das Angebot auf innerdeutschen Strecken.**

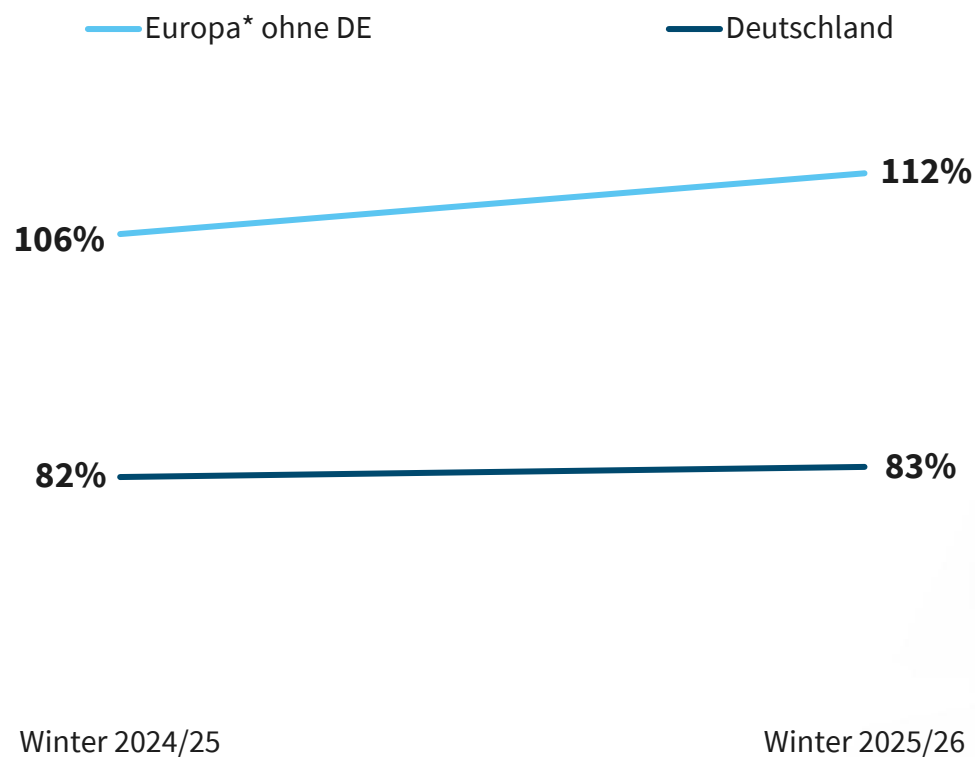
Die angebotene Kapazität auf Flügen von Deutschland in andere europäische Länder nimmt im aktuellen Winterflugplan um einen Prozentpunkt gegenüber dem Vorjahreszeitraum zu und erreicht 88 Prozent des Vor-Corona-Niveaus der Jahre 2018/19. Auf Interkontinentalflügen steigt das Angebot um 2 Prozentpunkte auf 97 Prozent im Vergleich zum Winter 2018/19.

Die Erholung des innerdeutschen Verkehrs kommt dagegen vollkommen zum Erliegen und erreicht weniger als die Hälfte der Kapazität von 2018/19. Sowohl bei Drehkreuz-Zubringern als auch auf dezentralen Strecken sinkt das Angebot.

# RÜCKSTAND ZUM RESTLICHEN EUROPA VERGRÖßERT SICH DRAMATISCH

## Entwicklung des Verkehrs von/nach/in Europa\*

Sitzplatzangebot im Vergleich zum Winterflugplan 2018/19



**Die Entwicklung des Luftverkehrs ab Deutschland fällt im Winterflugplan 2025/26 weit hinter das restliche Europa zurück. Im Vorjahreszeitraum war das Sitzplatzangebot im Durchschnitt noch 24 Prozentpunkte größer als in Deutschland. Inzwischen ist die Differenz auf 29 Prozentpunkte angestiegen.**

Wesentliche Ursache für diese Entwicklung sind die nach wie vor sehr hohen staatlichen Standortkosten in Deutschland. Allein im Jahr 2025 sind die Belastungen für den Luftverkehrsstandort Deutschland um 1,1 Milliarden Euro auf zuletzt 4,3 Milliarden Euro gestiegen.

Die von der Bundesregierung angekündigte Rücknahme der jüngsten Erhöhung der Luftverkehrsteuer von Mai 2024 kann daher nur ein erster Schritt sein, um die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Deutschland wiederherzustellen.

Quelle: SRS-Analyser / Winter: November bis März / Europa\* = EU27, Schweiz, Island, Norwegen und Vereinigtes Königreich

# 7. Kennzahlen im Überblick



# DIE WICHTIGSTEN KENNZAHLEN IM ÜBERBLICK



<b>Sitzplatzangebot (Mio.)</b>	<b>2019</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
Deutschland (DE)	287	245	256
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+7% / 86%	+4% / 89%
EU / EWR / Großbritannien ohne DE	1.117	1.155	1.213
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+7% / 104%	+5% / 108%
<b>Passagiere und Auslastung von dt. Unternehmens-Gruppen</b>			
	<b>2019</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
Gesamt (Mio.)	162,0	142,5	148,9
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+6% / 88%	+4% / 92%
Auslastung (Sitzladefaktor)	83,5%	83,6%	83,6%
<b>Kontrollierte Flüge DFS (nach IFR)</b>			
	<b>2019</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
Gesamt	3.334.425	2.968.825	3.070.953
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+4,6% / 89,0%	+3,4% / 92,1%



<b>Passagiere an dt. Flughäfen</b>	<b>2019</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
Gesamt (an + ab)	248.063.076	211.920.438	219.588.127
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+8% / 85%	+4% / 88%
Deutschland	46.180.716	23.900.146	23.956.257
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+4% / 52%	+0% / 52%
Europa	158.042.424	146.363.902	152.128.024
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+8% / 93%	+4% / 96%
Übersee	43.617.724	41.339.085	43.215.304
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+8% / 95%	+5% / 99%
<b>Luftfracht an dt. Flughäfen (in Tonnen)</b>			
	<b>2019</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
Gesamt (an, ab)	4.803.468	4.782.320	4.861.047
- Wachstum (Vorjahr) / Niveau von 2019		+1,8% / 99,6%	+1,6% / 101,2%

Quelle: ADV, DFS, Unternehmensangaben, SRS Analyser



Bundesverband der Deutschen  
Luftverkehrswirtschaft

## KONTAKT

### **Dirk Helf**

Leiter Wirtschaft & Infrastruktur

[dirk.helf@bdl.aero](mailto:dirk.helf@bdl.aero)

+49 (0) 030 520 077 -145

### **Alexander Klay**

Pressesprecher

[alexander.klay@bdl.aero](mailto:alexander.klay@bdl.aero)

+49 (0) 030 520 077 -165

**Bundesverband der Deutschen  
Luftverkehrswirtschaft e. V.**

Haus der Luftfahrt  
Friedrichstraße 79  
10117 Berlin