



Bundesverband der Deutschen
Luftverkehrswirtschaft

VORAUSSCHAU AUF DAS LUFTVERKEHRSANGEBOT

April – September 2026

Berlin, 16. April 2026

ZUSAMMENFASSUNG



In den Monaten April bis September 2026 werden auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 146,1 Millionen Sitzplätze angeboten. Das sind 2 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum – aber nur 93 Prozent des Angebotes von 2019. Dagegen wächst der Luftverkehr in den restlichen europäischen Ländern weiterhin dynamisch um 7 Prozent auf 116 Prozent von 2019. Die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines erreichen sogar 143 Prozent bei 45 Prozent Marktanteil. *Seite 3*



Deutlich rückläufig ist das Sitzplatzangebot zwischen Deutschland und dem Mittleren Osten/Zentralasien. Aufgrund des Krieges in der Region verringern die Airlines ihre Kapazität in dieses Zielgebiet im Vorjahresvergleich um 6 Prozent. *Seite 4*

Der innerdeutsche Verkehr wächst um 6 Prozent im Vergleich zum Vorjahr, erreicht aber nur 55 Prozent des Niveaus von 2019. Auf europäischen Kurz- und Mittelstrecken entwickeln sich die für den Wirtschaftsstandort Deutschland wichtigen Städteziele weiterhin schwächer als touristische Destinationen, bzw. schrumpfen sogar. *Seite 4*



Die Entwicklung der großen deutschen Verkehrsflughäfen ist im Vorjahresvergleich gedämpft. Das Angebot wächst kaum noch oder schrumpft sogar leicht im Vergleich zum Vorjahr. Die Drehkreuze Frankfurt und München erreichen 94 bzw. 90 Prozent des Niveaus 2019. Kleinere Standorte erreichen dagegen überdurchschnittlich hohe Werte im Vergleich zu 2019. *Seite 5*

IN DEUTSCHLAND KOMMT DIE ERHOLUNG DES LUFTVERKEHRS NUR SEHR SCHLEPPEND VORAN. DAS ANGEBOT WÄCHST AUFGRUND IMMER NOCH SEHR HOHER STAATLICHER STEUERN UND GEBÜHREN KAUM.

IN DEN ANDEREN EUROPÄISCHEN LÄNDERN IST DAS ANGEBOT DER AIRLINES INZWISCHEN DURCHSCHNITTLICH 23 PROZENTPUNKTE GRÖßER.

1. SITZPLATZANGEBOT IN DEUTSCHLAND UND EUROPA

Region / Geschäftsmodell	Anteil Sitze am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 04/2019 bis 09/2019
Europa*		+6%	111%
Europäische Netzwerk-Airlines	32%	4%	95%
Außereurop. Netzwerk-Airlines	9%	3%	115%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	42%	8%	134%
Touristische Airlines	7%	9%	120%
Sonstige Airlines	10%	4%	91%
Deutschland		+2%	93%
Europäische Netzwerk-Airlines	42%	0%	85%
Außereurop. Netzwerk-Airlines	6%	-3%	93%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	29%	4%	88%
Touristische Airlines	18%	4%	136%
Sonstige Airlines	4%	-1%	100%
Europa* ohne Deutschland		+7%	116%
Europäische Netzwerk-Airlines	30%	5%	98%
Außereurop. Netzwerk-Airlines	10%	4%	118%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	45%	9%	143%
Touristische Airlines	4%	13%	109%
Sonstige Airlines	11%	5%	91%

Ergebnisse im Überblick

Europa* gesamt

- Die Zahl der angebotenen Sitzplätze wächst von April bis September 2026 im Vergleich zum Vergleichszeitraum 2019 um 6 Prozent und übertrifft mit einer Erholungsrate von 111 Prozent den Referenzzeitraum 2019 deutlich. Den größten Marktanteil haben die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines mit 42 Prozent, die auch im Vorjahresvergleich mit 8 Prozent überdurchschnittlich wachsen. Im Vergleich zu 2019 haben sich die Punkt-zu-Punkt-Airlines am stärksten entwickelt und erreichen eine Recovery-Rate von 134 Prozent.

Deutschland

- Der Luftverkehr in Deutschland wächst nur um 2 Prozent gegenüber dem Vorjahrszeitraum und bleibt damit deutlich hinter der europäischen Entwicklung zurück. Der Abstand zu den übrigen Märkten vergrößert sich weiter. Besonders groß ist der Unterschied bei der Entwicklung der europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines. Hier liegt das Sitzplatzangebot ab Deutschland im Vergleich zu den übrigen europäischen Ländern inzwischen 55 Prozentpunkte zurück. Auch der Marktanteil von 29 Prozent ist deutlich unterdurchschnittlich. Die europäischen Netzwerk-Airlines erreichen 85 Prozent von 2019. Die angebotenen Kapazitäten sowohl der europäischen als auch der außereuropäischen Netzwerk-Carrier stagnieren bzw. gehen im Vorjahresvergleich sogar zurück. Einzig die touristischen Airlines überschreiten das frühere Niveau mit einer Entwicklungsrate von 136 Prozent bei einem Marktanteil von 18 Prozent deutlich.

Europa* ohne Deutschland

- Im restlichen Europa wächst das Luftverkehrsangebot ungebremst weiter. Das Sitzplatzangebot erreicht 116 Prozent des Referenzzeitraums 2019, das Angebot der europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines sogar 143 Prozent bei 45 Prozent Marktanteil. Einen deutlichen Sprung haben die touristischen Airlines gemacht, die sich bei einem Wachstum von 13 Prozent auf eine Recovery von 109 Prozent verbessern.

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. 04/2019 bis 09/2019
Gesamt	146,1		2%	93%
Innerdeutsch	9,7	7%	6%	55%
Innerdeutsch Dezentral	1,1	1%	-2%	19%
Innerdeutsch Drehkreuze	8,6	6%	7%	71%
Kurz- / Mittelstrecke	115,3	79%	2%	99%
Nordafrika/Levante	5,6	4%	10%	134%
Nordeuropa	6,4	4%	6%	91%
Schweiz/Österreich	7,7	5%	-1%	73%
Ost-/Südosteuropa	18,5	13%	11%	98%
Westeuropa	17,8	12%	-2%	80%
Südeuropa	59,2	41%	0%	110%
Langstrecke	21,2	14%	-1%	95%
Lateinamerika	0,9	1%	8%	72%
Afrika	1,2	1%	17%	100%
Mittlerer Osten/Zentralasien	4,4	3%	-6%	99%
Asien	5,5	4%	1%	88%
Nordamerika	9,3	6%	-3%	98%

Ergebnisse im Überblick

- Von April bis September 2026 werden auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 146,1 Millionen Sitzplätze angeboten. Damit wächst die Kapazität gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 2 Prozent. Das Angebot liegt derzeit bei 93 Prozent des Referenzwerts von 2019.
- Der innerdeutsche Verkehr wächst um 6 Prozent im Vergleich zum Vorjahr und erreicht 55 Prozent des Niveaus von 2019. Auf den dezentralen Strecken, die nicht die Drehkreuze Frankfurt oder München als Start oder Ziel haben, beträgt die Kapazität sogar nur noch 19 Prozent des einstigen Angebots. Der dezentrale Verkehr schrumpft weiter um 2 Prozent, während Drehkreuzverbindungen um 7 Prozent wachsen und 71 Prozent des Niveaus von 2019 erreichen.
- Auf europäischen Kurz- und Mittelstrecken bewegt sich das Sitzplatzangebot mit 99 Prozent noch immer unterhalb des Niveaus als 2019. Im Vergleich zum Vorjahr wächst die angebotene Kapazität von/nach Deutschland lediglich um 2 Prozent. Das Wachstum und die Recovery nach Nordafrika/Levante sind zwar immer noch überdurchschnittlich, sind aber gegenüber dem März-Bericht deutlich zurückgegangen. Die für den Wirtschaftsstandort Deutschland wichtigen Routen in die restlichen Regionen Europas liegen alle noch deutlich unter dem Niveau von 2019 und wachsen fast alle im Vorjahresvergleich kaum noch bzw. schrumpfen sogar.
- Das Sitzplatzangebot auf Langstrecken beträgt im Berichtszeitraum 95 Prozent des Niveaus von 2019. Im Vergleich zum Vorjahr schrumpft das Angebot um 1 Prozent. Deutlich rückläufig ist das Angebot in Richtung der teilweise von der aktuellen Krise betroffenen Region Mittlerer Osten/Zentralasien. Es verringert sich im Vorjahresvergleich um 6 Prozent und erreicht auch nicht mehr das Niveau von 2019.

Erläuterungen zu Zielregionen siehe Seite 6

3. SITZPLATZANGEBOT IN DEUTSCHLAND NACH FLUGHÄFEN

Ab Flughafen	Mio. Sitze	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 04/2019 bis 09/2019
Berlin-Brandenburg	8,6	3%	75%
Bremen	0,7	1%	85%
Dortmund	1,1	15%	137%
Düsseldorf	7,5	-1%	83%
Frankfurt	23,0	4%	94%
Hahn	0,7	-6%	152%
Hamburg	5,3	3%	87%
Hannover	2,0	1%	86%
Karlsruhe Baden/Baden	0,8	8%	170%
Köln/Bonn	3,6	0%	81%
Leipzig/Halle	0,6	-13%	69%
Memmingen	1,3	9%	238%
München	15,3	-1%	90%
Niederrhein/Weeze	0,8	9%	194%
Nürnberg	1,6	3%	112%
Stuttgart	3,5	-3%	73%
Weitere*	1,5	1%	59%

Ergebnisse im Überblick

- Das Angebot an den beiden großen Drehkreuzen Frankfurt und München erreicht im Zeitraum April bis September 2026 94 bzw. 90 Prozent des Niveaus von 2019. Im Vorjahresvergleich wächst die angebotene Kapazität in Frankfurt um 4 Prozent, während sie in München um ein Prozent zurückgeht.
- Die Entwicklung der anderen großen deutschen Verkehrsflughäfen ist im Vorjahresvergleich gedämpft. Das Angebot an den Flughäfen Berlin-Brandenburg, Düsseldorf, Hamburg, Köln/Bonn und Stuttgart wächst kaum noch – oder schrumpft im Vergleich zum Vorjahr sogar. Alle genannten Standorte liegen weiterhin zum Teil deutlich hinter der durchschnittlichen Entwicklung in Deutschland und vor allem hinter den 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 stark reduziert.
- Die kleineren Standorte Dortmund, Hahn, Karlsruhe Baden/Baden, Memmingen, Niederrhein/Weeze und Nürnberg, an denen die Fluggesellschaften jeweils nicht mehr als 1,6 Millionen Sitze im Berichtszeitraum anbieten, erreichen überdurchschnittlich hohe Werte im Vergleich zum Jahr 2019. Das Sitzplatzangebot hat sich teilweise mehr als verdoppelt. 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, 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.