



Bundesverband der Deutschen
Luftverkehrswirtschaft

VORAUSSCHAU AUF DAS LUFTVERKEHRSANGEBOT

August 2026 – Januar 2027

Berlin, 14. August 2026

ZUSAMMENFASSUNG



In den Monaten August 2026 bis Januar 2027 werden auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 129,0 Millionen Sitzplätze angeboten. Damit wächst der Luftverkehr ab Deutschland nur um 1 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Dagegen bauen die Fluggesellschaften ihr Angebot in den restlichen europäischen Ländern um 6 Prozent auf 116 Prozent von 2019 weiterhin stark aus. Die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines erreichen sogar 143 Prozent bei 44 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 9 Prozent. Die für den Wirtschaftsstandort Deutschland wichtigen Routen nach Westeuropa schrumpfen in den kommenden sechs Monaten ebenfalls um 5 Prozent. *Seite 4*



Die Entwicklung der großen deutschen Verkehrsflughäfen ist im Vorjahresvergleich deutlich gedämpft. Das Angebot wächst kaum noch oder schrumpft sogar leicht im Vergleich zum Vorjahr. Die Drehkreuze Frankfurt und München erreichen 89 bzw. 86 Prozent des Niveaus 2019. Kleinere Standorte erreichen dagegen überdurchschnittlich hohe Werte im Vergleich zu 2019. *Seite 5*

HOHE KEROSINPREISE UND
HOHE STAATLICHE
STANDORTKOSTEN TREFFEN
DEN LUFTVERKEHR AB
DEUTSCHLAND DOPPELT.
FLUGGESELLSCHAFTEN
BIETEN ZUSÄTZLICHE FLÜGE
VOR ALLEM IN ANDEREN
EUROPÄISCHEN LÄNDERN
AN – DAS ANGEBOT IST
INZWISCHEN IM SCHNITT 24
PROZENTPUNKTE GRÖßER
ALS IN DEUTSCHLAND.

1. SITZPLATZANGEBOT IN DEUTSCHLAND UND EUROPA

Region / Geschäftsmodell	Anteil Sitze am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 08/2019 bis 01/2020
Europa*		+5%	111%
Europäische Netzwerk-Airlines	33%	1%	92%
Außereurop. Netzwerk-Airlines	10%	3%	114%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	41%	8%	133%
Touristische Airlines	6%	11%	133%
Sonstige Airlines	11%	7%	99%
Deutschland		+1%	92%
Europäische Netzwerk-Airlines	42%	-4%	79%
Außereurop. Netzwerk-Airlines	7%	-2%	94%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	28%	5%	88%
Touristische Airlines	18%	11%	149%
Sonstige Airlines	5%	4%	112%
Europa* ohne Deutschland		+6%	116%
Europäische Netzwerk-Airlines	31%	2%	96%
Außereurop. Netzwerk-Airlines	10%	4%	118%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	44%	9%	143%
Touristische Airlines	4%	10%	121%
Sonstige Airlines	12%	7%	99%

Ergebnisse im Überblick

Europa* gesamt

- Die Zahl der angebotenen Sitzplätze wächst von August 2026 bis Januar 2027 gegenüber dem Vergleichszeitraum 2025/2026 um 5 Prozent und übertrifft mit einer Erholungsrate von 111 Prozent den Referenzzeitraum 2019/2020 deutlich. Den größten Marktanteil haben die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines mit 41 Prozent, die auch im Vorjahresvergleich mit 8 Prozent überdurchschnittlich wachsen. Im Vergleich zu 2019 haben sich die Punkt-zu-Punkt-Airlines mit einer Recovery-Rate von 133 Prozent am stärksten entwickelt. Den größten Zuwachs im Vorjahresvergleich haben die touristischen Airlines mit 11 Prozent.

Deutschland

- Der Luftverkehr in Deutschland wächst kaum noch. Der Abstand zu den übrigen Märkten vergrößert sich dadurch weiter. Besonders groß ist der Unterschied bei der Entwicklung der europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines. Hier liegt das Sitzplatzangebot ab Deutschland 55 Prozentpunkte hinter den übrigen europäischen Ländern zurück. Auch der Marktanteil von 28 Prozent ist deutlich kleiner. Die europäischen Netzwerk-Airlines erreichen mit 79 Prozent von 2019 eine noch niedrigere Erholungsrate. Europäische und außereuropäische Netzwerk-Carrier reduzieren ihr Angebot. Grund ist die Doppel-Belastung durch hohe Kerosinpreise und überdurchschnittlich hohe staatliche Standortkosten in Deutschland. Einzig die touristischen Airlines überschreiten das frühere Niveau mit einer Recovery von 149 Prozent, zweistelligem Wachstum und 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 44 Prozent Marktanteil. Die touristischen Airlines wachsen um 10 Prozent und auf 121 Prozent von 2019.

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. 08/2019 bis 01/2020
Gesamt	129,0		1%	92%
Innerdeutsch	8,0	6%	-7%	47%
Innerdeutsch Dezentral	1,0	1%	1%	20%
Innerdeutsch Drehkreuze	7,0	5%	-8%	59%
Kurz- / Mittelstrecke	100,2	78%	2%	98%
Nordeuropa	5,7	4%	1%	84%
Nordafrika/Levante	6,0	5%	11%	142%
Schweiz/Österreich	7,3	6%	-2%	72%
Ost-/Südosteuropa	15,3	12%	2%	88%
Westeuropa	16,3	13%	-5%	78%
Südeuropa	49,6	38%	5%	116%
Langstrecke	20,8	16%	0%	97%
Lateinamerika	1,1	1%	11%	83%
Afrika	1,4	1%	12%	106%
Mittlerer Osten/Zentralasien	4,5	3%	-9%	100%
Asien	5,7	4%	4%	97%
Nordamerika	8,1	6%	0%	96%

Ergebnisse im Überblick

- Von August 2026 bis Januar 2027 werden auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 129 Millionen Sitzplätze angeboten. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum wächst die angebotene Kapazität kaum. Das Angebot liegt derzeit bei 92 Prozent des Referenzwerts von 2019.
- Der innerdeutsche Verkehr schrumpft um 7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr auf 47 Prozent des Niveaus von 2019. Auf dezentralen Strecken, die nicht die Drehkreuze Frankfurt oder München als Start oder Ziel haben, beträgt die Kapazität 20 Prozent des einstigen Angebots. Der dezentrale Verkehr geht im Vergleich zum Vorjahr nicht weiter zurück, aber die Zahl der angebotenen Sitze auf Drehkreuzverbindungen sinkt deutlich um 8 Prozent und erreicht nur noch 59 Prozent des Niveaus von 2019.
- Auf europäischen Kurz- und Mittelstrecken bewegt sich das Sitzplatzangebot mit 98 Prozent knapp unterhalb des Niveaus von 2019. Im Vergleich zum Vorjahr wächst die angebotene Kapazität von/nach Deutschland leicht um 2 Prozent. Das Wachstum in die touristisch geprägten Zielgebiete am Mittelmeer entwickelt sich etwas besser. Die meisten für den Wirtschaftsstandort Deutschland wichtigen Routen in die restlichen Regionen Europas liegen noch deutlich unter dem Niveau von 2019 und wachsen fast alle im Vorjahresvergleich kaum bzw. schrumpfen sogar.
- Das Sitzplatzangebot auf Langstrecken beträgt im Berichtszeitraum 97 Prozent des Niveaus von 2019. Im Vergleich zum Vorjahr wächst das Angebot nicht mehr. Deutlich rückläufig ist das Angebot in Richtung der teilweise von der aktuellen Krise betroffenen Region Mittlerer Osten/Zentralasien. Es verringert sich im Vorjahresvergleich um 9 Prozent. Die kleineren Märkte Afrika und Lateinamerika wachsen deutlich, der wichtige Markt Nordamerika stagniert.

Erläuterungen zu Zielregionen siehe Seite 6

3. SITZPLATZANGEBOT IN DEUTSCHLAND NACH FLUGHÄFEN

Ab Flughafen	Mio. Sitze	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 08/2019 bis 01/2020
Berlin-Brandenburg	7,8	1%	75%
Bremen	0,5	-11%	70%
Dortmund	1,1	19%	142%
Düsseldorf	6,7	4%	82%
Frankfurt	19,9	-1%	89%
Hahn	0,6	-12%	157%
Hamburg	4,4	1%	84%
Hannover	1,8	12%	92%
Karlsruhe Baden/Baden	0,7	14%	188%
Köln/Bonn	3,3	12%	85%
Leipzig/Halle	0,5	-11%	68%
Memmingen	1,2	5%	248%
München	13,6	-1%	86%
Niederrhein/Weeze	0,7	6%	209%
Nürnberg	1,4	3%	105%
Stuttgart	2,8	-7%	67%
Weitere*	1,2	5%	76%

Ergebnisse im Überblick

- Das Angebot an den beiden großen Drehkreuzen Frankfurt und München erreicht im Zeitraum August 2026 bis Januar 2027 89, bzw. 86 Prozent des Niveaus von 2019. Im Vorjahresvergleich sinkt die angebotene Kapazität leicht.
- Die Entwicklung der anderen großen deutschen Verkehrsflughäfen ist im Vorjahresvergleich sehr unterschiedlich. Während das Angebot am Köln/Bonn zweistellig wächst, verzeichnen Berlin-Brandenburg, Hamburg und Düsseldorf leichte bis mittlere Zuwächse. In Stuttgart verringert sich das Angebot gegenüber 2019. Alle genannten Standorte liegen weiterhin 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, der weggebrochene dezentrale innerdeutsche Verkehr und aktuelle Kapazitätsanpassungen aufgrund geopolitischer Rahmenbedingungen 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 1,4 Millionen Sitzplätze 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.