



Bundesverband der Deutschen  
Luftverkehrswirtschaft

# VORAUSSCHAU AUF DAS LUFTVERKEHRSANGEBOT

1. Halbjahr 2026

Berlin, 16. Januar 2026

## ZUSAMMENFASSUNG



Im ersten Halbjahr 2026 werden auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 122,7 Millionen Sitzplätze angeboten. Das sind 2 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum – aber nur 89 Prozent des Angebotes, das es im ersten Halbjahr 2019 einmal gab. Dagegen wächst der Luftverkehr in den restlichen europäischen Ländern weiterhin dynamisch um 6 Prozent auf 114 Prozent von 2019. Die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines erreichen sogar 138 Prozent. *Seite 3*



Der innerdeutsche Verkehr stagniert gegenüber dem Vorjahreswert (50 Prozent von 2019). Auf europäischen Kurz- und Mittelstrecken entwickeln sich die für den Wirtschaftsstandort Deutschland wichtigen Städteziele schwächer als die touristischen Destinationen, bzw. schrumpfen sogar. Das Angebot wächst nur noch um 3 Prozent und erreicht 94 Prozent von 2019. Auf Langstrecken hat sich die Entwicklung ebenfalls deutlich abgeschwächt. *Seite 4*



An den meisten deutschen Verkehrsflughäfen wächst das Angebot nur noch leicht. Insbesondere mittelgroße Standorte liegen weiterhin hinter den einst angebotenen Kapazitäten zurück. Hier machen sich das fehlende Angebot der europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines und der weggebrochene dezentrale innerdeutsche Verkehr besonders bemerkbar. Einzelne Regionalflughäfen – mit leicht geringeren Standortkosten – erreichen dagegen im Vergleich zum Referenzjahr 2019 als auch gegenüber dem Vorjahreszeitraum überdurchschnittlich hohe Werte. Hier setzen die Punkt-zu-Punkt-Airlines im begrenzten Umfang zusätzliche Kapazitäten ein. *Seite 5*

IN DEUTSCHLAND KOMMT  
DIE ERHOLUNG DES  
LUFTVERKEHRS NAHEZU  
ZUM ERLIEGEN. 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 25  
PROZENTPUNKTE GRÖßER.

# 1. SITZPLATZANGEBOT IN DEUTSCHLAND UND EUROPA

Region / Geschäftsmodell	Anteil Sitze am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 01/2019 bis 06/2019
<b>Europa*</b>		<b>+5%</b>	<b>108%</b>
Europäische Netzwerk-Airlines	35%	3%	94%
Außereurop. Netzwerk-Airlines	10%	4%	116%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	41%	7%	128%
Touristische Airlines	5%	6%	117%
Sonstige Airlines	10%	6%	93%
<b>Deutschland</b>		<b>+2%</b>	<b>89%</b>
Europäische Netzwerk-Airlines	46%	-1%	82%
Außereurop. Netzwerk-Airlines	7%	-1%	97%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	28%	4%	80%
Touristische Airlines	15%	9%	146%
Sonstige Airlines	4%	4%	95%
<b>Europa* ohne Deutschland</b>		<b>+6%</b>	<b>114%</b>
Europäische Netzwerk-Airlines	32%	4%	98%
Außereurop. Netzwerk-Airlines	10%	5%	119%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	43%	7%	138%
Touristische Airlines	3%	4%	99%
Sonstige Airlines	11%	6%	93%

## Ergebnisse im Überblick

### Europa\* gesamt

- Die Zahl der angebotenen Sitzplätze wächst von Januar bis Juni 2026 im Vergleich zum Vergleichszeitraum 2025 um 5 Prozent und übertrifft auch mit einer Erholungsrate von 108 Prozent den Referenzzeitraum 2019 deutlich. Den größten Marktanteil haben die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines mit 41 Prozent, die auch im Vorjahresvergleich mit 7 Prozent überdurchschnittlich wachsen. Im Vergleich zu 2019 haben sich die Punkt-zu-Punkt-Airlines am stärksten entwickelt. Sie erreichen eine Recovery-Rate von 128 Prozent, gefolgt von den touristischen Fluggesellschaften, die auf 117 Prozent kommen und den außereuropäischen Netzwerk-Airlines, die 116 Prozent erreichen.

### Deutschland

- Der Luftverkehr in Deutschland wächst nur um 2 % gegenüber dem Vorjahr und bleibt damit deutlich hinter dem europäischen Durchschnitt zurück. Der Abstand zu den übrigen Märkten vergrößert sich weiter. Besonders groß ist der Unterschied bei der Erholung der Punkt-zu-Punkt-Airlines. Hier liegt das Sitzplatzangebot ab Deutschland im Vergleich zu den übrigen europäischen Ländern fast 60 Prozentpunkte zurück. Dieses Geschäftsfeld liegt mit einem Marktanteil von 28 Prozent deutlich unter dem Niveau im restlichen Europa. Auch die europäischen Netzwerk-Airlines erreichen nur 82 Prozent von 2019. Die angebotenen Kapazitäten sowohl der europäischen als auch der außereuropäischen Netzcarrier verringern sich im Vorjahresvergleich. Einzig die touristischen Airlines überschreiten das frühere Niveau mit einer Entwicklungsrate von 146 Prozent bei einem Marktanteil von 15 Prozent deutlich. In diesem Segment ist auch das Wachstum gegenüber dem Vorjahreszeitraum mit 9 Prozent am größten.

### Europa\* ohne Deutschland

- Im restlichen Europa wächst das Luftverkehrsangebot ungebremst weiter. Das Sitzplatzangebot erreicht 114 Prozent des Referenzzeitraums 2019, das Angebot der europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines sogar 138 Prozent bei 43 Prozent Marktanteil.

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. 01/2019 bis 06/2019
<b>Gesamt</b>	<b>122,7</b>		<b>2%</b>	<b>89%</b>
<b>Innerdeutsch</b>	<b>8,9</b>	<b>7%</b>	<b>0%</b>	<b>50%</b>
Innerdeutsch Dezentral	1,0	1%	-8%	18%
Innerdeutsch Drehkreuze	7,9	6%	2%	65%
<b>Kurz- / Mittelstrecke</b>	<b>93,7</b>	<b>76%</b>	<b>3%</b>	<b>94%</b>
Nordafrika/Levante	5,5	5%	21%	141%
Nordeuropa	5,8	5%	3%	83%
Schweiz/Österreich	7,6	6%	2%	73%
Ost-/Südosteuropa	14,9	12%	13%	91%
Westeuropa	16,5	13%	-3%	76%
Südeuropa	43,5	35%	0%	108%
<b>Langstrecke</b>	<b>20,0</b>	<b>16%</b>	<b>1%</b>	<b>97%</b>
Lateinamerika	1,0	1%	-1%	73%
Afrika	1,3	1%	12%	100%
Mittlerer Osten/Zentralasien	4,9	4%	8%	112%
Asien	5,3	4%	2%	92%
Nordamerika	7,5	6%	-4%	95%

### Ergebnisse im Überblick

- Von Januar bis Juni 2026 werden auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 122,7 Millionen Sitzplätze angeboten. Damit wächst die Kapazität gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 2 Prozent. Das Angebot liegt derzeit bei nur 89 Prozent des Referenzwerts von 2019.
- Der innerdeutsche Verkehr stagniert im Vergleich zum Vorjahr und erreicht 50 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 18 Prozent des einstigen Angebots. Auch im Vorjahresvergleich gibt es keine Umkehr oder signifikante Verlangsamung des Trends. Der dezentrale Verkehr schrumpft weiter deutlich um 8 Prozent, während Drehkreuzverbindungen leicht um 2 Prozent wachsen.
- Auf europäischen Kurz- und Mittelstrecken bewegt sich das Sitzplatzangebot mit 94 Prozent auf einem signifikant niedrigeren Niveau als 2019 – zumal das Angebot in den übrigen europäischen Ländern inzwischen weit über dem Ausgangswert von 2019 liegt. Im Vergleich zum Vorjahr wächst die angebotene Kapazität von/nach Deutschland lediglich um 3 Prozent. Getragen wird diese Entwicklung hauptsächlich durch Verkehr auf den touristisch und ethnisch geprägten Strecken nach Ost-/Südosteuropa und Nordafrika/Levante. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum wächst das Angebot auf diesen Strecken jeweils im zweistelligen Prozentbereich. Die für den Wirtschaftsstandort Deutschland wichtigen Routen in die restlichen Regionen Europas liegen alle noch deutlich unter dem Niveau von 2019 und wachsen im Vorjahresvergleich kaum noch bzw. schrumpfen sogar.
- Das Sitzplatzangebot auf Langstrecken beträgt im Berichtszeitraum 97 Prozent des Niveaus von 2019. Im Vergleich zum Vorjahr wächst das Angebot um 1 Prozent. Darüber hinaus wächst auch der vergleichsweise kleine Markt für Direktflüge nach Afrika im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zweistellig. Das Angebot Richtung Nordamerika, zu dem auch der wichtige USA-Markt gehört, ist dagegen leicht rückläufig.

*Erläuterungen zu Zielregionen siehe Seite 6*

### 3. SITZPLATZANGEBOT IN DEUTSCHLAND NACH FLUGHÄFEN

Ab Flughafen	Mio. Sitze	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 01/2019 bis 06/2019
Berlin-Brandenburg	7,7	1%	70%
Bremen	0,6	-7%	79%
Dortmund	1,0	11%	131%
Düsseldorf	6,2	3%	76%
Frankfurt	20,0	4%	90%
Hahn	0,6	-5%	132%
Hamburg	4,5	0%	82%
Hannover	1,5	-2%	85%
Karlsruhe Baden/Baden	0,6	9%	174%
Köln/Bonn	2,7	-1%	74%
Memmingen	1,1	8%	218%
München	13,3	0%	84%
Niederrhein/Weeze	0,6	12%	187%
Nürnberg	1,3	9%	105%
Stuttgart	2,7	0%	71%
Weitere*	1,5	0%	72%

#### Ergebnisse im Überblick

- Das Angebot an den beiden großen Drehkreuzen Frankfurt und München erreicht im Zeitraum Januar bis Juni 2026 90 bzw. 84 Prozent des Niveaus von 2019. Im Vorjahresvergleich wächst die angebotene Kapazität in Frankfurt um 4 Prozent, während die Entwicklung in München stagniert.
- 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 leicht. Alle genannten Standorte liegen weiterhin zum Teil deutlich hinter der durchschnittlichen Entwicklung in Deutschland und damit auch 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 1,3 Millionen Sitze im Berichtszeitraum anbieten, erreichen überdurchschnittlich hohe Werte im Vergleich zum Jahr 2019. Das Sitzplatzangebot hat sich teilweise mehr als verdoppelt. Auch die Wachstumsraten im Vergleich zum Vorjahr liegen teilweise im zweistelligen Prozentbereich. 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.