



Bundesverband der Deutschen
Luftverkehrswirtschaft

VORAUSSCHAU AUF DAS LUFTVERKEHRSANGEBOT

Juli – Dezember 2026

Berlin, 23. Juli 2026

ZUSAMMENFASSUNG



In den Monaten Juli bis Dezember 2026 werden auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 137,5 Millionen Sitzplätze angeboten. Damit stagniert die Entwicklung im Vergleich zum Vorjahr. Dagegen wächst der Luftverkehr in den restlichen europäischen Ländern weiterhin dynamisch um 6 Prozent auf 116 Prozent von 2019. 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 8 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 91 bzw. 89 Prozent des Niveaus 2019. Kleinere Standorte erreichen dagegen überdurchschnittlich hohe Werte im Vergleich zu 2019. *Seite 5*

IN DEUTSCHLAND KOMMT DIE ERHOLUNG DES LUFT-VERKEHRS 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. 07/2019 bis 12/2019
Europa*		+5%	111%
Europäische Netzwerk-Airlines	32%	1%	93%
Außereurop. Netzwerk-Airlines	10%	2%	113%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	41%	8%	134%
Touristische Airlines	6%	9%	125%
Sonstige Airlines	11%	6%	98%
Deutschland		1%	93%
Europäische Netzwerk-Airlines	42%	-3%	81%
Außereurop. Netzwerk-Airlines	7%	-2%	93%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	28%	3%	88%
Touristische Airlines	18%	7%	142%
Sonstige Airlines	5%	3%	112%
Europa* ohne Deutschland		+6%	116%
Europäische Netzwerk-Airlines	30%	3%	96%
Außereurop. Netzwerk-Airlines	10%	4%	117%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	44%	8%	143%
Touristische Airlines	4%	10%	113%
Sonstige Airlines	12%	6%	97%

Ergebnisse im Überblick

Europa* gesamt

- Die Zahl der angebotenen Sitzplätze wächst von Juli bis Dezember 2026 gegenüber dem Vergleichszeitraum 2025 um 5 Prozent und übertrifft mit einer Erholungsrate von 111 Prozent den Referenzzeitraum 2019 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 134 Prozent am stärksten entwickelt.

Deutschland

- Der Luftverkehr in Deutschland wächst nur noch minimal im Vergleich zum Vorjahrszeitraum und bleibt damit deutlich hinter der europäischen Entwicklung zurück. 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 inzwischen 55 Prozentpunkte hinter den übrigen europäischen Ländern zurück. Auch der Marktanteil von 28 Prozent ist deutlich kleiner als im restlichen Europa. Die europäischen Netzwerk-Airlines erreichen mit 81 Prozent von 2019 eine noch niedrigere Erholungsrate. Die angebotenen Kapazitäten sowohl der europäischen als auch der außereuropäischen Netzwerk-Carrier gehen im Vorjahresvergleich zurück. Grund hierfür ist die Belastung der Branche durch hohe Kerosinpreise. Einzig die touristischen Airlines überschreiten das frühere Niveau mit einer Entwicklungsrate von 142 Prozent bei einem Marktanteil von 18 Prozent deutlich.

Europa* ohne Deutschland

- Im restlichen Europa wächst das Luftverkehrsangebot ungebremsst 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 stark um 10 Prozent und erreichen eine Recovery-Rate von 113 Prozent.

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. 07/2019 bis 12/2019
Gesamt	137,5		1%	93%
Innerdeutsch	8,4	6%	-5%	49%
Innerdeutsch Dezentral	0,9	1%	-11%	18%
Innerdeutsch Drehkreuze	7,5	5%	-4%	62%
Kurz- / Mittelstrecke	107,7	78%	2%	99%
Nordafrika/Levante	5,9	4%	7%	135%
Nordeuropa	5,9	4%	3%	87%
Schweiz/Österreich	7,5	5%	-2%	72%
Ost-/Südosteuropa	16,4	12%	2%	91%
Westeuropa	17,1	12%	-5%	79%
Südeuropa	54,9	40%	3%	114%
Langstrecke	21,4	16%	1%	97%
Lateinamerika	1,0	1%	12%	80%
Afrika	1,4	1%	15%	105%
Mittlerer Osten/Zentralasien	4,5	3%	-8%	99%
Asien	5,8	4%	4%	95%
Nordamerika	8,8	4%	0%	99%

Ergebnisse im Überblick

- Von Juli bis Dezember 2026 werden auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 137,5 Millionen Sitzplätze angeboten. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum wächst die angebotene Kapazität kaum. Das Angebot liegt derzeit bei 93 Prozent des Referenzwerts von 2019.
- Der innerdeutsche Verkehr schrumpft um 5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr und erreicht nur noch 49 Prozent des Niveaus von 2019. Auf den dezentralen Strecken, die nicht die Drehkreuze Frankfurt oder München als Start oder Ziel haben, beträgt die Kapazität gerade noch 18 Prozent des einstigen Angebots. Der dezentrale Verkehr geht im Vergleich zum Vorjahr sehr stark um 11 Prozent zurück, aber auch die Zahl der angebotenen Sitze auf Drehkreuzverbindungen sinkt um 4 Prozent und erreicht nur noch 62 Prozent des Niveaus von 2019.
- Auf europäischen Kurz- und Mittelstrecken bewegt sich das Sitzplatzangebot mit 99 Prozent knapp unterhalb des Niveaus von 2019. Im Vergleich zum Vorjahr wächst die angebotene Kapazität von/nach Deutschland leicht um zwei Prozent. Das Wachstum in die touristisch geprägten Zielgebiete 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 nur wenig bzw. schrumpfen sogar.
- Das Sitzplatzangebot auf Langstrecken beträgt im Berichtszeitraum 97 Prozent des Niveaus von 2019. Im Vergleich zum Vorjahr wächst das Angebot nur leicht. Deutlich rückläufig ist das Angebot in Richtung der teilweise von der aktuellen Krise betroffenen Region Mittlerer Osten/Zentralasien. Es verringert sich im Vorjahresvergleich um 8 Prozent und erreicht auch nicht mehr das Niveau von 2019. Die kleineren Märkte Afrika und Lateinamerika wachsen ggü. Vorjahr deutlich.

Erläuterungen zu Zielregionen siehe Seite 6

3. SITZPLATZANGEBOT IN DEUTSCHLAND NACH FLUGHÄFEN

Ab Flughafen	Mio. Sitze	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 07/2019 bis 12/2019
Berlin-Brandenburg	8,2	0%	75%
Bremen	0,6	-12%	72%
Dortmund	1,1	14%	139%
Düsseldorf	7,1	1%	83%
Frankfurt	21,2	0%	91%
Hahn	0,6	-12%	153%
Hamburg	5,0	2%	86%
Hannover	1,9	9%	91%
Karlsruhe Baden/Baden	0,7	10%	180%
Köln/Bonn	3,5	7%	85%
Leipzig/Halle	0,6	-11%	70%
Memmingen	1,2	3%	240%
München	14,6	1%	89%
Niederrhein/Weeze	0,7	3%	199%
Nürnberg	1,5	3%	108%
Stuttgart	3,0	-9%	68%
Weitere*	1,4	2%	80%

Ergebnisse im Überblick

- Das Angebot an den beiden großen Drehkreuzen Frankfurt und München erreicht im Zeitraum Juni bis November 2026 91, bzw. 89 Prozent des Niveaus von 2019. Im Vorjahresvergleich wächst die angebotene Kapazität kaum.
- Die Entwicklung der anderen großen deutschen Verkehrsflughäfen ist im Vorjahresvergleich größtenteils gedämpft. Das Angebot an den Flughäfen Berlin-Brandenburg, Düsseldorf, Hamburg, und Stuttgart wächst kaum noch – oder schrumpft im Vergleich zum Vorjahr sogar teilweise deutlich. Lediglich Köln/Bonn legt gegenüber 2025 deutlich zu. Alle genannten Standorte liegen weiterhin 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, der weggebrochene dezentrale innerdeutsche Verkehr und aktuelle Kapazitätsanpassungen 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 1,5 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.