



Bundesverband der Deutschen  
Luftverkehrswirtschaft

# VORAUSSCHAU AUF DAS LUFTVERKEHRSANGEBOT

März– August 2026

Berlin, 12. März 2026

## ZUSAMMENFASSUNG



In den Monaten März bis August 2026 werden auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 141 Millionen Sitzplätze angeboten. Das sind 2 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum – aber nur 93 Prozent des Angebotes, das es von März bis August 2019 einmal gab. 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 44 Prozent Marktanteil. *Seite 3*



Der innerdeutsche Verkehr wächst um 6 Prozent im Vergleich zum Vorjahr und erreicht 54 Prozent des Niveaus von 2019. Auf europäischen Kurz- und Mittelstrecken entwickeln sich die für den Wirtschaftsstandort Deutschland wichtigen Städteziele weiterhin schwächer als die touristischen Destinationen, bzw. schrumpfen sogar. Das Angebot wächst nur noch um 2 Prozent und erreicht 98 Prozent von 2019. Auf Langstrecken hat sich die Entwicklung ebenfalls deutlich abgeschwächt. *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 von März bis August 2026 94 bzw. 89 Prozent des Niveaus 2019. Die kleineren Standorte, an denen die Fluggesellschaften jeweils nicht mehr als 1,5 Millionen Sitzplätze anbieten, erreichen 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. 03/2019 bis 08/2019 |
|---------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
| <b>Europa*</b>                  |                               | <b>+6%</b>                     | <b>111%</b>                       |
| Europäische Netzwerk-Airlines   | 33%                           | 3%                             | 95%                               |
| Außereurop. Netzwerk-Airlines   | 9%                            | 4%                             | 116%                              |
| Punkt-zu-Punkt-Airlines         | 42%                           | 8%                             | 133%                              |
| Touristische Airlines           | 6%                            | 3%                             | 111%                              |
| Sonstige Airlines               | 10%                           | 8%                             | 97%                               |
| <b>Deutschland</b>              |                               | <b>+2%</b>                     | <b>93%</b>                        |
| Europäische Netzwerk-Airlines   | 43%                           | 0%                             | 85%                               |
| Außereurop. Netzwerk-Airlines   | 7%                            | -2%                            | 95%                               |
| Punkt-zu-Punkt-Airlines         | 29%                           | 5%                             | 87%                               |
| Touristische Airlines           | 17%                           | 6%                             | 140%                              |
| Sonstige Airlines               | 4%                            | -4%                            | 96%                               |
| <b>Europa* ohne Deutschland</b> |                               | <b>+7%</b>                     | <b>116%</b>                       |
| Europäische Netzwerk-Airlines   | 30%                           | 4%                             | 98%                               |
| Außereurop. Netzwerk-Airlines   | 10%                           | 5%                             | 119%                              |
| Punkt-zu-Punkt-Airlines         | 44%                           | 9%                             | 143%                              |
| Touristische Airlines           | 4%                            | 1%                             | 92%                               |
| Sonstige Airlines               | 12%                           | 9%                             | 97%                               |

## Ergebnisse im Überblick

### Europa\* gesamt

- Die Zahl der angebotenen Sitzplätze wächst von März bis August 2026 im Vergleich zum Vergleichszeitraum 2025 um 6 Prozent und übertrifft auch 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. Sie erreichen eine Recovery-Rate von 133 Prozent, gefolgt von den außereuropäischen Netzwerk-Airlines, die auf 116 Prozent kommen und den touristischen Airlines, die 111 Prozent erreichen.

### Deutschland

- Der Luftverkehr in Deutschland wächst nur um 2 % gegenüber dem Vorjahr 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 56 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 leicht zurück. Einzig die touristischen Airlines überschreiten das frühere Niveau mit einer Entwicklungsrate von 140 Prozent bei einem Marktanteil von 17 Prozent deutlich. In diesem Segment ist auch das Wachstum gegenüber dem Vorjahreszeitraum mit 6 Prozent am größten.

### 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.

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. 03/2019 bis 08/2019 |
|------------------------------|--------------|-------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
| <b>Gesamt</b>                | <b>141,0</b> |                         | <b>2%</b>                      | <b>93%</b>                        |
| <b>Innerdeutsch</b>          | <b>9,6</b>   | <b>7%</b>               | <b>6%</b>                      | <b>54%</b>                        |
| Innerdeutsch Dezentral       | 1,1          | 1%                      | -2%                            | 19%                               |
| Innerdeutsch Drehkreuze      | 8,5          | 6%                      | 7%                             | 70%                               |
| <b>Kurz- / Mittelstrecke</b> | <b>110,0</b> | <b>78%</b>              | <b>2%</b>                      | <b>98%</b>                        |
| Nordafrika/Levante           | 5,9          | 4%                      | 17%                            | 143%                              |
| Nordeuropa                   | 6,3          | 4%                      | 6%                             | 90%                               |
| Schweiz/Österreich           | 7,7          | 5%                      | 1%                             | 74%                               |
| Ost-/Südosteuropa            | 17,3         | 12%                     | 9%                             | 94%                               |
| Westeuropa                   | 17,7         | 13%                     | -2%                            | 79%                               |
| Südeuropa                    | 55,0         | 39%                     | 0%                             | 110%                              |
| <b>Langstrecke</b>           | <b>21,5</b>  | <b>15%</b>              | <b>1%</b>                      | <b>97%</b>                        |
| Lateinamerika                | 0,9          | 1%                      | 4%                             | 72%                               |
| Afrika                       | 1,2          | 1%                      | 15%                            | 99%                               |
| Mittlerer Osten/Zentralasien | 5,0          | 4%                      | 7%                             | 112%                              |
| Asien                        | 5,5          | 4%                      | 1%                             | 89%                               |
| Nordamerika                  | 8,8          | 6%                      | -4%                            | 98%                               |

### Ergebnisse im Überblick

- Von März bis August 2026 werden auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 141 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 54 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 70 Prozent des Niveaus von 2019 erreichen.
- Auf europäischen Kurz- und Mittelstrecken bewegt sich das Sitzplatzangebot mit 98 Prozent noch immer auf einem niedrigeren Niveau als 2019. Im Vergleich zum Vorjahr wächst die angebotene Kapazität von/nach Deutschland lediglich um 2 Prozent. Getragen wird diese Entwicklung hauptsächlich durch Verkehr auf den touristisch und ethnisch geprägten Strecken nach Ost-/Südosteuropa und Nordafrika/Levante. 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 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 ist dagegen deutlich rückläufig.

*Erläuterungen zu Zielregionen siehe Seite 6*

### 3. SITZPLATZANGEBOT IN DEUTSCHLAND NACH FLUGHÄFEN

| Ab Flughafen          | Mio. Sitze | Wachstum ggü. Vorjahresperiode | Erholung ggü. 03/2019 bis 08/2019 |
|-----------------------|------------|--------------------------------|-----------------------------------|
| Berlin-Brandenburg    | 8,5        | 2%                             | 74%                               |
| Bremen                | 0,6        | -4%                            | 82%                               |
| Dortmund              | 1,1        | 14%                            | 134%                              |
| Düsseldorf            | 7,2        | -1%                            | 81%                               |
| Frankfurt             | 22,7       | 5%                             | 94%                               |
| Hahn                  | 0,6        | -6%                            | 145%                              |
| Hamburg               | 5,1        | 3%                             | 87%                               |
| Hannover              | 1,8        | 0%                             | 86%                               |
| Karlsruhe Baden/Baden | 0,7        | 8%                             | 173%                              |
| Köln/Bonn             | 3,3        | 0%                             | 80%                               |
| Leipzig               | 0,6        | -12%                           | 69%                               |
| Memmingen             | 1,2        | 8%                             | 219%                              |
| München               | 14,9       | 0%                             | 89%                               |
| Niederrhein/Weeze     | 0,8        | 9%                             | 195%                              |
| Nürnberg              | 1,5        | 4%                             | 110%                              |
| Stuttgart             | 3,2        | -2%                            | 72%                               |
| Weitere*              | 1,4        | 1%                             | 84%                               |

#### Ergebnisse im Überblick

- Das Angebot an den beiden großen Drehkreuzen Frankfurt und München erreicht im Zeitraum März bis August 2026 94 bzw. 89 Prozent des Niveaus von 2019. Im Vorjahresvergleich wächst die angebotene Kapazität in Frankfurt um 5 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 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 1,5 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, lediglich in Hahn geht das Angebot zurück. 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.

# 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.