



Bundesverband der Deutschen
Luftverkehrswirtschaft

VORAUSSCHAU AUF DAS LUFTVERKEHRSANGEBOT

September 2026 – Februar 2027

Berlin, 11. September 2026

ZUSAMMENFASSUNG



In den Monaten September 2026 bis Februar 2027 werden auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 117,6 Millionen Sitzplätze angeboten. Damit stagniert die Entwicklung des Luftverkehrs ab Deutschland gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Dagegen bauen die Fluggesellschaften ihr Angebot in den restlichen europäischen Ländern um 5 Prozent auf 115 Prozent von 2019 weiterhin stark aus. Die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines erreichen sogar 141 Prozent bei 43 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 4 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 88 bzw. 83 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 27
PROZENTPUNKTE GRÖßER
ALS IN DEUTSCHLAND.

1. SITZPLATZANGEBOT IN DEUTSCHLAND UND EUROPA

Region / Geschäftsmodell	Anteil Sitze am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 09/2019 bis 02/2020
Europa*		+4%	110%
Europäische Netzwerk-Airlines	34%	0%	90%
Außereurop. Netzwerk-Airlines	10%	4%	114%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	41%	7%	132%
Touristische Airlines	5%	4%	130%
Sonstige Airlines	11%	9%	102%
Deutschland		+0%	88%
Europäische Netzwerk-Airlines	43%	-5%	76%
Außereurop. Netzwerk-Airlines	8%	-2%	94%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	28%	4%	86%
Touristische Airlines	16%	6%	145%
Sonstige Airlines	5%	1%	106%
Europa* ohne Deutschland		+5%	115%
Europäische Netzwerk-Airlines	32%	1%	95%
Außereurop. Netzwerk-Airlines	10%	4%	118%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	43%	8%	141%
Touristische Airlines	3%	1%	118%
Sonstige Airlines	12%	9%	101%

Ergebnisse im Überblick

Europa* gesamt

- Die Zahl der angebotenen Sitzplätze wächst von September 2026 bis Februar 2027 gegenüber dem Vergleichszeitraum 2025/2026 um 4 Prozent und übertrifft mit einer Erholungsrate von 110 Prozent den Referenzzeitraum 2019/2020 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 sie sich mit einer Recovery-Rate von 132 Prozent am stärksten entwickelt. Bei den europäischen Netzwerk-Carriern stagniert die Entwicklung im Vorjahresvergleich.

Deutschland

- Die Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland stagniert. Der Abstand zu den übrigen Märkten vergrößert sich dadurch immer 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 76 Prozent von 2019 eine noch niedrigere Erholungsrate. Europäische und außereuropäische Netzwerk-Carrier reduzieren ihr Angebot teilweise deutlich. Grund ist die Doppelbelastung durch hohe Kerosinpreise und überdurchschnittlich hohe staatliche Standortkosten in Deutschland. Einzig die touristischen Airlines überschreiten das frühere Niveau mit einer Recovery von 145 Prozent bei einem Marktanteil von 16 Prozent deutlich.

Europa* ohne Deutschland

- Im restlichen Europa wächst das Luftverkehrsangebot immer weiter. Es erreicht 115 Prozent des Referenzzeitraums 2019/2020, das Angebot der europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines sogar 141 Prozent bei 43 Prozent Marktanteil. Touristische Airlines und außereuropäische Netzcarrier erreichen ebenfalls eine überdurchschnittliche Recovery.

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. 09/2019 bis 02/2020
Gesamt	117,6		0%	88%
Innerdeutsch	7,8	7%	-8%	46%
Innerdeutsch Dezentral	1,1	1%	3%	21%
Innerdeutsch Drehkreuze	6,8	6%	-9%	57%
Kurz- / Mittelstrecke	89,7	76%	0%	94%
Nordeuropa	5,4	5%	1%	81%
Nordafrika/Levante	5,7	5%	9%	137%
Schweiz/Österreich	7,1	6%	-4%	71%
Ost-/Südosteuropa	13,8	12%	1%	84%
Westeuropa	15,8	13%	-4%	77%
Südeuropa	41,9	36%	1%	111%
Langstrecke	20,0	17%	1%	98%
Lateinamerika	1,2	1%	10%	85%
Afrika	1,4	1%	10%	105%
Mittlerer Osten/Zentralasien	4,4	4%	-9%	101%
Asien	5,7	5%	5%	101%
Nordamerika	7,3	6%	1%	94%

Ergebnisse im Überblick

- Von September 2026 bis Februar 2027 werden auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 117,6 Millionen Sitzplätze angeboten. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum wächst die angebotene Kapazität nicht mehr. Das Angebot stagniert bei 88 Prozent des Referenzwerts von 2019/20.
- Der innerdeutsche Verkehr schrumpft um 8 Prozent im Vergleich zum Vorjahr auf 46 Prozent des Niveaus von 2019. Auf dezentralen Strecken, die nicht die Drehkreuze Frankfurt oder München als Start oder Ziel haben, beträgt die Kapazität 21 Prozent des einstigen Angebots. Der dezentrale Verkehr wächst im Vergleich zum Vorjahr geringfügig, aber die Zahl der angebotenen Sitze auf Drehkreuzverbindungen sinkt deutlich um 9 Prozent und erreicht nur noch 57 Prozent des Niveaus von 2019.
- Auf europäischen Kurz- und Mittelstrecken bewegt sich das Sitzplatzangebot mit 94 Prozent unterhalb des Niveaus von 2019. Im Vergleich zum Vorjahr wächst die angebotene Kapazität von/nach Deutschland nicht. Das Wachstum in die touristisch geprägten Zielgebiete am Mittelmeer entwickelt sich teilweise 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 98 Prozent des Niveaus von 2019. Im Vergleich zum Vorjahr wächst das Angebot kaum noch. Weiterhin 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 zweistellig, der wichtige Markt Nordamerika hingegen kaum.

Erläuterungen zu Zielregionen siehe Seite 6

3. SITZPLATZANGEBOT IN DEUTSCHLAND NACH FLUGHÄFEN

Ab Flughafen	Mio. Sitze	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 09/2019 bis 02/2020
Berlin-Brandenburg	7,4	-1%	74%
Bremen	0,5	-12%	66%
Dortmund	1,1	22%	139%
Düsseldorf	5,9	1%	77%
Frankfurt	18,7	-2%	88%
Hahn	0,5	-13%	156%
Hamburg	4,3	0%	82%
Hannover	1,4	-3%	79%
Karlsruhe Baden/Baden	0,6	13%	195%
Köln/Bonn	2,7	7%	78%
Memmingen	1,1	7%	255%
München	12,7	-1%	83%
Niederrhein/Weeze	0,7	15%	237%
Nürnberg	1,1	-7%	91%
Stuttgart	2,4	-9%	61%
Weitere*	1,4	-4%	65%

Ergebnisse im Überblick

- Das Angebot an den beiden großen Drehkreuzen Frankfurt und München erreicht im Zeitraum September 2026 bis Februar 2027 88, bzw. 83 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 deutlich wächst, stagniert die Entwicklung in Berlin-Brandenburg, Hamburg und Düsseldorf. In Stuttgart sinkt das Angebot gegenüber dem Vorjahreszeitraum sogar um 9 Prozent. Alle genannten Standorte liegen weiterhin 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 und Niederrhein/Weeze, an denen die Fluggesellschaften jeweils nicht mehr als 1,1 Millionen Sitzplätze im Berichtszeitraum anbieten, erreichen überdurchschnittlich hohe Werte im Vergleich zum Jahr 2019. Das Sitzplatzangebot hat sich bei einigen Flughäfen 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.