

# Vorausschau auf das Luftverkehrsangebot Mai 2024 – Oktober 2024

# 1. Sitzplatzangebot nach Zielregionen



Verkehr von/nach	Mio. Sitze	Anteil am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 05/2019 bis 10/2019
<b>Innerdeutsch</b>				
Innerdeutsch Drehkreuze	7,7	6%	-1%	63%
Innerdeutsch Dezentral	1,3	1%	-13%	24%
<b>Gesamt</b>	<b>9,0</b>	<b>6%</b>	<b>-3%</b>	<b>51%</b>
<b>Kurz- und Mittelstrecke</b>				
Schweiz / Österreich	7,6	5%	3%	72%
Nordeuropa	6,2	4%	6%	87%
Westeuropa	18,3	13%	0%	81%
Südeuropa	56,8	41%	7%	102%
Ost- / Südosteuropa	14,5	10%	5%	76%
Nordafrika / Levante	5,2	4%	16%	121%
<b>Gesamt</b>	<b>108,6</b>	<b>78%</b>	<b>6%</b>	<b>91%</b>
<b>Langstrecke</b>				
Nordamerika	9,6	7%	6%	100%
Asien	5,4	4%	18%	86%
Mittlerer Osten / Zentralasien	4,6	3%	6%	103%
Afrika	1,0	1%	-1%	83%
Lateinamerika	0,9	1%	5%	74%
<b>Gesamt</b>	<b>21,4</b>	<b>15%</b>	<b>8%</b>	<b>95%</b>
<b>Alle Gesamt</b>	<b>139,1</b>	<b>100%</b>	<b>6%</b>	<b>87%</b>

## Ergebnisse im Überblick

- Von Mai bis Oktober 2024 werden auf allen Flügen von, nach und in Deutschland 139,1 Millionen Sitzplätze angeboten. Das sind 87 Prozent des Angebots vor Ausbruch der Corona-Pandemie 2019. Gegenüber dem Vergleichszeitraum im Jahr 2023 wächst der Luftverkehr in Deutschland um 6 Prozent.
- Die Langstreckenverbindungen erreichen im Berichtszeitraum wieder 95 Prozent des Vorkrisenniveaus. Bei der angebotsstärksten Zielregion Nordamerika wird das Angebot von 2019 mit 100 Prozent bereits wieder erreicht. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum verzeichnen die Direktverbindungen nach Asien mit 18 Prozent den größten Zuwachs bei den Langstreckenverbindungen. Mit einer Recovery von 86 Prozent liegen sie aber deutlich hinter dem Verkehrsgebiet Mittlerer Osten / Zentralasien mit einer Recovery von 103 Prozent, das viele Umsteigeverbindungen über Drehkreuze am Persischen Golf abbildet.
- Insgesamt liegt das Angebot auf den Kurz- und Mittelstrecken bei 91 Prozent des Vorkrisenniveaus. Stärkste Segmente sind hier die touristisch geprägten Strecken nach Südeuropa und Nordafrika / Levante. Die für die Anbindung des Wirtschaftsstandorts Deutschland wichtigen Zielregionen im restlichen Europa liegen noch deutlich unter den Angebotswerten von 2019.
- Der innerdeutsche Verkehr liegt weiterhin deutlich unter Vor-Corona-Niveau und nimmt auch im Vorjahresvergleich nochmals leicht ab.

- 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: Alle zentral- und osteuropäischen Staaten inkl. baltischer Staaten, asiatischer Teil von Russland und allen Balkanstaaten.
- Westeuropa: Neben Benelux, Frankreich, UK und Irland gehört auch Island zu dieser Zielregion.
- „Nordafrika/Levante“: Israel, Jordanien, Libanon, Ägypten, Tunesien, Algerien, Marokko. Die Region gehört funktional zum Europa-Verkehr.
- Mittlerer Osten / Zentralasien: Golfregion und Armenien, Aserbaidschan, Georgien, Usbekistan, Tadschikistan, Turkmenistan und Kasachstan.

## 2. Sitzplatzangebot nach Flughafenstandort



Ab Flughafen	Mio. Sitze	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 05/2019 bis 10/2019
Berlin	8,5	10%	74%
Bremen	0,7	7%	79%
Dortmund	1,0	-1%	115%
Dresden	0,3	6%	62%
Düsseldorf	7,3	0%	78%
Frankfurt	21,4	1%	86%
Hahn	0,6	12%	136%
Hamburg	5,3	7%	86%
Hannover	1,9	12%	79%
Karlsruhe Baden/Baden	0,6	1%	120%
Köln/Bonn	3,6	-3%	80%
Leipzig/Halle	0,7	7%	76%
Memmingen	1,0	7%	185%
München	14,6	11%	84%
Niederrhein/Weeze	0,7	21%	170%
Nürnberg	1,4	0%	92%
Stuttgart	3,4	3%	70%
Weitere	1,1	12%	83%

### Ergebnisse im Überblick

- Das Angebot an den beiden großen Drehkreuzen Frankfurt und München erreicht im Zeitraum Mai bis Oktober 2024 86 bzw. 84 Prozent des Vorkrisenniveaus. Während Frankfurt sich ungefähr auf Vorjahresniveau bewegt, wächst das Angebot in München gegenüber 2023 um 11 Prozent.
- Auch die meisten anderen deutschen Verkehrsflughäfen wachsen im Vorjahresvergleich. Allerdings liegen die großen Flughafenstandorte Berlin, Düsseldorf und Stuttgart weiterhin hinter der durchschnittlichen Entwicklung in Deutschland zurück. Hier macht sich das fehlende Angebot der europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines besonders bemerkbar. In der Folge verlieren diese Standorte an Konnektivität.
- Die kleineren Standorte Dortmund, Hahn, Karlsruhe Baden/Baden und Niederrhein/Weeze, die jeweils nicht mehr als eine Million Sitze im Berichtszeitraum anbieten, erreichen überdurchschnittlich hohe Werte bei der Recovery. Grund dafür ist, dass Punkt-zu-Punkt-Airlines an den kostengünstigeren kleinen Regionalflughäfen im begrenzten Umfang zusätzliche Kapazitäten einsetzen. Einzelne Flughäfen aus diesem Cluster erreichen darüber hinaus auch zweistellige Wachstumsraten im Vorjahresvergleich.

### 3. Sitzplatzangebot nach Geschäftsmodell in Europa und Deutschland

Geschäftsmodell	Anteil Sitze am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 05/2019 bis 10/2019
<b>Europa*</b>			
Europ. Netz-Airlines	33%	5%	90%
Außereurop. Netz-Airlines	9%	10%	103%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	41%	7%	118%
Touristische Airlines	6%	12%	104%
Sonstige Airlines	10%	7%	83%
<b>Gesamt</b>	<b>100%</b>	<b>7%</b>	<b>101%</b>
<b>Deutschland</b>			
Europ. Netz-Airlines	44%	1%	83%
Außereurop. Netz-Airlines	7%	4%	93%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	28%	8%	79%
Touristische Airlines	17%	13%	116%
Sonstige Airlines	4%	14%	94%
<b>Gesamt</b>	<b>100%</b>	<b>6%</b>	<b>87%</b>
<b>Europa* ohne Deutschland</b>			
Europ. Netz-Airlines	31%	6%	93%
Außereurop. Netz-Airlines	10%	11%	105%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	44%	7%	126%
Touristische Airlines	4%	11%	95%
Sonstige Airlines	11%	6%	83%
<b>Gesamt</b>	<b>100%</b>	<b>7%</b>	<b>105%</b>

#### Ergebnisse im Überblick

##### Europa\* gesamt

- Die Zahl der angebotenen Sitzplätze wächst im Zeitraum Mai bis Oktober 2024 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 7 Prozent und übertrifft damit das Vor-Corona-Niveau. Getrieben wird die Entwicklung vor allem durch die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines, deren Angebot 118 Prozent des Vorkrisenniveaus erreicht. Der Marktanteil beträgt 41 Prozent. Auch die touristischen Airlines und die außereuropäischen Netz-Carrier übertreffen das Niveau von 2019.

##### Deutschland

- Auch im aktuellen Berichtszeitraum erholt sich der Luftverkehr in Deutschland spürbar langsamer als im restlichen Europa. Das Schlusslicht bei der Erholung der einzelnen Marktsegmente in Deutschland bilden mit einer Recovery von 79 Prozent die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines. Deren Marktanteil liegt mit 28 Prozent deutlich unter dem Niveau der übrigen europäischen Länder. Das Angebot der vor allem im Veranstaltergeschäft tätigen touristischen Airlines beträgt 116 Prozent von 2019. Insgesamt erreicht der Luftverkehr in Deutschland 87 Prozent des Vor-Corona-Niveaus.

##### Europa\* ohne Deutschland

- Im restlichen Europa wird das Vor-Corona-Niveau bei der Anzahl der angebotenen Sitzplätze mit 105 Prozent übertroffen. Die europäischen Punkt-zu-Punkt-Carrier verzeichnen mit 126 Prozent die höchste Recovery und mit 44 Prozent den größten Marktanteil.

- Alle Daten geben das zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Vorschau geplante Sitzplatzangebot wieder.
- Europa\* = von / nach / in EU27 / EWR / Großbritannien

## Erläuterungen zu den Zielgebieten / Erklärung von Grenzfällen

- 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 asiatischen Teil von Russland und allen Balkanstaaten.
- Westeuropa: Neben Benelux, Frankreich, Ver. Königreich und Irland gehört auch Island zu dieser Zielregion.
- Das Verkehrsgebiet „Nordafrika / Levante“ besteht aus Israel, Jordanien, Libanon, Ägypten, Tunesien, Algerien, Marokko. Es stellt ein eigenes Verkehrsgebiet dar. Obwohl es im eigentlichen Sinne Interkontinentalverkehr ist, gehört es organisatorisch zum europäischen Verkehr (kürzere Strecken als bspw. nach Asien oder Nordamerika, Teil des europäischen Mittelmeertourismus und Einsatz von Schmalrumpfflugzeugen).
- Mittlerer Osten / Zentralasien besteht aus der Golfregion und zusätzlich Armenien, Aserbeidschan, Georgien, Kasachstan, Tadschikistan, Turkmenistan und Usbekistan.

## Erläuterung Zuordnung Airlines zu Geschäftsmodelle

- Europäische Netz-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 Netz-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.