

Vorausschau auf das Luftverkehrsangebot August 2024 – Januar 2025

Berlin, 16. August 2024

1. Sitzplatzangebot nach Zielregionen



Verkehr von/nach	Mio. Sitze	Anteil am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 08/2019 bis 01/2020
Innerdeutsch				
Innerdeutsch Dezentral	1,2	1%	-4%	24%
Innerdeutsch Drehkreuze	7,7	6%	1%	65%
Gesamt	8,9	7%	1%	52%
Kurz- und Mittelstrecke				
Nordafrika / Levante	5,2	4%	21%	122%
Nordeuropa	5,6	5%	1%	83%
Schweiz / Österreich	7,4	6%	3%	72%
Ost- / Südosteuropa	13,0	10%	6%	75%
Westeuropa	17,4	14%	0%	83%
Südeuropa	46,3	37%	9%	108%
Gesamt	94,9	76%	7%	93%
Langstrecke				
Lateinamerika	1,1	1%	8%	81%
Afrika	1,2	1%	1%	90%
Mittlerer Osten / Zentralasien	4,8	4%	7%	107%
Asien	5,5	4%	13%	92%
Nordamerika	8,2	7%	2%	98%
Gesamt	20,7	17%	6%	97%
Alle Gesamt	124,5	100%	6%	88%

Ergebnisse im Überblick

- Von August 2024 bis Januar 2025 werden auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 124,5 Millionen Sitzplätze angeboten. Damit wächst der Luftverkehr in Deutschland gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 6 Prozent. Mit einer Erholungsrate von 88 Prozent im Vergleich zu 2019/20 bleibt das Angebot jedoch weiter deutlich hinter dem Vor-Corona-Niveau zurück.
- Der innerdeutsche Verkehr liegt weiterhin deutlich unter Vor-Corona-Niveau. Auf dezentralen Strecken sinkt das Angebot sogar leicht im Vergleich zum Vorjahr.
- Auf Kurz- und Mittelstrecken erreicht das Angebot eine Erholungsrate von 93 Prozent im Vergleich zu 2019/20. Angebotsstärkstes Segment sind die touristisch geprägten Strecken nach Südeuropa, die überdurchschnittlich wachsen und das Vor-Corona-Niveau deutlich hinter sich gelassen haben. Die für die Anbindung des Wirtschaftsstandorts Deutschland wichtigen Zielregionen im restlichen Europa liegen noch deutlich unter den Vor-Corona-Werten.
- Langstreckenverbindungen erreichen 97 Prozent des Vorkrisenniveaus. Das angebotsstärkste Zielgebiet Nordamerika hat fast wieder das Volumen von 2019/20 erreicht, wächst im Vorjahresvergleich aber nur noch um 2 Prozent. Mit einer Recovery von 98 Prozent liegt es hinter dem Verkehrsgebiet Mittlerer Osten / Zentralasien (Recovery 107 Prozent). Diese Region beinhaltet viele Umsteigeverbindungen nach Afrika und Asien über Drehkreuze am Persischen Golf.

- 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. 08/2019 bis 01/2020
Berlin	8,0	11%	76%
Bremen	0,6	10%	81%
Dortmund	0,9	5%	109%
Dresden	0,3	8%	57%
Düsseldorf	6,2	4%	77%
Frankfurt	19,8	1%	89%
Hahn	0,6	17%	162%
Hamburg	4,7	8%	86%
Hannover	1,7	18%	85%
Karlsruhe Baden/Baden	0,5	12%	133%
Köln/Bonn	3,1	2%	80%
Leipzig/Halle	0,6	13%	80%
Memmingen	0,9	6%	195%
München	13,5	9%	85%
Niederrhein/Weeze	0,6	16%	172%
Nürnberg	1,2	3%	86%
Stuttgart	2,8	4%	68%
Weitere	0,8	18%	76%

Ergebnisse im Überblick

- Das Angebot an den beiden großen Drehkreuzen Frankfurt und München erreicht im Zeitraum August 2024 bis Januar 2025 89 bzw. 85 Prozent des Vorkrisenniveaus. In München macht sich das im Vergleich zum Vorjahr gewachsene Langstreckenangebot bemerkbar und verhilft dem Flughafen zu einem Wachstum von 9 Prozent. Frankfurt legt um 1 Prozent im Vergleich zu 2023/24 zu.
- Auch die anderen deutschen Verkehrsflughäfen wachsen im Vorjahresvergleich. Allerdings liegen die mittelgroßen Flughafenstandorte Berlin, Düsseldorf, Köln/Bonn 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 ist die Konnektivität an diesen Standorten noch immer reduziert. Alle genannten Airports wachsen aber im Vorjahresvergleich; am stärksten Berlin mit 11 Prozent.
- Die kleineren Standorte Dortmund, Hahn, Karlsruhe Baden/Baden, Memmingen und Niederrhein/Weeze erreichen überdurchschnittlich hohe Werte bei der Recovery. In Memmingen hat sich das Angebot im Vergleich zu 2019 nahezu verdoppelt. Grund dafür ist, dass die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines an den kostengünstigeren kleinen Regionalflughäfen im begrenzten Umfang zusätzliche Kapazitäten einsetzen. Das Sitzplatzangebot an den Flughäfen beträgt im Berichtszeitraum jedoch jeweils weniger eine Million.
- Auch der Flughafen Hannover wächst mit 18 Prozent sehr stark im Vergleich zu 2023/24 und nähert sich damit in den kommenden sechs Monaten der durchschnittlichen Recovery der deutschen Verkehrsflughäfen an.

3. Sitzplatzangebot nach Geschäftsmodell in Europa und Deutschland

Geschäftsmodell	Anteil Sitze am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 08/2019 bis 01/2020
Europa*			
Europ. Netz-Airlines	35%	4%	91%
Außereurop. Netz-Airlines	9%	7%	103%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	39%	8%	118%
Touristische Airlines	6%	25%	128%
Sonstige Airlines	10%	8%	86%
Gesamt	100%	8%	103%
Deutschland			
Europ. Netz-Airlines	46%	0%	84%
Außereurop. Netz-Airlines	7%	2%	93%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	26%	11%	79%
Touristische Airlines	15%	16%	124%
Sonstige Airlines	5%	24%	107%
Gesamt	100%	6%	88%
Europa* ohne Deutschland			
Europ. Netz-Airlines	33%	6%	94%
Außereurop. Netz-Airlines	10%	8%	105%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	42%	8%	126%
Touristische Airlines	4%	33%	131%
Sonstige Airlines	11%	7%	85%
Gesamt	100%	8%	107%

Ergebnisse im Überblick

Europa* gesamt

- Die Zahl der angebotenen Sitzplätze wächst im Zeitraum August 2024 bis Januar 2025 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 8 Prozent und übertrifft mit einer Recovery-Rate von 103 Prozent auch das Vor-Corona-Niveau. Den größten Marktanteil haben die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines mit 39 Prozent. Dieses Geschäftsmodell erreicht auch eine überdurchschnittliche Recovery von 118 Prozent. Ebenfalls von den Auswirkungen der Corona-Pandemie erholt haben sich die touristischen Airlines, die vor allem im Veranstaltergeschäft tätig sind. Die europäischen Netzwerk-Carrier erreichen noch nicht das Niveau von 2019/20.

Deutschland

- Der Luftverkehr in Deutschland erholt sich im Berichtszeitraum weiterhin spürbar langsamer als im restlichen Europa und erreicht nur 88 Prozent des Angebots im Jahr 2019/20. Das Schlusslicht bei der Erholung der einzelnen Marktsegmente bilden die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines. Ihre Recovery liegt bei nur 79 Prozent. Auch ihr Marktanteil liegt in Deutschland mit 26 Prozent deutlich unter dem Niveau der übrigen europäischen Länder. Dagegen kommen die europäischen Netzwerk-Carrier auf einen Marktanteil von 46 Prozent. Im Vergleich zum Vorjahr wächst ihr Angebot aber nicht mehr weiter. Weiterhin starkes Wachstum von 16 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zeigen die touristischen Airlines, die das Vor-Corona-Niveau mit einer Erholungsrate von 124 Prozent deutlich hinter sich gelassen haben.

Europa* ohne Deutschland

- Im restlichen Europa wird das Vor-Corona-Niveau im Luftverkehr gemessen an der Anzahl der angebotenen Sitzplätze mit 107 Prozent inzwischen deutlich übertroffen. Die europäischen Netz-Carrier haben mit 94 Prozent noch nicht wieder das Sitzplatzangebot von 2019 erreicht. Ein starkes Wachstum weisen die touristischen Airlines auf, die aber nur auf 4 Prozent Marktanteil kommen.

- 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.