

# Entwicklung des Luftverkehrs im Jahr 2023 und Ausblick 2024

Berlin, 7. Februar 2024

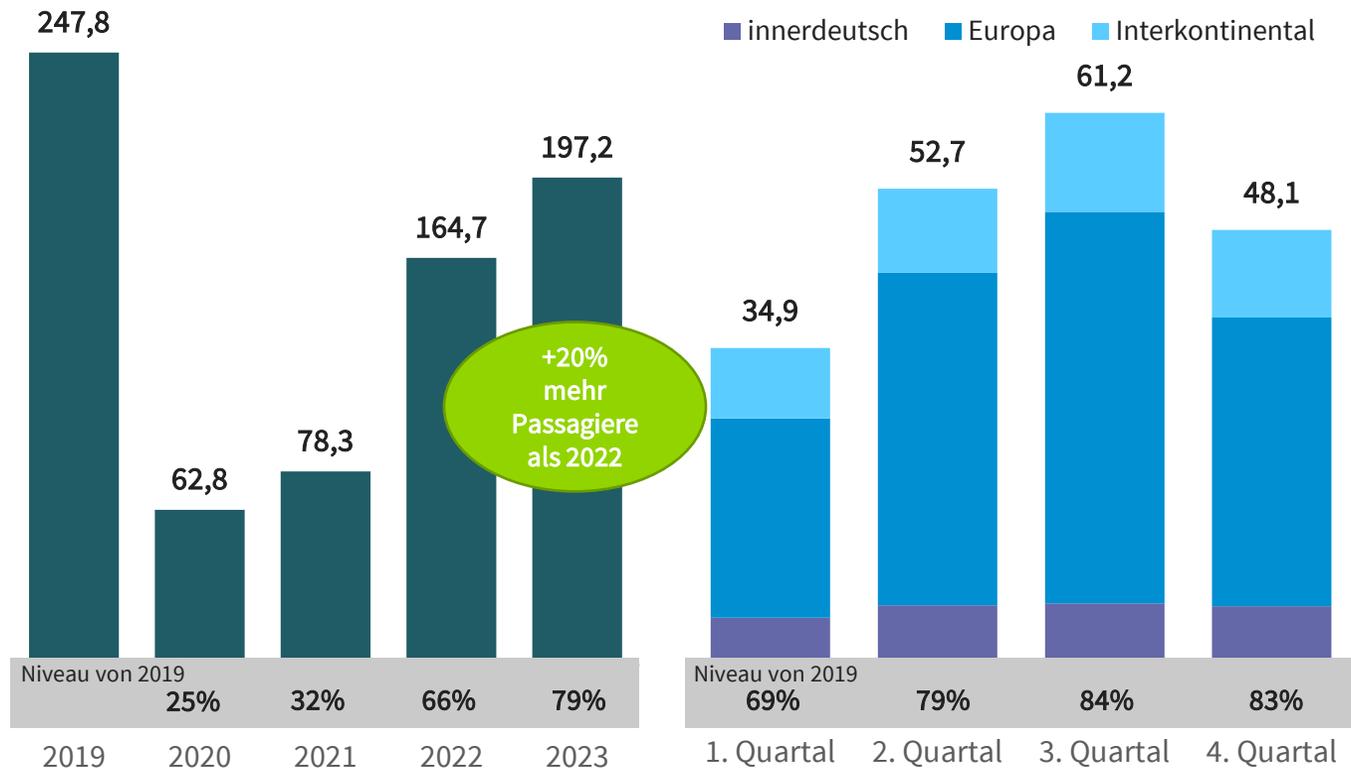
1. Entwicklung des Passagierverkehrs 2023
2. Passagierströme und Konnektivität wichtiger Drehkreuze
3. Konnektivität wichtiger dezentraler Standorte
4. Entwicklung des Luftfrachtverkehrs 2023
5. Ausblick auf den Sommer 2024
6. Kennzahlen im Überblick

# Entwicklung des Passagierverkehrs 2023

# Gegenüber 2022 ist die Anzahl der Passagiere an deutschen Flughäfen im vergangenen Jahr um 20 Prozent gewachsen...

## Passagierzahlen an/ab deutschen Flughäfen

Vergleich mit Vorjahren sowie quartalsweise Betrachtung (in Mio.)

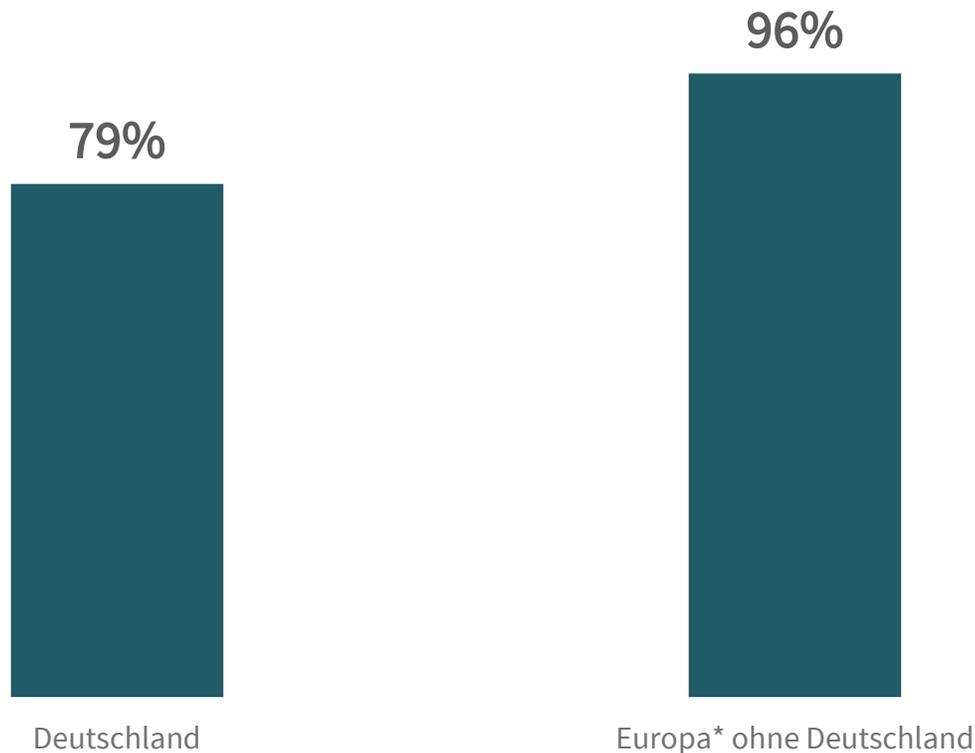


- Die Passagierzahl an den deutschen Flughäfen ist im Jahr 2023 um 20 Prozent gestiegen auf insgesamt 197,2 Millionen gestiegen. Gegenüber dem Vor-Corona-Niveau des Jahres 2019 beträgt die Erholungsrate des Luftverkehrs in Deutschland nun 79 Prozent. Ähnlich hat sich der Travel-Retail-Markt entwickelt, zu dem u.a. die Duty-Free-Shops an den Flughäfen zählen.
- Größtes Verkehrssegment ist weiterhin der innersuropäische Flugverkehr. Hier wählten 135,6 Millionen Passagiere das Flugzeug für ihre Reise.
- Die Auslastung der einzelnen Flüge konnte weiter gesteigert werden. Der sogenannte Sitzladefaktor der deutschen Airline-Gruppen ist mit 84 Prozent nun höher als vor der Pandemie (2019: 83,5 Prozent).

## ... aber Deutschland bleibt weiterhin deutlich hinter der europäischen Entwicklung zurück

### Recovery von/nach/in Deutschland im Vergleich zum restlichen Europa\* Sitzplatzangebot 2023 ggü. 2019 in Prozent

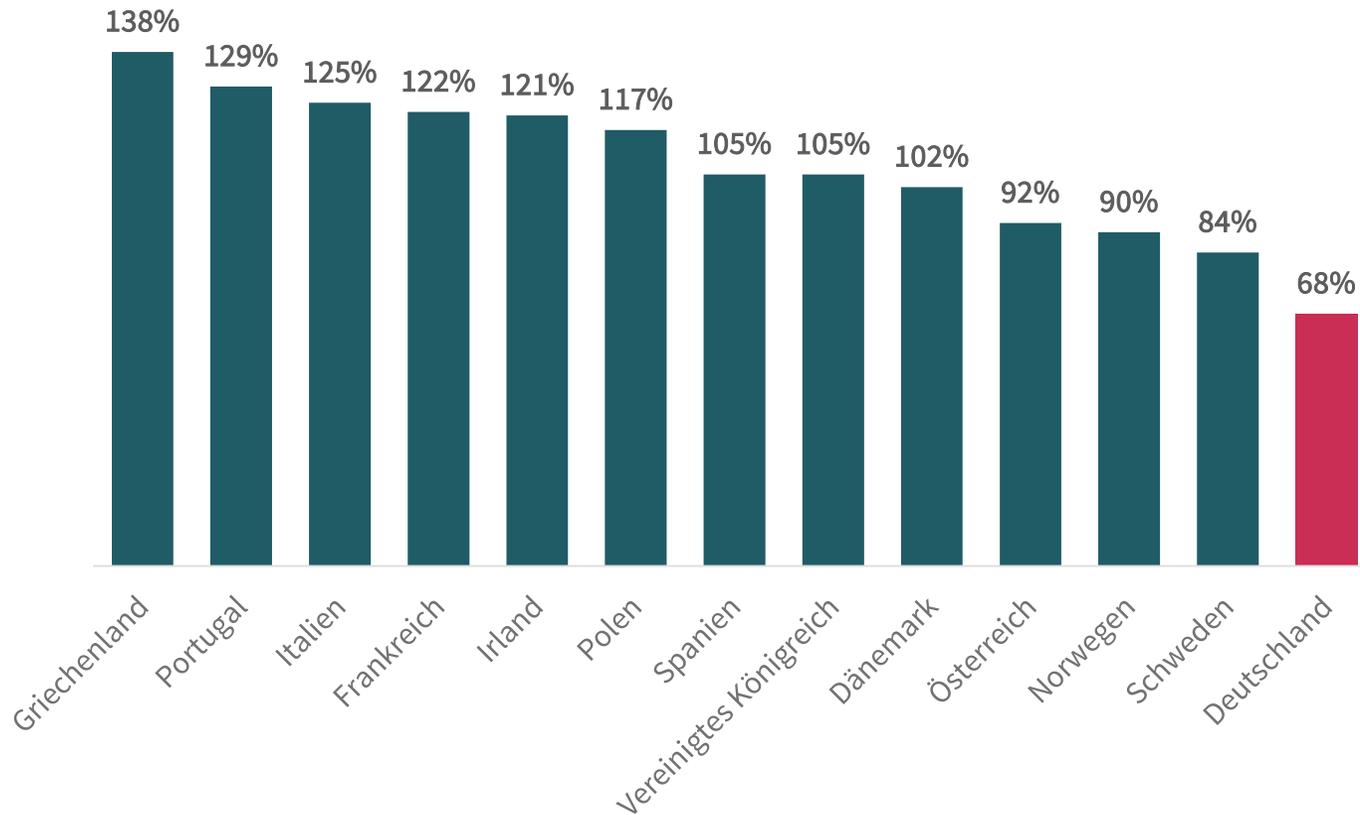
---



- Das Sitzplatzangebot ist im Jahr 2023 auf Flügen von, nach und in Deutschland um 13 Prozent im Vergleich zum Vorjahr gewachsen. Mit der Entwicklung in anderen europäischen Ländern konnte der Luftverkehr in Deutschland jedoch nicht mithalten. Dort wuchs das Angebot um durchschnittlich 15 Prozent.
- Trotz des Wachstums von Angebot und Passagierzahlen bleibt die Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland auch im Jahr 2023 hinter dem restlichen Europa\* zurück. Die Erholungsrate gegenüber dem Vor-Corona-Niveau von 2019 beträgt 79 Prozent – während das Sitzplatzangebot in den restlichen europäischen Ländern mit 96 Prozent fast wieder das Niveau von 2019 erreicht hat.

# Besonders im Point-to-Point-Verkehr ins europäische Ausland bleibt Deutschland deutlich hinter den übrigen europäischen Ländern zurück

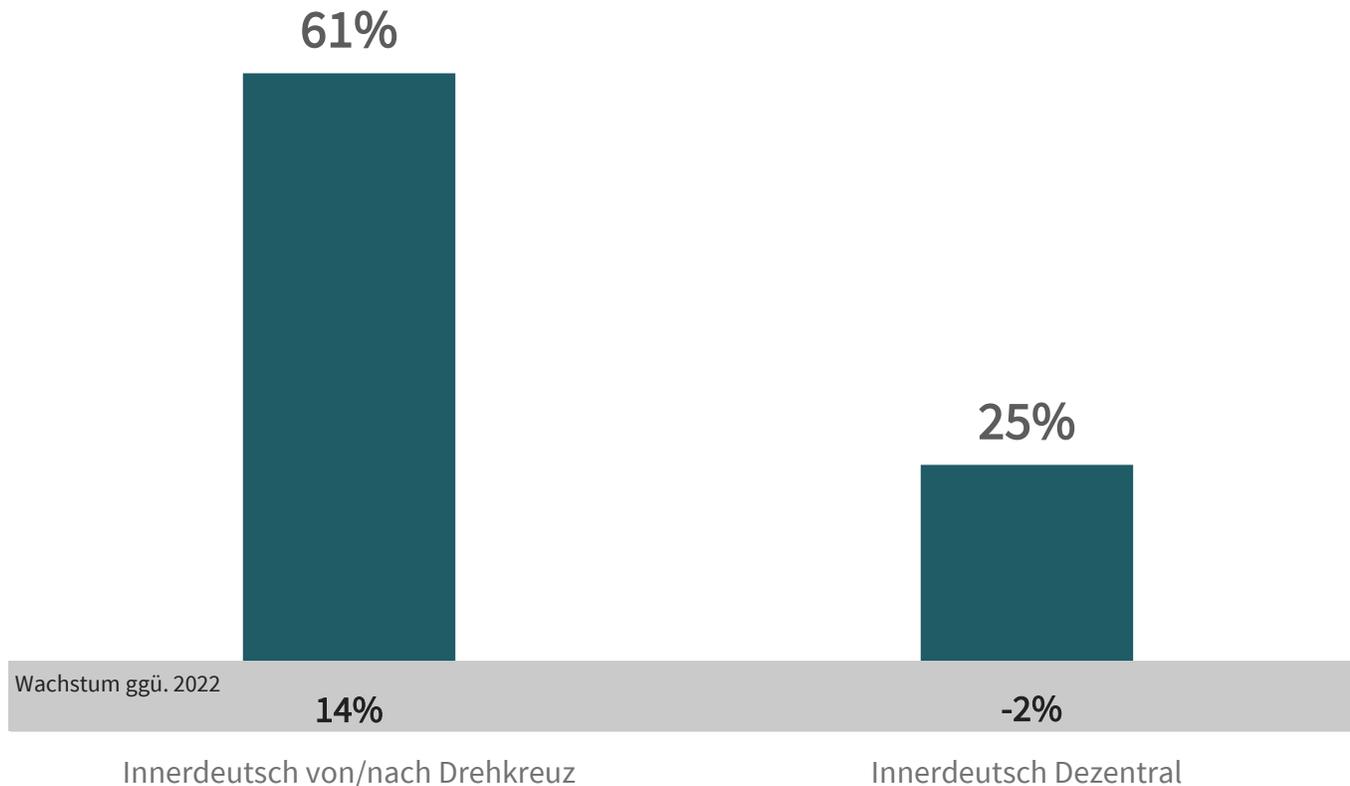
## Recovery der Punkt-zu-Punkt-Airlines in wichtigen europäischen Luftverkehrsmärkten Sitzplatzangebot 2023 ggü. 2019 in Prozent



- Vor allem die für den Wirtschaftsstandort Deutschland wichtigen europäischen Punkt-zu-Punkt-Verkehre, die viele Wirtschaftszentren direkt miteinander verbinden, bleiben in ihrer Entwicklung weit hinter den übrigen europäischen Ländern zurück. Dort finden sie zumeist deutlich günstigere staatliche Standortkosten vor als in Deutschland.
- Während das Angebot der Punkt-zu-Punkt-Airlines in Deutschland bei durchschnittlich 68 Prozent des Vor-Corona-Niveaus beträgt, liegt es im übrigen Europa bereits bei 115 Prozent. Einzelne Märkte liegen bereits deutlich darüber – zum Beispiel Griechenland (138 Prozent) und Portugal (129 Prozent).

# Der innerdeutsche Verkehr hat sich – mit Ausnahme des internationalen Zubringerverkehrs – weitgehend verlagert

## Sitzplatzangebot auf innerdeutschen Flügen Erholung 2023 ggü. 2019 in Prozent



- Die Entwicklung des inländischen Luftverkehrs verläuft im Vergleich zum Gesamtverkehr und im europäischen Vergleich unterdurchschnittlich. Dabei verfestigen sich zwei Trends in Deutschland:
- An den beiden deutschen Drehkreuz-Flughäfen Frankfurt und München ist aufgrund der Erholung der internationalen Langstrecke das Angebot an Zubringerflügen um 14 Prozent gegenüber dem Vorjahr auf 61 Prozent im Vergleich zum Vor-Corona-Niveau des Jahres 2019 gestiegen.
- Hingegen schlägt sich bei den dezentralen innerdeutschen Strecken, die nicht Frankfurt oder München als Start oder Ziel haben, die weitgehend zunehmende Nutzung digitaler Kommunikation sowie eine Verkehrsverlagerung auf Straße und Schiene nieder.

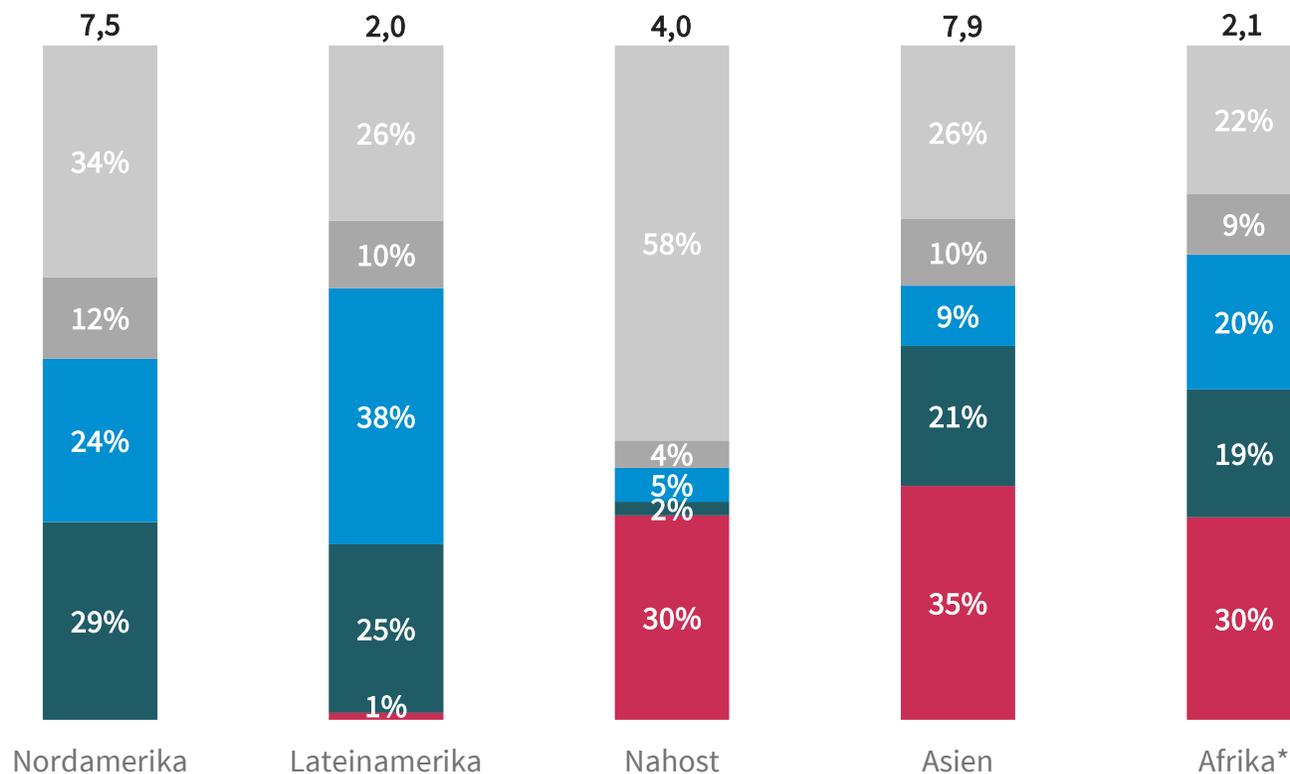
# Passagierströme und Konnektivität wichtiger Drehkreuze in Deutschland

# Der interkontinentale Langstreckenverkehr erfolgt überwiegend über Umsteigeverbindungen

## Passagierströme Deutschland ↔ Interkontinental Mio. Passagiere 2023, Anteil Umsteiger in Prozent

Datenaufbereitung

■ via Golf / Türkei ■ Andere Regionen ■ Umstieg in Europa\* ■ Umstieg in DE ■ Nonstop



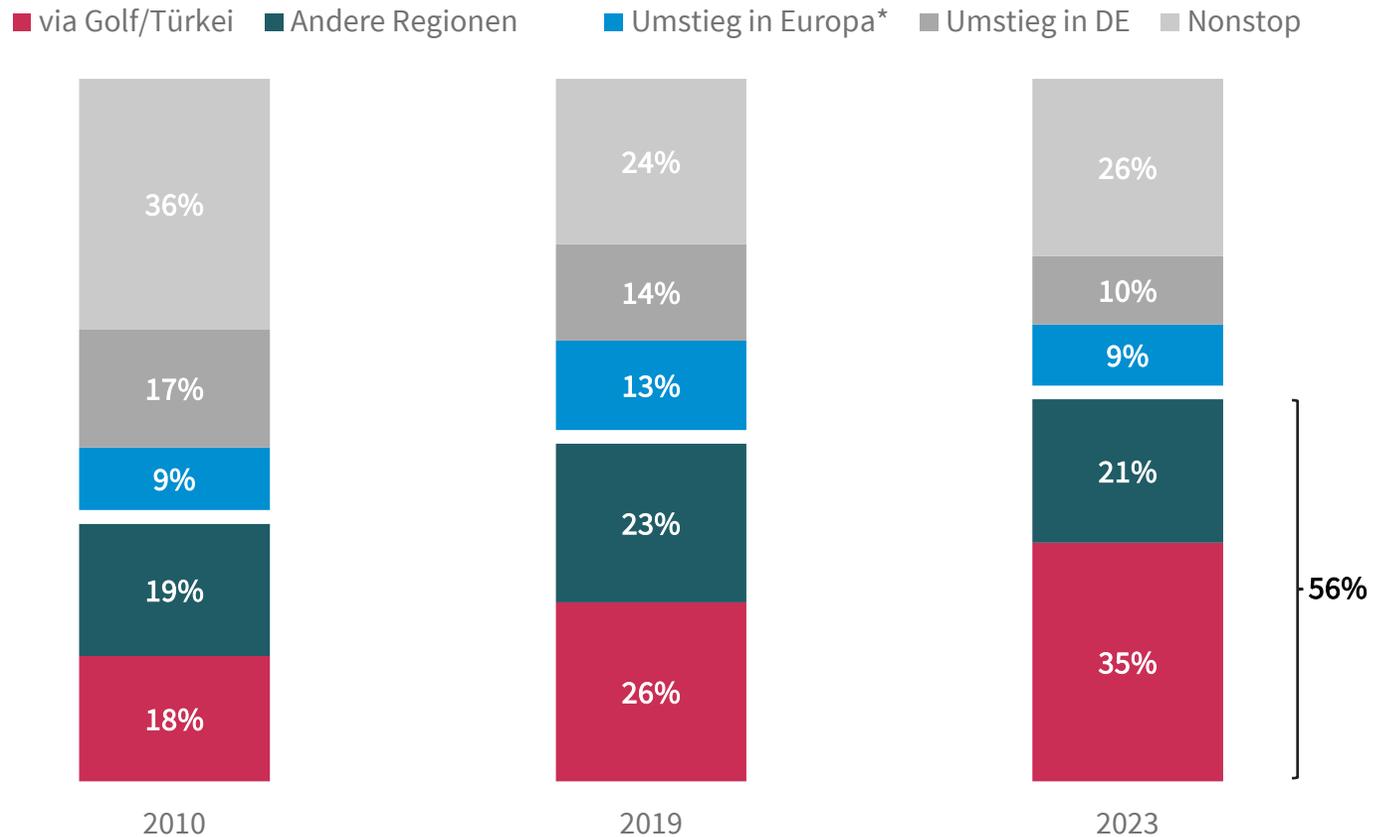
- Bei der Luftverkehrsansbindung von Städten und Regionen an den internationalen Langstreckenverkehr spielen Drehkreuzflughäfen eine zentrale Rolle. Durch Umsteigeverbindungen ist es möglich, mit einer geringeren Anzahl von Flügen ein dichtes Streckennetz aufzubauen und viele Orte auf der Welt miteinander zu verbinden. Für das Erreichen von Langstreckenzielen nutzt daher der weitaus größte Teil der Passagiere Umsteigeverbindungen für seine Reise.
- Je nach Endziel werden dabei Drehkreuze („Hubs“) in unterschiedlichen Regionen genutzt, wie eine Analyse der Passagierströme durch das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) zeigt. Dabei spielt neben der Reisedauer vor allem der Ticketpreis eine entscheidende Rolle. Daher stehen die internationalen Drehkreuzflughäfen in einem starken Wettbewerb untereinander.

Quelle: DLR/Sabre MI, vorläufige Daten Januar-Dezember 2023 / Europa\* = EU27 + Schweiz, Island, Norwegen und Vereinigtes Königreich / Afrika\* = ohne Algerien, Ägypten, Libyen, Marokko, Tunesien

# Im Verkehr nach Asien nimmt die Verlagerung von Verkehrsströmen zu Hubs außerhalb von Europa weiter zu

## Anteil Umsteigeorte im Verkehr Deutschland ↔ Asien Anteil Passagiere in Prozent

Datenaufbereitung



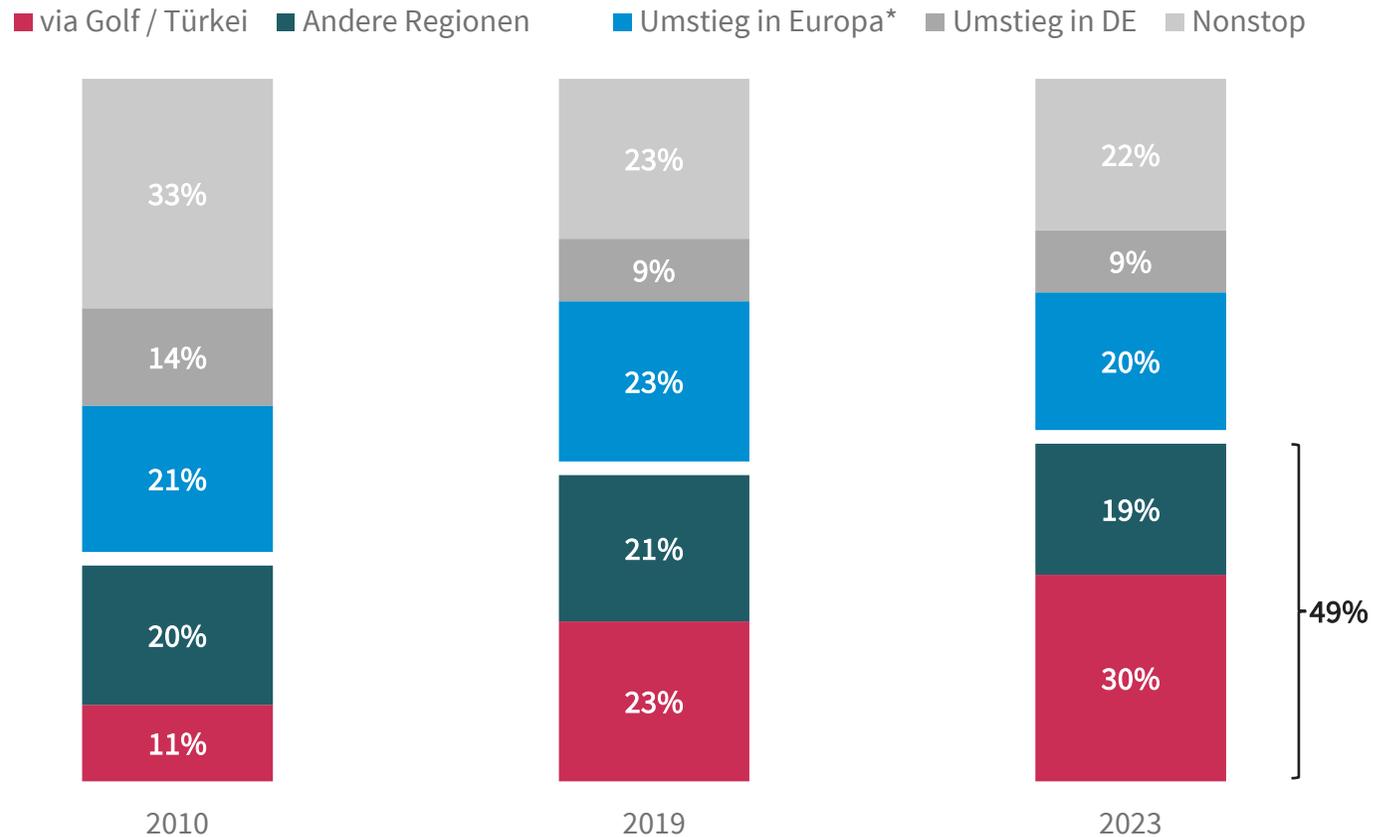
- Die langfristige Analyse der Passagierströme nach Asien zeigt, dass immer mehr Reisende an Drehkreuzen außerhalb der EU umsteigen – vor allem am Persischen Golf und in der Türkei. Dieser Trend setzt sich ungebrochen fort. Von 2010 bis 2023 ist der Anteil der Umsteiger an Nicht-EU-Drehkreuzen von 37 auf 56 Prozent gestiegen. Davon entfällt der überwiegende Teil auf Flughäfen in der Türkei und am Persischen Golf.
- Im Gegenzug geht der Anteil der Umsteigeverbindungen über deutsche Hubs und der Nonstop-Verkehr im gesamten Beobachtungszeitraum zurück. Der Anteil ist von 2010 bis heute von 53 auf 36 Prozent gesunken.

Quelle: DLR/Sabre MI, vorläufige Daten Januar-Dezember 2023 / Europa\*= EU27 + Schweiz, Island, Norwegen und Vereinigtes Königreich

# Auch nach Afrika\* nimmt der Trend der Verlagerung zu

## Anteil Umsteigeorte im Verkehr Deutschland ↔ Afrika\* Anteil Passagiere in Prozent

Datenaufbereitung



- Eine ähnliche Entwicklung lässt sich auch beim Langstreckenverkehr von und nach Afrika beobachten. Mit Ausnahme der Mittelmeeranrainer, die hauptsächlich nonstop angefliegen werden, führen auch hier die Verkehrsströme zunehmend über Drehkreuzflughäfen – mit einem ebenfalls deutlich wachsenden Anteil der Umstiege an Hubs außerhalb Europas.
- Bis auf Ausnahmen, wie Südafrika oder Namibia, die traditionell einen hohen Anteil an Nonstop-Verbindungen aus Deutschland oder Umsteigeverbindungen über deutsche Flughäfen haben, wird mit steigender Tendenz rund die Hälfte des Verkehrs aus Deutschland über Drehkreuze außerhalb Europas geleitet, dabei überwiegend über die Türkei oder den Golf. Die Verlagerung der Verkehrsströme geht im langfristigen Vergleich vor allem zulasten der Nonstop-Verbindungen aus Deutschland und der Umsteigeverbindungen über deutsche Flughäfen.

Quelle: DLR/Sabre MI, vorläufige Daten Januar-Dezember 2023 / EU\* = EU27 + Schweiz, Island, Norwegen und Vereinigtes Königreich / Afrika\* = ohne Algerien, Ägypten, Libyen, Marokko, Tunesien

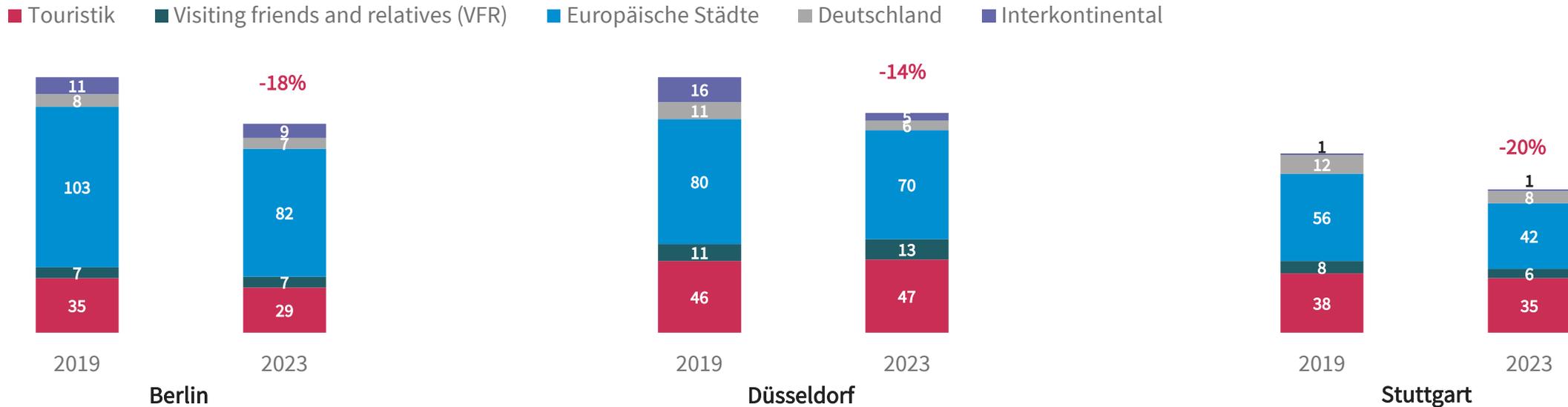
# Konnektivität wichtiger dezentraler Standorte

# An wichtigen deutschen Luftverkehrsstandorten hat sich die Zahl der angeflogenen Ziele deutlich verringert



## Bediente Strecken nach Abflughafen und Zielgebiet

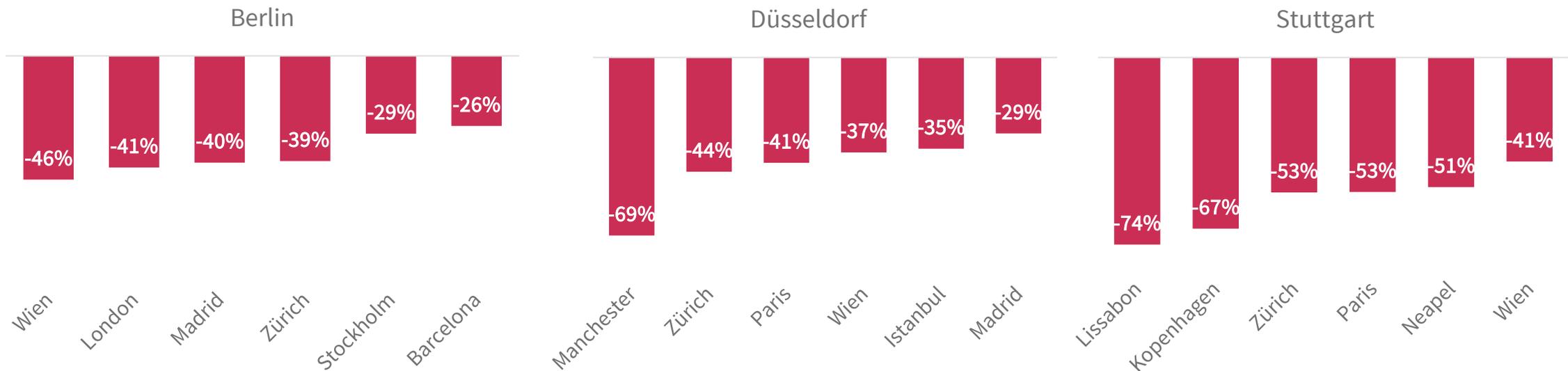
Anzahl der angeflogenen Ziele im Sommer 2019 und 2023, Veränderungen in Prozent



- Von Streichungen angeflogener Ziele sind vor allem europäische Städteverbindungen, wie z.B. nach Brüssel, Glasgow oder Basel betroffen. Diese Strecken haben eine besondere Bedeutung für die Anbindung des Wirtschaftsstandorts Deutschland an Europa und die Welt. Touristische Ziele, die seit 2019 aus den Flugplänen gestrichen wurden, sind z.B. Brindisi und Jerez. Eine wichtige Interkontinentalverbindung, die heute nicht mehr existiert, ist die Strecke Düsseldorf – Tokio.
- Der Verkehrsbereich „Visiting friends and relatives“ (VFR) – bei dem zum Beispiel Ziele im Osten der Türkei angeflogen werden – ist insgesamt stabil.

# Auch die Anzahl der geflogenen Frequenzen zu europäischen Wirtschaftsstandorten ist seit 2019 deutlich zurückgegangen

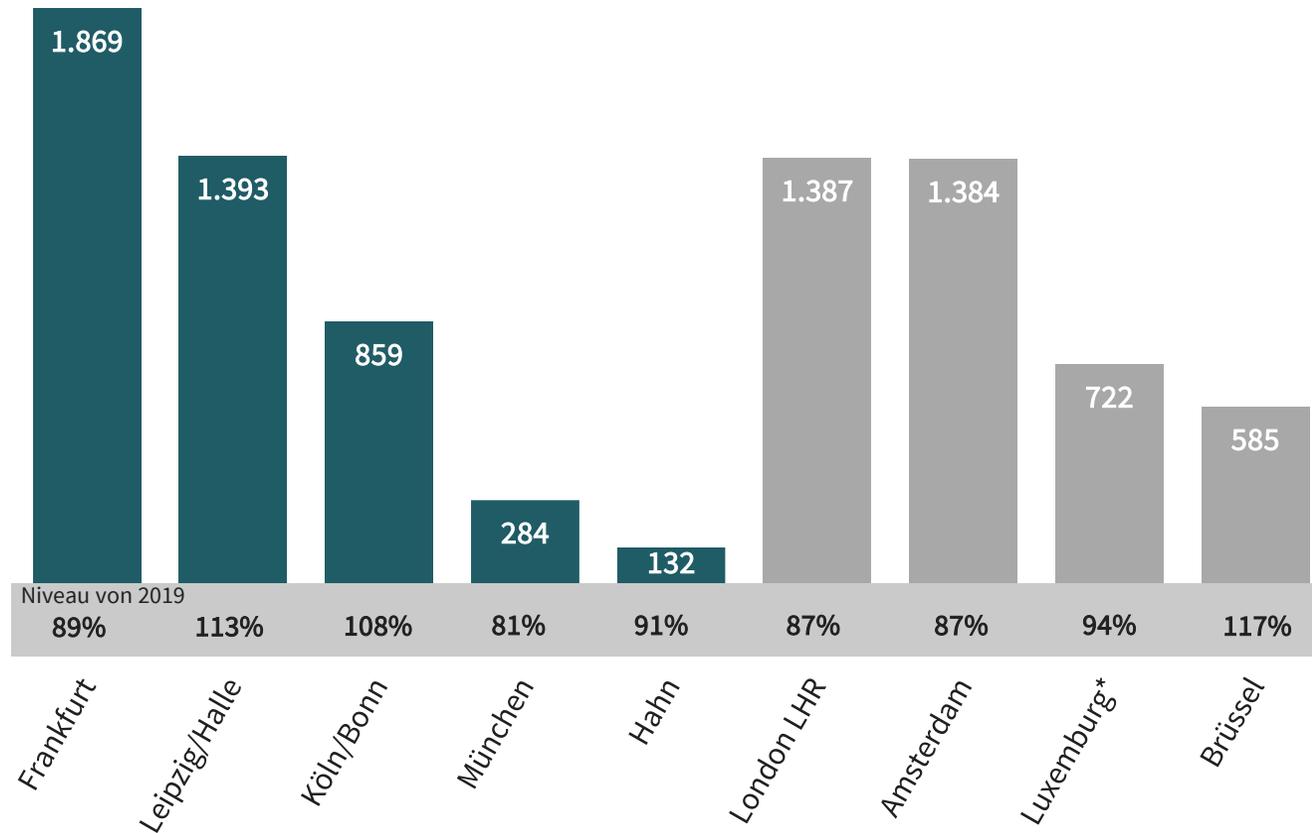
## Frequenzentwicklung zu ausgewählten europäischen Zielen Vergleich Sommer 2023 ggü. Sommer 2019 in Prozent



- Relevante deutsche Flughäfen sind nicht nur von kompletten Streichungen von Zielen betroffen, sondern bei einer Vielzahl von Strecken ist es auch zu spürbaren Frequenzreduzierungen gekommen. Dies betrifft auch Verbindungen zu einigen europäischen Hauptstädten sowie zu bedeutenden Wirtschaftsstandorten in Europa.

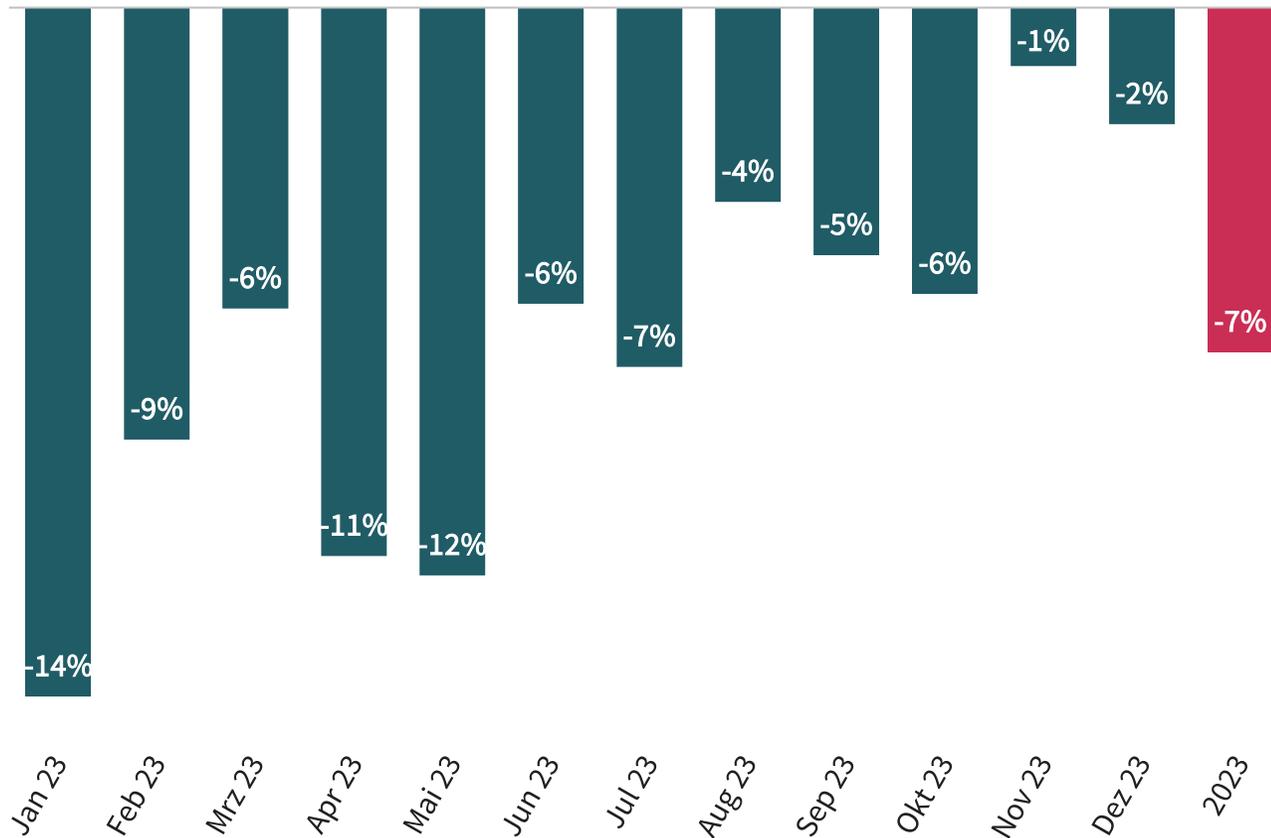
# Entwicklung des Luftfrachtverkehrs 2023

## Ein- und Ausladungen im Jahr 2023 In 1000 Tonnen



- Das größte deutsche Luftfracht-Drehkreuz Frankfurt konnte 2023 die Spitzenposition unter den europäischen Luftfrachtstandorten im Vergleich zu London-Heathrow und Amsterdam behaupten. Mit 1,869 Millionen Tonnen verladener Luftfracht erreicht der Flughafen jedoch nur 89 Prozent des Niveaus von 2019.
- Das Frachtaufkommen an den beiden deutschen Expressfracht-Drehkreuzen Leipzig/Halle und Köln/Bonn liegt weiterhin deutlich über dem Vor-Corona-Niveau aus dem Jahr 2019. Die Flughäfen München und Hahn erreichen diese Marke im Frachtgeschäft nicht ganz.

## Ein- und Ausladungen an deutschen Flughäfen ggü. 2022 in Prozent



Quelle: Flughafenverband ADV / IWF

- Das Ende der Corona-Pandemie macht sich auch bei den Frachtmengen bemerkbar: Der Transportbedarf für medizinische Hilfsgüter ist im vergangenen Jahr stark gesunken. Durch die weltweite Aufhebung von Corona-Beschränkungen sind auch zwischenzeitlich unterbrochene Lieferketten zu See wieder intakt. Beide Faktoren hatten 2021/22 zum zwischenzeitlichen Boom der Luftfracht beigetragen. Zudem wirkt sich auch die Eintrübung des Welthandels auf die Frachtmengen aus. Dieser hatte 2022 noch um 5,1 Prozent zugenommen. Für 2023 wurde ein Wachstum von lediglich 0,9 Prozent erwartet.
- Im Vergleich zum Vorjahr ist die verladene Luftfrachtmenge an den deutschen Flughäfen 2023 um 7 Prozentpunkte gesunken. In Frankfurt ging die Menge um 5 Prozent gegenüber dem Vorjahr zurück. In Leipzig/Halle wurde 8 Prozent weniger Fracht umgeschlagen, in Köln/Bonn 10 Prozent und in Hahn 32 Prozent weniger.
- Zum Jahresende zeichnete sich jedoch eine Stabilisierung des Geschäfts ab.

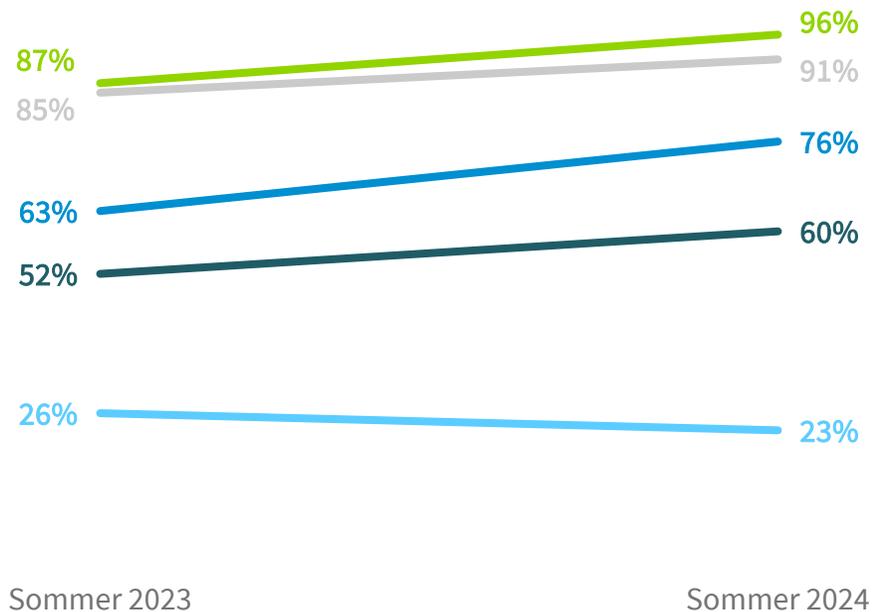
# Ausblick auf den Sommer 2024

# Interkontinentaler Verkehr nähert sich 2024 dem Vorkrisenniveau – Europaverkehr weniger dynamisch – dezentraler Inlandsverkehr geht weiter zurück



## Erholung des Verkehrs von/nach/in Deutschland Sitzplatzangebot in der Sommersaison 2024 im Vergleich zu 2019

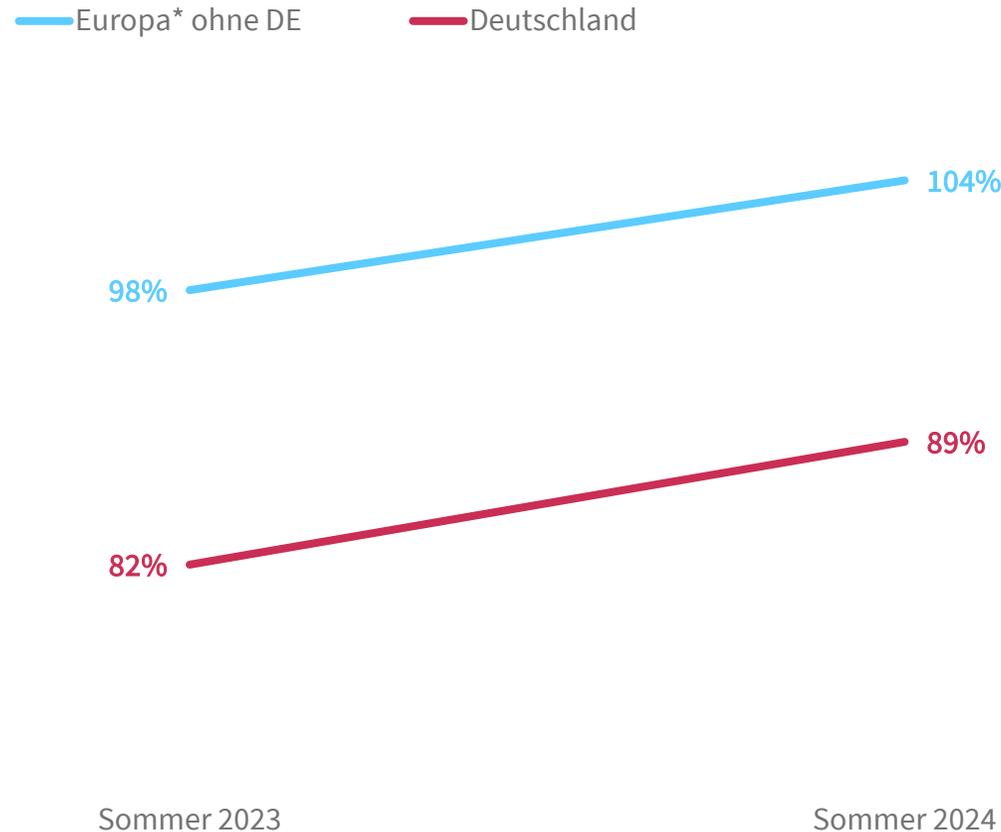
Domestik Drehkreuz   Domestik Dezentral   Domestik Total   Europa   Interkont



- Der interkontinentale Verkehr erholt sich mit dem Sommerangebot 2024 voraussichtlich weiter (plus 9 Prozentpunkte) und nähert sich dem Vor-Corona-Niveau an.
- Das Flugangebot zu europäischen Zielen entwickelt sich dagegen weniger dynamisch – vor allem wegen des deutlichen Zurückbleibens im Punkt-zu-Punkt-Verkehr (plus 6 Prozentpunkte).
- Das Angebot auf innerdeutschen Strecken bleibt zweigeteilt. Die innerdeutschen Strecken mit Start oder Ziel an einem der beiden großen Drehkreuze in Frankfurt und München (plus 13 Prozentpunkte) profitieren vom weiteren Wachstum des Interkontinentalverkehrs. Das bereits geringe Angebot im dezentralen innerdeutschen Verkehr (23 Prozent von 2019) schrumpft gegenüber 2023 weiter (minus 3 Prozentpunkte). Hier setzt sich die Verlagerung des Verkehrs auf Straße und Schiene sowie die zunehmende Nutzung digitaler Kommunikation fort.

# Die weitere Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland bleibt im europäischen Vergleich auch 2024 auf deutlich niedrigerem Niveau

## Erholung des Verkehrs von/nach/in Europa\* Sitzplatzangebot in der Sommersaison 2024 im Vergleich zu 2019



- Auch mit dem Flugangebot im Sommer 2024 wird die Lücke bei der Erholung des Luftverkehrs nach der Corona-Pandemie von ca. 15 Prozentpunkten, die sich zwischen Deutschland und anderen europäischen Ländern aufgetan hat, nicht schrumpfen.
- Wesentliche Ursache für diese Entwicklung sind die seit 2020 massiv gestiegenen staatlichen Standortkosten in Deutschland, die inzwischen deutlich über den Kosten an anderen europäischen Standorten liegen. Die beschlossene erneute Erhöhung der Luftverkehrsteuer zum 1. Mai 2024 sowie die geplante Erhöhung der Luftsicherheitsgebühren im kommenden Jahr an vielen Standorten verschärfen diese Entwicklung weiter.

# Kennzahlen im Überblick

# Zusammenfassung: Die wichtigsten Kennzahlen im Überblick



Sitzplatzangebot (Mio.)	2019	2022	2023
Deutschland (DE)	287	202	228
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+80% / 70%	+13% / 79%
EU / EWR / Großbritannien ohne DE	1.117	934	1.078
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+81% / 84%	+15% / 96%

Passagiere und Auslastung von dt. Unternehmens-Gruppen*	2019	2022	2023
Gesamt (Mio.)	162,0	112,2	134,2
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+113% / 69%	+20% / 83%
Auslastung (Sitzladefaktor)	83,5%	80,8%	84,0%

Kontrollierte Flüge DFS (nach IFR)	2019	2022	2023
Gesamt	3.334.425	2.636.059	2.838.751
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+58% / 79%	+7,7% / 85,1%

\* Inkl. der kompletten Lufthansa Group (Lufthansa, LH Cityline, Swiss + Edelweiss, Austrian Airlines, Eurowings, Brussels Airlines, Discover Airlines, Air Dolomiti), Condor, TUIfly; für 2019 mit Germanina und Sunexpress Deutschland



Passagiere an dt. Flughäfen	2019	2022	2023
Gesamt (an + ab)	248.141.450	164.721.625	197.192.042
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+110% / 66%	+20% / 79%
Deutschland	46.190.972	18.822.025	23.093.355
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+98% / 41%	+23% / 50%
Europa	158.108.851	116.622.594	135.576.707
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+101% / 73%	+16% / 85%
Übersee	43.617.579	29.277.006	38.183.673
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+169% / 67%	+30% / 87%

Luftfracht an dt. Flughäfen (in Tonnen)	2019	2022	2023
Gesamt (an, ab und Transit)	4.803.468	5.051.672	4.695.499
- Wachstum (Vorjahr) / Niveau von 2019		-7% / 105%	-7% / 98%

## Alexander Klay

Pressesprecher

[alexander.klay@bdl.aero](mailto:alexander.klay@bdl.aero)  
+49 (0) 030 520 077 -165

## Dirk Helf

Leiter Wirtschaft & Infrastruktur

[dirk.helf@bdl.aero](mailto:dirk.helf@bdl.aero)  
+49 (0) 030 520 077 -145

**Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.**  
Haus der Luftfahrt | Friedrichstraße 79 | 10117 Berlin

[www.bdl.aero](http://www.bdl.aero)