

Vorausschau auf das Luftverkehrsangebot Juli 2024 – Dezember 2024

1. Sitzplatzangebot nach Zielregionen



Verkehr von/nach	Mio. Sitze	Anteil am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 07/2019 bis 12/2019
Innerdeutsch				
Innerdeutsch Drehkreuze	7,8	6%	0%	64%
Innerdeutsch Dezentral	1,2	1%	-11%	23%
Gesamt	9,0	7%	-2%	52%
Kurz- und Mittelstrecke				
Schweiz / Österreich	7,4	6%	1%	71%
Nordeuropa	5,9	4%	3%	86%
Westeuropa	17,7	14%	-1%	82%
Südeuropa	51,0	39%	9%	106%
Ost- / Südosteuropa	13,6	10%	5%	75%
Nordafrika / Levante	5,3	4%	18%	122%
Gesamt	101,0	77%	6%	93%
Langstrecke				
Nordamerika	9,0	7%	5%	101%
Asien	5,6	4%	17%	92%
Mittlerer Osten / Zentralasien	4,7	4%	6%	103%
Afrika	1,1	1%	1%	89%
Lateinamerika	1,0	1%	6%	78%
Gesamt	21,3	16%	8%	97%
Alle Gesamt	131,3	100%	6%	88%

Ergebnisse im Überblick

- Von Juli bis Dezember 2024 werden auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 131,3 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 bleibt das Angebot jedoch weiter deutlich hinter dem Vor-Corona-Niveau zurück.
- Insbesondere der innerdeutsche Verkehr liegt weiterhin deutlich unter Vor-Corona-Niveau und nimmt auch im Vorjahresvergleich nochmals leicht ab.
- Auf den Kurz- und Mittelstrecken erreicht das Angebot eine Erholungsrate von 93 Prozent. Angebotsstärkstes Segment sind die touristisch geprägten Strecken nach Südeuropa. Die für die Anbindung des Wirtschaftsstandorts Deutschland wichtigen Zielregionen im restlichen Europa liegen noch deutlich unter den Werten von 2019. Im Vorjahresvergleich geht das Angebot von/nach Westeuropa sogar leicht zurück.
- Langstreckenverbindungen erreichen im Berichtszeitraum 97 Prozent des Vorkrisenniveaus. Im Vergleich zum Vorjahr wächst das Sitzplatzangebot auf Direktflügen von/nach Asien mit 17 Prozent am stärksten. Mit einer Recovery von 92 Prozent liegen sie aber hinter dem Verkehrsgebiet Mittlerer Osten / Zentralasien mit einer Recovery von 103 Prozent. Dieses umfasst viele Umsteigeverbindungen nach 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. 07/2019 bis 12/2019
Berlin	8,2	9%	75%
Bremen	0,6	8%	80%
Dortmund	0,9	4%	110%
Dresden	0,3	5%	57%
Düsseldorf	6,7	2%	78%
Frankfurt	20,7	2%	89%
Hahn	0,6	13%	150%
Hamburg	4,9	6%	85%
Hannover	1,8	17%	85%
Karlsruhe Baden/Baden	0,5	6%	126%
Köln/Bonn	3,3	0%	81%
Leipzig/Halle	0,6	8%	77%
Memmingen	0,9	4%	188%
München	14,1	10%	86%
Niederrhein/Weeze	0,6	17%	171%
Nürnberg	1,2	2%	87%
Stuttgart	3,1	3%	69%
Weitere	0,9	16%	80%

Ergebnisse im Überblick

- Das Angebot an den beiden großen Drehkreuzen Frankfurt und München erreicht im Zeitraum Juli bis Dezember 89 bzw. 86 Prozent des Vorkrisenniveaus. Dabei wächst das Sitzplatzangebot am Flughafen München im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 10 Prozent, in Frankfurt um 2 Prozent.
- Auch die meisten anderen deutschen Verkehrsflughäfen wachsen im Vorjahresvergleich. Allerdings liegen die mittelgroßen Flughafenstandorte Berlin, Düsseldorf, Köln 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. Bis auf Köln/Bonn wachsen die genannten Airports aber im Vorjahresvergleich; am stärksten Berlin mit 9 Prozent.
- Die kleineren Standorte Dortmund, Hahn, Karlsruhe Baden/Baden, Memmingen und Niederrhein/Weeze, die jeweils unter 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 – etwa Weeze und Hahn – erreichen dadurch zweistellige Wachstumsraten im Vorjahresvergleich.
- Auch der Flughafen Hannover wächst mit 17 Prozent sehr stark im Vergleich zu 2023 und holt damit in den kommenden sechs Monaten zum Durchschnitt der deutschen Verkehrsflughäfen auf.

3. Sitzplatzangebot nach Geschäftsmodell in Europa und Deutschland

Geschäftsmodell	Anteil Sitze am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 07/2019 bis 12/2019
Europa*			
Europ. Netz-Airlines	34%	4%	91%
Außereurop. Netz-Airlines	9%	8%	103%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	40%	7%	118%
Touristische Airlines	6%	20%	118%
Sonstige Airlines	10%	8%	86%
Gesamt	100%	7%	102%
Deutschland			
Europ. Netz-Airlines	46%	1%	85%
Außereurop. Netz-Airlines	7%	4%	94%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	26%	9%	79%
Touristische Airlines	16%	15%	121%
Sonstige Airlines	5%	20%	103%
Gesamt	100%	6%	88%
Europa* ohne Deutschland			
Europ. Netz-Airlines	32%	5%	93%
Außereurop. Netz-Airlines	10%	9%	105%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	43%	7%	126%
Touristische Airlines	4%	24%	116%
Sonstige Airlines	11%	8%	85%
Gesamt	100%	7%	106%

Ergebnisse im Überblick

Europa* gesamt

- Die Zahl der angebotenen Sitzplätze wächst im Zeitraum Juli bis Dezember 2024 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 7 Prozent und übertrifft mit 102 Prozent Recovery auch das Vor-Corona-Niveau. Getrieben wird die Entwicklung vor allem durch die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines, deren Angebot 118 Prozent von 2019 erreicht. Der Marktanteil dieser Fluggesellschaften beträgt 40 Prozent. Die europäischen Netzwerk-Carrier erreichen noch nicht wieder das Niveau von 2019.

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. 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 kaum noch. Weiterhin starkes Wachstum von 16 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zeigen die touristischen Airlines, die das Vor-Corona-Niveau mit einer Erholungsrate von 121 Prozent 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 106 Prozent inzwischen deutlich übertroffen. Die europäischen Punkt-zu-Punkt-Carrier verzeichnen mit 126 Prozent die höchste Recovery und mit 43 Prozent den größten Marktanteil. Die europäischen Netz-Carrier haben mit 93 Prozent noch nicht wieder das Sitzplatzangebot von 2019 erreicht.

- 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.