

Vorausschau auf das Luftverkehrsangebot April 2024 – September 2024

1. Sitzplatzangebot nach Zielregionen



Verkehr von/nach	Mio. Sitze	Anteil am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 04/2019 bis 09/2019
Innerdeutsch				
Innerdeutsch Drehkreuze	7,7	6%	1%	64%
Innerdeutsch Dezentral	1,3	1%	-11%	24%
Gesamt	9,0	7%	-1%	51%
Kurz- und Mittelstrecke				
Schweiz / Österreich	7,6	6%	4%	72%
Nordeuropa	6,2	5%	8%	87%
Westeuropa	18,1	13%	2%	81%
Südeuropa	54,8	40%	8%	102%
Ost- / Südosteuropa	14,2	10%	5%	75%
Nordafrika / Levante	5,2	4%	17%	123%
Gesamt	106,0	78%	6%	91%
Langstrecke				
Nordamerika	9,5	7%	8%	101%
Asien	5,3	4%	19%	86%
Mittlerer Osten / Zentralasien	4,6	3%	8%	103%
Afrika	1,0	1%	1%	83%
Lateinamerika	0,9	1%	3%	71%
Gesamt	21,2	16%	10%	95%
Alle Gesamt	136,2	100%	6%	87%

Ergebnisse im Überblick

- Von April bis September 2024 werden auf allen Flügen von, nach und in Deutschland 136,2 Millionen Sitzplätze angeboten. Das sind 87 Prozent des Angebots vor Ausbruch der Corona-Pandemie 2019. Gegenüber dem Vergleichszeitraum 2023 wächst der Luftverkehr in Deutschland um 6 Prozent.
- Die Langstreckenverbindungen erreichen im Berichtszeitraum 95 Prozent des Vorkrisenniveaus. Bei der angebotsstärksten Zielregion Nordamerika wird das Angebot von 2019 mit 101 Prozent leicht überschritten. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum verzeichnen die Strecken nach Asien mit 19 Prozent den mit Abstand größten Zuwachs bei den Langstreckenverbindungen, die Recovery erreicht 86 Prozent. Dabei zeigen aber die Zahlen, dass der Verkehr über Nicht-EU-Drehkreuze (103 Prozent Mittlerer Osten / Zentralasien) deutlich weiter in der Recovery ist als Direktverkehr nach Asien.
- 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 bleibt weiter hinter anderen Zielregionen zurück und schrumpft im Vorjahresvergleich leicht.

- 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. 04/2019 bis 09/2019
Berlin	8,3	10%	73%
Bremen	0,6	4%	77%
Dortmund	0,9	-5%	113%
Dresden	0,3	-1%	57%
Düsseldorf	7,1	2%	78%
Frankfurt	21,1	3%	86%
Hahn	0,6	13%	134%
Hamburg	5,2	9%	86%
Hannover	1,8	11%	79%
Karlsruhe Baden/Baden	0,6	-1%	120%
Köln/Bonn	3,6	-1%	81%
Leipzig/Halle	0,7	7%	75%
Memmingen	1,0	5%	183%
München	14,5	13%	85%
Niederrhein/Weeze	0,7	17%	163%
Nürnberg	1,3	-1%	93%
Stuttgart	3,3	3%	70%
Weitere	1,1	10%	85%

Ergebnisse im Überblick

- Das Sitzplatzangebot an den beiden großen deutschen Drehkreuzen Frankfurt und München erreicht im Zeitraum April bis September 2024 86 bzw. 85 Prozent des Vorkrisenniveaus. Vor allem München gewinnt im Vorjahresvergleich 13 Prozent hinzu. Dies geht insbesondere auf den sich weiter erholenden Langstreckenverkehr zurück.
- Auch andere deutsche Verkehrsflughäfen wachsen im Vorjahresvergleich. Allerdings liegen mittelgroße Flughafenstandorte wie Berlin, Düsseldorf und Stuttgart weiterhin hinter der durchschnittlichen Entwicklung in Deutschland und vor allem in Europa zurück. Hier macht sich das aufgrund der hohen staatlichen Standortkosten in Deutschland reduzierte Angebot der europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines besonders bemerkbar. In der Folge verlieren diese Standorte an Konnektivität.
- An den Flughäfen Dortmund, Dresden, Karlsruhe Baden/Baden, Köln/Bonn und Nürnberg stagniert die Angebotsentwicklung im Vergleich zum Vorjahr. Teilweise haben diese Flughäfen – getrieben durch den Ausbau des Angebots der Punkt-zu-Punkt-Airlines an kleineren Standorten – das Niveau von 2019 wieder erreicht oder teilweise deutlich überschritten. Ein anderer Teil liegt aber noch signifikant darunter.
- Die kleineren Standorte Hahn und Niederrhein/Weeze, die jeweils weniger als eine Million Sitze im Berichtszeitraum anbieten, erreichen zweistellige Wachstumsraten im Vergleich zu 2023 und gleichzeitig sehr hohe Werte bei der Recovery.

3. Sitzplatzangebot nach Geschäftsmodell in Europa und Deutschland

Geschäftsmodell	Anteil Sitze am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 04/2019 bis 09/2019
Europa*			
Europ. Netz-Airlines	34%	5%	90%
Außereurop. Netz-Airlines	9%	11%	103%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	41%	7%	117%
Touristische Airlines	6%	10%	101%
Sonstige Airlines	10%	7%	83%
Gesamt	100%	7%	101%
Deutschland			
Europ. Netz-Airlines	45%	3%	83%
Außereurop. Netz-Airlines	7%	5%	94%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	28%	9%	78%
Touristische Airlines	16%	11%	117%
Sonstige Airlines	4%	13%	90%
Gesamt	100%	6%	87%
Europa* ohne Deutschland			
Europ. Netz-Airlines	31%	6%	93%
Außereurop. Netz-Airlines	10%	12%	105%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	44%	7%	125%
Touristische Airlines	4%	9%	91%
Sonstige Airlines	11%	7%	82%
Gesamt	100%	7%	104%

Ergebnisse im Überblick

Europa* gesamt

- Die Zahl der angebotenen Sitzplätze wächst im Zeitraum April bis September 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 bereits bei 117 Prozent des Vorkrisenniveaus bei einem hohen Marktanteil von 41 Prozent liegt. Gegenüber dem Vergleichszeitraum 2023 wachsen die außereuropäischen Netzwerk-Airlines mit 11 Prozent überdurchschnittlich stark. Auch hier wurde das Niveau von 2019 mit 103 Prozent überschritten.

Deutschland

- Auch im aktuellen Berichtszeitraum erholt sich der Luftverkehr in Deutschland langsamer als im restlichen Europa. Das Schlusslicht bei der Erholung der einzelnen Marktsegmente in Deutschland bilden mit einer Recovery von 78 Prozent die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines. Deren Marktanteil liegt bei nur 28 Prozent und damit deutlich unter dem Niveau der übrigen europäischen Länder. Der Verkehr der vor allem im Veranstaltergeschäft tätigen touristischen Airlines erreicht bei einer hohen Wachstumsrate 117 Prozent des Angebots von 2019. Allerdings hat dieses Geschäftsfeld nur einen Marktanteil von 16 Prozent. Insgesamt erreicht der Luftverkehr in Deutschland 87 Prozent von 2019.

Europa* ohne Deutschland

- Im restlichen Europa wird das Vor-Corona-Niveau bei der Anzahl der angebotenen Sitzplätze mit 104 Prozent übertroffen. Die europäischen Punkt-zu-Punkt-Carrier verzeichnen mit 125 Prozent dabei die höchste Recovery und haben mit 44 Prozent dabei gleichzeitig 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.