

# Vorausschau auf das Luftverkehrsangebot März 2024 – August 2024

# 1. Sitzplatzangebot nach Zielregionen



| Verkehr von/nach               | Mio. Sitze   | Anteil am Gesamtverkehr | Wachstum ggü. Vorjahresperiode | Erholung ggü. 03/2019 bis 08/2019 |
|--------------------------------|--------------|-------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
| <b>Innerdeutsch</b>            |              |                         |                                |                                   |
| Innerdeutsch Drehkreuze        | 7,8          | 6%                      | 4%                             | 65%                               |
| Innerdeutsch Dezentral         | 1,2          | 1%                      | -14%                           | 23%                               |
| <b>Gesamt</b>                  | <b>9,0</b>   | <b>7%</b>               | <b>1%</b>                      | <b>51%</b>                        |
| <b>Kurz- und Mittelstrecke</b> |              |                         |                                |                                   |
| Schweiz / Österreich           | 7,6          | 6%                      | 6%                             | 72%                               |
| Nordeuropa                     | 6,1          | 5%                      | 10%                            | 86%                               |
| Westeuropa                     | 18,1         | 13%                     | 4%                             | 81%                               |
| Südeuropa                      | 51,6         | 38%                     | 11%                            | 103%                              |
| Ost- / Südosteuropa            | 14,2         | 11%                     | 11%                            | 78%                               |
| Nordafrika / Levante           | 4,8          | 4%                      | 13%                            | 117%                              |
| <b>Gesamt</b>                  | <b>102,4</b> | <b>77%</b>              | <b>9%</b>                      | <b>91%</b>                        |
| <b>Langstrecke</b>             |              |                         |                                |                                   |
| Nordamerika                    | 9,1          | 7%                      | 8%                             | 101%                              |
| Asien                          | 5,3          | 4%                      | 24%                            | 87%                               |
| Mittlerer Osten / Zentralasien | 4,6          | 3%                      | 9%                             | 103%                              |
| Afrika                         | 1,0          | 1%                      | 1%                             | 83%                               |
| Lateinamerika                  | 0,9          | 1%                      | 3%                             | 71%                               |
| <b>Gesamt</b>                  | <b>20,9</b>  | <b>16%</b>              | <b>11%</b>                     | <b>95%</b>                        |
| <b>Alle Gesamt</b>             | <b>132,2</b> | <b>100%</b>             | <b>9%</b>                      | <b>87%</b>                        |

## Ergebnisse im Überblick

- Von März bis August werden auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 132,2 Millionen Sitzplätze angeboten. Damit wächst der Luftverkehr in Deutschland um 9 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Das entspricht 87 Prozent des Vor-Corona-Niveaus im Zeitraum März 2019 bis August 2019.
- Die Langstrecke erreicht 95 Prozent des Vorkrisenniveaus. Der größte Markt Nordamerika übersteigt das Vor-Corona-Niveau mit einem Sitzplatzangebot von 9,1 Millionen leicht. Bei der Erholung der Langstrecke holt der Verkehr nach Asien auf. 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 (87 Prozent).
- Das Angebot auf Kurz- und Mittelstrecken liegt bei 91 Prozent des Vor-Corona-Niveaus. Die touristisch geprägten Verkehre von und nach Südeuropa sowie Nordafrika / Levante liegen über dem Niveau von 2019. Dagegen erreichen die für die internationale Anbindung des Wirtschaftsstandorts Deutschland wichtigen Verbindungen in die Schweiz, nach Österreich sowie nach Ost- / Südost- und Westeuropa nicht das Vorkrisenniveau.
- Beim innerdeutschen Verkehr macht sich weiterhin die Verlagerung auf Straße und Schiene sowie die verstärkte Nutzung digitaler Kommunikationsmöglichkeiten bemerkbar. Vor allem dezentrale Strecken liegen unter dem Niveau von 2019.

- 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, Aserbaidshan, Georgien, Usbekistan, Tadschikistan, Turkmenistan und Kasachstan.

## 2. Sitzplatzangebot nach Flughafenstandort



| Ab Flughafen          | Mio. Sitze | Wachstum ggü. Vorjahresperiode | Erholung ggü. 03/2019 bis 08/2019 |
|-----------------------|------------|--------------------------------|-----------------------------------|
| Berlin                | 8,1        | 12%                            | 71%                               |
| Bremen                | 0,6        | 6%                             | 79%                               |
| Dortmund              | 1,0        | 9%                             | 128%                              |
| Dresden               | 0,3        | -1%                            | 55%                               |
| Düsseldorf            | 6,8        | 3%                             | 77%                               |
| Frankfurt             | 20,9       | 6%                             | 87%                               |
| Hahn                  | 0,6        | 18%                            | 134%                              |
| Hamburg               | 5,0        | 10%                            | 85%                               |
| Hannover              | 1,7        | 14%                            | 80%                               |
| Karlsruhe Baden/Baden | 0,5        | 0%                             | 123%                              |
| Köln/Bonn             | 3,4        | 2%                             | 81%                               |
| Leipzig/Halle         | 0,6        | 10%                            | 75%                               |
| Memmingen             | 1,0        | 18%                            | 186%                              |
| München               | 14,1       | 15%                            | 84%                               |
| Niederrhein/Weeze     | 0,7        | 19%                            | 160%                              |
| Nürnberg              | 1,3        | 1%                             | 93%                               |
| Stuttgart             | 3,1        | 6%                             | 70%                               |
| Weitere               | 1,0        | 11%                            | 89%                               |

### Ergebnisse im Überblick

- Das Angebot an den beiden großen Drehkreuzen Frankfurt und München erreicht in den kommenden sechs Monaten 87 bzw. 84 Prozent des Vorkrisenniveaus. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum entspricht dies einem Wachstum von 6 bzw. 15 Prozent. Sowohl Frankfurt als auch München profitieren von der weiteren Erholung des Langstreckenverkehrs.
- Auch die meisten anderen deutschen Verkehrsflughäfen wachsen im Vorjahresvergleich. Allerdings liegen die mittelgroßen Flughafenstandorte Berlin, Düsseldorf, Köln/Bonn und Stuttgart weiterhin hinter der durchschnittlichen Entwicklung in Deutschland und vor allem in Europa zurück. Hier macht sich das fehlende Angebot des europäischen Punkt-zu-Punkt-Verkehrs besonders bemerkbar. In der Folge verlieren diese Standorte an Konnektivität und geraten im europäischen Vergleich ins Hintertreffen.
- An kleineren dezentralen Standorten wie Dortmund, Hahn, Karlsruhe Baden/Baden, Memmingen und Weeze wird das Vor-Corona-Angebot in den kommenden sechs Monaten teilweise deutlich überschritten. Getrieben wird diese Entwicklung durch den Ausbau des Angebots der Punkt-zu-Punkt-Airlines. Das Angebot liegt an diesen Flughäfen im Berichtszeitraum aber jeweils bei nicht mehr als einer Million Sitzen.

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



| Geschäftsmodell                 | Anteil Sitze am Gesamtverkehr | Wachstum ggü. Vorjahresperiode | Erholung ggü. 03/2019 bis 08/2019 |
|---------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
| <b>Europa*</b>                  |                               |                                |                                   |
| Europ. Netz-Airlines            | 35%                           | 7%                             | 91%                               |
| Außereurop. Netz-Airlines       | 9%                            | 13%                            | 104%                              |
| Punkt-zu-Punkt-Airlines         | 41%                           | 9%                             | 118%                              |
| Touristische Airlines           | 6%                            | 8%                             | 99%                               |
| Sonstige Airlines               | 9%                            | 6%                             | 81%                               |
| <b>Gesamt</b>                   | <b>100%</b>                   | <b>8%</b>                      | <b>101%</b>                       |
| <b>Deutschland</b>              |                               |                                |                                   |
| Europ. Netz-Airlines            | 47%                           | 7%                             | 85%                               |
| Außereurop. Netz-Airlines       | 7%                            | 6%                             | 94%                               |
| Punkt-zu-Punkt-Airlines         | 27%                           | 11%                            | 78%                               |
| Touristische Airlines           | 15%                           | 11%                            | 117%                              |
| Sonstige Airlines               | 4%                            | 11%                            | 87%                               |
| <b>Gesamt</b>                   | <b>100%</b>                   | <b>9%</b>                      | <b>87%</b>                        |
| <b>Europa* ohne Deutschland</b> |                               |                                |                                   |
| Europ. Netz-Airlines            | 32%                           | 7%                             | 93%                               |
| Außereurop. Netz-Airlines       | 10%                           | 14%                            | 105%                              |
| Punkt-zu-Punkt-Airlines         | 44%                           | 9%                             | 126%                              |
| Touristische Airlines           | 4%                            | 5%                             | 87%                               |
| Sonstige Airlines               | 10%                           | 6%                             | 81%                               |
| <b>Gesamt</b>                   | <b>100%</b>                   | <b>8%</b>                      | <b>104%</b>                       |

#### Ergebnisse im Überblick

##### Europa\* gesamt

- Die Zahl der angebotenen Sitzplätze wächst im Zeitraum März bis August 2024 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 8 Prozent und übersteigt damit das Vor-Corona-Niveau. Getrieben wird diese Entwicklung vor allem durch die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines, deren Angebot bereits bei 118 Prozent des Vorkrisenniveaus bei einem Marktanteil von 41 Prozent liegt.

##### Deutschland

- Im aktuellen Berichtszeitraum erholt sich der Luftverkehr in Deutschland deutlich langsamer als im restlichen Europa. Gebremst wird die Erholung des Luftverkehrs in Deutschland vor allem durch die schwache Recovery des für den innereuropäischen Verkehr besonders relevanten Angebots der europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines. Deren Sitzplatzangebot erreicht in den kommenden sechs Monaten nur 78 Prozent des Vor-Corona-Niveaus. Der Marktanteil der Punkt-zu-Punkt-Fluggesellschaften liegt mit 27 Prozent deutlich unter dem Niveau der übrigen europäischen Länder. Einzig die vor allem im Veranstaltergeschäft tätigen touristischen Airlines übertreffen mit einem Sitzplatzangebot von 117 Prozent das Vor-Corona-Niveau. Allerdings ist deren Anteil am Gesamtverkehr mit 15 Prozent vergleichsweise klein.

##### Europa\* ohne Deutschland

- Im restlichen Europa übertrifft der Luftverkehr gemessen an der Anzahl der angebotenen Sitzplätze mit 104 Prozent das Vor-Corona-Niveau inzwischen deutlich. Die Punkt-zu-Punkt-Airlines verzeichnen dabei mit 126 Prozent die höchste Recovery und haben mit 44 Prozent gleichzeitig den größten Marktanteil. Auch die außereuropäischen Netzwerk-Airlines überschreiten das Vorkrisenniveau.

- 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.

## Zuordnung von Airlines zu Geschäftsmodellen

- 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.