

# Vorausschau auf das Luftverkehrsangebot Januar 2023 – Juni 2023

# 1. Sitzplatzangebot nach Zielregionen



Verkehr von/nach	Mio. Sitze	Anteil am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 01/2019 bis 06/2019
<b>Innerdeutsch</b>				
Innerdeutsch Drehkreuze	8,2	7,6 %	35 %	67 %
Innerdeutsch dezentral	1,9	1,7 %	33 %	32 %
<b>Gesamt</b>	<b>10,1</b>	<b>9,3 %</b>	<b>35 %</b>	<b>56 %</b>
<b>Kurz- und Mittelstrecke</b>				
Schweiz / Österreich	7,4	6,8 %	37 %	71 %
Nordeuropa	5,3	5,0 %	26 %	77 %
Westeuropa	17,1	15,8 %	30 %	79 %
Südeuropa	35,1	32,5 %	4 %	87 %
Ost- / Südosteuropa	11,8	10,9 %	21 %	71 %
Nordafrika / Levante	3,6	3,3 %	25 %	92 %
<b>Gesamt</b>	<b>80,2</b>	<b>74,4 %</b>	<b>16 %</b>	<b>80 %</b>
<b>Langstrecke</b>				
Nordamerika	7,4	6,9 %	22 %	94 %
Asien	4,1	3,8 %	103 %	70 %
Mittlerer Osten / Zentr. Asien	4,0	3,7 %	24 %	91 %
Afrika	1,0	1,0 %	17 %	82 %
Lateinamerika	1,0	0,9 %	0 %	69 %
<b>Gesamt</b>	<b>17,5</b>	<b>16,2 %</b>	<b>33 %</b>	<b>84 %</b>
<b>Alle Gesamt</b>	<b>107,7</b>	<b>100 %</b>	<b>20 %</b>	<b>78 %</b>

## Ergebnisse im Überblick

- Von Januar bis Juni 2023 beträgt das Sitzplatzangebot der Fluggesellschaften auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 107,7 Millionen. Das entspricht 78 Prozent des Angebots vor der Corona-Pandemie. Gegenüber dem Vergleichszeitraum 2022 stellt dies ein Wachstum von 20 Prozent dar.
- Gegenüber dem Vormonat (Bericht Dezember 2022 – Mai 2023) wächst der Luftverkehr weiter, wobei sich das Wachstum aber leicht abschwächt. Grund ist zunächst ein statistischer Effekt: Mit Juni 2022 ist nun ein Monat einbezogen, der bereits im vergangenen Jahr von starkem Wachstum geprägt war. Darüber hinaus reduziert sich das Wachstum leicht aufgrund der schwachen konjunkturellen Entwicklung.
- Die stärkste Erholung gegenüber dem Vorkrisenniveau weist in den kommenden sechs Monaten der Verkehr auf der Langstrecke auf. Wichtigster Treiber ist hier der Verkehr von und nach Nordamerika. Ein voraussichtlicher Anstieg der China-Verkehre infolge des Entfalls der Einreise-Quarantäne ist den aktuellen Daten noch nicht sichtbar.
- Wachstum und Erholung des Europa-Verkehrs zeigen Sättigungstendenzen.
- Die Erholung des innerdeutschen Flugverkehrs stagniert (weiterhin 56 Prozent von 2019). Hier macht sich unter anderem die Verlagerung des Verkehrs auf Straße und Schiene bemerkbar.

- 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. 01-06/22	Erholung ggü. 01-06/19
Berlin	6,7	15%	61%
Bremen	0,5	24%	76%
Dortmund	0,8	17%	112%
Dresden	0,3	9%	59%
Düsseldorf	5,7	19%	70%
Frankfurt	18,6	25%	84%
Friedrichshafen	0,1	16%	83%
Hahn	0,4	23%	103%
Hamburg	4,0	16%	72%
Hannover	1,2	10%	64%
Karlsruhe Baden/Baden	0,4	26%	120%
Köln/Bonn	2,7	8%	74%
Leipzig/Halle	0,4	32%	61%
Memmingen	0,7	32%	148%
München	12,0	27%	76%
Münster/Osnabrück	0,2	-15%	74%
Niederrhein/Weeze	0,3	15%	95%
Nürnberg	1,0	23%	82%
Paderborn/Lippstadt	0,1	24%	57%
Stuttgart	2,4	24%	63%
Weitere	0,1	-28%	64%

### Ergebnisse im Überblick

- Das Verkehrsangebot am größten deutschen Flughafen-Drehkreuz Frankfurt entwickelt sich in den nächsten sechs Monaten weiterhin überdurchschnittlich stark. Verglichen mit dem ersten Halbjahr 2019 werden dort in den kommenden sechs Monaten 84 Prozent der Sitzplätze angeboten. Grund ist die besonders starke Erholung des interkontinentalen Verkehrs. Frankfurt ist der wichtigste Standort in Deutschland für Umsteiger auf Langstreckenflügen.
- Das Sitzplatzangebot am zweiten wichtigen Drehkreuz München steigt im ersten Halbjahr 2023 ebenfalls stark, und zwar um 27 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Es erreicht nun 76 Prozent des Vor-Corona-Niveaus. Damit liegt der Flughafen München bei der Erholung im Rahmen des Durchschnitts der deutschen Flughäfen.
- Unterdurchschnittlich entwickelt sich das Angebot an den weiteren großen Flughäfen wie Berlin, Düsseldorf und Hamburg. Sowohl beim Wachstum gegenüber dem Vorjahr als auch bei der Erholung verglichen mit dem Vorkrisenjahr 2019 weisen diese Standorte niedrigere Werte auf. Ausschlaggebend sind unter anderem hohe Standortkosten, ein teilweise stark reduziertes Angebot der Punkt-zu-Punkt-Fluggesellschaften sowie die weitere Verlagerung des Verkehrs auf Straße und Schiene.
- Vergleichsweise gut erholen sich dezentrale Flughäfen wie Dortmund, Hahn, Karlsruhe Baden/Baden, Memmingen und Niederrhein/Weeze. Sie profitieren vom Ausbau der Präsenz von Punkt-zu-Punkt-Fluggesellschaften an kleineren Standorten. So liegt das Sitzplatzangebot in Memmingen im ersten Halbjahr 2023 um 148 Prozent über dem Angebot in der Vergleichsperiode 2019.

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

Geschäftsmodell	Anteil Sitze am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 01/2019 bis 06/2019
<b>Europa*</b>			
Europ. Netz-Airlines	38 %	24 %	86 %
Außereurop. Netz-Airlines	9 %	37 %	87 %
Punkt-zu-Punkt-Airlines	40 %	17 %	105 %
Touristische Airlines	4 %	-1 %	84 %
Sonstige Airlines	9 %	25 %	75 %
<b>Gesamt</b>	<b>100 %</b>	<b>21 %</b>	<b>91 %</b>
<b>Deutschland</b>			
Europ. Netz-Airlines	52 %	28 %	82 %
Außereurop. Netz-Airlines	8 %	36 %	87 %
Punkt-zu-Punkt-Airlines	25 %	12 %	64 %
Touristische Airlines	11 %	-6 %	95 %
Sonstige Airlines	4 %	50 %	77 %
<b>Gesamt</b>	<b>100 %</b>	<b>20 %</b>	<b>78 %</b>
<b>Europa* ohne Deutschland</b>			
Europ. Netz-Airlines	35 %	23 %	87 %
Außereurop. Netz-Airlines	9 %	38 %	87 %
Punkt-zu-Punkt-Airlines	43 %	18 %	114 %
Touristische Airlines	3 %	3 %	76 %
Sonstige Airlines	11 %	23 %	75 %
<b>Gesamt</b>	<b>100 %</b>	<b>21 %</b>	<b>94 %</b>

#### Ergebnisse im Überblick

##### Europa\* gesamt

- Das Sitzplatzangebot in Europa erreicht 91 Prozent des Vorkrisenniveaus 2019. Europäische Netzwerk-Airlines und Punkt-zu-Punkt-Fluggesellschaften teilen sich den größten Anteil des Angebots mit 38 und 40 Prozent.
- Besonders dynamisch ist die Erholung der Punkt-zu-Punkt-Airlines: Ihr Sitzplatzangebot überschreitet mit 105 Prozent deutlich das Niveau des ersten Halbjahres 2019.

##### Deutschland

- Mit einem Anteil von 52 Prozent dominieren die europäischen Netzwerk-Airlines das Sitzplatzangebot in Deutschland. Zudem steigt ihr Angebot erheblich auf 82 Prozent von 2019. Ein Grund für den deutlich gestiegenen Marktanteil der Netzwerk-Airlines ist der Rückzug der Punkt-zu-Punkt-Fluggesellschaften aus Deutschland. Dieser spiegelt sich auch in deren geringem Anteil am Sitzplatzangebot wider (25 Prozent).
- Touristische Fluggesellschaften entwickeln sich in Deutschland mit einem Sitzplatzangebot von 95 Prozent gegenüber 2019 besonders stark.

##### Europa\* ohne Deutschland

- Bei einem Vergleich zwischen der Verkehrsentwicklung Deutschlands mit den übrigen europäischen Ländern zeigt sich, dass sich bei gleichen wirtschaftlichen Bedingungen das Sitzplatzangebot in Europa dynamischer entwickelt: Es liegt in den kommenden sechs Monaten bei 94 Prozent des Niveaus von vor der Corona-Pandemie, was insbesondere auf das überproportionale Wachstum der Punkt-zu-Punkt-Airlines zurückzuführen ist. Ihr Sitzplatzangebot liegt mit 114 Prozent deutlich über dem Niveau von 2019.

- **Alle Daten geben das 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 baltischer 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, denn obwohl es im eigentlichen Sinne Interkontverkehr ist, gehören sie zum europäischen Verkehr (kürze Strecken als bspw. nach Asien oder Nordamerika, Teil des europäischen Mittelmeertourismus und Einsatz von Schmalrumpfflugzeugen).
  - Mittlere Osten / Zentralasien besteht aus der Golfregion und zusätzlich Armenien, Aserbeidschan, Georgien, Usbekistan, Tadschikistan, Turkmenistan und Kasachstan.
- **Erläuterung Zuordnung Airlines zu Geschäftsmodelle**
  - Europäische Netz-Airlines: Lufthansa, Swiss, Austrian, Brussels Airlines, KLM, Air France, British Airways, Iberia, Finnair, SAS u.a.
  - Punkt-zu-Punkt Airlines: Ryanair, Easyjet, Wizz, Eurowings u.a.
  - Außereuropäische Netz-Airlines: United, Delta, American, Emirates, Qatar, Air India, Thai, Singapore u.a.
  - Touristische Airlines: Condor, Tui, Sunexpress u.a.
  - Sonstige Airlines: Alle kleineren und regionalen Airlines, die nicht eindeutig o.a. Gruppen zuzuordnen sind.