

# Vorausschau auf das Luftverkehrsangebot Juni 2024 – November 2024

# 1. Sitzplatzangebot nach Zielregionen



Verkehr von/nach	Mio. Sitze	Anteil am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 06/2019 bis 11/2019
<b>Innerdeutsch</b>				
Innerdeutsch Drehkreuze	7,8	6%	-1%	64%
Innerdeutsch Dezentral	1,3	1%	-13%	24%
<b>Gesamt</b>	<b>9,1</b>	<b>7%</b>	<b>-3%</b>	<b>52%</b>
<b>Kurz- und Mittelstrecke</b>				
Schweiz / Österreich	7,5	6%	2%	72%
Nordeuropa	6,1	4%	5%	87%
Westeuropa	18,0	13%	0%	82%
Südeuropa	54,3	40%	8%	104%
Ost- / Südosteuropa	14,1	10%	5%	76%
Nordafrika / Levante	5,2	4%	16%	120%
<b>Gesamt</b>	<b>105,1</b>	<b>78%</b>	<b>6%</b>	<b>92%</b>
<b>Langstrecke</b>				
Nordamerika	9,3	7%	5%	101%
Asien	5,5	4%	17%	88%
Mittlerer Osten / Zentralasien	4,6	3%	6%	101%
Afrika	1,1	1%	0%	85%
Lateinamerika	0,9	1%	5%	75%
<b>Gesamt</b>	<b>21,4</b>	<b>16%</b>	<b>8%</b>	<b>95%</b>
<b>Alle Gesamt</b>	<b>135,6</b>	<b>100%</b>	<b>6%</b>	<b>88%</b>

## Ergebnisse im Überblick

- Von Juni bis November 2024 werden auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 135,6 Millionen Sitzplätze angeboten. Das sind 88 Prozent des Angebots vor Ausbruch der Corona-Pandemie im Jahr 2019. Gegenüber dem Vergleichszeitraum im Jahr 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 Direktverbindungen nach Asien mit 17 Prozent den mit Abstand größten Zuwachs. Mit einer Recovery von 88 Prozent liegen sie aber deutlich hinter dem Verkehrsgebiet Mittlerer Osten / Zentralasien mit einer Recovery von 101 Prozent, das viele Umsteigeverbindungen nach Asien über Drehkreuze am Persischen Golf abbildet.
- Auf den Kurz- und Mittelstrecken liegt das Angebot bei 92 Prozent des Vorkrisenniveaus. Angebotsstärkstes Segment sind hier die touristisch geprägten Strecken nach Südeuropa, die gemeinsam mit den Zielen in Nordafrika / Levante das Verkehrsniveau von 2019 bereits wieder überschritten haben. Die für die Anbindung des Wirtschaftsstandorts Deutschland wichtigen Zielregionen im restlichen Europa liegen noch deutlich unter den Werten 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. 06/2019 bis 11/2019
Berlin	8,3	9%	75%
Bremen	0,7	8%	80%
Dortmund	0,9	1%	111%
Dresden	0,3	6%	60%
Düsseldorf	7,0	1%	78%
Frankfurt	21,2	1%	88%
Hahn	0,6	13%	142%
Hamburg	5,1	6%	86%
Hannover	1,9	15%	83%
Karlsruhe Baden/Baden	0,5	2%	120%
Köln/Bonn	3,5	-2%	80%
Leipzig/Halle	0,7	7%	77%
Memmingen	0,9	4%	185%
München	14,4	10%	85%
Niederrhein/Weeze	0,7	20%	169%
Nürnberg	1,3	2%	90%
Stuttgart	3,3	3%	70%
Weitere	1,0	15%	83%

### Ergebnisse im Überblick

- Das Angebot an den beiden großen Drehkreuzen Frankfurt und München erreicht im Zeitraum Juni bis November 88 bzw. 85 Prozent des Vorkrisenniveaus. Dabei kann der Flughafen München im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ein Wachstum von 10 Prozent verzeichnen.
- Auch fast alle anderen deutschen Verkehrsflughäfen wachsen im Vorjahresvergleich. Allerdings liegen die mittelgroßen Flughafenstandorte Berlin, Düsseldorf 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. Alle drei genannten Airports wachsen 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 – erreichen darüber hinaus auch zweistellige Wachstumsraten im Vorjahresvergleich.

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

Geschäftsmodell	Anteil Sitze am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 06/2019 bis 11/2019
<b>Europa*</b>			
Europ. Netz-Airlines	34%	4%	91%
Außereurop. Netz-Airlines	9%	9%	103%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	40%	7%	117%
Touristische Airlines	6%	13%	108%
Sonstige Airlines	10%	11%	87%
<b>Gesamt</b>	<b>100%</b>	<b>7%</b>	<b>102%</b>
<b>Deutschland</b>			
Europ. Netz-Airlines	45%	0%	84%
Außereurop. Netz-Airlines	7%	4%	93%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	26%	6%	78%
Touristische Airlines	17%	12%	117%
Sonstige Airlines	5%	34%	114%
<b>Gesamt</b>	<b>100%</b>	<b>6%</b>	<b>88%</b>
<b>Europa* ohne Deutschland</b>			
Europ. Netz-Airlines	32%	5%	93%
Außereurop. Netz-Airlines	10%	10%	105%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	43%	7%	126%
Touristische Airlines	4%	13%	101%
Sonstige Airlines	12%	9%	85%
<b>Gesamt</b>	<b>100%</b>	<b>7%</b>	<b>105%</b>

#### Ergebnisse im Überblick

##### Europa\* gesamt

- Die Zahl der angebotenen Sitzplätze wächst im Zeitraum Juni bis November 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 117 Prozent von 2019 erreicht. Der Marktanteil dieser Fluggesellschaften beträgt 40 Prozent. Die europäischen Netzwerk-Carrier und die sonstigen Airlines erreichen noch nicht wieder das Niveau von 2019.

##### Deutschland

- Auch im aktuellen Berichtszeitraum erholt sich der Luftverkehr in Deutschland spürbar langsamer als im restlichen Europa. Das Schlusslicht bei der Erholung der einzelnen Marktsegmente bilden die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines. Ihre Recovery liegt bei nur 78 Prozent. Auch deren Marktanteil liegt in Deutschland mit 26 Prozent deutlich unter dem Niveau der übrigen europäischen Länder. Dagegen kommen die europäischen Netz-Carrier auf einen Marktanteil von 45 Prozent. Im Vergleich zum Vorjahr wächst ihr Angebot aber nicht mehr. Insgesamt erreicht der Luftverkehr in Deutschland 88 Prozent des Vor-Corona-Niveaus.

##### Europa\* ohne Deutschland

- Im restlichen Europa wird das Vor-Corona-Niveau im Luftverkehr gemessen an der Anzahl der angebotenen Sitzplätze mit 105 Prozent inzwischen deutlich übertroffen. Die europäischen Punkt-zu-Punkt-Carrier verzeichnen mit 126 Prozent die höchste Recovery und mit 43 Prozent den größten Marktanteil. Neben den sonstigen Airlines haben nur die europäischen Netz-Carrier mit 93 Prozent noch nicht wieder das Niveau 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.