



Bundesverband der Deutschen
Luftverkehrswirtschaft

VORAUSSCHAU AUF DAS LUFTVERKEHRSANGEBOT

Dezember 2024 – Mai 2025

Berlin, 6. Dezember 2024

1. SITZPLATZANGEBOT NACH ZIELREGIONEN

Verkehr von/nach	Mio. Sitze	Anteil am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 12/2018 bis 05/2019
Innerdeutsch				
Innerdeutsch Dezentral	1,1	1%	-1%	20%
Innerdeutsch Drehkreuze	7,6	7%	2%	63%
Gesamt	8,7	8%	2%	49%
Kurz- und Mittelstrecke				
Nordafrika / Levante	4,8	4%	16%	121%
Nordeuropa	5,5	5%	0%	81%
Schweiz / Österreich	7,3	6%	3%	71%
Ost- / Südosteuropa	12,2	11%	8%	77%
Westeuropa	16,9	15%	0%	79%
Südeuropa	39,3	34%	8%	108%
Gesamt	86,1	75%	6%	91%
Langstrecke				
Lateinamerika	1,2	1%	7%	76%
Afrika	1,2	1%	-2%	90%
Mittlerer Osten / Zentralasien	4,5	4%	1%	101%
Asien	5,4	5%	6%	95%
Nordamerika	7,5	7%	3%	101%
Gesamt	19,8	17%	3%	97%
Alle Gesamt	114,6	100%	5%	86%

Ergebnisse im Überblick

- Von Dezember 2024 bis Mai 2025 werden auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 114,6 Millionen Sitzplätze angeboten. Damit wächst der Luftverkehr gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 5 Prozent. Mit einer Erholungsrate von 86 Prozent im Vergleich zu 2018/19 bleibt das Angebot jedoch weiterhin deutlich hinter dem Vor-Corona-Niveau zurück.
- Der innerdeutsche Verkehr liegt weiterhin signifikant unter Vor-Corona-Niveau. Besonders deutlich wird dies auf den dezentralen Strecken, die nicht die Drehkreuze Frankfurt oder München als Start oder Ziel haben.
- Auf den Kurz- und Mittelstrecken erreicht das Sitzplatzangebot eine Erholungsrate von 91 Prozent im Vergleich zu 2018/19. Wachstumsstärkste Segmente sind die eher touristisch geprägten Zielgebiete im Mittelmeerraum. Das Angebot auf den übrigen, für die Anbindung des Wirtschaftsstandortes Deutschland besonders wichtigen Strecken in andere Regionen fällt dagegen deutlich dahinter zurück.
- Die Langstrecke erreicht im Berichtszeitraum 97 Prozent des Vorkrisenniveaus. Im Vergleich zum Vorjahr wächst das Sitzplatzangebot auf Direktflügen von/nach Asien mit 6 Prozent vergleichsweise stark – mit einer Recovery von 95 Prozent liegt es aber hinter dem Verkehrsgebiet Mittlerer Osten / Zentralasien mit einer Recovery von 101 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. 12/2018 bis 05/2019
Berlin-Brandenburg	7,6	8%	70%
Bremen	0,6	10%	86%
Dortmund	0,8	-1%	112%
Dresden	0,3	4%	50%
Düsseldorf	5,5	3%	70%
Frankfurt	18,7	1%	87%
Hahn	0,6	28%	133%
Hamburg	4,4	7%	82%
Hannover	1,4	14%	87%
Karlsruhe Baden/Baden	0,5	35%	163%
Köln/Bonn	2,5	1%	72%
Leipzig/Halle	0,5	7%	74%
Memmingen	0,9	17%	201%
München	13,0	7%	85%
Niederrhein/Weeze	0,5	13%	158%
Nürnberg	1,0	4%	83%
Stuttgart	2,4	4%	67%
Weitere	0,5	-8%	73%

Ergebnisse im Überblick

- Das Angebot an den beiden großen Drehkreuzen Frankfurt und München erreicht im Zeitraum Dezember 2024 bis Mai 2025 87 bzw. 85 Prozent des Vorkrisenniveaus. In München macht sich das im Vergleich zum Vorjahr gewachsene Langstreckenangebot bemerkbar und verhilft dem Flughafen zu einem Wachstum von 7 Prozent.
- Auch die meisten anderen deutschen Verkehrsflughäfen wachsen im Vorjahresvergleich. Allerdings liegen die mittelgroßen Flughafenstandorte Berlin-Brandenburg, Düsseldorf, Köln/Bonn 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. An allen genannten Airports wächst das Angebot aber im Vorjahresvergleich; am stärksten am Flughafen Berlin-Brandenburg mit 8 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 nach der Corona-Pandemie. In Memmingen hat sich das Angebot im Vergleich zu 2018/19 mehr als verdoppelt. Grund dafür ist, dass die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines an kleinen Regionalflughäfen mit vergleichsweise leicht geringeren Standortkosten im begrenzten Umfang zusätzliche Kapazitäten einsetzen. Hierbei handelt es sich vor allem um VFR-Verkehr (VFR= „Visiting Friends and Relatives“) und Flüge zu touristischen Zielen.

3. SITZPLATZANGEBOT NACH GESCHÄFTSMODELL IN EUROPA UND DEUTSCHLAND

Geschäftsmodell	Anteil Sitze am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 12/2018 bis 05/2019
Europa*			
Europäische Netz-Airlines	36%	3%	92%
Außereurop. Netz-Airlines	10%	7%	111%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	39%	7%	119%
Touristische Airlines	5%	9%	111%
Sonstige Airlines	10%	7%	86%
Gesamt	100%	6%	103%
Deutschland			
Europäische Netz-Airlines	48%	0%	83%
Außereurop. Netz-Airlines	8%	4%	100%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	27%	11%	75%
Touristische Airlines	13%	10%	132%
Sonstige Airlines	4%	15%	88%
Gesamt	100%	5%	86%
Europa* ohne Deutschland			
Europäische Netz-Airlines	34%	4%	95%
Außereurop. Netz-Airlines	10%	7%	113%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	42%	6%	129%
Touristische Airlines	3%	8%	97%
Sonstige Airlines	11%	6%	86%
Gesamt	100%	6%	107%

Ergebnisse im Überblick

Europa* gesamt

- Die Zahl der angebotenen Sitzplätze wächst von Dezember 2024 bis Mai 2025 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 6 Prozent und übertrifft mit einer Erholungsrate von 103 Prozent das Vor-Corona-Niveau. Den größten Marktanteil haben die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines mit 39 Prozent. Dieses Geschäftsmodell erreicht eine Recovery von 119 Prozent. Auch die außereuropäischen Netzwerk-Airlines und die vor allem im Veranstaltergeschäft tätigen touristischen Carrier wachsen deutlich im Vergleich zum Vor-Corona-Niveau. Die europäischen Netzwerk-Fluggesellschaften erreichen noch nicht wieder das Niveau von 2019.

Deutschland

- Der Luftverkehr in Deutschland erholt sich weiterhin spürbar langsamer als im restlichen Europa. Aufgrund des unterdurchschnittlichen Wachstums des Luftverkehrs vergrößert sich der Rückstand Deutschlands gegenüber den anderen europäischen Ländern immer mehr. Das Schlusslicht bei der Erholung der Marktsegmente bilden die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines mit einer Recovery von 75 Prozent. Auch ihr Marktanteil liegt mit 27 Prozent deutlich unter dem Niveau der übrigen europäischen Länder. Dagegen kommen die europäischen Netzwerk-Carrier auf einen Marktanteil von 48 Prozent, können im Vorjahresvergleich aber nicht weiter wachsen. Einzig die touristischen Airlines überschreiten das Vor-Corona-Niveau mit einer Recovery von 132 Prozent deutlich. Ihr Marktanteil von 13 Prozent ist aber zu klein, um entscheidenden Einfluss auf die Gesamtentwicklung zu haben.

Europa* ohne Deutschland

- Im restlichen Europa ist das Luftverkehrsangebot inzwischen größer als jemals zuvor. Das Sitzplatzangebot erreicht 107 Prozent des Vor-Corona-Niveaus von 2018/19.

ERLÄUTERUNGEN

- 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.