

# Vorausschau auf das Luftverkehrsangebot November 2024 – April 2025

# 1. Sitzplatzangebot nach Zielregionen



Verkehr von/nach	Mio. Sitze	Anteil am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 11/2018 bis 04/2019
<b>Innerdeutsch</b>				
Innerdeutsch Dezentral	1,2	1%	5%	20%
Innerdeutsch Drehkreuze	7,4	7%	-1%	61%
<b>Gesamt</b>	<b>8,6</b>	<b>8%</b>	<b>0%</b>	<b>48%</b>
<b>Kurz- und Mittelstrecke</b>				
Nordafrika / Levante	4,7	4%	18%	118%
Nordeuropa	5,4	5%	2%	81%
Schweiz / Österreich	7,1	7%	2%	69%
Ost- / Südosteuropa	11,5	11%	7%	75%
Westeuropa	16,5	15%	-1%	78%
Südeuropa	35,3	32%	9%	105%
<b>Gesamt</b>	<b>80,6</b>	<b>74%</b>	<b>6%</b>	<b>89%</b>
<b>Langstrecke</b>				
Lateinamerika	1,2	1%	9%	78%
Afrika	1,2	1%	-2%	93%
Mittlerer Osten / Zentralasien	4,5	4%	2%	99%
Asien	5,4	5%	7%	93%
Nordamerika	7,1	6%	2%	100%
<b>Gesamt</b>	<b>19,5</b>	<b>18%</b>	<b>3%</b>	<b>96%</b>
<b>Alle Gesamt</b>	<b>108,6</b>	<b>100%</b>	<b>5%</b>	<b>84%</b>

## Ergebnisse im Überblick

- Von November 2024 bis April 2025 werden auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 108,6 Millionen Sitzplätze angeboten. Damit wächst der Luftverkehr in Deutschland gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 5 Prozent. Mit einer Erholungsrate von 84 Prozent im Vergleich zu 2018/19 bleibt das Angebot jedoch weiter 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 großen Drehkreuze Frankfurt oder München als Start oder Ziel haben. Aber auch die Verkehrsentwicklung zu den beiden Hubs stagniert im Vorjahresvergleich.
- Auf den Kurz- und Mittelstrecken erreicht das Angebot eine Erholungsrate von 89 Prozent im Vergleich zu 2018/19. Wachstumsstärkste Segmente sind die eher touristisch geprägten Zielgebiete. Die insbesondere für die Anbindung des Wirtschaftsstandortes Deutschland wichtigen Regionen im restlichen Europa liegen alle noch deutlich unter den Werten von 2018/19.
- Die Langstrecke erreicht im Berichtszeitraum 96 Prozent des Vorkrisenniveaus. Den größten Nachholbedarf hat mit 78 Prozent Recovery der relativ kleine Markt Lateinamerika. Das angebotsstärkste Zielgebiet Nordamerika erreicht mit 100 Prozent die höchste Recovery-Rate. Der wichtige Markt für Flüge von und nach Asien liegt bei 93 Prozent.

- 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. 11/2018 bis 04/2019
Berlin-Brandenburg	7,4	10%	68%
Bremen	0,6	10%	86%
Dortmund	0,8	3%	114%
Dresden	0,3	5%	47%
Düsseldorf	5,1	1%	66%
Frankfurt	17,9	-1%	86%
Hahn	0,5	26%	126%
Hamburg	4,2	9%	81%
Hannover	1,3	14%	86%
Karlsruhe Baden/Baden	0,5	33%	157%
Köln/Bonn	2,2	-1%	69%
Leipzig/Halle	0,5	13%	75%
Memmingen	0,9	16%	200%
München	12,5	7%	84%
Niederrhein/Weeze	0,4	11%	149%
Nürnberg	0,9	4%	76%
Stuttgart	2,2	3%	64%
Weitere	0,4	-7%	65%

### Ergebnisse im Überblick

- Das Angebot an den beiden großen Drehkreuzen Frankfurt und München erreicht im Zeitraum November 2024 bis April 2025 86 bzw. 84 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, während die Entwicklung in Frankfurt stagniert.
- 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. Bis auf Köln/Bonn wächst aber das Angebot an allen genannten Airports im Vorjahresvergleich; am stärksten Berlin-Brandenburg mit 10 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 verdoppelt. Grund dafür ist, dass die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines an den kostengünstigeren kleinen Regionalflughäfen 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. 11/2018 bis 04/2019
<b>Europa*</b>			
Europäische Netz-Airlines	38%	5%	93%
Außereurop. Netz-Airlines	10%	7%	109%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	39%	8%	117%
Touristische Airlines	4%	6%	107%
Sonstige Airlines	10%	8%	86%
<b>Gesamt</b>	<b>100%</b>	<b>6%</b>	<b>102%</b>
<b>Deutschland</b>			
Europäische Netz-Airlines	50%	0%	83%
Außereurop. Netz-Airlines	8%	4%	98%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	26%	13%	72%
Touristische Airlines	12%	11%	126%
Sonstige Airlines	5%	17%	88%
<b>Gesamt</b>	<b>100%</b>	<b>5%</b>	<b>84%</b>
<b>Europa* ohne Deutschland</b>			
Europäische Netz-Airlines	35%	6%	97%
Außereurop. Netz-Airlines	10%	7%	111%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	41%	7%	128%
Touristische Airlines	3%	2%	94%
Sonstige Airlines	11%	7%	86%
<b>Gesamt</b>	<b>100%</b>	<b>7%</b>	<b>107%</b>

#### Ergebnisse im Überblick

##### Europa\* gesamt

- Die Zahl der angebotenen Sitzplätze wächst von November 2024 bis April 2025 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 6 Prozent und übertrifft mit einer Recovery-Rate von 102 Prozent das Vor-Corona-Niveau. Den größten Marktanteil haben die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines mit 39 Prozent. Dieses Geschäftsmodell erreicht eine Recovery von 117 Prozent. Auch die außereuropäischen Netzwerk-Airlines und die vor allem im Veranstaltergeschäft tätigen touristischen Carrier wachsen gegenüber dem 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 und erreicht nur 84 Prozent des Angebots im Jahr 2018/19. 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 72 Prozent. Auch ihr Marktanteil liegt mit 26 Prozent deutlich unter dem Niveau der übrigen europäischen Länder. Dagegen kommen die europäischen Netzwerk-Carrier auf einen Marktanteil von 50 Prozent, können im Vorjahresvergleich aber nicht weiter wachsen. Einzig die touristischen Airlines überschreiten das Vor-Corona-Niveau mit einer Recovery von 126 Prozent deutlich. Ihr Marktanteil von 12 Prozent ist aber zu klein, um entscheidenden Einfluss auf die Gesamtentwicklung zu haben.

##### Europa\* ohne Deutschland

- Im restlichen Europa wird das Vor-Corona-Niveau im Luftverkehr gemessen an der Anzahl der angebotenen Sitzplätze mit 107 Prozent inzwischen deutlich übertroffen. Die europäischen Netz-Carrier haben mit 97 Prozent noch nicht ganz das Sitzplatzangebot von 2018/19 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.