



Bundesverband der Deutschen
Luftverkehrswirtschaft

VORAUSSCHAU AUF DAS LUFTVERKEHRSANGEBOT

Januar – Juni 2025

Berlin, den 09. Januar 2025

1. SITZPLATZANGEBOT NACH ZIELREGIONEN

Verkehr von/nach	Mio. Sitze	Anteil am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 01/2019 bis 06/2019
Innerdeutsch				
Innerdeutsch Dezentral	1,1	1%	-7%	20%
Innerdeutsch Drehkreuze	7,8	7%	4%	64%
Gesamt	8,9	7%	3%	50%
Kurz- und Mittelstrecke				
Nordafrika / Levante	4,6	4%	10%	118%
Nordeuropa	5,6	5%	-2%	81%
Schweiz / Österreich	7,6	6%	5%	73%
Ost- / Südosteuropa	12,8	11%	8%	78%
Westeuropa	17,1	14%	0%	79%
Südeuropa	43,3	36%	7%	107%
Gesamt	90,9	76%	5%	91%
Langstrecke				
Lateinamerika	1,1	1%	3%	74%
Afrika	1,1	1%	1%	89%
Mittlerer Osten / Zentralasien	4,5	4%	2%	102%
Asien	5,3	4%	3%	91%
Nordamerika	7,9	7%	2%	100%
Gesamt	19,8	17%	2%	96%
Alle Gesamt	119,7	100%	4%	86%

Ergebnisse im Überblick

- Von Januar 2025 bis Juni 2025 werden auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 119,7 Millionen Sitzplätze angeboten. Damit wächst der Luftverkehr gegenüber dem Vorjahreszeitraum nur um 4 Prozent. Mit einer Erholungsrate von 86 Prozent im Vergleich zu 2019 bleibt das Angebot jedoch weiterhin deutlich hinter dem Vor-Corona-Niveau zurück. Damit entwickelt sich der Luftverkehr weiterhin wesentlich schwächer als in den übrigen europäischen Ländern (siehe Seite 4).
- Der innerdeutsche Verkehr liegt nur bei 50 Prozent des Vor-Corona-Niveaus. Besonders das Angebot auf den dezentralen Strecken, die nicht die Drehkreuze Frankfurt oder München als Start oder Ziel haben, erholt sich lediglich auf 20 Prozent des Niveaus des Vergleichszeitraums 2019.
- Auf den Kurz- und Mittelstrecken erreicht das Sitzplatzangebot eine Erholungsrate von 91 Prozent im Vergleich zu 2019. Wachstumsstärkste Segmente sind die eher touristisch und ethnisch geprägten Zielgebiete im Mittelmeerraum bzw. Ost-/Südosteuropa. Das Angebot auf den übrigen, für die Anbindung des Wirtschaftsstandortes Deutschland besonders wichtigen Strecken in andere Regionen fällt dagegen deutlich dahinter zurück und stagniert bzw. sinkt sogar im Vorjahresvergleich bei einigen Zielgebieten.
- Die Langstrecke erreicht im Berichtszeitraum 96 Prozent des Vorkrisenniveaus. Im Vergleich zum Vorjahr schwächt sich die Wachstumsrate aber ab und erreicht je nach Zielgebiet nur noch 1 bis 3 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, europäischer 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. 01/2019 bis 06/2019
Berlin-Brandenburg	7,7	5%	70%
Bremen	0,6	5%	82%
Dortmund	0,9	1%	119%
Dresden	0,3	-5%	49%
Düsseldorf	6,0	3%	73%
Frankfurt	19,2	1%	86%
Hahn	0,6	24%	136%
Hamburg	4,5	4%	82%
Hannover	1,5	10%	85%
Karlsruhe Baden/Baden	0,6	30%	155%
Köln/Bonn	2,7	1%	74%
Leipzig/Halle	0,5	0%	72%
Memmingen	1,0	16%	197%
München	13,3	5%	85%
Niederrhein/Weeze	0,6	16%	169%
Nürnberg	1,1	12%	94%
Stuttgart	2,7	7%	70%
Weitere	0,7	-6%	80%

Ergebnisse im Überblick

- Das Angebot an den beiden großen Drehkreuzen Frankfurt und München erreicht im Zeitraum Januar bis Juni 2025 86 beziehungsweise 85 Prozent des Vorkrisenniveaus. Beide Hubs profitieren von der im Vergleich zu anderen Zielgebieten besseren Erholung der Langstrecke.
- Auch fast alle anderen deutschen Verkehrsflughäfen wachsen im Vorjahresvergleich mehr oder weniger stark. Allerdings liegen die mittelgroßen Flughafenstandorte Berlin-Brandenburg, Düsseldorf, Köln/Bonn und Stuttgart weiterhin zum Teil deutlich hinter der durchschnittlichen Entwicklung in Deutschland zurück. Hier machen sich das fehlende Angebot der europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines und der weggebrochene dezentrale innerdeutsche Verkehr besonders bemerkbar. In der Folge ist die Konnektivität an diesen Standorten noch immer stark reduziert. An allen genannten Airports wächst das Angebot aber im Vorjahresvergleich; am stärksten am Flughafen Stuttgart mit 7 Prozent.
- Die kleineren Standorte Dortmund, Hahn, Karlsruhe Baden/Baden, Memmingen und Niederrhein/Weeze, die jeweils nicht mehr als 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 2019 fast 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.

2. SITZPLATZANGEBOT NACH GESCHÄFTSMODELL IN EUROPA UND DEUTSCHLAND

Geschäftsmodell	Anteil Sitze am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahresperiode	Erholung ggü. 01/2019 bis 06/2019
Europa*			
Europäische Netz-Airlines	36%	3%	92%
Außereurop. Netz-Airlines	10%	6%	111%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	40%	6%	119%
Touristische Airlines	5%	6%	107%
Sonstige Airlines	10%	6%	86%
Gesamt	100%	5%	103%
Deutschland			
Europäische Netz-Airlines	47%	1%	83%
Außereurop. Netz-Airlines	8%	4%	98%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	27%	8%	76%
Touristische Airlines	13%	6%	128%
Sonstige Airlines	4%	15%	91%
Gesamt	100%	4%	86%
Europa* ohne Deutschland			
Europäische Netz-Airlines	33%	4%	95%
Außereurop. Netz-Airlines	10%	7%	113%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	42%	6%	128%
Touristische Airlines	3%	5%	93%
Sonstige Airlines	11%	5%	85%
Gesamt	100%	5%	107%

Ergebnisse im Überblick

Europa* gesamt

- Die Zahl der angebotenen Sitzplätze wächst von Januar bis Juni 2025 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 5 Prozent und übertrifft mit einer Erholungsrate von 103 Prozent das Vor-Corona-Niveau. Den größten Marktanteil am gesamten Angebot haben die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines mit 40 Prozent. Dieses Geschäftsmodell erreicht eine Recovery von 119 Prozent. Auch die außereuropäischen Netzwerk-Airlines und die touristischen Carrier wachsen deutlich im Vergleich zum Vor-Corona-Niveau. Die europäischen Netzwerk-Fluggesellschaften erreichen noch nicht wieder das Niveau von 2019 und fallen auch im Vorjahresvergleich gegenüber den anderen Geschäftsmodellen leicht ab.

Deutschland

- Der Luftverkehr in Deutschland erholt sich unverändert spürbar langsamer als im restlichen Europa. Aufgrund des unterdurchschnittlichen Wachstums des Luftverkehrs gelingt es nicht, den Rückstand Deutschlands gegenüber den anderen europäischen Ländern zu verkürzen. Das Schlusslicht bei der Erholung der Marktsegmente bilden die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines mit einer Recovery von 76 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 47 Prozent, können im Vorjahresvergleich aber kaum weiter wachsen. Einzig die touristischen Airlines überschreiten das Vor-Corona-Niveau mit einer Recovery von 128 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 2019, das Angebot der europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines sogar 128 Prozent.

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 europäischen 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, TUfly, SunExpress u.a.
- Sonstige Airlines: Alle kleineren und regionalen Airlines, die nicht eindeutig o.a. Gruppen zuzuordnen sind: Air Baltic, Luxair u.a.