



Bundesverband der Deutschen  
Luftverkehrswirtschaft

# ENTWICKLUNG DES LUFTVERKEHRS IM JAHR 2024

Aktueller Stand und Ausblick 2025

Berlin, 13. Februar 2025

- 1. Entwicklung der Standortkosten für Luftverkehr in Deutschland**
- 2. Entwicklung des Passagierverkehrs 2024**
- 3. Entwicklung der Konnektivität wichtiger europäischer Wirtschaftsregionen**
- 4. Verschiebung von Marktanteilen auf Strecken zwischen Europa und China**
- 5. Entwicklung des Luftfrachtverkehrs 2024**
- 6. Ausblick auf den Sommer 2025**
- 7. Kennzahlen im Überblick**

# 1. Entwicklung der Standortkosten für Luftverkehr in Deutschland

# BELASTUNGEN FÜR LUFTVERKEHR STEIGEN 2025 UM WEITERE 1,2 MILLIARDEN EURO

**Luftverkehrssteuer  
+180 Millionen Euro**

**Luftsicherheitsgebühr  
+160 Millionen Euro**

**Flugsicherung An-/Abflug  
+150 Millionen Euro**

**Flugsicherung Strecke  
+135 Millionen Euro**

**Beimischungsquote  
Sustainable Aviation  
Fuels (SAF)  
+400 Millionen Euro**

**Strafen dt. PtL-Quote  
+150 Millionen Euro**

**Das Jahr 2025 beginnt für die deutsche Luftverkehrswirtschaft mit drastischen Steigerungen bei den staatlich veranlassten Kosten. Dies schwächt erheblich die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes.**

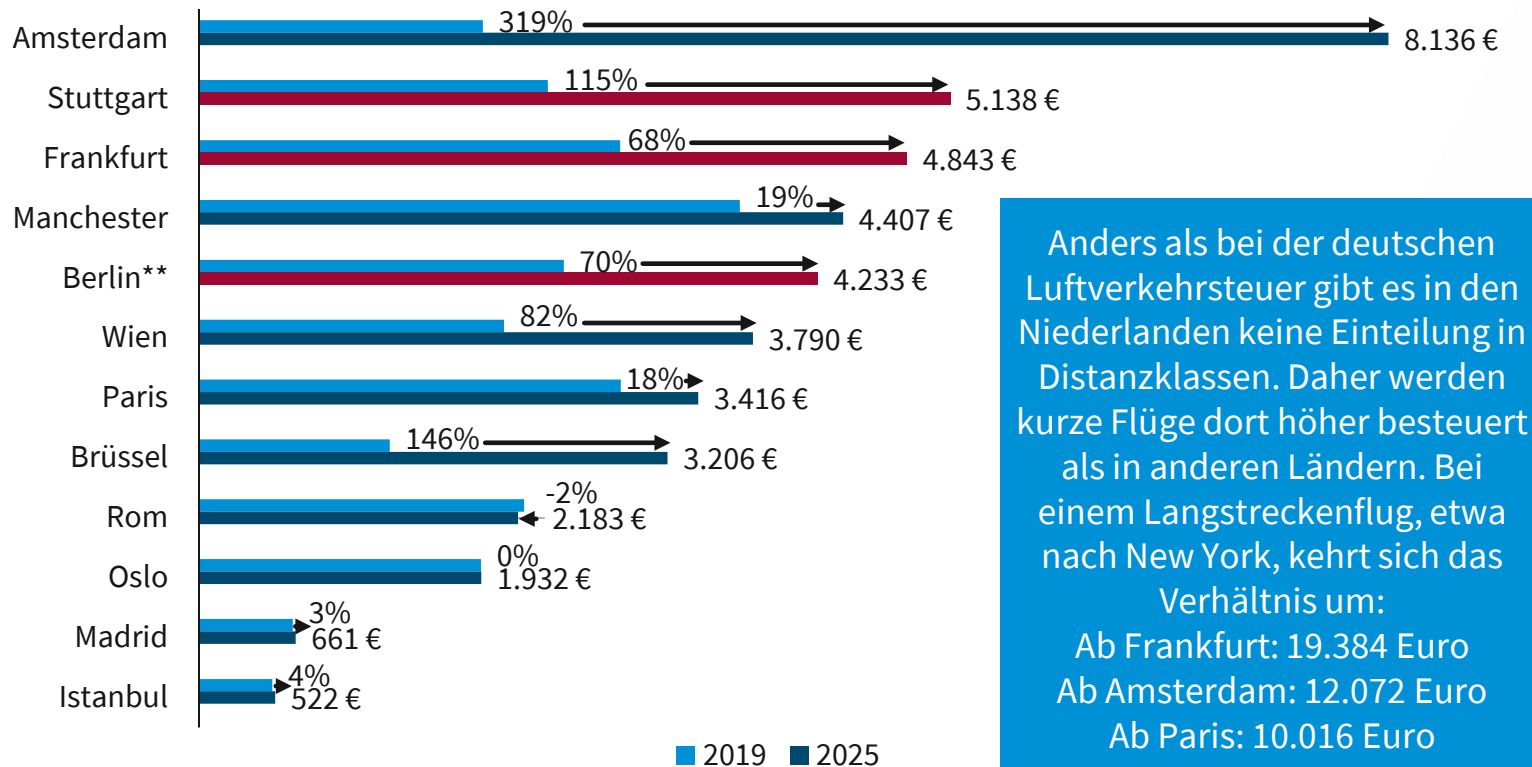
Die Mehrkosten summieren sich auf 1,2 Milliarden Euro (staatl. Standortkosten bisher: rund 3,3 Mrd. Euro jährlich). Sie entstehen unter anderem durch die Erhöhung der Luftverkehrssteuer vom 1. Mai 2024, die nun für das ganze Jahr greift. Gleichzeitig steigt die Gebühr für die Luftsicherheitskontrolle pro Passagier von maximal 10 auf bis zu 15 Euro.

Aufgrund der Umlage von Verlusten der Flugsicherung in der Corona-Zeit auf die Folgejahre kommt es zu einem weiteren Anstieg der Flugsicherungsgebühren.

Wegen der nicht erfolgten Abschaffung der dt. PtL-Quote drohen empfindliche Strafzahlungen. Auch die von der Branche grundsätzlich befürwortete Beimischung nachhaltiger Kraftstoffe (SAF) verursacht hohe Kosten.

# STAATL. STANDORTKOSTEN: DEUTSCHE FLUGHÄFEN UNTER DEN TEUERSTEN IN EUROPA

**Staatliche Standortkosten\* an wichtigen europäischen Luftverkehrsstandorten**  
2019 und Mai 2025 in Euro



Anders als bei der deutschen Luftverkehrsteuer gibt es in den Niederlanden keine Einteilung in Distanzklassen. Daher werden kurze Flüge dort höher besteuert als in anderen Ländern. Bei einem Langstreckenflug, etwa nach New York, kehrt sich das Verhältnis um:  
Ab Frankfurt: 19.384 Euro  
Ab Amsterdam: 12.072 Euro  
Ab Paris: 10.016 Euro

**Bereits im Jahr 2019 waren die staatlichen Standortkosten in Deutschland hoch. Auch 2025 gehören die deutschen Flughäfen gemessen an staatlich verordneten Steuern und Abgaben zu den teuersten in Europa.**

In den letzten Jahren sind die Standortkosten in Deutschland weiter stark gestiegen. Die maximale Differenz zwischen den teuren und günstigen europäischen Großflughäfen hat sich 2025 auf über 4000 Euro verdoppelt.

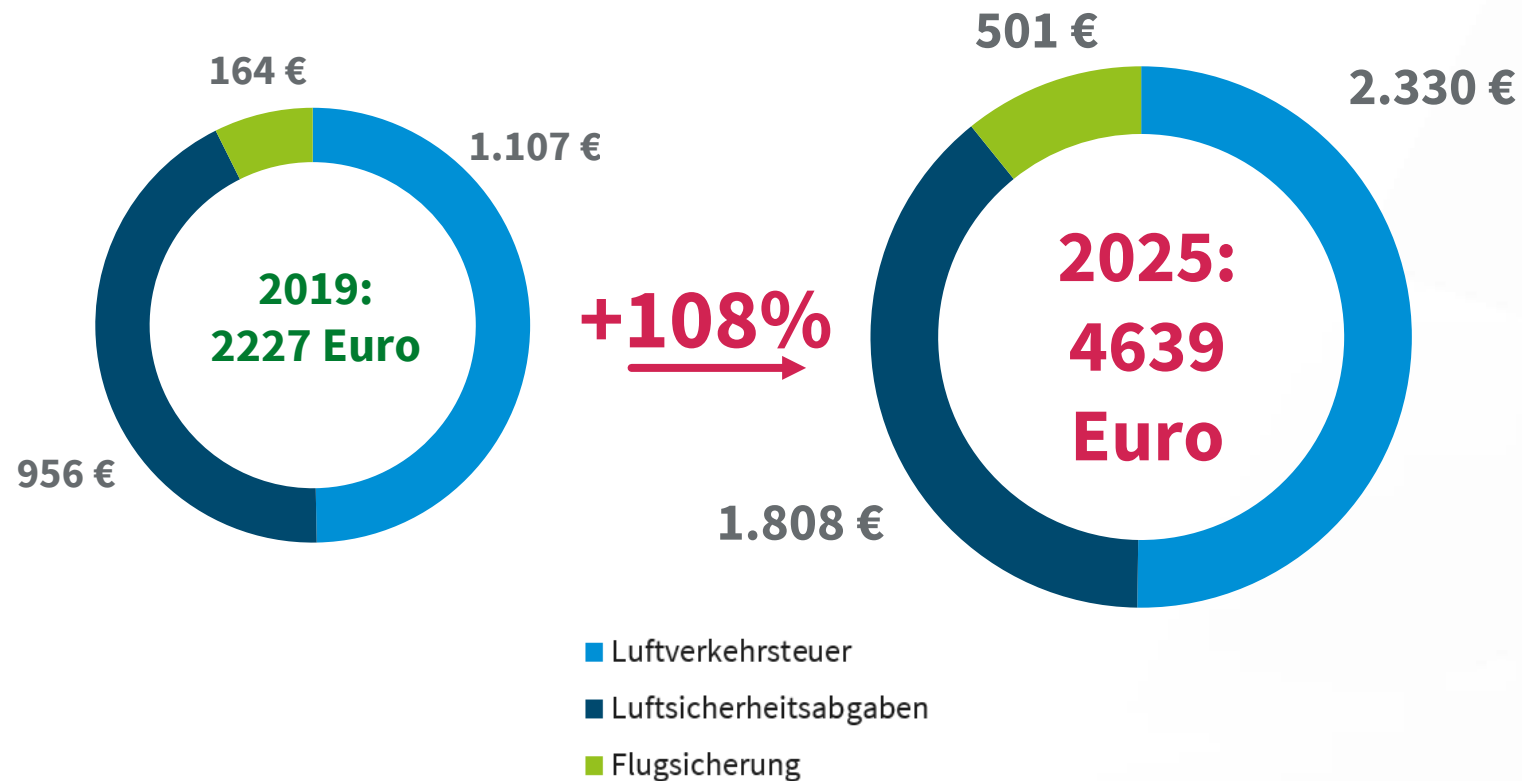
Bei der wirtschaftlichen Ergebnisrechnung für Flüge in Europa spielt die Höhe der staatlichen Abgaben eine erhebliche Rolle und kann bei der Überlegung, wo Flugzeuge der europäischen Fluggesellschaften stationiert werden, entscheidend sein – insbesondere vor dem Hintergrund noch auf viele Jahre knapper Flugzeugkapazitäten.

\*Kosten für Flugsicherung, Luftsicherheit (inkl. Luftsicherheitsentgelte) sowie Luftverkehrsteuer bzw. vergleichbare Abgaben;

\*\*Berlin: 2019 TXL, 2025 BER; einzelne Flughäfen, wie LHR weisen Luftsicherheitsentgelte nicht gesondert aus; Flug mit Ziel in Europa: A320, 150 Passagiere; Langstreckenflug: B789, 216 Passagiere;

Quelle: Datenaufbereitung DLR auf Basis von RDC Aviation, Airport Charges

## BEISPIEL DÜSSELDORF: STAATLICHE STANDORTKOSTEN MEHR ALS VERDOPPELT



**In Düsseldorf und an anderen deutschen Flughäfen verlangt der Staat inzwischen mehr als doppelt so hohe Steuern und Gebühren wie vor der Pandemie.**

Inzwischen entfallen mehr als 30 Euro des Ticketpreises eines typischen Oneway-Fluges von Deutschland zu einem europäischen Ziel auf die staatlichen Standortkosten.

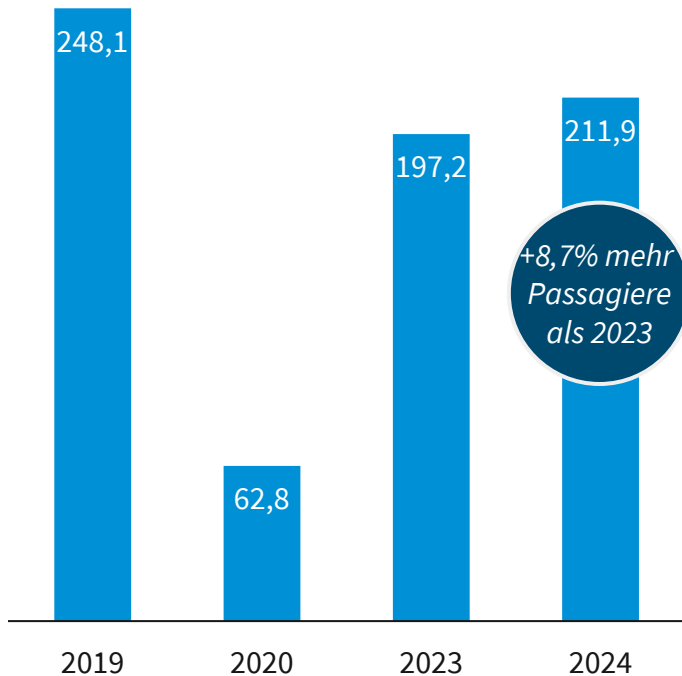
Der größte Teil entfällt mit rund 50 Prozent auf die Luftverkehrsteuer, während die Flugsicherungsgebühren aufgrund von Corona-Altlasten mit einem Anstieg von 201 Prozent die größte Steigerung erfahren haben.

Durch diese Entwicklung verfestigt sich die Position der deutschen Flughäfen als diejenigen mit deutlich höheren staatlichen Standortkosten als fast alle anderen in Europa.

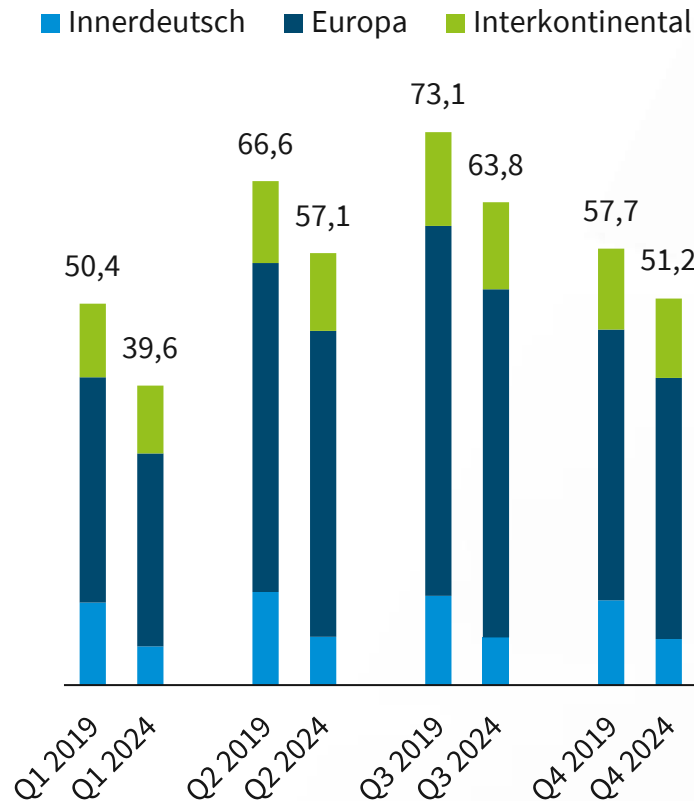
# 2 Entwicklung des Passagierverkehrs 2024

# IM VERGLEICH ZUM VORJAHR WÄCHST DIE ZAHL DER PASSAGIERE UM 8,7 PROZENT

**Passagiere an/ab deutschen Flughäfen**  
Quartalsweise nach Zielgebiet (in Millionen)



**Passagiere an/ab deutschen Flughäfen**  
In Millionen



**Die Erholung des Luftverkehrs in Deutschland hat sich auch 2024 fortgesetzt, verlor aber im Vergleich zu den Vorjahren an Dynamik.**

2024 stiegen die Passagierzahlen an den deutschen Flughäfen im Vergleich zum Vorjahr nur noch um 8,7 Prozent auf 211,9 Millionen. Im Jahr 2023 lag das Plus noch bei 20 Prozent.

Ähnlich hat sich das Geschäft der Bodenverkehrsdienste und des Travel-Retail-Markts entwickelt. Zu diesem zählen unter anderen die Duty-Free-Shops an den Flughäfen.

Gegenüber dem Vor-Corona-Niveau des Jahres 2019 beträgt die Erholungsrate des Luftverkehrs in Deutschland gemessen an der Passagierzahl 85 Prozent (2023: 79 Prozent). Größtes Verkehrssegment ist der innereuropäische Verkehr mit insgesamt 146 Millionen Passagieren.

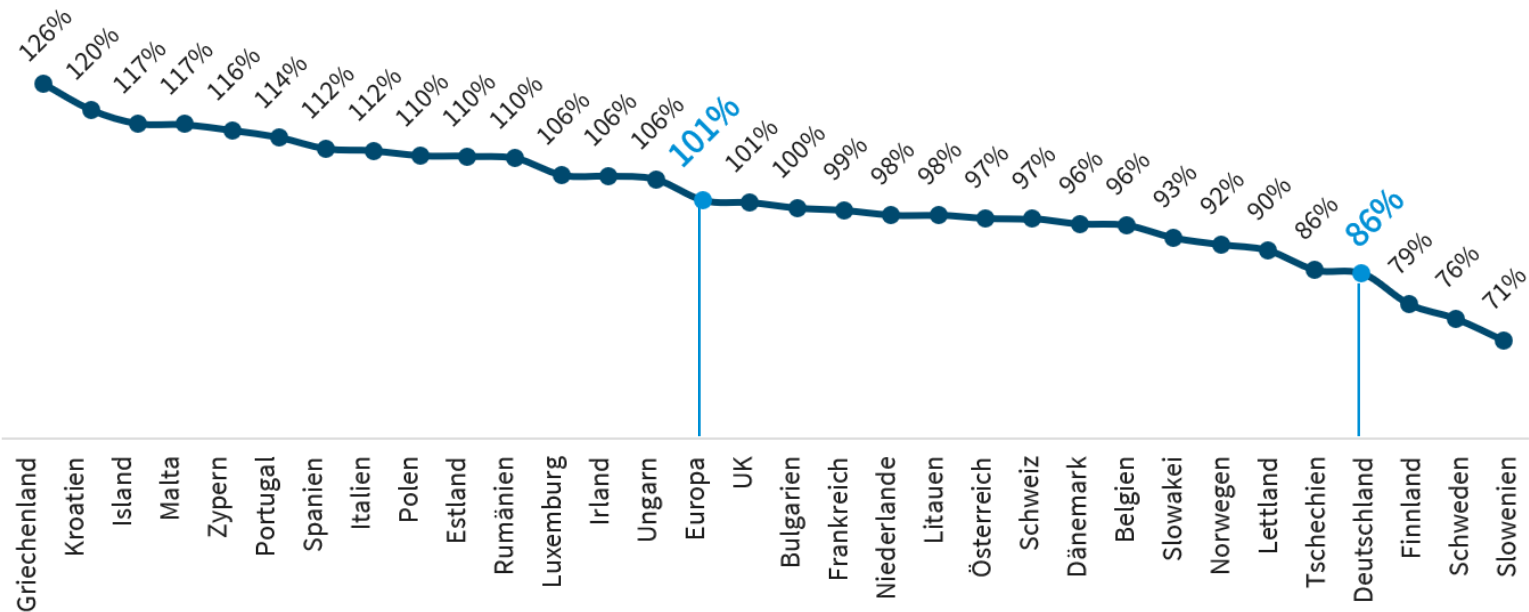
Quelle: Flughafenverband ADV



# DEUTSCHLAND LIEGT IM EUROPÄISCHEN VERGLEICH WEIT ZURÜCK

## Recovery-Rate aller europäischen Staaten

Angebotene Sitzplätze 2024 ggü. 2019 in Prozent



**Auch im Jahr 2024 hat sich der Luftverkehr in Deutschland im Vergleich zum Vor-Corona-Jahr 2019 viel schwächer entwickelt als in nahezu allen anderen europäischen Ländern.**

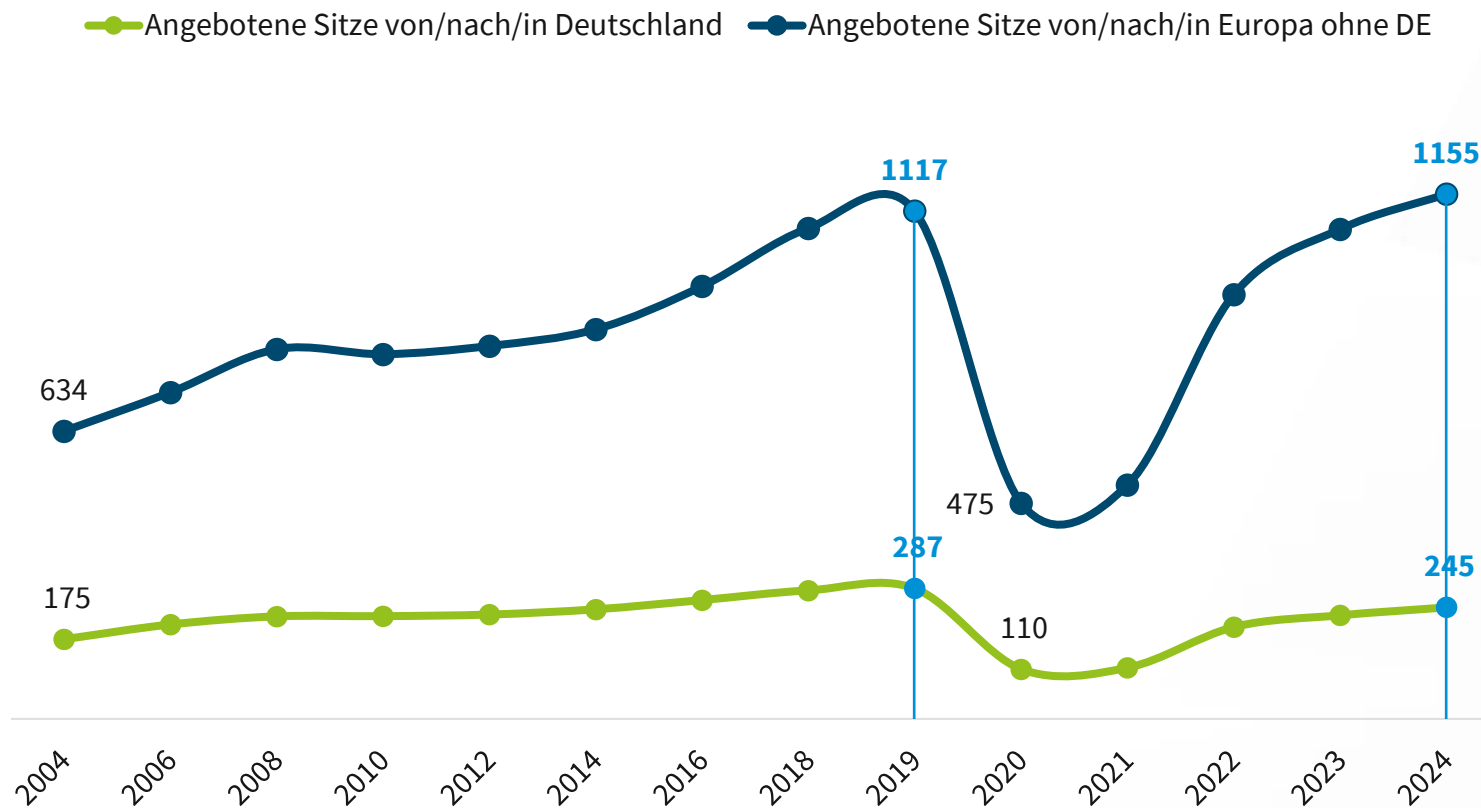
Während das Angebot in Europa mit 101 Prozent wieder das Niveau von 2019 erreicht hat, kommt Deutschland nur auf 86 Prozent. Ohne Berücksichtigung Deutschlands wird mit 104 Prozent des Vor-Corona-Niveaus in den übrigen europäischen Ländern inzwischen sogar schon deutlich mehr geflogen als jemals zuvor.

Dem Luftverkehr in Deutschland gelingt es nicht, die Lücke zur europäischen Entwicklung nach der Corona-Pandemie zu schließen. Hierzu müsste der Luftverkehr in Deutschland stärker wachsen als im restlichen Europa.

# AIRLINES VERLAGERN FLUGZEUGE AN GÜNSTIGERE STANDORTE

## Angebote Sitzplatzkapazität

Sitze in Mio. pro Kalenderjahr von / nach / in Europa bzw. Deutschland



**Die Sitzplatzkapazität auf den Flügen von, nach und in Europa ohne Deutschland ist im Jahr 2024 so groß gewesen wie nie zuvor. Insgesamt wurden 1155 Millionen Sitze angeboten. 2019 waren mit 1117 Millionen Sitzen das bisherige Rekordjahr.**

Dagegen wurde im Luftverkehr von, nach und in Deutschland im Jahr 2019 mit 287 Millionen Sitzplätzen deutlich mehr Kapazität angeboten als 2024 mit 245 Millionen Sitzen.

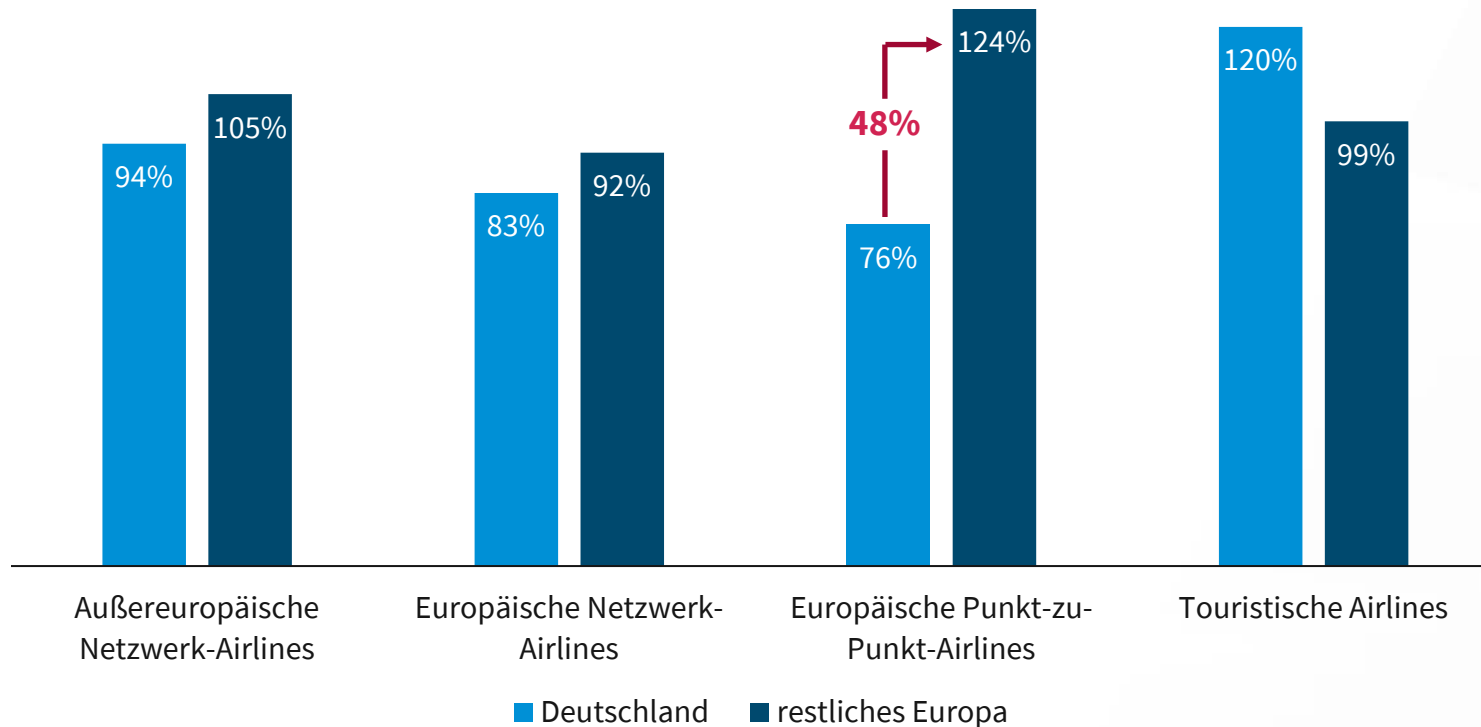
Die fehlenden Kapazitäten im deutschen Luftverkehrsmarkt haben ihre Ursache also nicht in einer grundsätzlichen Knappheit an Flugzeugen in Europa, sondern in einer Verlagerung von Flotten weg von Deutschland und hin zu anderen europäischen Luftverkehrsstandorten. Der Grund hierfür sind die im europäischen Vergleich überaus hohen deutschen Standortkosten.

Quelle: SRS Analyser / Europa: EU27, Schweiz, UK, Island, Norwegen

# PUNKT-ZU-PUNKT-AIRLINES MEIDEN DEUTSCHLAND

## Sitzplatzangebot nach Geschäftsmodell

2024 ggü. 2019 in Prozent



**In Deutschland entwickelt sich derzeit nur ein Geschäftsfeld – auch im Vergleich zu den übrigen europäischen Ländern – besser als vor der Corona-Pandemie: Das Angebot der touristischen Airlines wuchs 2024 auf 120 Prozent von 2019. Deren Marktanteil ist mit 15 Prozent aber vergleichsweise gering.**

Alle anderen Geschäftsfelder liegen dagegen im europäischen Vergleich zurück.

Die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines bleiben mit einer Recovery-Rate von nur 76 Prozent deutlich hinter der allgemeinen Entwicklung zurück. Auch der Marktanteil ist mit 27 Prozent deutlich geringer als im restlichen Europa (43 Prozent).

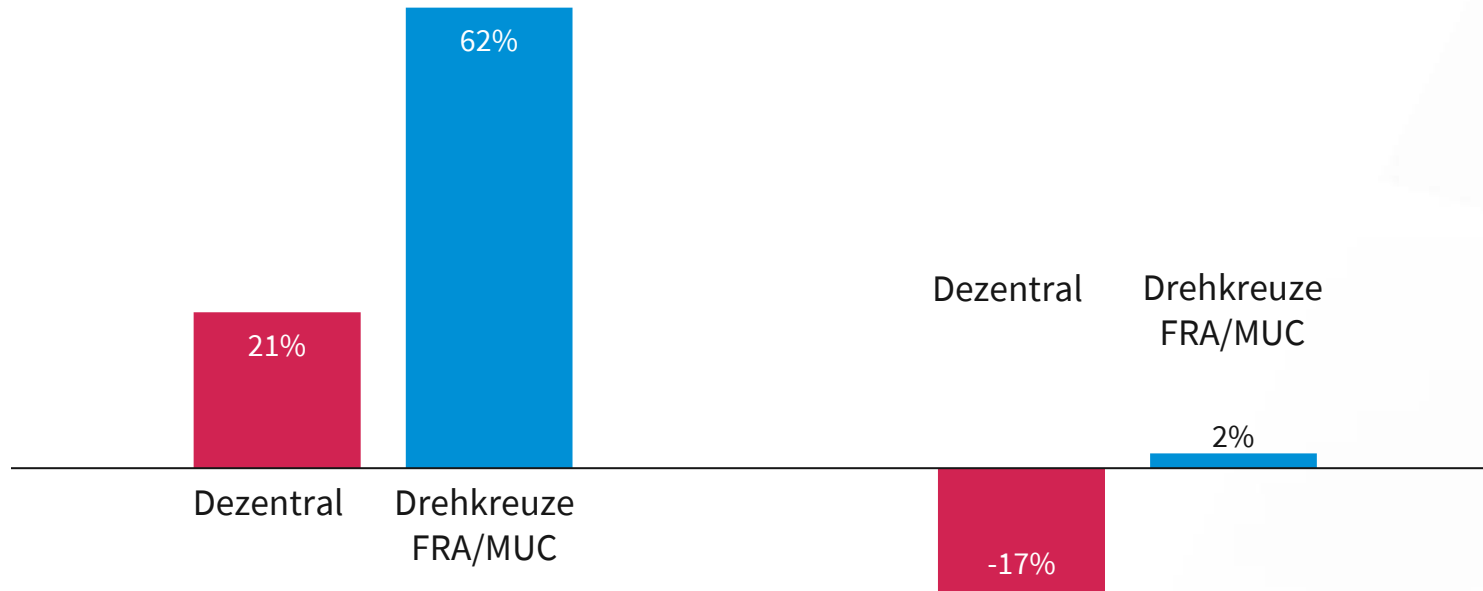
Wäre die Entwicklung der Punkt-zu-Punkt-Airlines in Deutschland so stark wie im restlichen Europa, wären 2024 fast 42 Millionen Sitzplätze mehr angeboten worden (insgesamt 107 Millionen Sitzplätze).

Quelle: SRS Analyser / Europa: EU27, Schweiz, UK, Island, Norwegen

# WENIGER INLANDSFLÜGE AUF DEZENTRALEN STRECKEN

**Recovery-Rate Inlandsverkehre Deutschland**  
2024 ggü. 2019 in Prozent

**Wachstum Inlandsverkehre Deutschland**  
2024 ggü. 2023 in Prozent



**Der innerdeutsche Luftverkehr von/nach Frankfurt und München ist im vergangenen Jahr leicht um zwei Prozent gestiegen und erreicht 62 Prozent des Vor-Corona-Niveaus. Getrieben wird diese Entwicklung durch die Zubringerfunktion für die Langstrecke.**

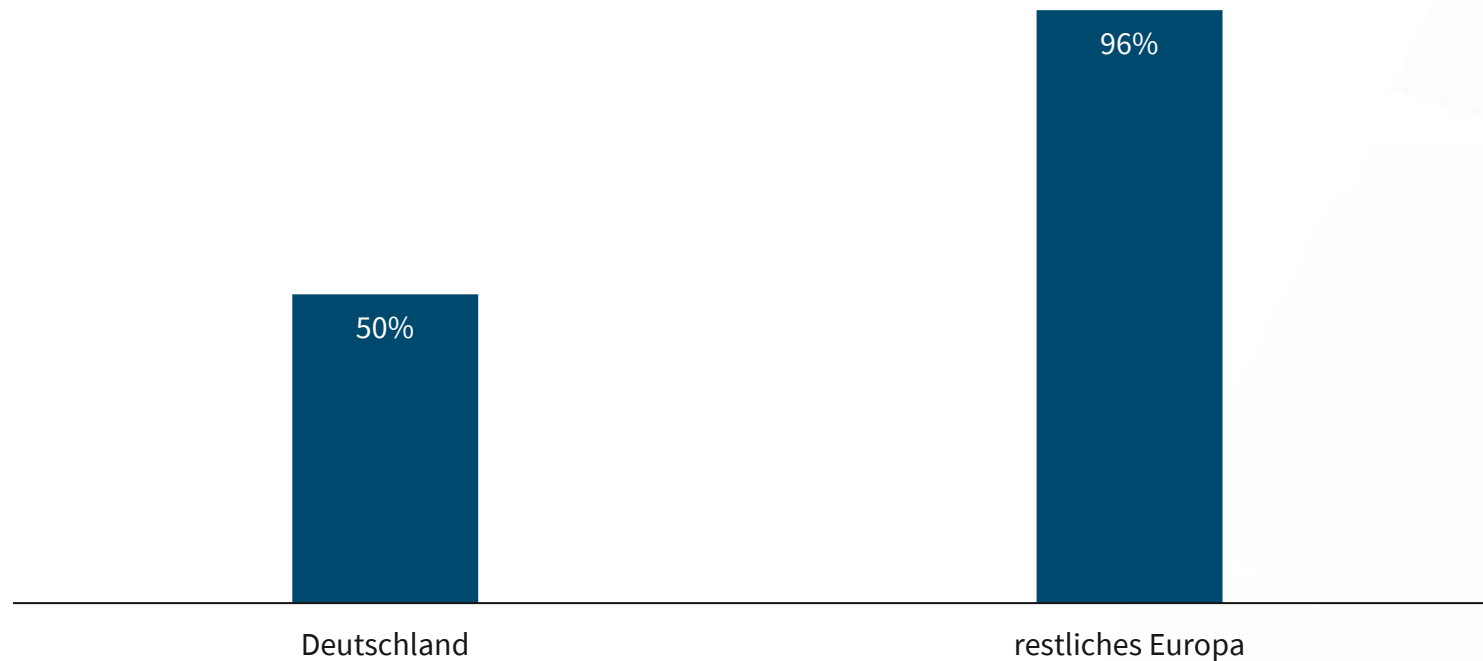
Anders hat sich der dezentrale Verkehr zwischen anderen Städten in Deutschland entwickelt. Das Angebot erreicht nur noch 21 Prozent von 2019 und ist im vergangenen Jahr sogar noch weiter zurückgegangen.

Gründe sind die hohen staatlichen Standortkosten, die auf reinen Inlandsflügen auf Hin- und Rückreise anfallen, als auch ein verändertes Reiseverhalten in der Geschäftswelt. Hier spielen Online-Meetings heute eine größere Rolle. Innerdeutsch sind Reisende zudem auf die Bahn, vor allem aber auch ins Auto umgestiegen. So entfallen nur noch 13 Prozent der innerdeutschen Flüge auf dezentrale Strecken (2019: 31 Prozent). Der Drehkreuz-Verkehr erreicht einen Anteil von 87 Prozent (2019: 69 Prozent).

# INLANDSVERKEHR HAT SICH IN DEUTSCHLAND SEIT 2019 HALBIERT

## Recovery-Rate Inlandsverkehre in Europa

2024 ggü. 2019 in Prozent



**Unterm Strich fanden in Deutschland 2024 im Vergleich mit dem Jahr 2019 nur noch halb so viele Inlandsflüge statt. Gegenüber dem Vorjahr blieb das Angebot unterm Strich unverändert.**

Dagegen ist der Inlandsverkehr im restlichen Europa 2024 um 1 Prozent gewachsen und hat sich damit fast vom Einbruch in der Corona-Pandemie erholt. Alle wichtigen europäischen Wirtschaftsnationen und Flächenländer weisen in diesem Bereich eine deutlich höhere Erholungsrate auf als Deutschland. Dies gilt sogar für Länder wie Finnland, in denen sich der Luftverkehr in Summe ähnlich schwach erholt hat wie in Deutschland:

- Frankreich: 75 Prozent
- Großbritannien: 91 Prozent
- Polen: 96 Prozent
- Finnland: 100 Prozent
- Italien: 109 Prozent
- Spanien: 112 Prozent
- Griechenland: 120 Prozent

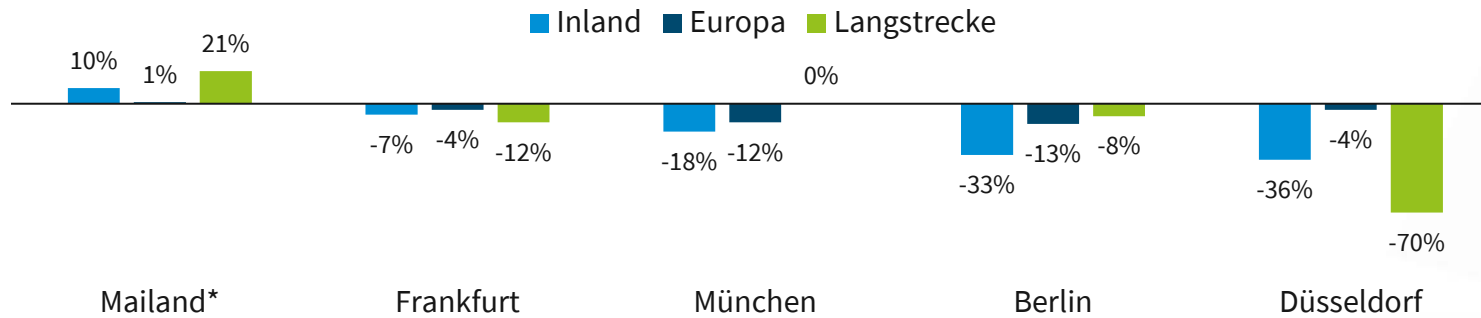
Quelle: SRS Analyser / Europa: EU27, Schweiz, UK, Island, Norwegen

# 3. **Entwicklung der Konnektivität wichtiger europäischer Wirtschaftsregionen**

# MAILAND IM VERGLEICH MIT DEUTSCHEN FLUGHÄFEN VORNE

## Angeflogene Destinationen nach Zielgebiet

Entwicklung angeflogener Ziele von 2019 bis 2024



## Angeflogene Destinationen pro Zielgebiet 2024

	Mailand	Frankfurt	München	Berlin	Düsseldorf
<b>Inland</b>	22	14	14	6	7
<b>Europa</b>	178	185	158	142	156
<b>Interkont</b>	51	95	47	12	6
<b>Summe</b>	<b>251</b>	<b>294</b>	<b>219</b>	<b>160</b>	<b>169</b>

Quelle: SRS Analyser. Statista, Flughafen Düsseldorf / Mindestens 10 Flüge pro Kalenderjahr / \*Mailand = MXP, LIN, BGY

**Während von den größten deutschen Flughäfen im Jahr 2024 teilweise noch deutlich weniger Destinationen angeflogen wurden als im Vor-Corona-Jahr 2019 zeigt ein Vergleich mit Mailand, dass es dort in den vergangenen Jahren erhebliche Zuwächse gegeben hat.**

So wurden aus Mailand 2024 in allen Zielgebieten mehr Destinationen angeflogen als 2019. Auf der Langstrecke stieg die Zahl der Destinationen um 21 Prozent auf 51.

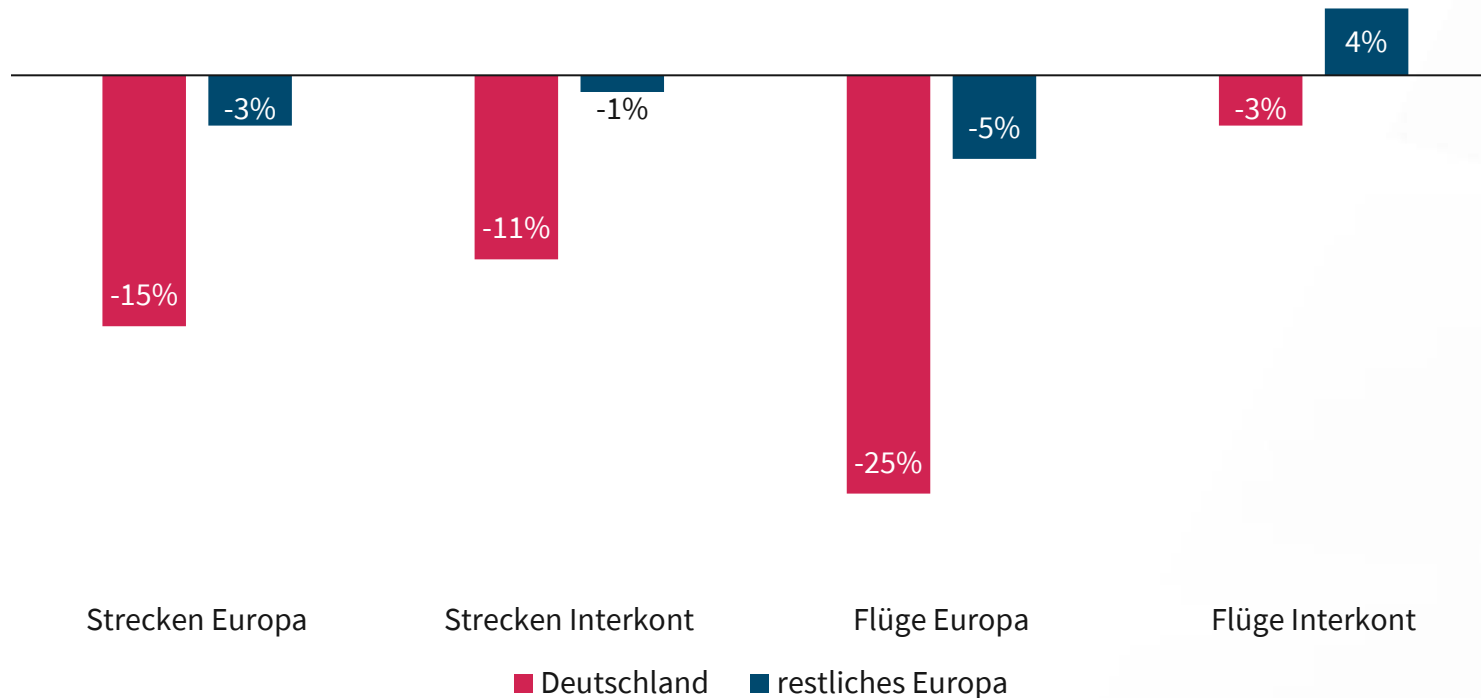
Dabei leben im Einzugsgebiet der Mailänder Flughäfen nur knapp 10 Millionen Menschen, während im Umkreis des Flughafens Düsseldorf rund 18,5 Millionen Menschen wohnen. Auch war die Wirtschaftsleistung dieser Region 2023 mit rund 840 Milliarden Euro fast doppelt so hoch wie das der Lombardei (440 Milliarden Euro).

Dennoch hat der Flughafen Düsseldorf in allen Zielgebieten Strecken verloren. Auch bei der absoluten Anzahl an Destinationen liegt Mailand teilweise weit vor Düsseldorf.

# DEUTSCHLAND VERLIERT FÜNFMAL MEHR KONNEKTIVITÄT ALS DER REST EUROPAS

## Konnektivität in Deutschland und Europa

Entwicklung Anzahl geflogener Strecken und geplanter Flüge 2024 ggü. 2019



**Die Zahl der Flüge und bedienten Strecken ab Deutschland entwickelt sich deutlich schlechter als im restlichen Europa.**

Die Zahl der angebotenen Strecken geht in Deutschland sowohl nach Europa als auch nach Übersee im Zeitraum 2019 bis 2024 um einen zweistelligen Prozentsatz zurück.

Aus dem restlichen Europa heraus sinkt die Zahl der Strecken zu beiden Zielgebieten dagegen nur geringfügig.

Die Zahl der geplanten Flüge zwischen Deutschland und Europa (inkl. Inlandsflügen) geht von 2019 bis 2024 besonders stark zurück, die Zahl der Interkontinentalflüge sinkt hingegen nur leicht.

Im restlichen Europa ist im selben Zeitraum die Zahl der Interkontinentalflüge sogar leicht gewachsen – und die Zahl der Flüge nach Europa hat nur leicht um 5 Prozent abgenommen.

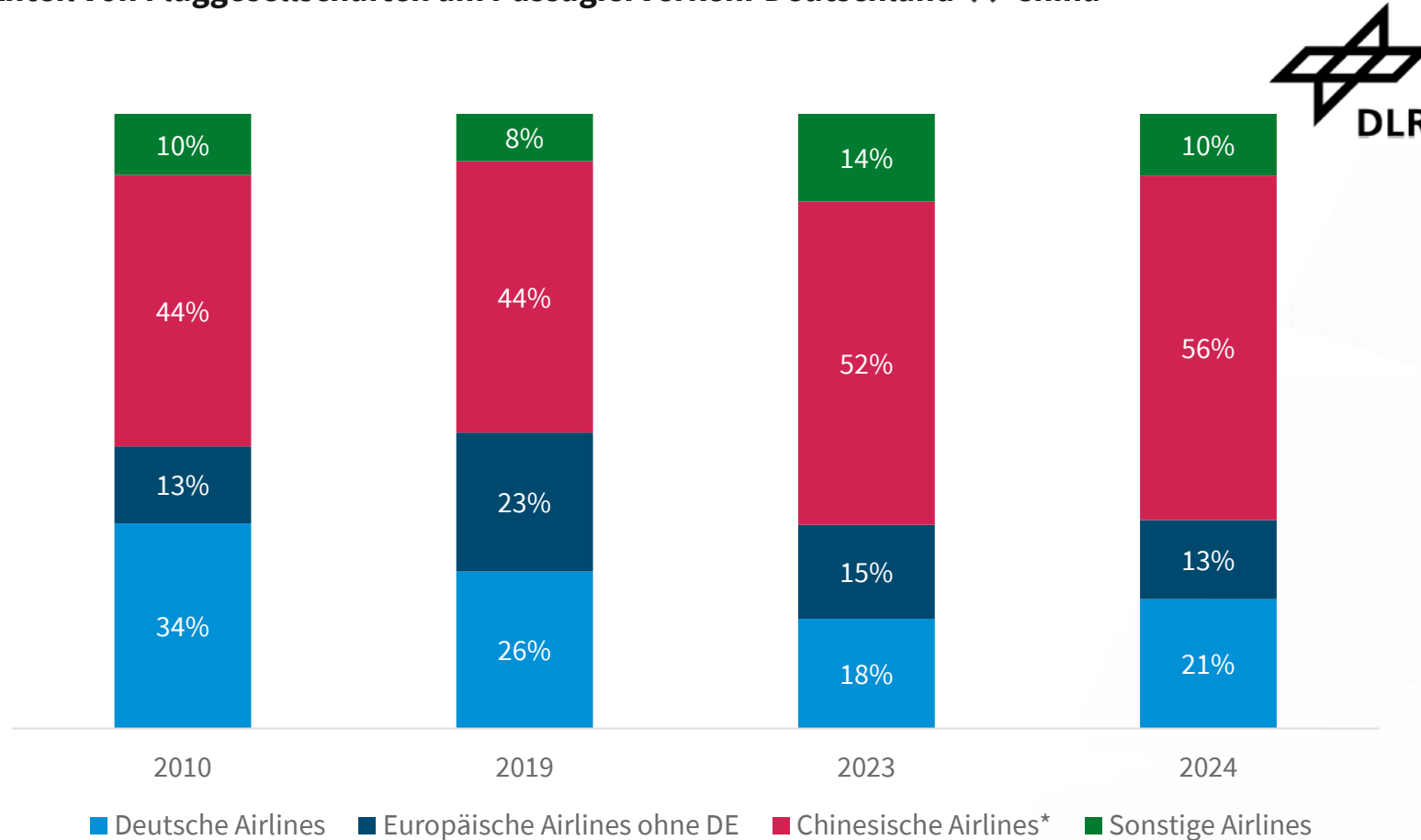
Quelle: SRS Analyser / restliches Europa: EU27, Schweiz, UK, Island, Norwegen / Flüge und Strecken nach Europa incl. Zielen in Nordafrika / Levante



# 4. **Verschiebung von Marktanteilen auf Strecken zwischen Europa und China**

# VERKEHR DEUTSCHLAND-CHINA: ANTEIL CHINESISCHER AIRLINES WÄCHST

Anteil von Fluggesellschaften am Passagierverkehr Deutschland ↔ China\*



**Der Verkehr zwischen Deutschland und China wird inzwischen mehrheitlich durch chinesische Airlines durchgeführt. Insbesondere in den Jahren 2023 und 2024 ist ihr Anteil am Verkehrsaufkommen gewachsen.**

Im Gegenzug sinkt der Anteil der Passagiere zwischen Deutschland und China, die mit deutschen und anderen europäischen Airlines nach China reisen. Nach einer Analyse des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) sank dieser zwischen 2010 und 2024 von 47 auf nur noch 34 Prozent.

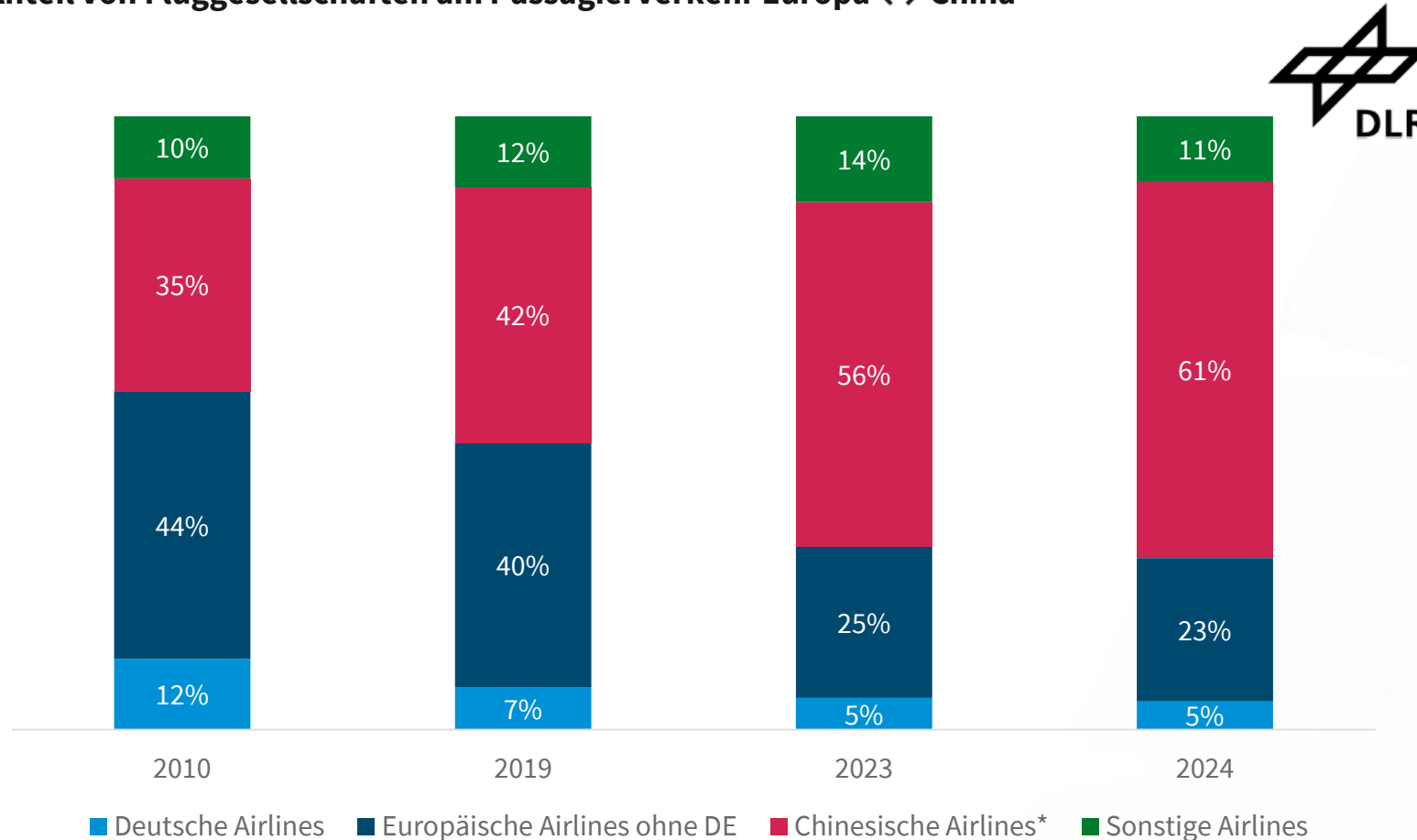
Durch die Sperrung des russischen Luftraums sind europäische Fluggesellschaften gezwungen, Umwege auf dem Weg nach Ostasien zu fliegen. Dies belastet die Umwelt, verlängert die Flugzeiten um mehrere Stunden und führt insgesamt zu deutlich höheren Kosten bei den betroffenen Airlines sowie zu weiteren Ineffizienzen im Flugplan.

Chinesische Airlines unterliegen diesen Beschränkungen nicht.

\*Incl. Ziel Hongkong und Hongkong Airlines; Quelle: Datenaufbereitung DLR auf Basis von Sabre, Market Intelligence (best available)

# AUCH IM RESTLICHEN EUROPA WÄCHST DER ANTEIL CHINESISCHER AIRLINES

Anteil von Fluggesellschaften am Passagierverkehr Europa ↔ China\*



**Die Verlagerung des Verkehrs von europäischen auf chinesische Fluggesellschaften ist bei einer gesamthaften Betrachtung des europäischen Marktes noch stärker ausgeprägt als in Deutschland.**

61 Prozent der Reisenden zwischen Europa und China wählten 2024 für ihre Reise eine chinesische Airline. 2010 waren es nur 35 Prozent. Umgekehrt halbiert sich der Anteil der europäischen und deutschen Airlines im selben Zeitraum von 56 auf 28 Prozent.

Auch im Markt zwischen Europa und China gab es im Jahr 2023 einen sprunghaften Anstieg des Anteils chinesischer Airlines, der sich 2024 fortgesetzt hat.

In Bezug auf die Sperrung des russischen Luftraums gelten für alle EU-Carrier die gleichen Regeln, die mit den gleichen Nachteilen gegenüber chinesischen und anderen Non-EU-Carriern verbunden sind.

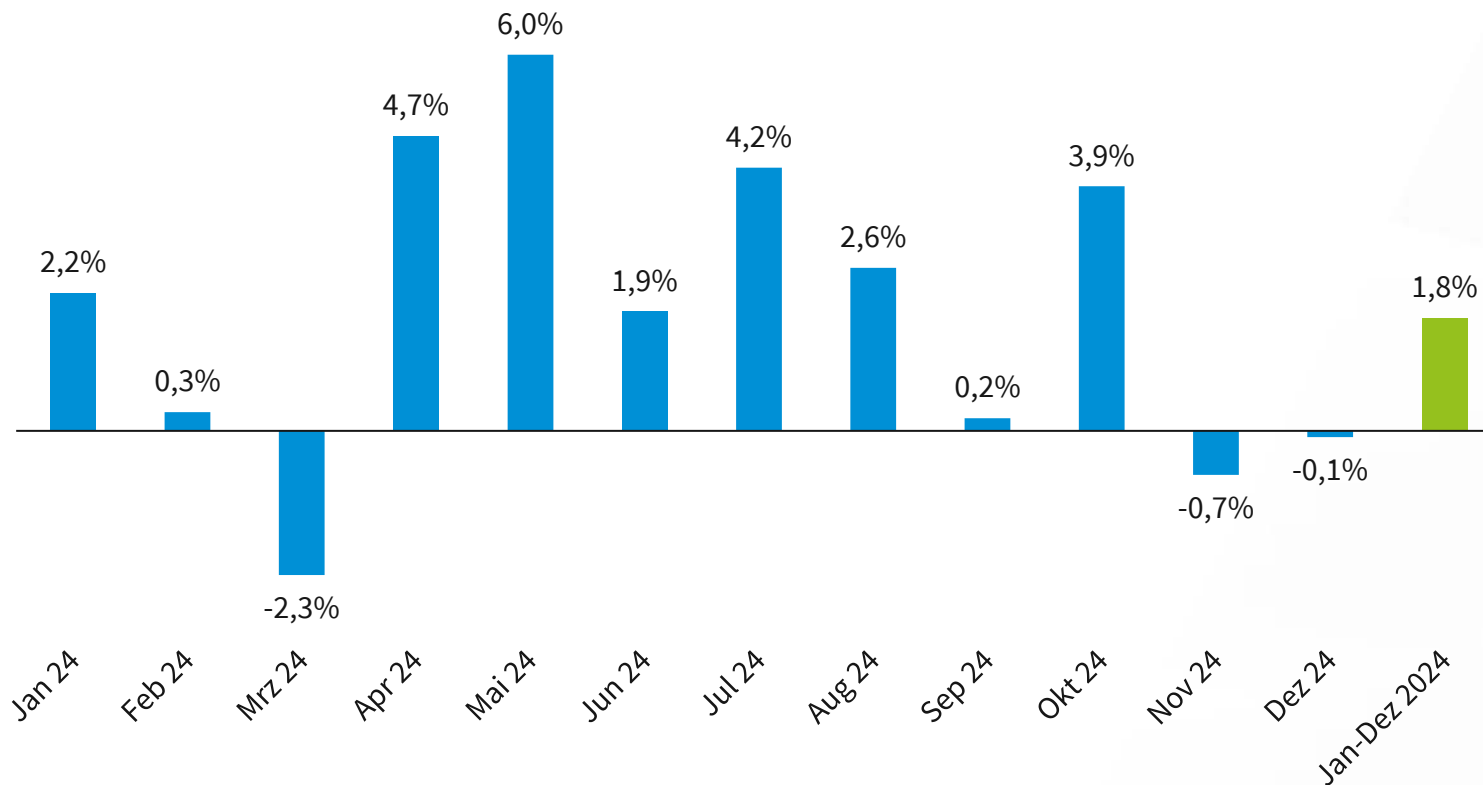
\*Incl. Hongkong; Quelle: Datenaufbereitung DLR auf Basis von Sabre, Market Intelligence (best available)

# 5. Entwicklung des Luftfrachtverkehrs 2024

# LUFTFRACHT WÄCHST LEICHT – BLEIBT ABER HINTER ERWARTUNGEN ZURÜCK

## Ein- und Ausladungen an deutschen Flughäfen

Entwicklung 2024 ggü. 2023 in Prozent



**Nachdem 2023 noch ein deutlicher Rückgang des Frachtgeschäfts gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen war, wurden 2024 wieder mehr Waren an deutschen Flughäfen ein- und ausgeladen.**

Gegenüber dem Vorjahr ist die Ladungsmenge an den deutschen Flughäfen um 1,8 Prozent gestiegen. Damit liegen die Ein- und Ausladungen an den deutschen Frachtflughäfen nur noch marginal unter den Werten von 2019 (-0,4 Prozent).

Das Fracht-Wachstum ist jedoch erheblich geringer ausgefallen als erwartet. Das Bundesverkehrsministerium hatte eine Steigerung der Ladungsmenge um 3,6 Prozent erwartet. Die anhaltende Schwäche der deutschen Wirtschaft betrifft daher auch die Luftfracht.

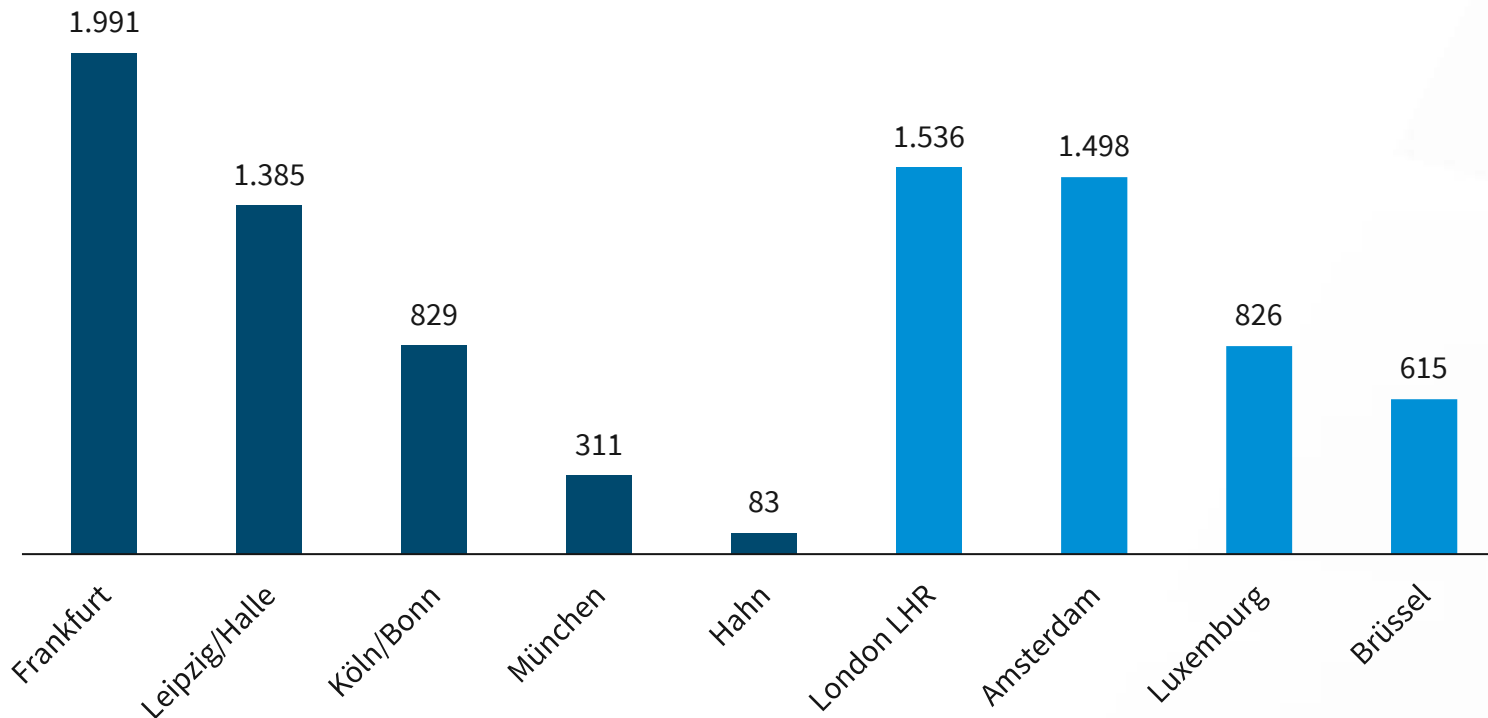
Quelle: ADV

Entwicklung des Luftverkehrs im Jahr 2024

# FRANKFURT VERTEIDIGT SPITZENPOSITION UNTER DEN FRACHTFLUGHÄFEN

## Ein- und Ausladungen an wichtigen europäischen Frachtflughäfen

In 1000 Tonnen



Quelle: ADV und Statistiken der Flughäfen; Paris CDG und Lüttich veröffentlichen keine aktuellen Daten

Entwicklung des Luftverkehrs im Jahr 2024

**Im Vergleich mit anderen wichtigen europäischen Fracht-Drehkreuzen hat der Flughafen Frankfurt auch 2024 seine Spitzenposition gehalten. Das Frachtaufkommen wuchs um 6,5 Prozent und erreichte 95 Prozent des Vor-Corona-Niveaus.**

Die beiden Expressfracht-Drehkreuze Leipzig/Halle und Köln/Bonn verbuchten mit -0,5 und -3,4 Prozent leichte Rückgänge. Gegenüber 2019 ist das Frachtaufkommen hier aber um 13, beziehungsweise 4 Prozent höher.

Der Flughafen München konnte das Frachtgeschäft im vergangenen Jahr um 9,4 Prozent steigern und liegt damit bei 89 Prozent des Vor-Corona-Niveaus.

Das Luftfracht-Geschäft am Flughafen Hahn ist 2024 mit -36,9 Prozent weit hinter das Niveau von 2019 zurückgefallen (-43 Prozent).

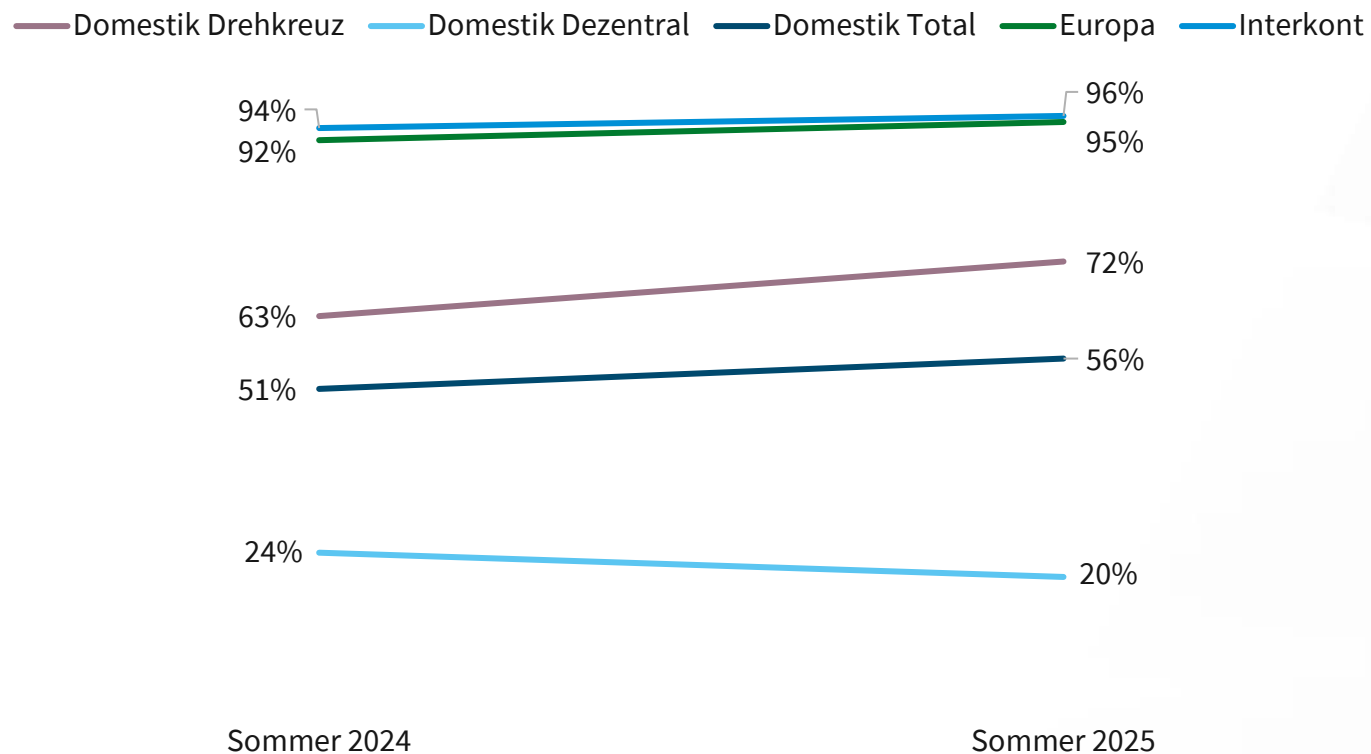
Im Vergleich dazu stieg die Frachtmenge 2024 in London um 11 Prozent, in Amsterdam um 8 Prozent, in Luxemburg um 4 Prozent und Brüssel um 5 Prozent.

# 6. **Ausblick auf den Sommer 2025**

# LEICHTES WACHSTUM DES LUFTVERKEHRS IM SOMMER 2025

## Erholung des Verkehrs von/nach/in Deutschland

Sitzplatzangebot Sommerflugplan 2024 und 2025 im Vergleich zu 2019



**Der Luftverkehr in Deutschland wächst im Sommer 2025 leicht. Dabei nähern sich Interkontinental- und Europaverkehr weiter dem Niveau von 2019 an, erreichen es aber noch nicht ganz.**

Die angebotene Kapazität auf Flügen sowohl nach Europa als auch nach Übersee kommt auf Erholungsraten von 95, beziehungsweise 96 Prozent.

Der Erholung des innerdeutschen Verkehrs wird nur durch die Flüge zu den beiden großen deutschen Drehkreuzen Frankfurt und München getragen. Für den Sommer 2025 ist bei den Drehkreuz-Verkehren ein deutlicher Sprung auf eine Recovery-Rate von 72 Prozent nach 63 Prozent im Vorjahr zu erwarten.

Im Gegensatz dazu wird im dezentralen innerdeutschen Verkehr Kapazität abgebaut. Auf diesen Strecken wird das Angebot im Sommer 2025 voraussichtlich nur noch bei 20 Prozent von 2019 liegen.

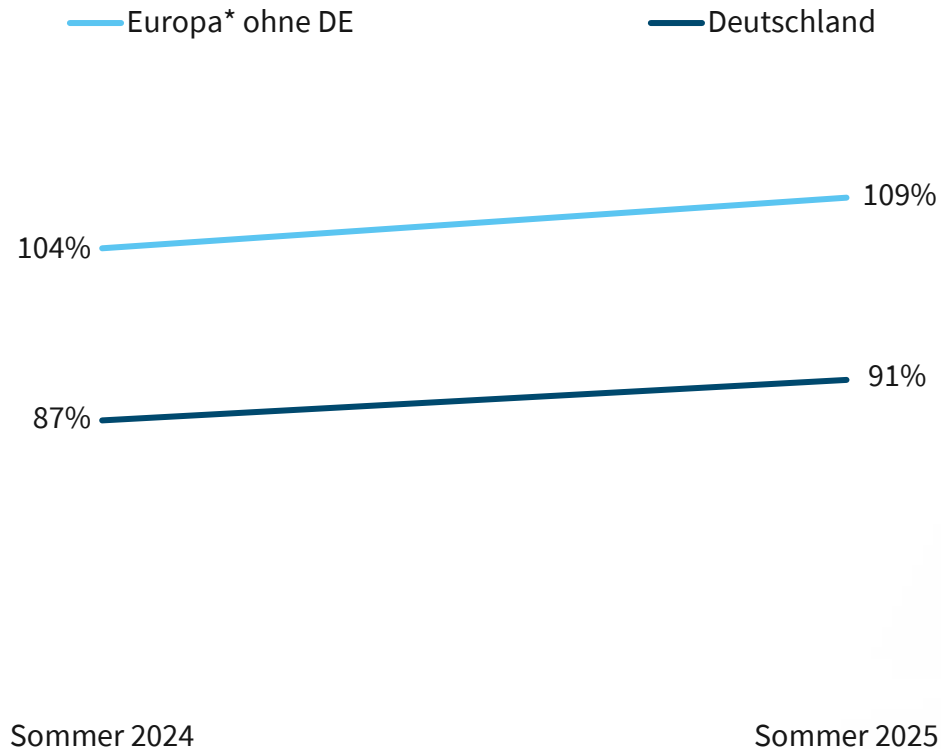
Quelle: SRS-Analyser / Sommer: April bis Oktober



# DEUTSCHLAND VERLIERT WEITER ANSCHLUSS AN WACHSTUM DES LUFTVERKEHRS

## Erholung des Verkehrs von/nach/in Europa\*

Sitzplatzangebot im Vergleich zum Sommerflugplan 2019



**Der Abstand zwischen Deutschland und den anderen europäischen Ländern bei der Erholung des Luftverkehrs nimmt auch im Sommer 2025 weiter zu.**

Um die Lücke zu schließen, müsste der Luftverkehr in Deutschland dynamischer wachsen als im restlichen Europa. Dies ist aber nicht der Fall. Im Sommerflugplan 2025 wächst die Differenz um 1 Prozentpunkt auf nunmehr 18 Prozentpunkte.

Wesentliche Ursache für diese Entwicklung sind die seit 2020 massiv gestiegenen staatlichen Standortkosten in Deutschland. 2025 sind die Belastungen für den Luftverkehrsstandort Deutschland um nahezu 1,2 Milliarden Euro gestiegen.

Quelle: SRS-Analyser / Sommer: April bis Oktober/ Europa\* = EU27, Schweiz, Island, Norwegen und Vereinigtes Königreich

# 7. Kennzahlen im Überblick

# DIE WICHTIGSTEN KENNZAHLEN IM ÜBERBLICK



<b>Sitzplatzangebot (Mio.)</b>	<b>2019</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
Deutschland (DE)	287	228	245
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+13% / 79%	+7% / 86%
EU / EWR / Großbritannien ohne DE	1.117	1.078	1.155
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+15% / 96%	+7% / 104%

<b>Passagiere und Auslastung von dt. Unternehmens-Gruppen</b>	<b>2019</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
Gesamt (Mio.)	162,0	134,2	142,5
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+20% / 83%	+6% / 88%
Auslastung (Sitzladefaktor)	83,5%	84,0%	83,6%

<b>Kontrollierte Flüge DFS (nach IFR)</b>	<b>2019</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
Gesamt	3.334.425	2.838.751	2.968.825
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+7,7% / 85,1%	+4,6% / 89,0%



<b>Passagiere an dt. Flughäfen</b>	<b>2019</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
Gesamt (an + ab)	248.063.076	197.192.042	211.920.438
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+20% / 79%	+8% / 85%
Deutschland	46.180.716	23.093.355	23.900.146
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+23% / 50%	+4% / 52%
Europa	158.042.424	135.576.707	146.363.902
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+16% / 85%	+8% / 93%
Übersee	43.617.724	38.183.673	41.339.085
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+30% / 87%	+8% / 95%

<b>Luftfracht an dt. Flughäfen (in Tonnen)</b>	<b>2019</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
Gesamt (an, ab)	4.803.468	4.695.499	4.782.320
- Wachstum (Vorjahr) / Niveau von 2019		-7% / 98%	+1,8% / 99,6%

Quelle: ADV, DFS, Unternehmensangaben, SRS Analyser



Bundesverband der Deutschen  
Luftverkehrswirtschaft

## KONTAKT

### **Dirk Helf**

Leiter Wirtschaft & Infrastruktur

[dirk.helf@bdl.aero](mailto:dirk.helf@bdl.aero)

+49 (0) 030 520 077 -145

### **Alexander Klay**

Pressesprecher

[alexander.klay@bdl.aero](mailto:alexander.klay@bdl.aero)

+49 (0) 030 520 077 -165

**Bundesverband der Deutschen  
Luftverkehrswirtschaft e. V.**

Haus der Luftfahrt  
Friedrichstraße 79  
10117 Berlin