



Bundesverband der Deutschen
Luftverkehrswirtschaft

ENTWICKLUNG DES LUFTVERKEHRS

1. Halbjahr 2025

Berlin, 11. August 2025

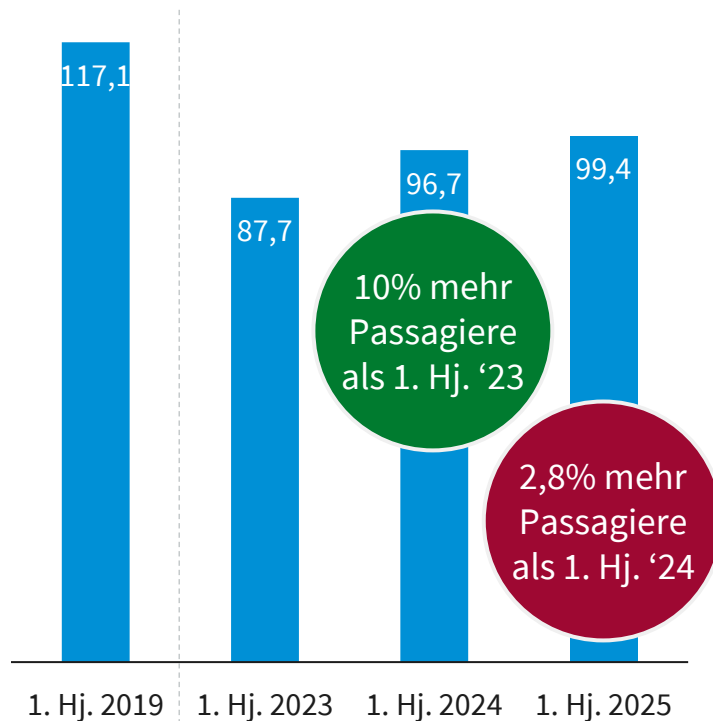
INHALT

- 1. Entwicklung des Passagierverkehrs im 1. Halbjahr 2025**
- 2. Veränderung der Konnektivität innerdeutsch und nach Europa**
- 3. Entwicklung des Luftfrachtverkehrs**
- 4. Ausblick auf die Entwicklung des Passagierverkehrs**
- 5. Kennzahlen im Überblick**

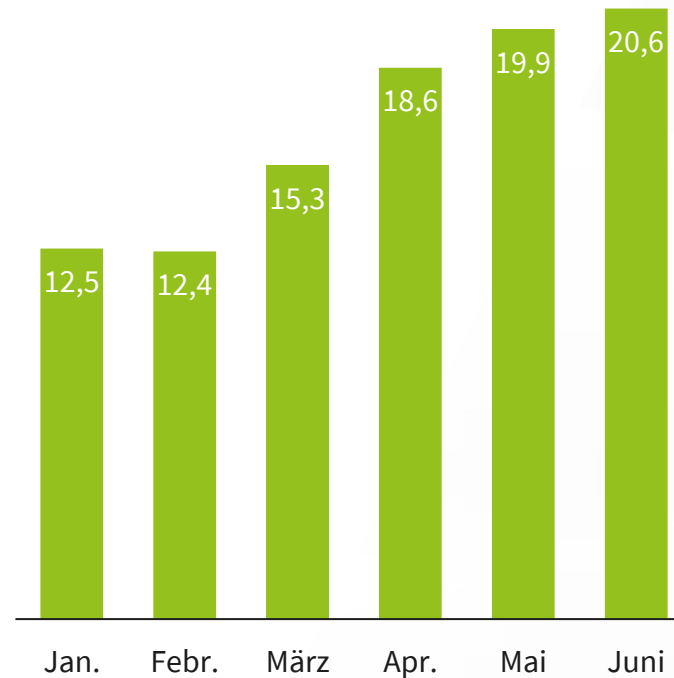
1. Entwicklung des Passagierverkehrs im 1. Halbjahr 2025

DIE SCHLECHTE ERHOLUNG DES LUFTVERKEHRS SCHWÄCHT SICH WEITER AB

Passagiere an/ab deutschen Flughäfen
Januar bis Juni in Millionen



Passagiere an/ab deutschen Flughäfen 2025
Pro Monat in Millionen



Die Erholung des Luftverkehrs in Deutschland hat sich in der ersten Jahreshälfte 2025 massiv verlangsamt. Die Zahl der Passagiere an den deutschen Flughäfen ist gegenüber dem Vorjahreszeitraum nur noch um 2,8 Prozent oder 2,7 Millionen auf 99,4 Millionen gestiegen. Damit liegt der Luftverkehr ab Deutschland 15,8 Prozent unter dem Niveau von 2019.

Vor einem Jahr erreichte der Luftverkehr von und nach Deutschland noch einen Zuwachs von 10 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Dies entsprach einem Anstieg der Passagierzahl um 9 Millionen.

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

In der ersten Jahreshälfte 2025 nutzten 11 Prozent der Passagiere innerdeutsche Flüge, 69 Prozent Flüge in andere europäische Länder, 20 Prozent flogen interkontinental.

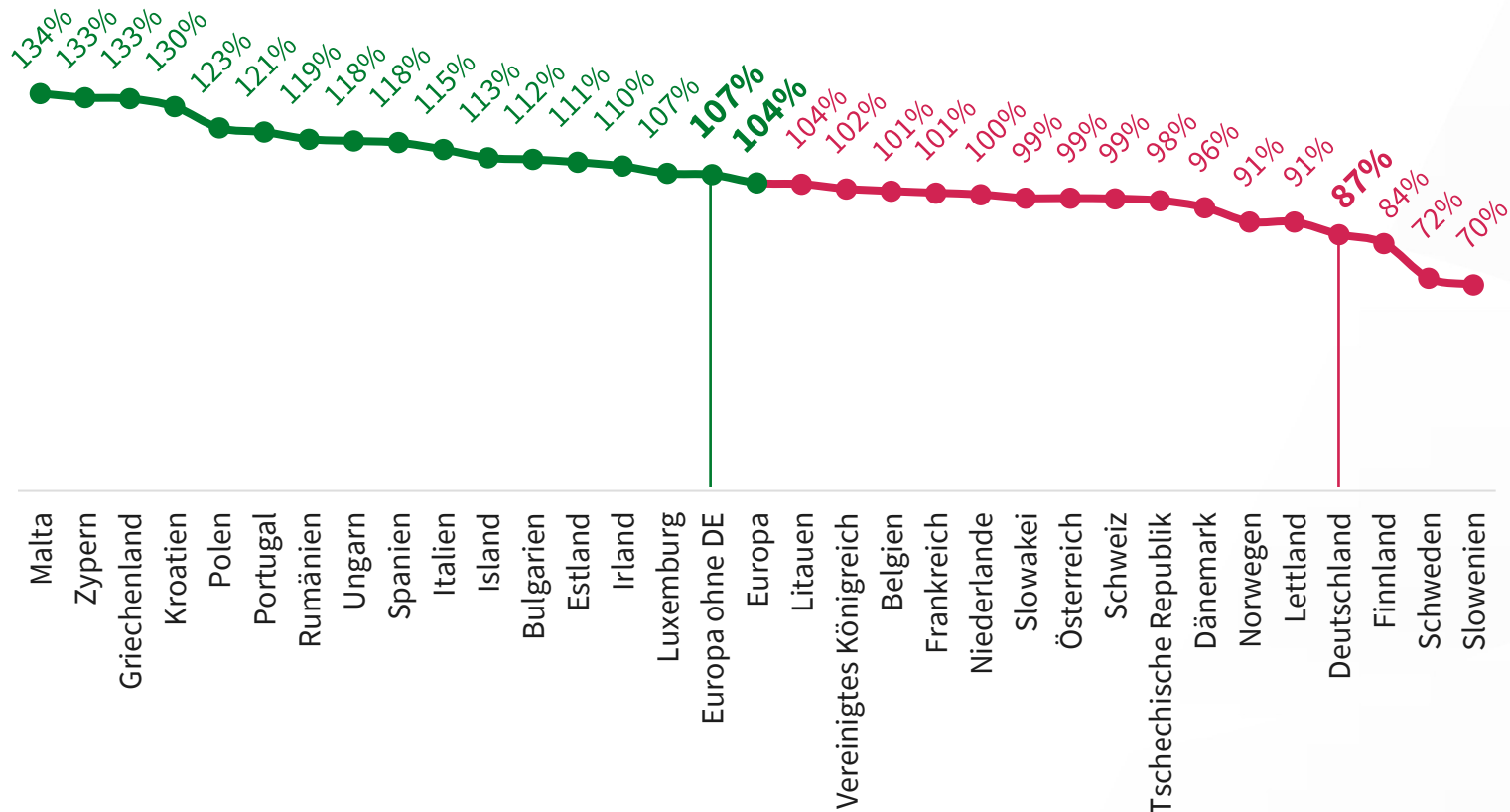
Quelle: Flughafenverband ADV

Entwicklung des Luftverkehrs im 1. Halbjahr 2025

DEUTSCHLAND LIEGT IM EUROPÄISCHEN VERGLEICH WEIT ZURÜCK

Entwicklung aller europäischen Staaten

Angebote Sitzplätze 1. Halbjahr 2025 ggü. 1. Halbjahr 2019 in Prozent



Auch im 1. Halbjahr 2025 hat sich der Luftverkehr in Deutschland im Vergleich zum Vor-Corona-Jahr 2019 wesentlich schwächer entwickelt als in nahezu allen anderen europäischen Ländern. Das Sitzplatzangebot erreichte nur 87 Prozent von 2019.

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

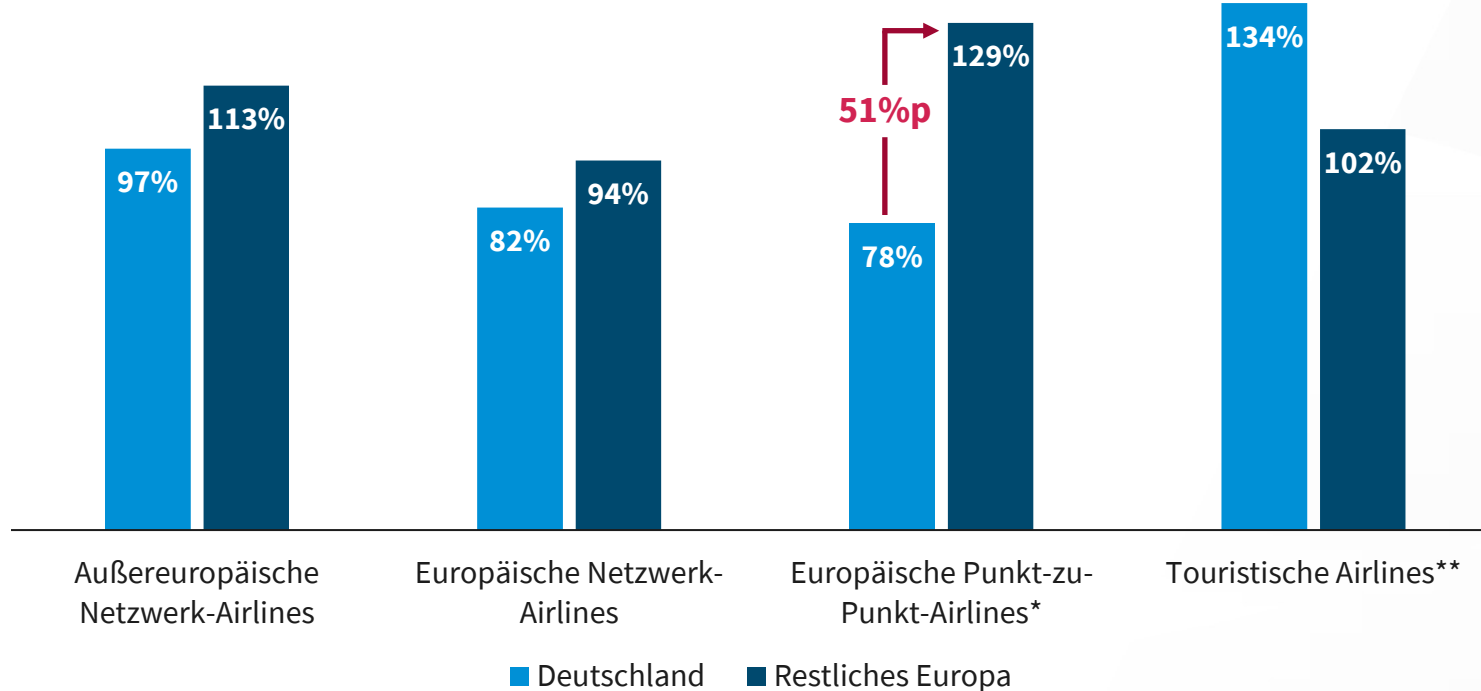
Dagegen wurde in Europa in der ersten Jahreshälfte mehr geflogen als jemals zuvor: Das Angebot erreichte 104 Prozent von 2019, ohne Deutschland sogar 107 Prozent.

Die Abschaffung der nationalen Luftverkehrsteuer in Schweden erfolgte zum 1. Juli 2025. Daher wird der positive Effekt erst in Zukunft messbar sein. Zudem hat die schwedische Fluggesellschaft BRA Ende 2024 ihren eigenen Flugbetrieb eingestellt.

EUROPÄISCHE PUNKT-ZU-PUNKT-AIRLINES MEIDEN DEUTSCHLAND

Sitzplatzangebot nach Geschäftsmodell

1. Halbjahr 2025 ggü. 1. Halbjahr 2019 in Prozent



In Deutschland entwickelt sich derzeit nur ein Geschäftsfeld besser als vor der Corona-Pandemie: Das Angebot der touristischen Airlines wuchs im 1. Halbjahr 2025 auf 134 Prozent im Vergleich zu 2019. Der Marktanteil dieses Segments ist mit 14 Prozent aber vergleichsweise gering.

Alle anderen Geschäftsfelder lagen dagegen im Vergleich zu den restlichen europäischen Ländern teilweise weit zurück.

Besonders deutlich wird dies bei der Entwicklung des Angebots der europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines. Deren Angebot liegt in den restlichen europäischen Ländern inzwischen 51 Prozentpunkte über dem Angebot in Deutschland. Auch der Marktanteil dieser Airlines ist in Deutschland mit 27 Prozent deutlich geringer als im restlichen Europa (43 Prozent).

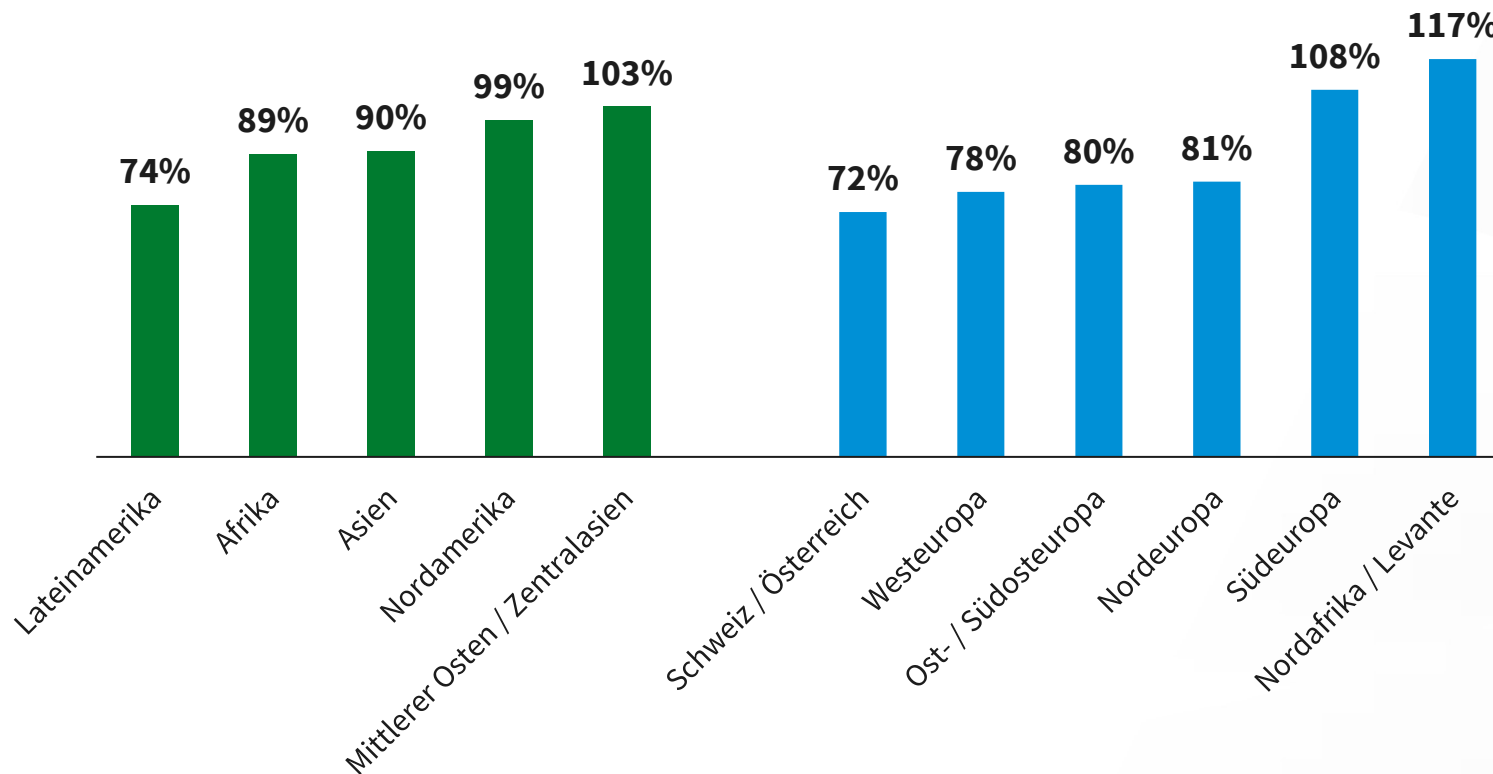
Quelle: SRS Analyser / Europa: EU27, Schweiz, UK, Island, Norwegen / Fehlende Kapazität zu 100%: Sonstige Airlines

*Punkt-zu-Punkt-Airlines: Eurowings, EasyJet, Ryanair, Wizz Air u.a.; **Touristische Airlines: Condor, Discover Airlines, TUIfly, SunExpress u.a.

WENIGER VERBINDUNGEN ZU EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTSMETROPOLEN

Entwicklung Luftverkehrsangebot ab Deutschland nach Zielgebieten

Angebotene Sitzplätze 1. Halbjahr 2025 gegenüber 1. Halbjahr 2019 in Prozent



Quelle: SRS Analyser

Entwicklung des Luftverkehrs im 1. Halbjahr 2025

Verbindungen zwischen Flughäfen in Deutschland und in Nord-, Ost- und Westeuropa sind noch immer stark ausgedünnt im Vergleich zu 2019. Damit fehlen viele Verbindungen in europäische Wirtschaftsmetropolen.

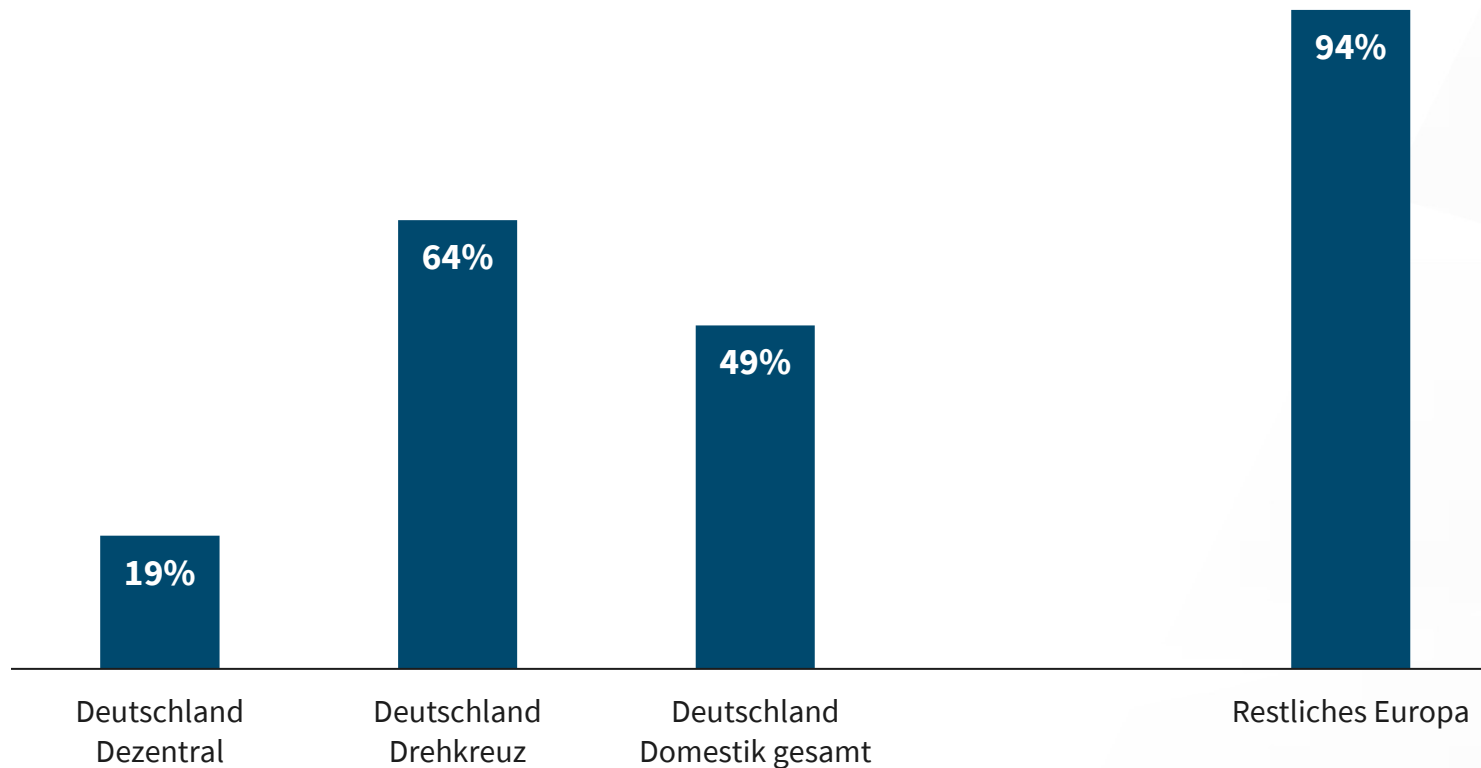
Auf der Langstrecke ist das Angebot Richtung Mittlerer Osten / Zentralasien heute größer als 2019. Airlines aus dieser Region gewinnen zunehmend Marktanteile mit Umsteigeverbindungen in Richtung Asien und Afrika gegenüber Nonstop-Flügen ab Deutschland.

Hintergrund sind insbesondere ungleiche Wettbewerbsbedingungen wie geringere Umwelt- und Sozialstandards und staatlich gestützte aggressive Expansionsstrategien bei Airlines mit Sitz außerhalb der EU. Hinzu kommt seit diesem Jahr eine Ungleichbehandlung bei der vorgeschriebenen Verwendung von nachhaltigen Kraftstoffen bei Flügen mit Start an Flughäfen in der Europäischen Union.

INLANDSVERKEHR IN DEUTSCHLAND SEIT 2019 MEHR ALS HALBIERT

Recovery-Rate Inlandsverkehre in Europa

1. Halbjahr 2025 gegenüber 1. Halbjahr 2019 in Prozent*



Quelle: SRS Analyser / Europa: EU27, Schweiz, UK, Island, Norwegen / *europäische Länder mit nennenswertem Inlandsverkehr

Der innerdeutsche Verkehr bleibt weit hinter der Vor-Corona-Zeit zurück. Das Angebot besteht im Wesentlichen aus Zubringerflügen zu den großen Drehkreuzen Frankfurt und München (64% von 2019).

Der dezentrale Verkehr zwischen anderen Flughäfen ist um mehr als 80 Prozent zurückgegangen. Unterm Strich fanden im 1. Halbjahr 2025 im Vergleich zu 2019 weniger als halb so viele Inlandsflüge statt.

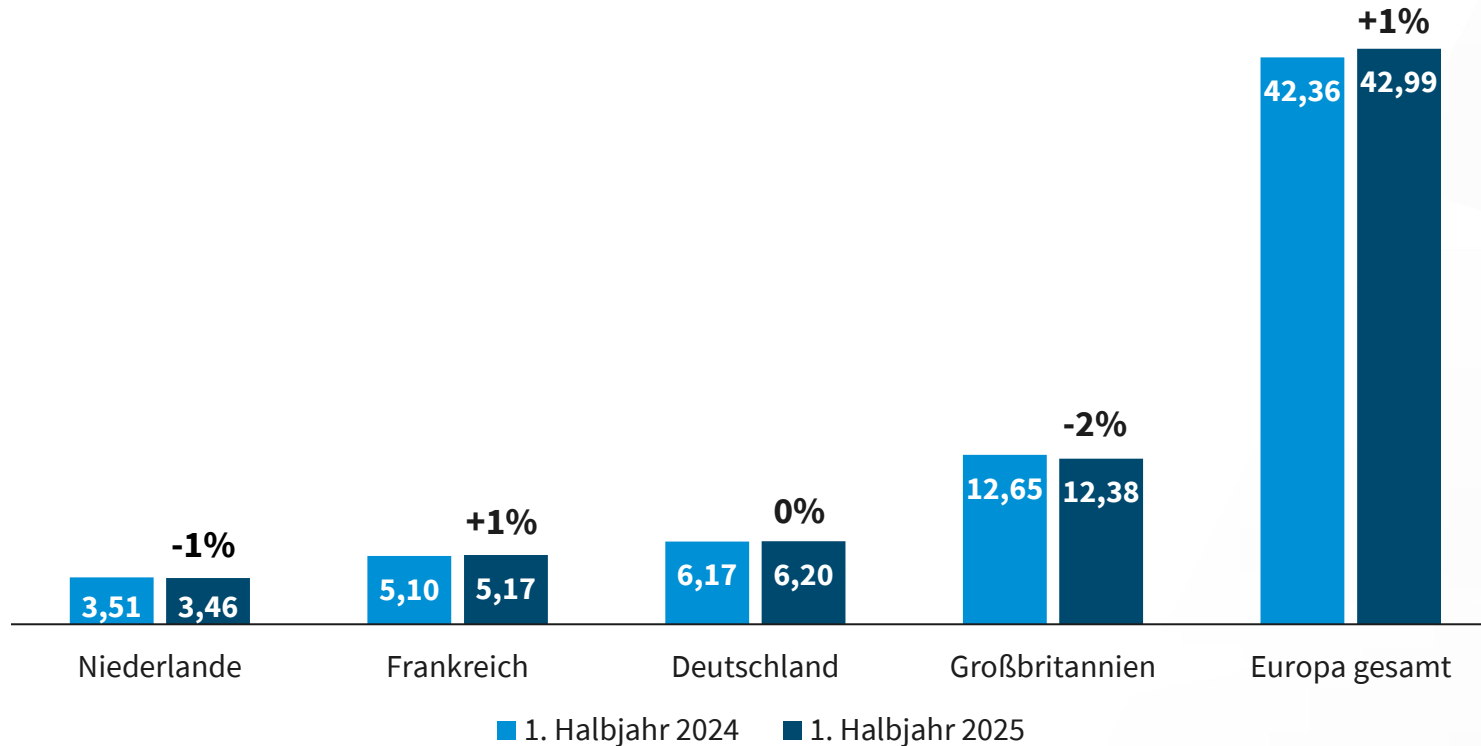
Dagegen erreicht der Inlandsverkehr im restlichen Europa 94 Prozent des Niveaus von 2019. Alle wichtigen Wirtschaftsnationen und Flächenländer weisen höhere Erholungsraten auf als Deutschland:

- Frankreich: 73 Prozent
- Großbritannien: 87 Prozent
- Norwegen: 88 Prozent
- Polen: 105 Prozent
- Italien: 105 Prozent
- Spanien: 112 Prozent
- Portugal: 114 Prozent
- Griechenland: 121 Prozent

USA-FLÜGE: FLUGGESELLSCHAFTEN HALTEN GROSSES ANGEBOT STABIL

Sitzplatzangebot der größten europäischen Luftverkehrsmärkte von/nach USA

1. Halbjahr 2025 gegenüber 1. Halbjahr 2024 in Millionen Sitzen / Veränderung zum Vorjahr



Die Fluggesellschaften haben das Sitzplatzangebot auf Direktflügen zwischen Europa und den USA im 1. Halbjahr 2025 stabil gehalten und sogar leicht ausgebaut.

Auf allen Flügen zwischen Europa und den USA wurden von Januar bis Ende Juni 2025 insgesamt rund 42,99 Millionen Sitzplätze angeboten. Das ist ein Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Auch auf Verbindungen zwischen Deutschland und den USA ist das Sitzplatzangebot um ein Prozent gewachsen.

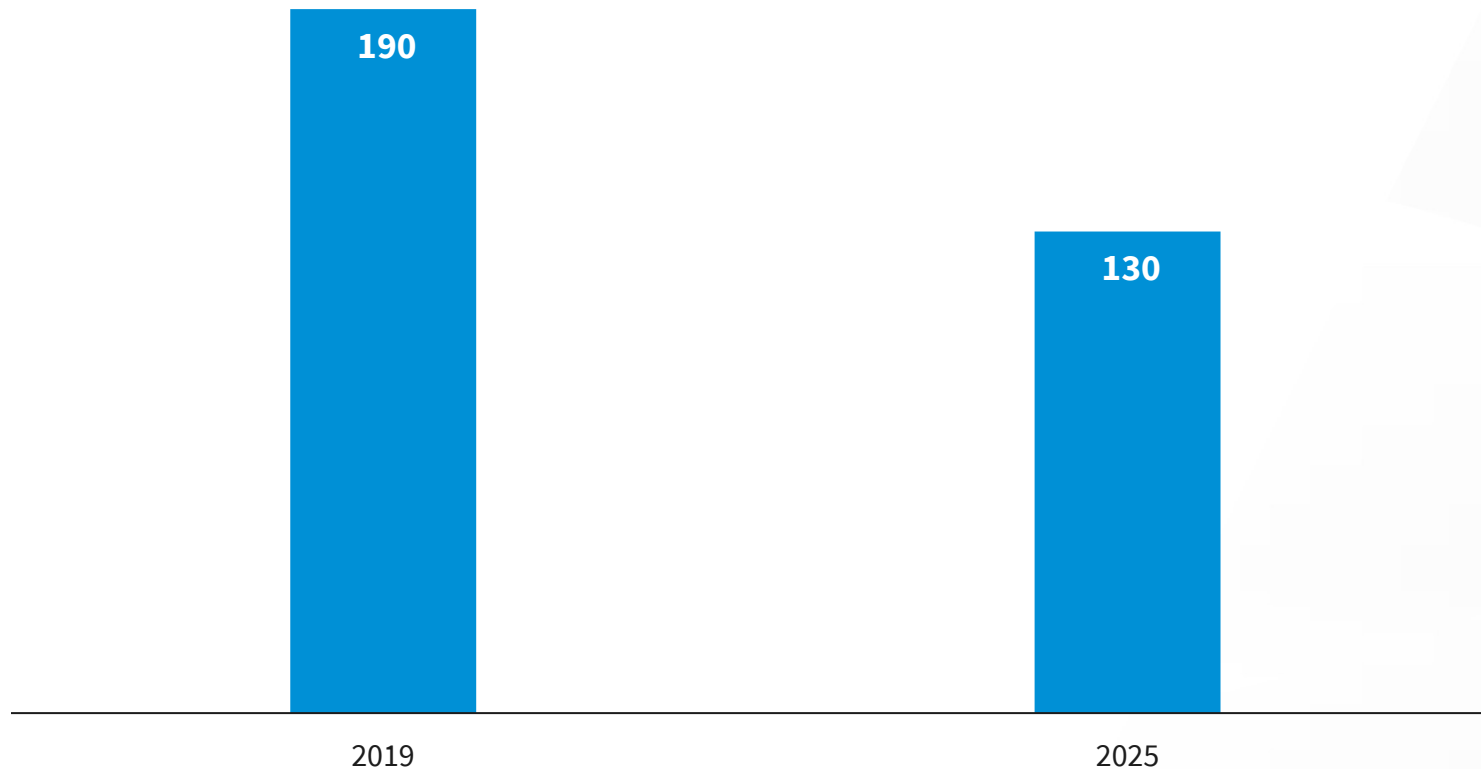
Direktflüge in die USA gab es zuletzt an Flughäfen in insgesamt 21 europäischen Ländern. In 15 dieser Länder wurde das Angebot im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ausgebaut.

2. **Veränderung der Konnektivität innerdeutsch und nach Europa**

PUNKT-ZU-PUNKT-AIRLINES REDUZIEREN STATIONIERTE FLOTTE IN DEUTSCHLAND

Flugzeug-Stationierungen an Flughäfen in Deutschland

Flugzeuge wichtiger Punkt-zu-Punkt-Airlines



Seit dem Jahr 2019 ist die Zahl der in Deutschland stationierten Flugzeuge von Punkt-zu-Punkt-Airlines um rund ein Drittel gesunken. Die Fluggesellschaften finden in anderen Teilen Europas bessere Rahmenbedingungen vor als in Deutschland und verlagern daher ihre Flotten.

Hauptursache sind die im europäischen Vergleich sehr hohen staatlichen Standortkosten in Deutschland.

Dabei wird nicht grundsätzlich weniger geflogen, nur starten die Flüge häufiger aus dem Ausland – zum Schaden des Wirtschaftsstandorts Deutschland.

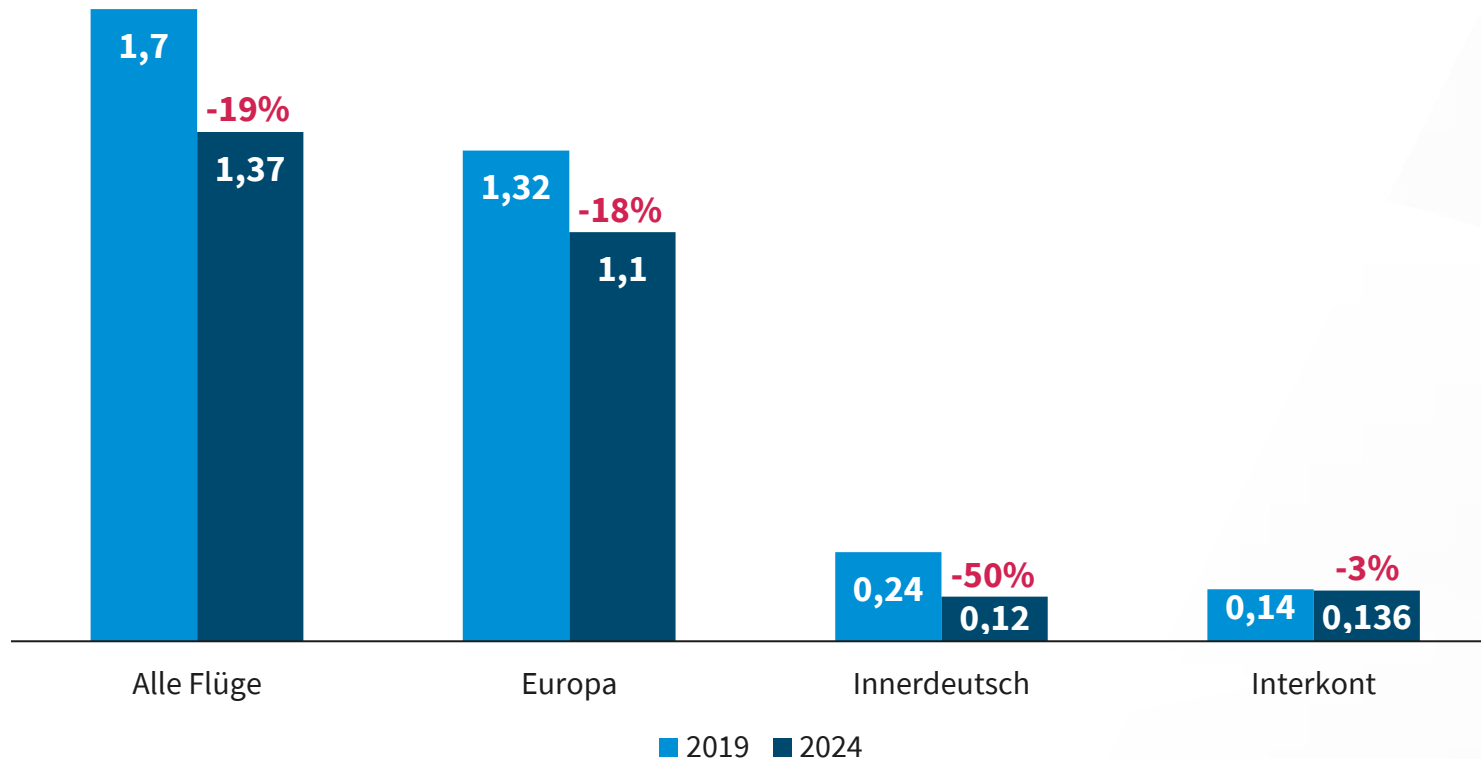
Die Folge der Flottenverlagerung ist ein Verlust von über vier Milliarden Euro Wertschöpfung und mehr als 10.000 Arbeitsplätzen. Hinzu kommt der damit verbundene Verlust der Konnektivität der deutschen Wirtschaftsmetropolen.

Quelle: Unternehmensangaben

DEUTSCHLAND VERLIERT KONNEKTIVITÄT IN JEDEM ZIELGEBIET

Flüge von / nach / in Deutschland

Zahl der angebotenen Flüge nach Zielgebieten 2019 und 2024 in Millionen



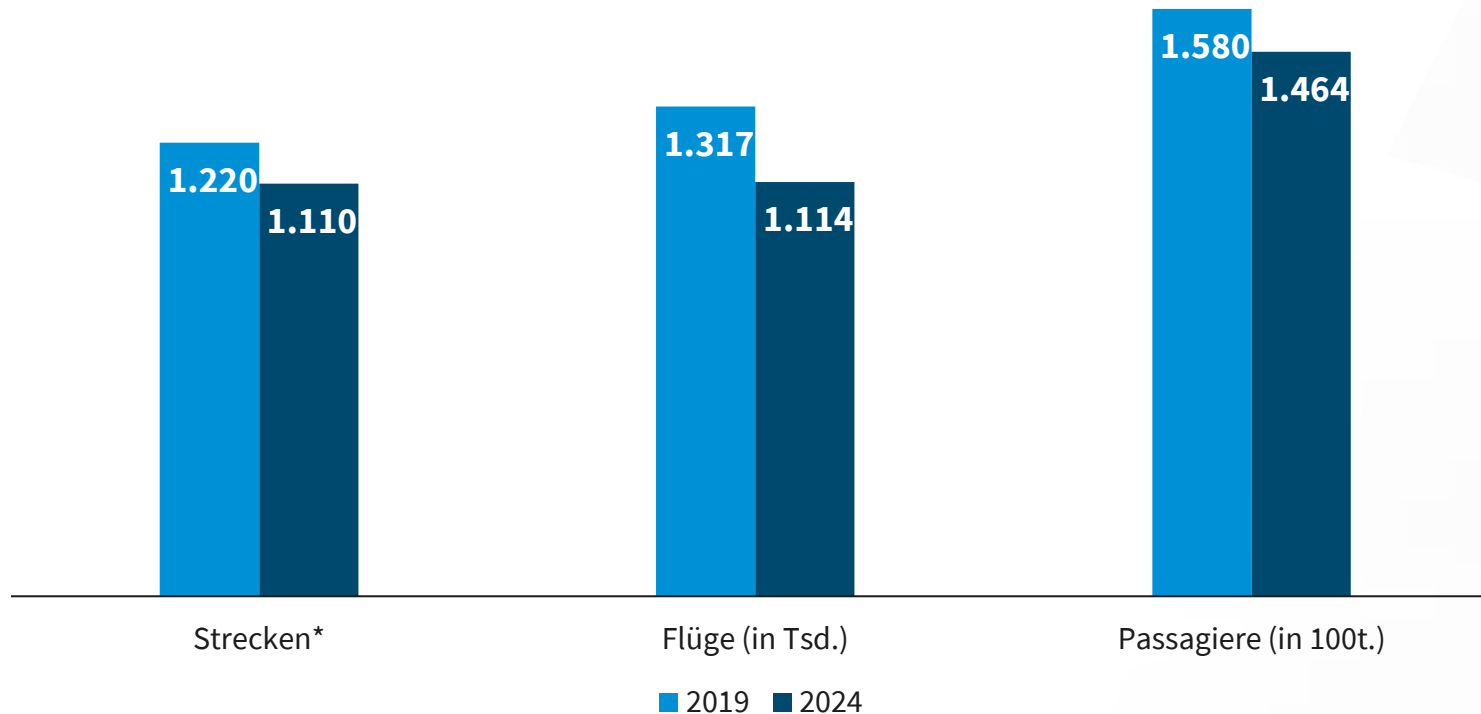
Die Zahl der Flüge zwischen Deutschland und jedem Zielgebiet ist seit dem Jahr 2019 teilweise erheblich gesunken – sowohl innerdeutsch, innerhalb Europas und Interkontinental.

So liegt die Zahl der Flüge in andere europäische Länder gegenüber dem Vor-Corona-Niveau noch immer um fast 20 Prozent niedriger.

WICHTIGE EUROPÄISCHE STÄDTEVERBINDUNGEN WERDEN NICHT MEHR ANGEBOTEN

Strecken*, Flüge und Passagiere zwischen Deutschland und Europa

Zahl der angebotenen Strecken, Flüge (Tausend) und Passagiere (HT) 2019 und 2024



Quelle: SRS Analyser, Flughafenverband ADV

*Strecke = mindestens 100 Flüge in beide Richtungen pro Jahr

Der Rückgang der Flüge zwischen Deutschland und den übrigen europäischen Ländern hat zur Folge, dass etliche wichtige Städteverbindungen nicht mehr bedient werden. Dies wirkt sich negativ auf die Anbindung der deutschen Wirtschaft an ihre internationalen Märkte aus.

Beispiele von Strecken mit mindestens 1000 bis 2500 Flügen im Jahr 2019, die heute nicht mehr bedient werden:

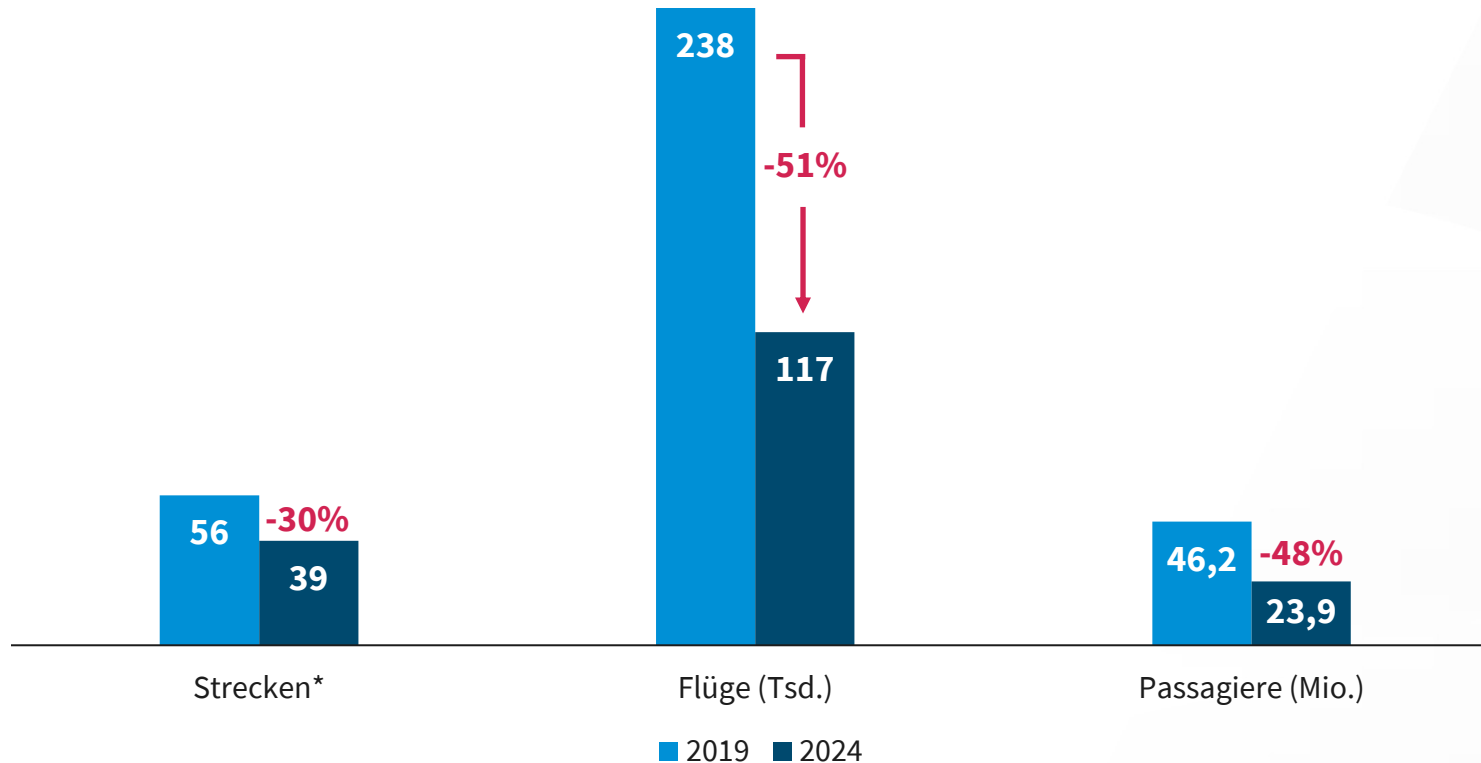
- Nürnberg – Zürich
- Stuttgart – Brüssel
- Hannover – Warschau
- Bremen – Paris
- Düsseldorf - Basel

Ein Teil der Streichungen ist eine Folge des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine. Alle Strecken nach Russland, Belarus und in die Ukraine werden heute nicht mehr bedient. Diese Verbindungen machten jedoch nur einen geringen Teil des Verkehrsaufkommens aus.

DAS INNERDEUTSCHE STRECKENNETZ IST SEIT 2019 MASSIV GESCHRUMPT

Innerdeutsche Strecken*, Flüge und Passagiere

Zahl der angebotenen Strecken, Flüge (Tausend) und Passagiere (Millionen) 2019 und 2024



Bei Flügen innerhalb Deutschlands machen sich die hohen staatlichen Standortkosten besonders bemerkbar, da sie in voller Höhe sowohl beim Hin- als auch beim Rückflug anfallen. So fällt etwa die Luftverkehrssteuer doppelt an.

Die Folge: Die Zahl der innerdeutschen Flüge hat sich seit 2019 mehr als halbiert, die Zahl der angebotenen Strecken ist um 30 Prozent gesunken. Zudem wurde keine einzige neue innerdeutsche Verbindung aufgenommen.

Beispiele von Strecken mit mehr als 1000 Flügen im Jahr 2019, die heute nicht mehr bedient werden:

- Hamburg – Köln (seit 2025)
- Düsseldorf – Stuttgart
- Düsseldorf – Nürnberg
- Hannover – Stuttgart
- Köln – Dresden
- Leipzig – Stuttgart

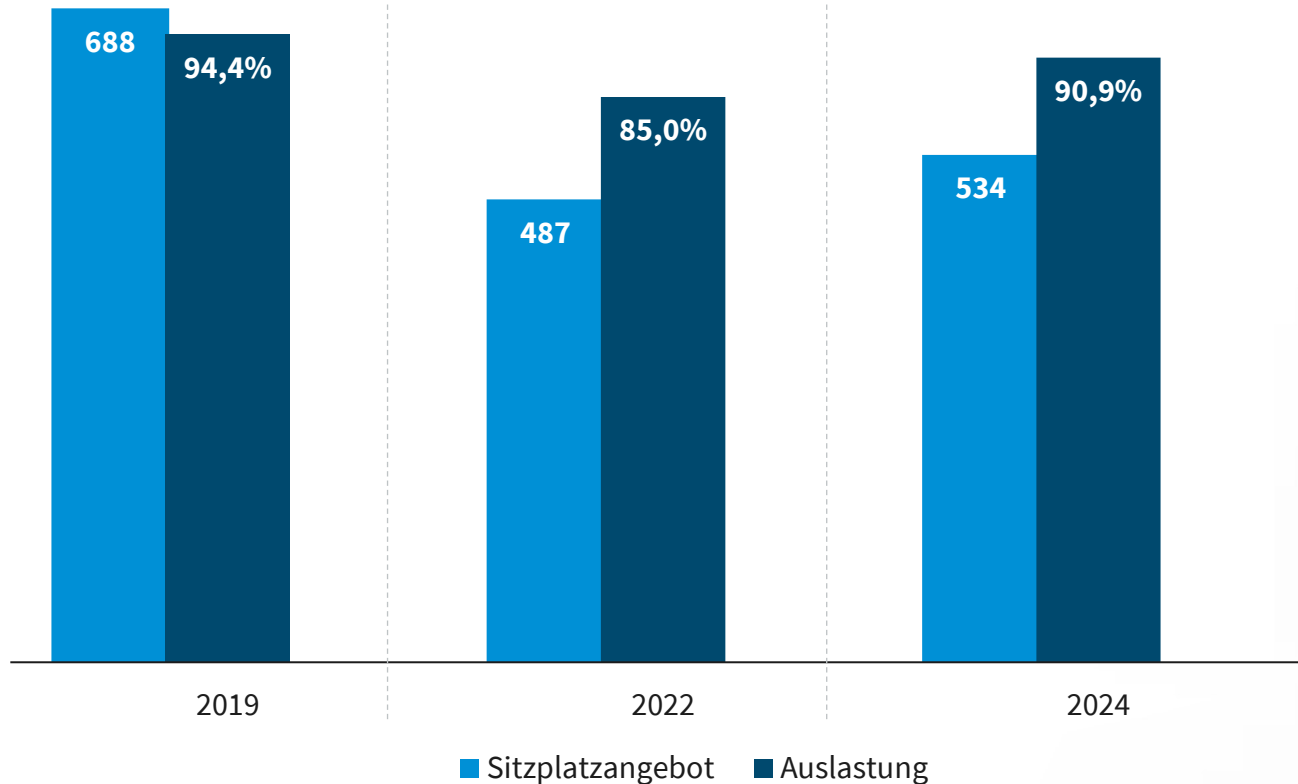
Quelle: SRS Analyser, Flughafenverband ADV

*Strecke = mindestens 100 Flüge in beide Richtungen pro Jahr / Passagiere = Ein- und Aussteiger

LUFTVERKEHRSSTANDORT DEUTSCHLAND HAT KEIN NACHFRAGEPROBLEM

Angebot und Auslastung auf Flügen zwischen Berlin und Madrid

Angebotene Sitze (in Tausend) und Sitzladefaktor (in Prozent) 2019 bis 2024



Das Beispiel Berlin–Madrid steht stellvertretend für viele Europa-Strecken ab Deutschland: Die Nachfrage nach Flugreisen steigt schneller als das Angebot. Der Sitzladefaktor steigt zunehmend. So wurde die sehr hohe Auslastung auf der Strecke Berlin–Madrid 2019 im Jahr 2024 fast wieder erreicht.

Bei Auslastungen jenseits der 90 Prozent müssen auf einzelnen Flügen Passagiere abgewiesen werden. Das Angebot kann also punktuell die Nachfrage nicht mehr abdecken.

Für Fluggesellschaften fehlt aufgrund der hohen staatlichen Standortkosten in Deutschland jedoch der Anreiz, das Angebot weiter auszubauen. Stattdessen setzen sie auf Wachstum in anderen europäischen Ländern mit attraktiveren Rahmenbedingungen.

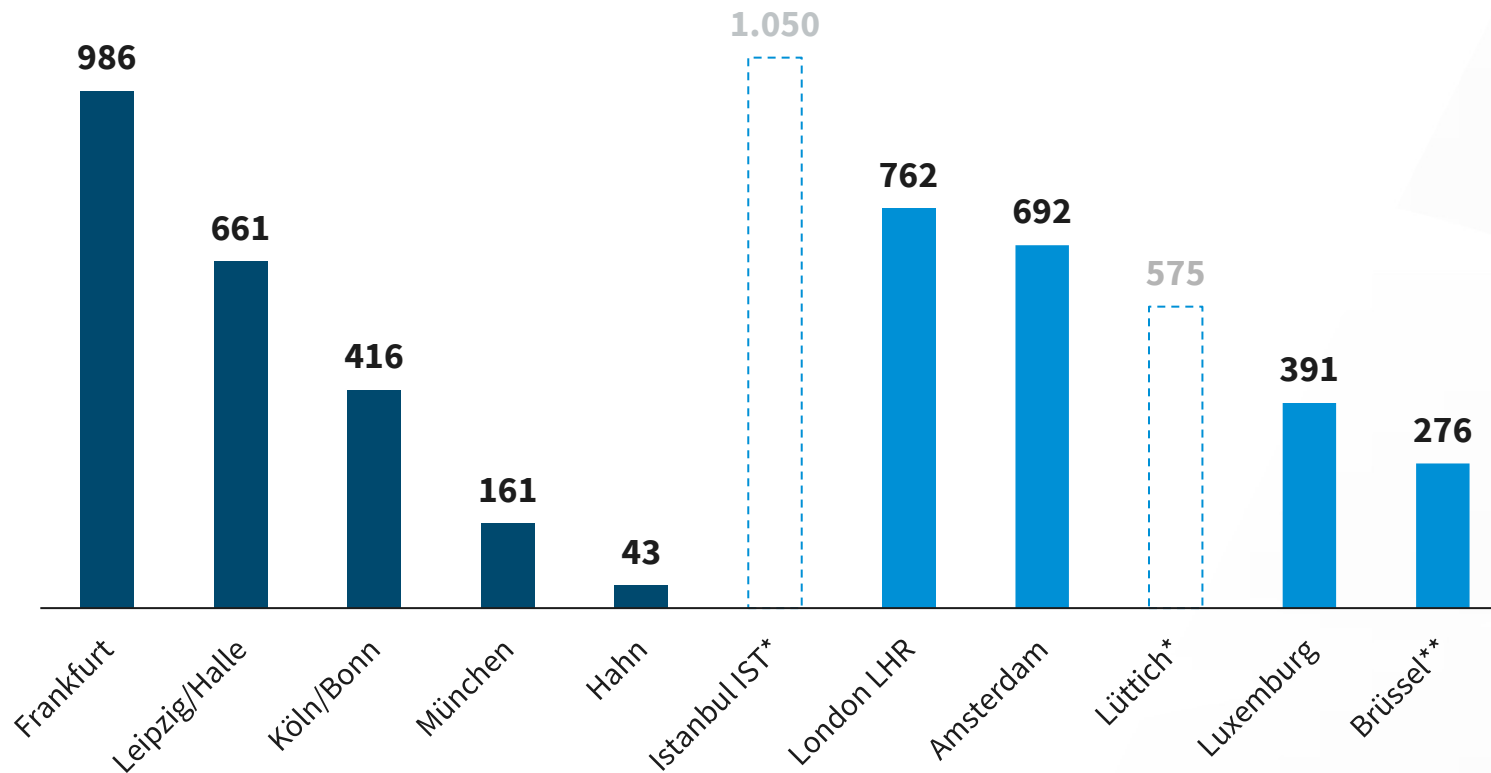
Quelle: Datenaufbereitung DLR auf Basis von Sabre Jan 2019 – Dez 2024 final / Berlin = BER, TXL und SXF

3. Entwicklung des Luftfrachtverkehrs

DEUTSCHE FRACHTFLUGHÄFEN KÄMPFEN UM SPITZENPOSITION

Ein- und Ausladungen im 1. Halbjahr 2025 an wichtigen europäischen Frachtflughäfen

In 1000 Tonnen



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

* Istanbul: Schätzung auf Basis ACI 2024

**Brüssel: JAN-MAI / LHR, LUX, BRU ohne Luftpost

Entwicklung des Luftverkehrs im 1. Halbjahr 2025

Die deutschen Frachtflughäfen haben ihre Position in der europäischen Spitzengruppe gehalten. Am Flughafen Frankfurt wuchs die Ladungsmenge um ein Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum und erreichte 94 Prozent des Niveaus von 2019.

Das wichtige Expressfracht-Drehkreuz Leipzig/Halle verbuchte ein Minus von 5,8 Prozent. Unterm Strich ist die Ladungsmenge aber noch 9 Prozent größer als 2019. Dagegen stieg der Frachtumschlag in Köln/Bonn um 3,6 Prozent. Dort ist das Luftfracht-Geschäft nun 5 Prozent größer als vor der Corona-Pandemie.

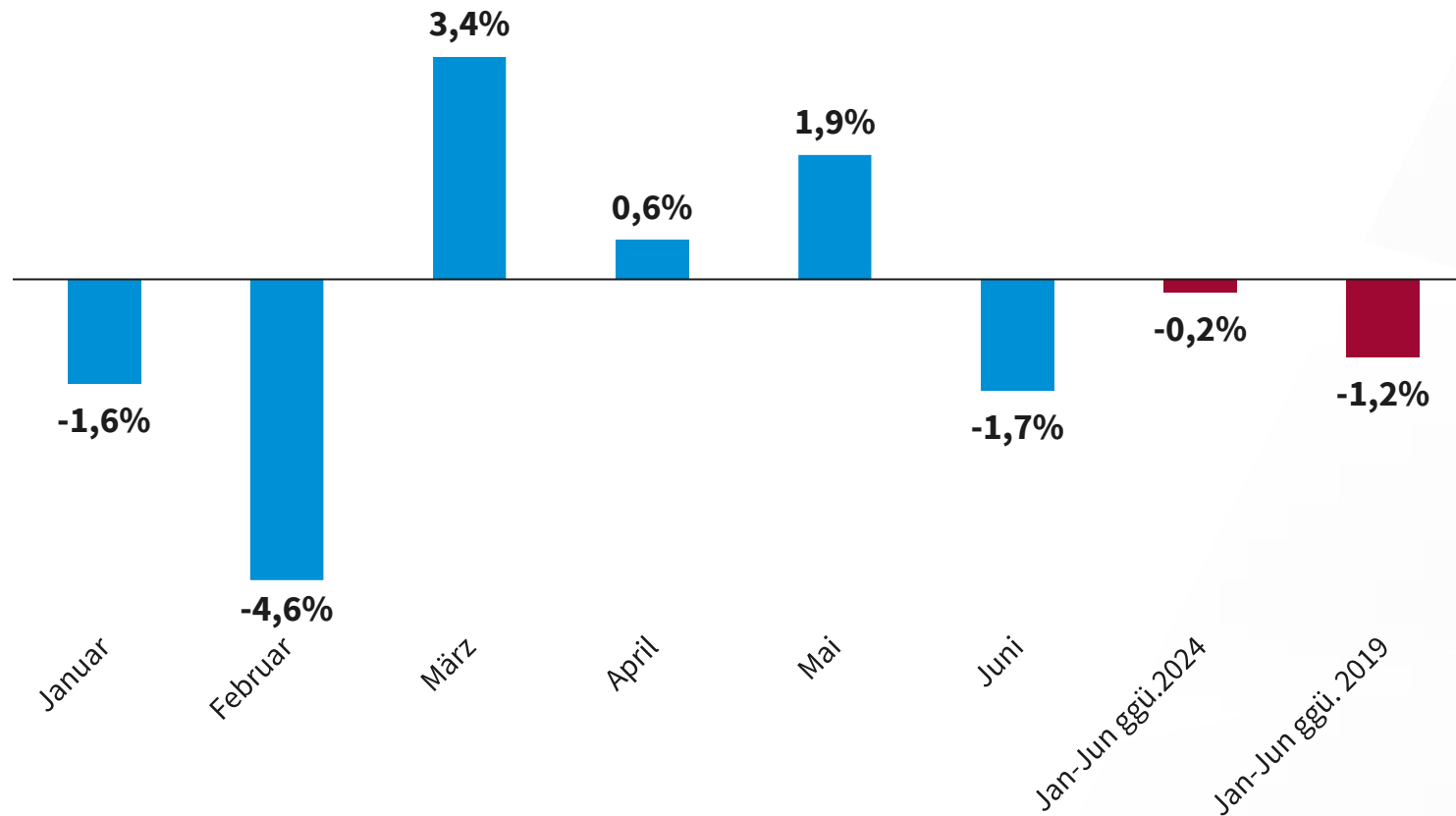
Der Flughafen München konnte das Frachtgeschäft um 7,7 Prozent steigern und liegt damit bei 94 Prozent des Vor-Corona-Niveaus. Der Flughafen Hahn kam auf ein Plus von 8,6 Prozent, das Frachtaufkommen erreichte aber erst 63 Prozent von 2019.

Im Vergleich dazu stieg die Frachtmenge in London-Heathrow um 2 Prozent und in Brüssel* um 9 Prozent.

WIRTSCHAFTSFLAUTE IN DEUTSCHLAND TRIFFT AUCH DIE LUFTFRACHT

Ein- und Ausladungen an deutschen Flughäfen

Monatliche Entwicklung 2025 ggü. 2024 in Prozent und Entwicklung 1. Halbjahr 2025 ggü. 2019



Die anhaltende Schwäche der deutschen Wirtschaft trifft auch die Luftfracht. Nachdem das Frachtgeschäft im Vorjahreszeitraum noch leicht anstieg, wurden im 1. Halbjahr 2025 etwas weniger Waren an deutschen Flughäfen ein- und ausgeladen.

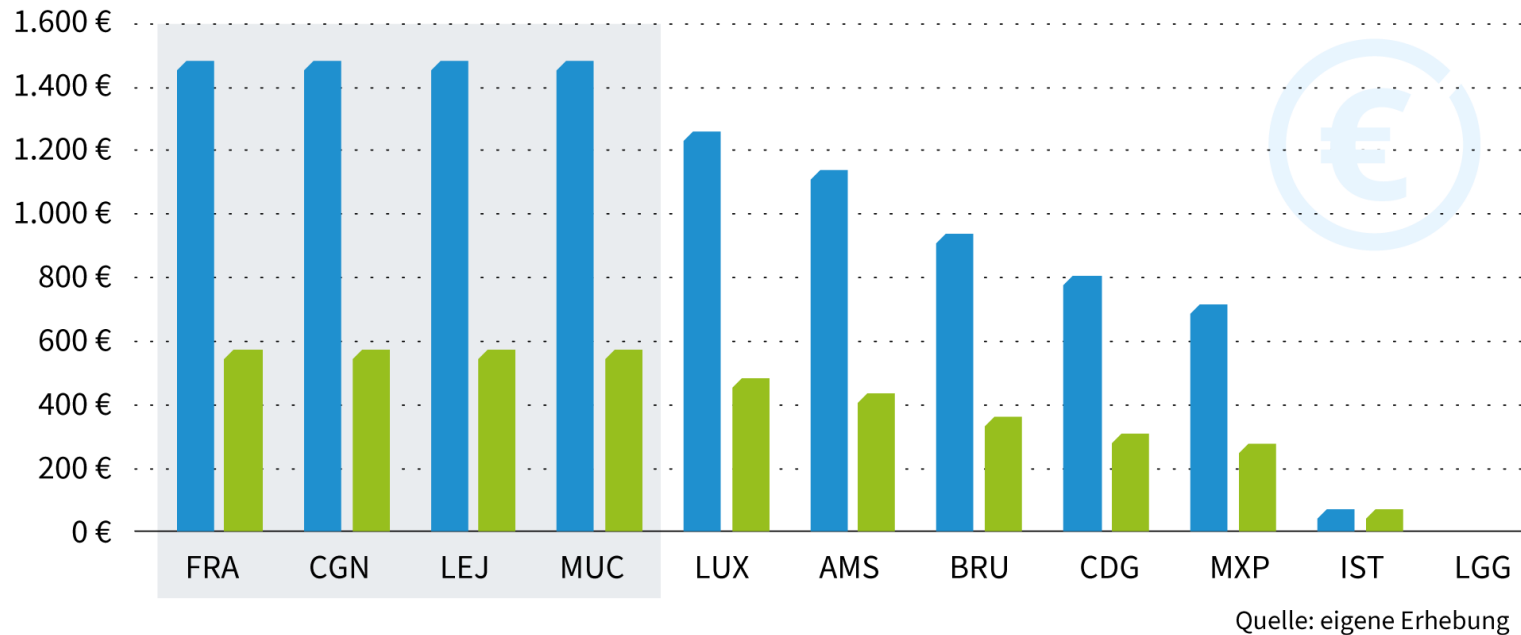
Grund dafür ist ein Rückgang der Einladungen um 0,5 Prozent – hier handelt es sich im Wesentlichen um Exportgüter. Die Menge der Ausladungen nahm dagegen um ein Prozent zu. Unterm Strich ist die Ladungsmenge an den deutschen Flughäfen in der ersten Jahreshälfte 2025 um -0,2 Prozent gesunken.

Damit liegt das Luftfrachtgeschäft an den deutschen Flughäfen auch leicht unter den Werten von 2019 (-1,2 Prozent).

LUFTFRACHT-KUNDEN WANDERN AN STANDORTE IM AUSLAND AB

Flugsicherungsgebühren An-/Abflug 2025

■ Typisches Langstrecken-Frachtflugzeug Boeing 777F ■ Mittelstrecken-Frachter A321F



Luftfracht von und nach Deutschland wird zunehmend nicht mehr über deutsche Flughäfen transportiert. Speditionen weichen aufgrund nachteiliger Standortbedingungen zunehmend ins Ausland aus: etwa nach Luxemburg, Lüttich und Brüssel.

Ein Grund dafür sind hohe Flugsicherungsgebühren in Deutschland, unter anderem aufgrund von Corona-Altlasten. Während bei einem typischen Langstrecken-Frachtflug für An- und Abflug Gebühren von rund 1500 Euro anfallen, sind es in Istanbul (IST) nur 72 Euro – und im belgischen Lüttich (LGG) sogar 0 Euro.

Die Folge: Deutschland verliert Luftfracht ins Ausland (2023: 62.000 Tonnen). Vor dem starken Anstieg der Standortkosten im Jahr 2019 konnte Deutschland noch 206.000 Tonnen aus dem Ausland gewinnen.

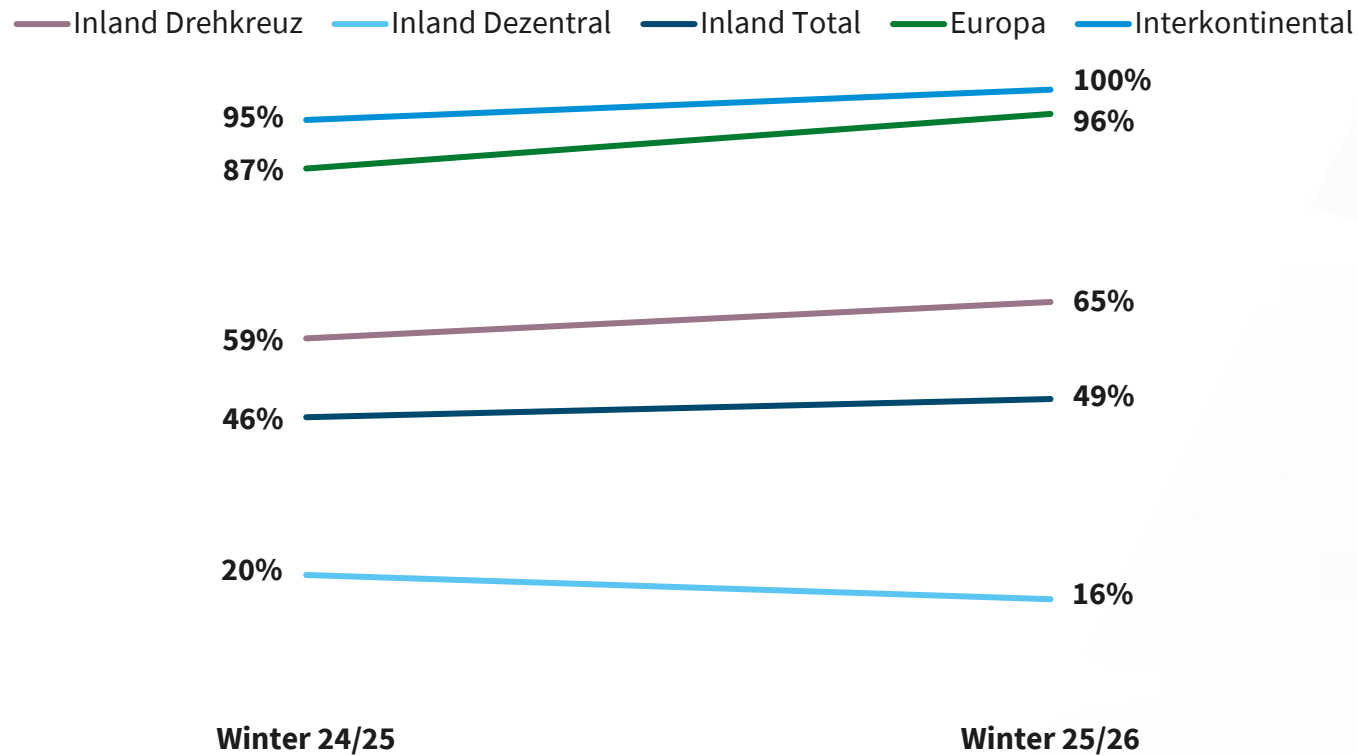
Zur Dämpfung der Kosten spricht sich der BDL für eine anteilige Übernahme der Verluste aus den Corona-Jahren bei der Flugsicherung durch den Bund aus sowie eine Übernahme der Fixkosten (Kernaufgaben der Flugsicherung).

4. **Ausblick auf die Entwicklung des Passagierverkehrs**

LEICHTES WACHSTUM DES LUFTVERKEHRS IM WINTERFLUGPLAN 2025/26

Erholung des Verkehrs von/nach/in Deutschland

Sitzplatzangebot im Vergleich zu Winterflugplan 2018/19



Das Luftverkehrsangebot auf Flügen von, nach und in Deutschland wächst im Winterflugplan 2025/26 leicht. Dabei erreicht das Sitzplatzangebot auf interkontinentalen Langstrecken das Niveau von 2018/19. Knapp dahinter zurück bleibt das Angebot auf Strecken in andere europäische Länder.

Die Erholung des innerdeutschen Verkehrs wird auch im Winter 2025/26 allein von Zubringerverbindungen zu den beiden großen Drehkreuzen Frankfurt und München getragen. Hier erreicht das Angebot voraussichtlich 65 Prozent des Vor-Corona-Niveaus.

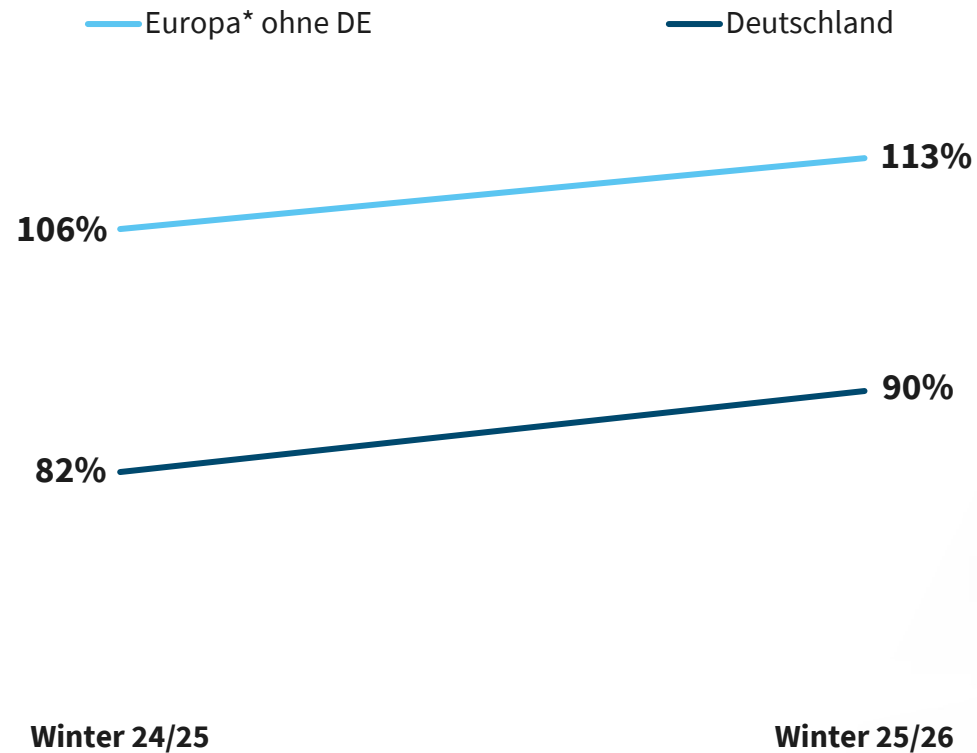
Unterm Strich erreicht der Inlandsverkehr etwa die Hälfte des Vor-Corona-Niveaus.

Dagegen wird im dezentralen innerdeutschen Verkehr Kapazität abgebaut. Auf den Verbindungen zwischen den übrigen Flughäfen in Deutschland sinkt das Angebot im Winterflugplan auf 16 Prozent von 2018/19.

AUSSERHALB DEUTSCHLANDS WIRD MEHR GEFLOGEN ALS JE ZUVOR

Erholung des Verkehrs von/nach/in Europa*

Sitzplatzangebot im Vergleich zum Winterflugplan 2018/19



Während der Luftverkehr in Deutschland auch im Winterhalbjahr mit einer Recovery-Rate von 90% nicht das Niveau von 2018/19 erreicht, wird im übrigen Europa mehr geflogen als jemals zuvor.

Auch der Abstand zwischen Deutschland und den anderen europäischen Ländern bei Erholung und Wachstum des Luftverkehrs verringert sich bis zum Frühjahr 2026 kaum.

Um die Lücke wieder zu schließen, müsste der Luftverkehr in Deutschland deutlich schneller wachsen als im restlichen Europa. Dies ist aber nicht der Fall. Bis zum Ende des Winterflugplans 2025/26 verringert sich die Differenz nur marginal um einen Punkt auf nunmehr 23 Prozentpunkte.

Wesentliche Ursache für diese Entwicklung sind die seit 2020 im europäischen Vergleich massiv gestiegenen staatlichen Standortkosten in Deutschland.

Quelle: SRS-Analyser / Winter: November bis März / Europa* = EU27, Schweiz, Island, Norwegen und Vereinigtes Königreich

5. Kennzahlen im Überblick

DIE WICHTIGSTEN KENNZAHLEN IM ÜBERBLICK



Sitzplatzangebot (Mio.)	1. Hj. 2019	1. Hj. 2024	1. Hj. 2025
Deutschland (DE)	138	115	120
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+10% / 83%	+5% / 87%
EU / EFTA / Großbritannien ohne DE	531	542	570
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+9% / 102%	+5% / 107%

Passagiere und Auslastung von dt. Unternehmens-Gruppen	1. Hj. 2019	1. Hj. 2024	1. Hj. 2025
Gesamt (Mio.)	75	66	67
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+9% / 87%	+2% / 89%
Auslastung (Sitzladefaktor)	81,9%	81,5%	81,2%

Kontrollierte IFR-Flüge in DE	1. Hj. 2019	1. Hj. 2024	1. Hj. 2025
Gesamt	1.610.716	1.409.337	1.451.004
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+6% / 87%	+3% / 90%



Passagiere an dt. Flughäfen	1. Hj. 2019	1. Hj. 2024	1. Hj. 2025
Gesamt (an + ab)	117.079.945	96.717.862	99.439.858
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+10% / 82%	+3% / 84%
Deutschland	23.152.471	11.461.496	11.327.463
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+7% / 50%	-1% / 49%
Europa	73.273.785	65.854.518	67.986.742
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+11% / 90%	+3% / 93%
Übersee	20.545.454	19.253.228	19.982.920
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+11% / 94%	+4% / 97%

Luftfracht an dt. Flughäfen (in Tonnen)	1. Hj. 2019	1. Hj. 2024	1. Hj. 2025
Gesamt (an + ab)	2.381.531	2.359.509	2.353.823
- Wachstum (Vorjahr) / Niveau von 2019		+2% / 99%	-0% / 99%

Quelle: ADV, DFS, Unternehmensangaben, SRS Analyser



Bundesverband der Deutschen
Luftverkehrswirtschaft

KONTAKT

Dirk Helf

Leiter Wirtschaft & Infrastruktur

dirk.helf@bdl.aero

+49 (0) 030 520 077 -145

Alexander Klay

Pressesprecher

alexander.klay@bdl.aero

+49 (0) 030 520 077 -165

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

Haus der Luftfahrt
Friedrichstraße 79
10117 Berlin