BDL
Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft

VORAUSSCHAU AUF DAS LUFTVERKEHRSANGEBOT

Oktober 2026 – März 2027

Berlin, 21. Oktober 2026

ZUSAMMENFASSUNG

In den Monaten Oktober 2026 bis März 2027 werden auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 112,3 Millionen Sitzplätze angeboten. Damit stagniert die Entwicklung des Luftverkehrs ab Deutschland gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Dagegen bauen die Fluggesellschaften ihr Angebot in den restlichen europäischen Ländern um 4 Prozent auf 116 Prozent des Referenzniveaus von 2018/19 weiterhin stark aus. Die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines erreichen sogar 143 Prozent bei 42 Prozent Markanteil. *Seite 3*

Deutlich rückläufig ist das Sitzplatzangebot im innerdeutschen Verkehr. Es schrumpft um 8 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum auf nur noch 42 Prozent des Niveaus von 2018/19. Die Kürzungen betreffen insbesondere Drehkreuz-Zubringer von und nach Frankfurt und München. Die für den Wirtschaftsstandort Deutschland wichtigen Routen nach Westeuropa schrumpfen in den kommenden sechs Monaten um 5 Prozent. *Seite 4*

Die Entwicklung der großen deutschen Verkehrsflughäfen ist im Vorjahresvergleich deutlich gedämpft. Das Angebot wächst kaum noch oder schrumpft sogar leicht im Vergleich zum Vorjahr. Die Drehkreuze Frankfurt und München erreichen 85 bzw. 81 Prozent des Niveaus 2018/19. Kleinere Flughäfen mit leicht geringeren Standortkosten erreichen dagegen überdurchschnittlich hohe Werte. *Seite 5*

HOHE KEROSINPREISE UND HOHE STAATLICHE STANDORTKOSTEN TREFFEN DEN LUFTVERKEHR AB DEUTSCHLAND DOPPELT.

FLUGGESELLSCHAFTEN BIETEN ZUSÄTZLICHE FLÜGE VOR ALLEM IN ANDEREN EUROPÄISCHEN LÄNDERN AN – DER ERHOLUNGSGRAD IM VERGLEICH ZUM REFERENZZEITRAUM 2018/19 IST IM SCHNITT 31 PROZENTPUNKTE HÖHER ALS IN DEUTSCHLAND.

1. SITZPLATZANGEBOT IN DEUTSCHLAND UND EUROPA

Region / Geschäftsmodell	Anteil Sitze am Gesamtverkehr	Wachstum ggü. Vorjahres-periode	Erholung ggü. 10/2018 bis 03/2019
Europa*		**+3%**	**109%**
Europäische Netzwerk-Airlines	34%	-1%	91%
Außereurop. Netzwerk-Airlines	10%	4%	117%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	40%	5%	131%
Touristische Airlines	5%	9%	129%
Sonstige Airlines	11%	10%	101%
Deutschland		**+0%**	**85%**
Europäische Netzwerk-Airlines	44%	-5%	75%
Außereurop. Netzwerk-Airlines	8%	-1%	95%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	28%	3%	78%
Touristische Airlines	16%	12%	151%
Sonstige Airlines	5%	2%	91%
Europa* ohne Deutschland		**+4%**	**116%**
Europäische Netzwerk-Airlines	32%	1%	96%
Außereurop. Netzwerk-Airlines	10%	5%	121%
Punkt-zu-Punkt-Airlines	42%	5%	143%
Touristische Airlines	3%	5%	112%
Sonstige Airlines	12%	10%	102%

Ergebnisse im Überblick

Europa* gesamt

– Die Zahl der angebotenen Sitzplätze wächst von Oktober 2026 bis März 2027 gegenüber dem Vergleichszeitraum 2025/2026 um 3 Prozent und übertrifft mit einer Erholungsrate von 109 Prozent den Referenzzeitraum 2018/19 deutlich. Den größten Marktanteil haben die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines mit 40 Prozent, die auch im Vorjahresvergleich mit 5 Prozent überdurchschnittlich wachsen. Im Vergleich zum Referenzzeitraum 2018/19 haben sie sich mit einer Recovery-Rate von 131 Prozent am stärksten entwickelt. Bei den europäischen Netzwerk-Fluggesellschaften geht die Entwicklung im Vorjahresvergleich leicht zurück, während touristische und sonstige Airlines deutlich zulegen können.

Deutschland

– Die Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland stagniert weiterhin. Der Abstand zu den übrigen Märkten wird dadurch immer größer. Dies betrifft etwa die Entwicklung der europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines: Hier liegt das Sitzplatzangebot ab Deutschland 65 Prozentpunkte hinter den übrigen europäischen Ländern zurück. Auch der Marktanteil von 28 Prozent ist deutlich kleiner als im restlichen Europa. Europäische und außereuropäische Netzwerk-Carrier reduzieren ihr Angebot teilweise deutlich. Grund ist die Doppelbelastung durch hohe Kerosinpreise und überdurchschnittlich hohe staatliche Standortkosten in Deutschland. Einzig die touristischen Airlines überschreiten das frühere Niveau mit einer Recovery von 151 Prozent bei einem Marktanteil von 16 Prozent deutlich.

Europa* ohne Deutschland

– Im restlichen Europa wächst das Luftverkehrsangebot immer weiter. Es erreicht 116 Prozent des Referenzzeitraums 2018/19, das Angebot der europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines sogar 143 Prozent bei 42 Prozent Marktanteil. Nur die europäischen Netzwerk-Airlines entwickeln sich mit einem Wachstum von einem Prozent unterdurchschnittlich.

Erläuterungen zu Zielregionen siehe Seite 6

2. SITZPLATZANGEBOT IN DEUTSCHLAND NACH ZIELREGIONEN

Verkehr von/nach	Mio. Sitze	Anteil am Gesamt-verkehr	Wachstum ggü. Vorjahres-periode	Erholung ggü. 10/2018 bis 03/2019
Gesamt	**112,3**		**0%**	**85%**
Innerdeutsch	**7,7**	**7%**	**-8%**	**42%**
Innerdeutsch Dezentral	1,1	1%	4%	18%
Innerdeutsch Drehkreuze	6,7	6%	-10%	53%
Kurz- / Mittelstrecke	**84,8**	**76%**	**1%**	**91%**
Nordeuropa	5,3	5%	0%	79%
Nordafrika/Levante	6,0	5%	16%	146%
Schweiz/Österreich	7,1	6%	-4%	68%
Ost-/Südosteuropa	13,0	12%	0%	85%
Westeuropa	15,4	14%	-5%	72%
Südeuropa	37,9	34%	2%	107%
Langstrecke	**19,7**	**18%**	**1%**	**97%**
Lateinamerika	1,3	1%	12%	82%
Afrika	1,4	1%	8%	108%
Mittlerer Osten/Zentralasien	4,3	4%	-8%	92%
Asien	5,7	5%	5%	102%
Nordamerika	7,0	6%	1%	97%

Ergebnisse im Überblick

- Von Oktober 2026 bis März 2027 werden auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 112,3 Millionen Sitzplätze angeboten. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum wächst die angebotene Kapazität nicht mehr. Das Angebot stagniert bei 85 Prozent des Referenzwerts von 2018/19.
- Der innerdeutsche Verkehr schrumpft um 8 Prozent im Vergleich zum Vorjahr auf 42 Prozent des Niveaus von 2018/19. Auf dezentralen Strecken, die nicht die Drehkreuze Frankfurt oder München als Start oder Ziel haben, beträgt die Kapazität 18 Prozent des einstigen Angebots. Diese Verkehrsart wächst im Vergleich zum Vorjahr um vier Prozent, aber die Zahl der angebotenen Sitze auf Drehkreuzverbindungen von und nach Frankfurt beziehungsweise München sinkt zweistellig. Das Angebot erreicht nur noch 53 Prozent des Niveaus von 2018/19.
- Auf europäischen Kurz- und Mittelstrecken bewegt sich das Sitzplatzangebot mit 91 Prozent deutlich unterhalb des Niveaus von 2018/19. Im Vergleich zum Vorjahr wächst die angebotene Kapazität von/nach Deutschland nur marginal. Das Wachstum in die touristisch geprägten Zielgebiete am Mittelmeer entwickelt sich unterschiedlich stark. Die meisten für den Wirtschaftsstandort Deutschland wichtigen Routen in die restlichen Regionen Europas liegen noch deutlich unter dem Niveau von 2018/19 und wachsen alle im Vorjahresvergleich nicht mehr, bzw. schrumpfen sogar.
- Das Sitzplatzangebot auf Langstrecken beträgt im Berichtszeitraum 97 Prozent des Niveaus von 2018/19. Im Vergleich zum Vorjahr wächst das Angebot nur noch geringfügig. Weiterhin deutlich rückläufig ist das Angebot in Richtung der teilweise von der aktuellen Krise betroffenen Region Mittlerer Osten/Zentralasien. Es verringert sich im Vorjahresvergleich um 8 Prozent. Der kleine Markt Lateinamerika wächst zweistellig, der wichtige Markt Nordamerika hingegen kaum.

Erläuterungen zu Zielregionen siehe Seite 6

3. SITZPLATZANGEBOT IN DEUTSCHLAND NACH FLUGHÄFEN

Ab Flughafen	Mio. Sitze	Wachstum ggü. Vorjahres-periode	Erholung ggü. 10/2018 bis 03/2019
Berlin-Brandenburg	7,2	-1%	65%
Bremen	0,5	-16%	64%
Dortmund	1,0	21%	154%
Düsseldorf	5,7	4%	73%
Frankfurt	18,0	-2%	85%
Hamburg	4,1	-1%	77%
Hannover	1,4	4%	86%
Karlsruhe Baden/Baden	0,6	5%	182%
Köln/Bonn	2,6	7%	74%
Memmingen	1,1	9%	250%
München	12,2	-2%	81%
Niederrhein/Weeze	0,6	16%	198%
Nürnberg	1,1	-2%	88%
Stuttgart	2,2	-9%	65%
Weitere*	1,7	-7%	66%

Ergebnisse im Überblick

- Das Angebot an den beiden großen Drehkreuzen Frankfurt und München erreicht im Zeitraum Oktober 2026 bis März 2027 nur noch 85, bzw. 81 Prozent des Niveaus von 2018/19. Im Vorjahresvergleich sinkt die angebotene Kapazität leicht.
- Die Entwicklung der anderen großen deutschen Verkehrsflughäfen ist im Vorjahresvergleich sehr unterschiedlich. Während das Angebot an den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn spürbar wächst, stagniert die Entwicklung in Berlin-Brandenburg und Hamburg. In Stuttgart sinkt das Angebot gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 9 Prozent. Alle genannten Standorte liegen weiterhin hinter den 2018/19 angebotenen Kapazitäten zurück. Hier machen sich das fehlende Angebot der europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines, der weggebrochene dezentrale innerdeutsche Verkehr, gestrichene Hub-Zubringer und aktuelle Kapazitätsanpassungen aufgrund geopolitischer Rahmenbedingungen besonders bemerkbar. In der Folge ist die Konnektivität an diesen Standorten stark reduziert.
- Die kleineren Standorte Dortmund, Karlsruhe Baden/Baden, Memmingen und Niederrhein/Weeze, an denen die Fluggesellschaften jeweils nicht mehr als 1,1 Millionen Sitzplätze im Berichtszeitraum anbieten, erreichen überdurchschnittlich hohe Werte im Vergleich zum Vergleichszeitraum 2018/19. Das Sitzplatzangebot hat sich bei einigen Flughäfen mehr als verdoppelt. Ein wesentlicher Faktor dafür ist, dass die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines an kleineren Regionalflughäfen mit vergleichsweise etwas 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.

* Flughäfen, an denen das Sitzplatzangebot im Berichtszeitraum nicht mindestens 0,5 Millionen erreicht

ERLÄUTERUNGEN

- Alle Daten geben das zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Vorschau geplante Sitzplatzangebot wieder, kurzfristige Streichungen aufgrund von Wetter, Streiks etc. sind nicht berücksichtigt.
- Europa* = von / nach / in EU27 / EWR / Großbritannien
- Abweichungen bei Summen und Anteilen sind rundungsbedingt.

Zuordnung Verkehrsgebiete / Grenzfälle

- Das Sitzplatzangebot wird pro Richtung einfach gezählt (bei innerdeutschen Flügen nicht Ankunft+Abflug). Erfasst werden frei buchbare Sitzplätze, d.h. in der Regel keine Charterflüge.
- 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: 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.
- „Nordafrika / Levante“: Israel, Jordanien, Libanon, Ägypten, Tunesien, Algerien, Marokko. Diese Region stellt ein eigenes Verkehrsgebiet dar. Obwohl sie im eigentlichen Sinne zum Interkontinentalverkehr zählen würde, gehört sie organisatorisch zum europäischen Verkehr (kürzere Strecken als bspw. nach Asien oder Nordamerika, Teil des europäischen Mittelmeertourismus und typischerweise Einsatz von Schmalrumpfflugzeugen).
- „Mittlerer Osten / Zentralasien“: Golfregion und Armenien, Aserbeidschan, Georgien, Kasachstan, Tadschikistan, Turkmenistan und Usbekistan.

Zuordnung Airlines zu Geschäftsmodellen

- Europäische Netzwerk-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 Netzwerk-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.